



# Hombres de Terranova

La pesca del bacalao 1926-2004

---

Rosa García-Orellan Joseba Beobide Arburua

Ilustrado por Bruno Hidalgo





# HOMBRES DE TERRANOVA

## LA PESCA DEL BACALAO

(1926-2004)

### *Autores*

Rosa García-Orellán.  
Joseba Beobide Arburua.

### *Ilustrador*

Bruno Hidalgo.

**Segunda Edición:** Marzo 2009

Primera Edición: Diciembre del 2004

Segunda Reimpresión: Mayo del 2005

**Edición a cargo de Rosa García-Orellán.**

© **Autoría:** Rosa García-Orellán  
Joseba Beobide Arburua

© **Ilustrador:** Bruno Hidalgo

**Impresión:** Michelena Artes Gráficas. S.L.  
20115 Astigarraga (Gipuzkoa)

**Distribución:** Stella Maris  
Zona Portuaria de Santurce, s/n  
48980 Santurce.  
Bizkaia  
Tfno. 944 837 102

**ISBN:** 978-84-612-8350-7

**Depósito Legal:** SS-243-2009





*A todos los marinos de Terranova con respeto y admiración.*







## Presentación

*David Close*  
*Professor*  
*Political Science-MUN*  
*St. John's, NL, Canada,*

Se llamaba el Rey Bacalao, King Cod. Fue el fundador de Terranova y la fundación de la economía de muchos lugares en Nueva Inglaterra. Además, a nivel popular, fue el “fish” en los “fish and chips” de Inglaterra y una de las bases clave en la gran expansión de la pesca española durante la dictadura franquista. Desgraciadamente, es una historia que tenemos que contar ya en pasado, porque la gran época de la pesca del bacalao ya ha tocado su fin, debido a una combinación de factores, entre ellos cambios ambientales, la sobreexplotación del recurso y la mala administración del mismo por los países que regulan la pesca. Sin embargo, durante su era dominó el bacalao, los seres humanos, mayoritariamente hombres, pero también algunas mujeres que lo pescaban, escribieron y construyeron una historia importante e impresionante.

Este libro examina una parte clave de esta historia: la pesca española del bacalao fuera de las costas de la isla de Terranova. Diferente de otros estudios del bacalao y la pesca, esta investigación se concentra en la vida cotidiana de los que hicieron funcionar la pesca, sobre todo los pescadores, capitanes y armadores. Pero hay otro elemento aquí que es aun más inusual: un análisis de la política pesquera, sabiendo que los políticos también hacen funcionar la pesca. Ellos aprueban las leyes que incentivan o no a la industria, manejan bien o mal el recurso y permiten o excluyen la participación en esta actividad de naciones enteras. En esta investigación vemos cómo las decisiones políticas afectan tanto a los intereses pesqueros como al recurso mismo.

La Dra. García-Orellán, de formación antropológica, ha mostrado, ya en el año 2002 durante su investigación, una preocupación por las decisiones políticas que han conducido a la generación de estrategias y continuos reajustes en las relaciones entre Canadá y la Unión Europea respecto a la regulación de las aguas internacionales por las repercusiones que estas tenían en las ZEE en este caso de Canadá. De aquí surge la publicación del *Estai y la postguerra del fletán*. Continuando en esta línea se enmarca la conclusión del análisis de esta obra *Hombres de Terranova*, la cual nos ofrece una visión excepcionalmente completa sobre un mundo creado alrededor de esta actividad.



El hecho de mostrar una perspectiva enmarcada en un desarrollo ya histórico, nos sitúa en esa evolución que ha llevado al colapso del bacalao.

Esperamos que esta obra inspire el desarrollo de futuros estudios sobre la pesca. Aquí están los hechos, estos son útiles y podemos beneficiarnos de ellos en los planteamientos sobre la administración de las pesquerías enmarcadas en una perspectiva de gestión global de las mismas y largo plazo.

Las conclusiones de esta investigación nos abren a estos interrogantes, y por consiguiente estamos ante una novedosa aportación para analizar la gestión de los recursos marinos, con el fin de aprender de los errores del pasado.

*St. John's 31.05.2004*





## Presentación

*Don José Ignacio Espel*  
*Presidente de la Autoridad Portuaria de Pasajes.*

La gran aventura de los pescadores vascos en Terranova ha sido analizada en numerosas obras incidiendo fundamentalmente en su desarrollo histórico o incluso aspectos técnicos de la captura pesquera.

Todos conocemos los avatares de esta pesquería a la que llegaron nuestros ancestros en el siglo XVI persiguiendo a las ballenas y se encontraron con inmensos bancos de bacalao. Tras el abandono de la zona, forzados por acuerdos internacionales, en los siglos XVIII y XIX, se reiniciaron las actividades con la fundación de la Compañía PYSBE en 1926 con sede social en San Sebastián y factorías en Pasajes y Ferrol.

Con el paréntesis de la Guerra Civil Española y la Segunda Guerra Mundial (1936-1945) acuden a la pesquería numerosas “parejas” (dos barcos que arrastran la misma red) que se unen a los “bous” de PYSBE (un barco que arrastra una red) ampliándose las bases operativas a Ondárroa, Santander, La Coruña y Vigo.

La década de los 50 y 60 son los años dorados de esta pesquería en los 70, con la ampliación paulatina de las aguas jurisdiccionales de los países ribereños a 200 millas náuticas, inicia un lento pero inexorable declive que termina con la desaparición de PYSBE y numerosas parejas por la prohibición por parte de Canadá de la pesca de bacalao en sus aguas. En la actualidad quedan 8 parejas, cuatro con base en Vigo y otras cuatro en Pasajes que realizan sus capturas en el Ártico, mar de Barentz y Noruega, con exiguas cuotas de pesca que hacen peligrar su supervivencia.

La magnífica obra de Rosa García-Orellán, que me honro en prologar, llena un vacío que hasta ahora existía en la abundante bibliografía de Terranova, el aspecto sociológico, el vivir día a día de las tripulaciones, sus ilusiones, la gran “echada” (pesca) de la campaña, las rencillas generadas a bordo por una convivencia tan continuada de meses en ámbitos tan cerrados, la competencia entre “parejas” por volver primero a tierra con la marea completa, el alejamiento de la familia y de la sociedad urbana con la consiguiente idealización de “lo bien que se vive en tierra”. Todo lo que configura la vida de unos hombres en un ambiente hostil y en la lejanía viene reflejado en esta magnífica obra que a buen



seguro leerán “de un tirón” sus muchos protagonistas y quedará como un magnífico legado para posteriores estudios.

Estas líneas quedarían incompletas si no hiciesen mención de un hombre que fue el gran apoyo de todas las tripulaciones Joseba Beobide, sacerdote del Stella Maris. Cuando un barco entraba en puerto, allí estaba él para informar, traducir, ayudar y colaborar en todo lo que se le solicitase. Cuántos enfermos y accidentados, desconocedores del inglés o francés han sido atendidos y cuidados por Joseba. Si existía un problema con las autoridades locales, allá estaba él intercediendo.

Gracias Joseba por tu buen hacer durante tantos años y se también que esta obra es un “poco tuya” por la gran colaboración que has tenido con Rosa.

A los dos, mi más sincera felicitación,

*José Ignacio Espel Fernández*

*Pasaia, Septiembre 2004*





# Introducción General

## Capítulo I: *Los Grandes Bous.*

### Introducción

#### 1.- Primer período 1926-1936: Inicios y desarrollo de la PYSBE.

- 1.1. El legendario capitán Eustaquio Arrinda.
- 1.2. Origen de la tripulación.
- 1.3. Organización del trabajo en cubierta.
- 1.4. La Pysbe como Escuela.
- 1.5. Relaciones entre el personal de tierra y el de la mar.
- 1.6. La Descarga.
- 1.7. Vida a Bordo: De la máquina de vapor al motor diesel.

#### 2. - Periodo 1939-1977.

- 2.1. Pysbe: la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) y postguerra.
- 2.2. PEBSA: Inicios y desarrollo.
  - 2.2.1. La perspectiva de un sanitario.
- 2.3. COPIBA.
- 2.4. Temporales y hielos.
  - 2.4.1. Trabajando entre nieblas y la aparición de nuevas tecnologías.
- 2.5. El Trabajo a bordo.
  - 2.5.1. El trabajo del Contraмаestre.
- 2.6. Habitabilidad y vida a bordo.
- 2.7. Comida y bebida.
- 2.8. El salario.
- 2.9. Los cambios a finales de los años mil novecientos cincuenta.
- 2.10. Las cuadrillas de pesca.
- 2.11. Contacto con tierra.

#### 3.- El final de la Pysbe y el desarrollo último de Pebsa.

- 3.1. Reivindicaciones hacia el final de la Pysbe.
- 3.2. Reflexiones sobre el final de la Pysbe desde la perspectiva de dos inspectores de la empresa.
- 3.3. El desarrollo último de Pebsa en los años setenta.





## **Capítulo II:** *Las parejas, sus inicios y desarrollo en Terranova.*

### **Introducción.**

#### **I PARTE.**

DÉCADA DE LOS AÑOS 1950-1960.

#### **1- Primera Etapa (1950-1955).**

- 1.1. ¿Por qué comienzan las parejas a ir a Terranova?
- 1.2. Salidas a la crisis.
- 1.3. Primeras parejas en Terranova.
- 1.4. Construcción de parejas y la nueva pesquería.
- 1.5. Tripulación y embarque.
- 1.6. Condiciones de habitabilidad y víveres
- 1.7. Evolución de los barcos.

#### **2.- Segunda Etapa (1956-1960).**

- 2.1. Los trasbordos de la pesca al mercante.
- 2.2. Explorando el Gran Banco.
- 2.3. Entre hielos.
- 2.4. Tecnología utilizada.
- 2.5. Trabajo en cubierta y relaciones máquinas-cubierta.
- 2.6. Salario y trabajo.
- 2.7. Haciéndose patrón de pesca.
- 2.8. Las cuadrillas de pesca.
- 2.9. Contacto intercultural en puerto.

#### **II PARTE.**

DE 1960 HASTA 1977.

### **Introducción.**

1. El trabajo en cubierta de estas parejas clásicas.
2. Evolución en los víveres. Responsabilidades a bordo desde la perspectiva del cocinero.
3. Los temporales.
4. El hacerse marinero.
5. Un caso a destacar: Filiberto.
6. La interculturalidad a bordo interpretada por un capitán.
7. La pareja supera al bou.
8. El cierre de cubierta se extiende a las parejas “clásicas”.
9. Año 1967 se traslada la técnica de rampa en popa a las parejas.
10. Año 1968 el “Acorsa” y el “Castelo”.
11. Salario.





12. Los mercados y Política Pesquera.
  - 12.1. Consecuencias en el mercado del aumento de capturas en 1968.
13. 1974 Buques factoría y alta tecnología.
14. Año 1975: Las primeras parejas que van a pescar a Noruega.
15. Portugal y el final de una pesca tradicional: “A Frota Branca”.
  - 15.1. Los doris portugueses.

### III PARTE.

#### ENTIDADES, ORGANISMOS Y PERSONAS RELACIONADAS CON LA PESCA DEL BACALAO: INICIOS Y DESARROLLO.

1. Casas Armadoras y Consignatarios.
2. El Stella Maris en Saint Pierre.
3. Atención sanitaria a la flota.
  - 3.1. 1950-1964 Condiciones sanitarias en Saint Pierre y en la flota de parejas.
  - 3.2. Gestándose la presencia de un médico en Saint Pierre.
  - 3.3. 1964-1998.
    - 3.3.1. La morbilidad en 1964
    - 3.3.2. Los accidentes en la mar.
    - 3.3.3. Educación sanitaria.
    - 3.3.4. Periodo 1966-1979.
    - 3.3.5. Enfermedades mentales.
4. Saint Pierre: “el mito de una generación”.
  - 4.1. Socializándose a través de un mito: la siguiente generación.
  - 4.2. La percepción de Saint Pierre.
5. St. John’s, presentado por Joseba Beobide.
6. Comunicación con casa.
7. La familia del marino.

## Capítulo III: *Las doscientas millas*

### I PARTE.

#### LAS DOSCIENTAS MILLAS.

1. El contexto de la implantación de las doscientas millas desde la perspectiva del derecho marítimo internacional.
2. Establecimiento de las doscientas millas.

### II PARTE

#### EL DESARROLLO DE UNA PESQUERÍA FUERA DE LAS DOSCIENTAS MILLAS.



## **Introducción.**

1. Las doscientas millas: adaptación y resistencia.
  - 1.1. La dualidad de mandos en las parejas.
  - 1.2. Pescando de noche.
  - 1.3. Vida a bordo.
  - 1.4. Dificultades para entrar a puerto.
2. Situación de nuestra flota bacaladera a partir de 1980.
3. Adaptándose a la concurrencia.
4. Evolución en la vigilancia y apresamiento de los bacaladeros a partir de la puesta en vigor de las doscientas millas.
  - 4.1. Primera etapa 1977-1981: Todos los casos se relacionan con el cubicaje de las bodegas y sus correspondientes registros.
  - 4.2. Segunda etapa 1981-1985: Petición de permiso para entrar en las doscientas millas.
  - 4.3. Tercera etapa 1985-1992: recrudescimiento de los apresamientos. Conflicto: ¿la pesca se realiza dentro o fuera de las doscientas millas?.
    - 4.3.1. Cambio en la política pesquera canadiense.
5. La moratoria: repercusiones en la pesca terranovense y en la flota española.
  - 5.1. Estrategia interna canadiense.
  - 5.2. Noruega
6. ¿Podemos afirmar que en la pesca hemos pasado del “instinto” a la alta tecnología?
7. Año 2003: Vida a bordo en los bacaladeros.
8. La viabilidad de la pesca del bacalao desde la perspectiva del armador.

## **CONCLUSIONES**

**EL BACALAO EN LOS BANCOS DE TERRANOVA: CONSERVACIÓN Y SUPERVIVENCIA DEL RECURSO. MANIPULACIÓN DE CONCEPTOS.**

1. Génesis y desarrollo de la sobrepesca.
2. La concurrencia y las capturas en la flota española.
3. Situación interna de Terranova y la emergencia de sus propios símbolos.
  - 3.1. Gestándose el concepto conservacionista.
4. Cuestionando la soberanía de las ZEE en materia pesquera.



**INTRODUCCIÓN REVISADA A LA**  
**SEGUNDA EDICIÓN DE**  
***Hombres de Terranova.***

La primera edición de este libro se publica en el año 2004 y en mayo de 2005 se realiza una segunda reimpresión. En esta segunda edición voy a explicar el marco dentro del cual me he movido para la investigación. Si no lo hice en la primera edición fue porque consideré que su lectura podría resultarles poco llevadera a los hombres que dieron su testimonio para el libro, puesto que a ellos iba dirigido fundamentalmente.

La investigación que ha dado origen al presente libro se inició a principios de 2002 y culminó en octubre de 2004, cuando entrego a la imprenta el manuscrito; todo este tiempo es de dedicación completa. Es necesarios realizar trabajo de archivos, grabaciones diarias de entrevistas, viajes a los lugares de residencia de los informantes, lo que supone recorrer los puertos de Pasajes, A Coruña, Vigo, Portugal, Halifax, Saint Pierre y St. John's, incluso acudir a los lugares donde viven los informantes ya

jubilados, Madrid, Málaga, Cádiz... La pesca del bacalao en los mares de Terranova es ya un mero recuerdo, por lo que decido recoger mediante historias orales las experiencias de estas personas en su actividad pesquera. El momento es óptimo, ya que nos permite captar los recuerdos de un período lo bastante lejano como para ser historia y, al mismo tiempo, también lo bastante cercano como para que lo recordasen vívidamente una parte representativa de sus participantes.

La pesca industrial del bacalao, que comienza en España en 1926 y tiene una época de espléndido auge entre los años 1950 y 1970, ha desaparecido ya prácticamente por completo en la actualidad, toda vez que son escasos los barcos que aún la realizan, sobre todo en aguas de Noruega. Si observamos la evolución pesquera del puerto de Pasajes, lugar de donde partieron los barcos de la Compañía PYSBE<sup>1</sup> para iniciar la pesca industrial del bacalao en los Grandes Bancos de Terranova, de los más de ochenta barcos que en un mismo año estuvieron faenando en esta actividad durante las décadas de 1960 y 1970, solamente quedan en la actualidad dos unidades que continúan faenando desde este puerto y lo hacen en Noruega. Esto ha supuesto la desaparición de cientos de puestos de trabajo, tanto directos como indirectos, relacionados con esta actividad pesquera. El aspecto del puerto de Pasajes es de mero recuerdo del pasado, y los *Hombres de Terranova* que vemos en los muelles son los marineros jubilados.

La misma situación, por lo que se refiere a esta actividad, se da en Vigo y A Coruña, así como a ambos lados de la costa atlántica, con la sola excepción de Noruega e Islandia.

---

<sup>1</sup> Las siglas PYSBE corresponden a PESQUERIAS Y SECADEROS DE BACALAO DE ESPAÑA. S.A.

El peso de esta investigación se sostiene en las historias de vida, y este hecho nos permite entrar en “un sabor de los acontecimientos” desde la interpretación de sus propios actores sociales en oposición a las respuestas mecánicas de cuestionarios predeterminados; no obstante, en determinados momentos ambas técnicas pueden ser complementarias entre sí.

El testimonio de cada historia de vida sólo puede ser plenamente entendido como parte de la totalidad de la vida, pero para hacer generalizaciones sobre un tema social particular debemos extraer los testimonios sobre esta cuestión del conjunto total de entrevistas, a fin de observarlos y volverlos a reintegrar desde un nuevo ángulo, dotándolos de un nuevo significado.

Trabajar con historias de vida no es únicamente reducir itinerarios biográficos personales o comunitarios, hechos vividos o representaciones mentales, que corresponden a una vida, es mucho más. El método de la historia de vida se basa en la combinación de exploraciones y preguntas dentro del contexto de un diálogo con el informante. Es de ahí de donde surge la narrativa que debe adquirir entidad de dato.

El dato en sí es una construcción, ya que aisladamente no nos dice nada; necesita de un marco general en el que se instaure más de un paradigma. En ocasiones, es necesaria la apertura a más de una disciplina, como ocurre en esta investigación, puesto que en la narrativa de *Hombres de*

*Terranova* son varios los campos que se entrecruzan. En esta investigación se bascula entre la rentabilidad de la explotación pesquera, las relaciones internacionales, la vida a bordo y la adquisición de mejoras, así como la pérdida de las mismas. Se trata, en definitiva, de un entramado complejo en el que se produce la interrelación de lo micro y lo macro en aspectos tan variados como la antropología, la biología marina o la política.

Para acceder mediante relatos de vida a nuestros informantes uno de los requisitos que necesitamos es partir de un garante de confianza previamente establecido. En este caso, el garante de confianza es el sacerdote vasco Joseba Beobide, que durante veinte años ha vivido, desde los puertos de St. John's y Saint Pierre, una estrecha relación con los marineros, atendiendo como traductor a sus necesidades en el hospital o, incluso, en las tiendas. A lo largo de estos años, Joseba ha ido anotando las direcciones y teléfonos personales de estos *Hombres*. Se trata de una minuciosa labor que permite en este momento de investigación acceder a ellos, por lo que puede perfectamente estimarse a Joseba coautor del presente libro; instaurada su participación en el terreno de la investigación, unos informantes llevan a otros e, incluso, se buscan nuevas fuentes en función del desarrollo de la información. Todo lo que he grabado ha sido con el consentimiento de sus protagonistas; además, entregué una transcripción de la grabación a todos los que me la pidieron, para que pudieran revisarla, consciente de que sus propias vidas y sus experiencias pasan del escenario privado y local al escenario público que se abre mediante el texto etnográfico.



En este libro no se engarzan los casi trescientos relatos recogidos todos ellos en cintas magnetofónicas previa autorización, sino que utilizo solamente los más significativos, junto con diversos documentos de las diferentes etapas, todo lo cual conforma el pilar sobre el que se desarrolla la escritura etnográfica.

Lo que aquí se presenta es la creación de un mosaico que se construye en el texto etnográfico, debido a que nos hallamos en presencia de tres generaciones de hombres y a lo largo de un período que abarca desde 1926 hasta 2004, lo que constituye una etnohistoria, que no sustituirá a la historiografía tradicional pero sí servirá para complementarla y llenar sus intersticios con la experiencia humana narrada en primera persona. Esta historia oral ofrece a sus protagonistas un doble aspecto: por un lado, constituye una vía de expresión en la que plasmar sus experiencias personales; por otro, además, unos protagonistas que serían anónimos históricamente se encuentran con un espacio de expresión en que quedan recogidas sus experiencias.

Pero también hay que decir que la capacidad de narrar es un don que no tienen todas las personas. Para la persona antropóloga, encontrar el informante que tiene esta capacidad de introducir a su interlocutor en distintos detalles de su experiencia es algo deseado; no obstante, después de haber hablado con tantos hombres, he reconocido que existen algunos con experiencias llenas de matices que ellos mismos no han sido capaces de narrar y han tenido que ser relatadas por terceras personas.

Al entretejer el texto etnográfico, selecciono los informantes más representativos. Pero el lector puede preguntar: ¿cómo sabemos que dicen la verdad? Además, cuando activamos el recuerdo, que es el producto de la memoria, éste es selectivo, arrumbamos en el olvido muchos elementos que no están consensuados en los contextos de pertenencia. No obstante, aunque aquí existan construcciones de realidades vividas, todo ello forma parte del ambiente de este mundo; la memoria colectiva, al igual que los mitos, es un consenso social que construimos y utilizamos para justificar las contradicciones inherentes a la vida de cualquier tipo de grupo y actividad humana.

Si bien el testimonio de *Hombres de Terranova* constituye el eje de este trabajo, donde el peso más importante del texto etnográfico recae en las experiencias de los pescadores, también se reflejan las experiencias del personal de tierra. Éstos contribuyen también al sostenimiento de esta actividad, y a todo lo largo del libro discurren testimonios de armadores, de biólogos y de políticos que viven el mundo de la mar. Esto que aquí se escribe es su verdad, la verdad que todos ellos han querido reflejar. Y lo que la gente pensaba –o pensaba que pensaba- también constituye un hecho histórico.

El lector puede preguntarse, con toda justicia, si una mujer, que no ha vivido estas experiencias, que pertenecen a un mundo de hombres, es la persona más indicada para entretejer este texto etnográfico. A lo largo del proceso de investigación, yo misma me lo pregunto también, y sólo puedo responder con el argumento que a mí misma me doy en cada momento. Uno de los motores que justifican el trabajo de estos hombres es la familia que

tienen en tierra; desde el anonimato, las mujeres mantienen sus sueños; sus hijos, a su vez, construyen a sus padres. Los jóvenes tienen la oportunidad de comenzar su vida en tierra a partir de tres campañas al bacalao. En todo este ambiente, cuento con mi vivencia como hija, pero también intervienen mi formación como antropóloga y una experiencia previa de trabajo, con historias orales a nivel intergeneracional, en una temática muy diferente como es el mundo de representación mental ante la muerte en sociedades urbanas y rurales. La idea de cambiar la temática y abrirme a una investigación tan diferente a la anterior se me hace dificultosa. Sin embargo, el hecho de conocer este mundo de la pesca del bacalao desde mi familia de origen, me da fuerza para considerar que puedo llevar a cabo esta investigación. Un segundo elemento es que cuento con el apoyo económico que me permite entregarme con dedicación exclusiva a este trabajo.

El hilo conductor del libro es el aspecto subjetivo, la experiencia vivida de estos *Hombres* que participan en los hechos. Éste es, en definitiva, el propósito de este trabajo: mostrar, siguiendo a Halbwachs, la existencia de unas memorias colectivas que se entretajan con la historia general. El comienzo de esta actividad industrial en 1926 obedece a la necesidad de abastecer el mercado nacional de pescado seco, que en este caso es bacalao salado. Los acontecimientos de la guerra civil española o la Segunda Guerra Mundial, constituyen grandes hitos a tener en cuenta, ya que aportan planificaciones económicas en los países donde se potencia una gran concurrencia internacional, y, del mismo modo, el hecho de pasar de un *Mare Liberum*, a un mar gestionado por los países ribereños, que extienden su jurisdicción a doscientas millas marinas aguas adentro, determinará la desaceleración de la expansión de la flota bacaladera.

La historia oral, tal como aquí se concibe, constituye un intento de revelar el ambiente intangible de los acontecimientos, de descubrir el punto de vista y las motivaciones que llevan a los participantes a dedicarse a esta actividad, cómo sienten ellos la mar, las relaciones de vida a bordo, la separación de la familia, cómo se manejan psicológicamente entre ellos. Las causas por las que estos hombres acuden a esta actividad van cambiando a lo largo de las tres generaciones que aquí se recogen, lo cual es consecuencia de los cambios que se están configurando en la sociedad española. Siempre existe una interrelación entre lo micro y lo macro, y esto nos lleva a mostrar un fragmento particular de la realidad social-histórica, un objeto social que nos permite comprender cómo funcionan y se transforman las relaciones sociales, con sus mecanismos internos y externos, sus procesos y su lógica de acción. (Bertaux:1997).

En el año 1926, cuando se funda la Compañía PYSBE con dos *trawlers* de hierro y con capacidad de 1.000 Tm de carga cada uno, la infraestructura parte del puerto de Pasajes, para iniciar la pesca industrial del bacalao. Entonces, el país es importador de esta especie, y además desconoce la técnica y cómo organizar esta actividad a nivel industrial. Por ello, con el asesoramiento de capitanes y marineros bretones, sale la primera campaña a Terranova y el período de aprendizaje es de dos años. Durante nueve años que dura esta actividad, siendo el país una monarquía, los barcos se construyen en Dinamarca y los tripulantes son campesinos que el capitán Arrinda recluta para su barco. Proceden de la zona montañosa vasca del Goierri y nunca habían navegado ni tenido contacto alguno con la mar. Pero en estas primeras campañas, también participan como tripulantes

jóvenes gallegos que han emigrado al puerto vasco conocedores de que se inicia esta nueva actividad, con la que pueden ganar más dinero que a bordo de sus pequeños barcos con los que trabajan en las rías. Por lo tanto, contamos con una tripulación vasca de campesinos y gallega de marineros de litoral. Tanto unos como otros reconocen en sus relatos que es dura la vida en la mar, pero que todavía es mucho más dura la vida en el caserío o en la pesca del litoral, practicada en su mayoría con barcos de remo y unos pocos barcos a motor.

La percepción del nivel de dureza en el trabajo en estos barcos cambia radicalmente a partir del paréntesis de la guerra civil española (1936-1939). Las nuevas generaciones que se incorporan a esta actividad, sobre todo en los años cuarenta y cincuenta, hacen especial mención de las diferencias de nivel de vida existentes en el barco, sobre todo entre los oficiales y los marineros. La diferencia de comida, el hecho de que el espacio sea más reducido para los segundos y se encuentren hacinados en ranchos de quince hombres, son los hechos que más destacan. No obstante, en la postguerra civil española, hay dificultad para encontrar un puesto de trabajo, y el hecho de “ir al bacalao” ya supone una “suerte” a nivel económico para estos hombres, toda vez que en esta actividad se gana más dinero que en tierra.

El libro se halla estructurado en seis partes.

**La primera parte del libro** narra los comienzos de esta actividad hasta la llegada de la guerra civil española. Es cuando se gesta el aprendizaje de esta actividad, así como las relaciones que se dan entre el personal de tierra y el de la mar. Un paso muy importante consiste en el paso del motor

de propulsión a carbón al motor de propulsión Diesel, que se asienta definitivamente al finalizar la guerra civil española en 1939. En este cambio se pierde una de las especialidades, la de los fogoneros, y se gana en cambio una mayor autonomía de tiempo en la mar, pasando de navegar durante un mes, con sus consiguientes entradas a puerto, a tener una autonomía de hasta tres meses en la mar, lo que permite explorar nuevas zonas de pesca. Pero, además, el nuevo gobierno de la dictadura de Franco decide potenciar esta actividad concediendo créditos blandos para la construcción de barcos, con la condición de que se construyan en el país. Esta situación se mantiene hasta finales de los años mil novecientos setenta.

Respecto a cómo se interpreta la pesca, cuando comienza esta actividad, aún con barcos de vapor y hierro, se considera que el tiempo que el barco está en tierra pierde dinero. Esta concepción es la que va a marcar toda la actividad de la pesca industrial, hasta la actualidad, donde el binomio tiempo/dinero, sigue siendo uno de los motores más importantes y eje básico en torno al cual gira la pesca.

Otro punto importante a señalar es la concepción de que los recursos son inagotables y todo es cuestión de tener la habilidad de encontrarlos. Se considera la pericia un elemento decisivo, una cualidad imprescindible del capitán, con lo cual el binomio Mare Liberum/pericia es otro de los componentes fundamentales que estará presente hasta la implantación de las doscientas millas marinas en 1977 por parte de Canadá.

**La segunda parte del libro**, de la abundancia pesquera al ocaso, nos adentra en el principio del fin de la pesca industrial del bacalao en los

Grandes Bancos de Terranova. Estamos en la mitad del pasado siglo XX, Europa acaba de salir de la Segunda Guerra Mundial y mira hacia la costa americana, pero, además de los países históricos que hasta ese momento trabajan en los Bancos, se incorporan nuevos países como los de la ex Unión Soviética, Italia, Alemania, Polonia, Rumanía, Bulgaria y países del Este asiático, como Corea del Sur y Japón. Todos ellos necesitan relanzar sus economías y uno de los puntos de mira va a ser la construcción naval dirigida a la pesca industrial. Pero, además, se va a aplicar a los barcos la tecnología que se ha experimentado en la guerra: radar, loran, lupa...; todo ello va a permitir trabajar las veinticuatro horas del día, con el personal a turnos e incluso entre hielos. De este modo, aparecen los primeros buques factoría, se aprovecha todo tipo de pescado, se hace harina, se congela..., y, por ejemplo, la flota de la ex-Unión Soviética cuenta con auténticos escuadrones de exploración: buques factoría y barcos de mediano porte para complementar la pesca. También se practica una pesca selectiva, como ocurre en el caso de la flota española, en la que únicamente se pesca bacalao y se desechan en la mar grandes cantidades de otras especies. A la concepción de la máxima rentabilidad del recurso, sin previsión de que los recursos son finitos, se añade ahora una concurrencia incontrolada, No obstante, es interesante señalar que en esta década se crea la ICNAF<sup>2</sup>, el primer organismo internacional de pesca, lo que proporciona unos años de gestión que nos permiten analizar los fracasos y también los avances, en caso de que se hayan producido. Este organismo, si bien no consigue controlar ni la concurrencia ni la sobrepesca, sí tiene de positivo que supone una experiencia importante para los posteriores organismos internacionales

---

<sup>2</sup> ICNAF (Comisión Internacional para las Pesqueras del Noroeste del Atlántico), regula las pesquerías de los Grandes Bancos en aguas internacionales desde 1948



que se van constituyendo a lo largo de la segunda mitad del siglo XX con la misión de regular las aguas internacionales

Europa desarrolla la pesquería del bacalao en los Grandes Bancos en un momento en que en sus propias aguas está practicando una auténtica sobrepesca, y, si bien ya en los años 1930 se comprende por primera vez que se pueden agotar especies enteras y que sería necesario controlar la pesca, decide no actuar debido a la escasez de recursos con los que cuenta la población. No obstante, al finalizar la Segunda Guerra Mundial (1945) se repite la situación, y la pesquería de la merluza en el mar del Norte comienza a dar señales de descenso. España es uno de los países que tiene allí trabajando las parejas (dos barcos que arrastran una red), que eran de pequeño porte y con una capacidad de carga de 100 a 300 toneladas. Deciden buscar una nueva pesquería y salen, tanto de los puertos gallegos como del puerto vasco de Pasajes, y cruzan el Atlántico para la pesca industrial del bacalao. De este modo, se inicia **la tercera parte del libro**. Estos barcos, en un principio llegan al Gran Banco, cargan en pocos días y regresan con el pescado abierto en la cubierta y con hielo. Pronto se organizan, buscan mercado y deciden alargar las mareas y quedarse todo el año en Saint Pierre desembarcando al mercante. Ya en los años sesenta se renueva esta primitiva flota de barcos de poco tonelaje y son sustituidos por parejas con rampa y con alto tonelaje, incorporando la última tecnología del momento. Y entramos así en **la cuarta parte del libro**, donde nos hallamos ante el auge de las parejas. El gobierno sigue potenciando su construcción. En estos momentos de bonanza pesquera, ya estamos con la segunda generación de *Hombres en Terranova*, gentes educadas “en la cultura del bacalao”; la mayoría son jóvenes gallegos y, en menor medida, vascos que

van a Terranova como si se tratara de una graduación. Todo lo que pretenden es ganar dinero rápidamente, si bien se encuentran dotados de gran sentido crítico y se organizan y consiguen muchas mejoras salariales y sanitarias.

Pero la bonanza tiene ya sus grandes fallas y el mercado nacional está saturado de bacalao. Si bien se exporta a otros países, hay ocasiones en que se producen auténticas guerras de precios, llegando a situaciones como que es más caro desembarcar el bacalao del barco que el precio de venta. Todo ello supone pérdidas para los armadores, aunque tienen la protección del gobierno, que concede ayudas a fondo perdido para seguir manteniendo esta actividad. No obstante, algunos armadores declaran que se sienten estafados por la política del gobierno por no haber sido avisados de que se iban a imponer las doscientas millas marinas. En estos momentos, España cuenta con una flota de más de cien parejas bacaladeras, que ante la nueva reglamentación no tienen suficiente caladero para poder pescar. Una medida de urgencia es la creación de empresas mixtas para poder pescar en aguas de terceros países, y España es país pionero en esta modalidad; no obstante, más de una casa armadora se arruina en estos momentos.

**La quinta parte del libro** trata del establecimiento de las doscientas millas marinas, así como su contexto de implantación desde la perspectiva del derecho marítimo internacional. España consigue hasta 1982 algunas licencias para pescar dentro de las doscientas millas, pero muchos de sus barcos se quedan sin licencias, por lo que se decide desarrollar una pesquería fuera de las doscientas millas, lo cual es imposible de sostener si no es entrando dentro a pescar y pelear con la vigilancia canadiense. Aquí hay diferentes etapas que son señaladas según los cambios operados en la

legislación canadiense. En este episodio, la vida a bordo de estos barcos cambia radicalmente; los tripulantes se resignan a perder todas las mejoras que habían conseguido pocos años antes. Así, están hasta siete meses en la mar sin bajar a tierra, los salarios se congelan, si hay un enfermo en el barco tiene que esperar a que otro barco lo pueda llevar a tierra y nos encontramos con que el barco que no ha sido fotografiado por los patrulleros canadienses recoge hasta ocho enfermos de diferentes barcos de la flota española para llevarlos a tierra. Es una auténtica lucha por la supervivencia, si bien la flota va menguando paulatinamente.

La tercera generación de hombres que acude a esta pesquería es reducida, debido a que son escasas las motivaciones para ello. Los salarios ya son equiparables a los que gana una persona no cualificada en tierra, y no compensa ir a la pesca del bacalao y luego llegar a tierra y permanecer en el paro hasta que el barco regresa a la mar en función de los TACs (sus tasas de captura). En la actualidad se critica duramente a este sector por el hecho de haberse perdido el relevo generacional y que esos puestos sean ocupados por inmigrantes. Pero no hay que olvidar que, si las dos anteriores generaciones han estado tan motivadas en ir a la mar, ello se debía a que su salario era muy superior al de tierra, lo cual les permitía progresar, cosa que ya no ocurre actualmente.

**La parte sexta del libro recoge las conclusiones,** donde se analizan manipulaciones de conceptos y se reflexiona sobre la génesis y el desarrollo de la sobrepesca, la situación interna de Terranova, como la emergencia de sus propios símbolos, la llegada de la moratoria en 1992 y la no recuperación de la especie del bacalao después de una moratoria vigente durante más de una década.

El libro finaliza con una serie de preguntas hechas desde el momento actual y mirando hacia la gestión de las doscientas millas por parte de los países ribereños.

Rosa García-Orellán, Lisboa, 28 de enero del 2009.

\*

# LOS GRANDES BOUS





## **Capítulo I:** *Los Grandes Bous.*

### **Introducción**

#### **1.- Primer período 1926-1936: Inicios y desarrollo de la PYSBE.**

- 1.1. El legendario capitán Eustaquio Arrinda.
- 1.2. Origen de la tripulación.
- 1.3. Organización del trabajo en cubierta.
- 1.4. La Pysbe como Escuela.
- 1.5. Relaciones entre el personal de tierra y los de la mar.
- 1.6. La Descarga.
- 1.7. Vida a Bordo: De la máquina de vapor al motor diesel.

#### **2. - Periodo 1939-1977.**

- 2.1. Pysbe: la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) y postguerra.
- 2.2. PEBSA: Inicios y desarrollo.
  - 2.2.1. La perspectiva de un sanitario.
- 2.3. COPIBA.
- 2.4. Temporales y hielos.
  - 2.4.1. Trabajando entre nieblas y la aparición de nuevas tecnologías.
- 2.5. El Trabajo a bordo.
  - 2.5.1. El trabajo del Contramaestre.
- 2.6. Habitabilidad y vida a bordo.
- 2.7. Comida y bebida.
- 2.8. El salario.
- 2.9. Los cambios a finales de los años mil novecientos cincuenta.
- 2.10. Las cuadrillas de pesca.
- 2.11. Contacto con tierra.

#### **3.- El final de la Pysbe y el desarrollo último de Pepsa.**

- 3.1. Reivindicaciones hacia el final de la Pysbe.
- 3.2. Reflexiones sobre el final de la Pysbe desde la perspectiva de dos inspectores de la empresa.
- 3.3. El desarrollo último de Pepsa en los años setenta.



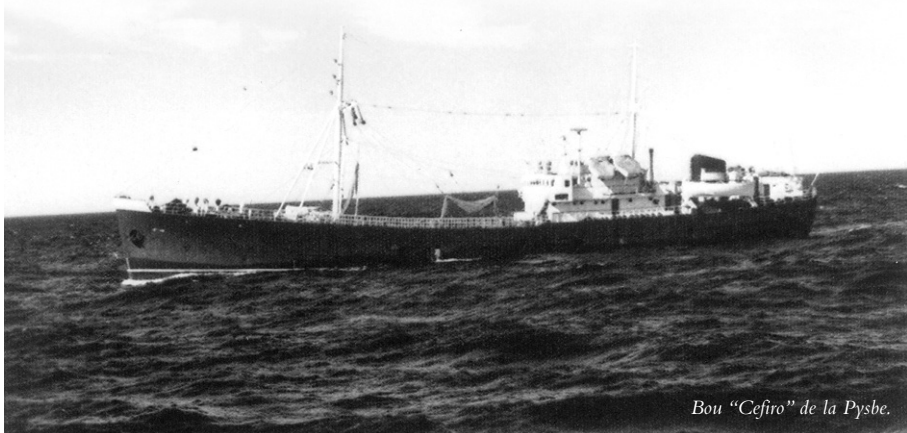


## Introducción

En esta primera parte mostramos cómo se gestan los inicios de la pesca industrial del bacalao con los grandes bous arrastreros de la Pysbe. Estamos en el año 1926, la situación en los mares de Terranova e Islandia respecto a la flota bacaladera europea (ingleses, franceses, islandeses, portugueses) era, según el Bulletin Oeuvres de Mer, la siguiente: “En 1920 Islandia tenía 10 barcos de vapor y 17 barcos veleros con un total de 773 hombres, y en los bancos de Terranova en la misma fecha, hay 33 barcos de vapor y 71 barcos veleros con un total de 3.379 hombres. En ambos mares comienzan los barcos de vapor en 1907”<sup>1</sup>. Ya en estos momentos se dan cuenta de que se encuentran ante una nueva concepción de la pesca: “Los nuevos barcos deben poder repararse lo más rápido posible, pues para ellos el tiempo es dinero”. (Grossetête 1988:414). Siguiendo a este autor, en estos momentos los armadores piden una infraestructura para los puertos que permitan un trabajo rápido y eficaz.

Cuando se incorpora la flota española en 1927 lo hará únicamente con barcos de vapor. El año 1926 se crea la empresa pionera PYSBE (Pesquerías Y Secaderos de Bacalao de España) en San Sebastián. El vecino puerto de Pasajes de San Juan será la primera base de su flota y la infraestructura industrial que se va a crear.

Años más tarde (1942) se incorpora una nueva empresa: PEBSA (Pesquerías del Bacalao, S.A.) con base en el puerto de La Coruña. Por último, con la incorporación en 1944 de COPIBA (Compañía de Pesca e Industrias del Bacalao) en Vigo se completa el trío de las compañías que mandan al bacalao sus grandes bous.



*Bou "Cefiro" de la Pysbe.*

Estos barcos serán los únicos protagonistas de esta pesquería hasta la llegada de las primeras parejas a finales de la década de 1940. La flota de parejas experimentará un extraordinario auge y superará con el tiempo a la flota de los bous. En los años 60 aparecen también unos pocos bous ramperos de casas distintas a las tres antes señaladas.



*Bou "Sta. Eugenia" de Pebsa.*

En los años 70 aparecen en Terranova los seis grandes bous ramperos de Pebsa, los mayores barcos españoles (más de 1.500 t.r.b.) dedicados a esta pesca. Su presencia en Terranova es, sin embargo, muy corta, debido a la implantación unilateral de Canadá de las 200 millas de Zona Económica Exclusiva (ZEE) en 1977.

Son precisamente las parejas las que más tenazmente han resistido el cierre de los tradicionales Bancos, quedándose solas y viéndose reducidas a un número insignificante en la actualidad, trabajando solamente en la zona de las Spitzbergen (Norte de Noruega).

### **1. Primer período: 1926-1936: Inicios y desarrollo de la PYSBE.**

**E**spaña es un país de larga tradición de consumo e importación de bacalao. Ya a finales del siglo XIX existen estudios como el de Ernesto Lyders (capitán de la marina mercante de Dinamarca) donde se manifiesta la necesidad de iniciar en nuestro país la pesca industrial del bacalao <sup>2</sup>.





La idea de reducir la pesada carga económica que supone la importación masiva de bacalao y de lograr la anhelada “nacionalización de la pesca del bacalao” conducirá a que un grupo de hombres de negocios se unan en San Sebastián para crear una empresa que se dedique a la pesca industrial del bacalao. Surge así en 1926 la PYSBE, considerada la empresa pionera de esta pesquería. Sin embargo, disponemos del estudio realizado por (Giraldez,1997)<sup>3</sup>, quien señala que la pesca del bacalao la inició a mediados de los años mil novecientos veinte el vapor “Melitón Domínguez”, de la casa armadora D. Manuel Domínguez y Hermanos, de Panjón (Pontevedra), si bien el autor reconoce que quien asienta ya con cierto éxito un proceso de sustitución de importación a finales de la década de los años veinte, es la empresa PYSBE.

Es esta empresa la que va a articular a su alrededor toda una infraestructura pesquera y la que va forjar una generación de muchos y experimentados hombres de mar. Son ellos quienes posteriormente aportarán sus conocimientos a otras empresas que, apoyadas en dicha “nacionalización de la pesca del bacalao”, estarán potenciadas, con créditos blandos del Estado. Esto facilitará el surgimiento de compañías como P.E.B.S.A. (Pesquerías Españolas de Bacalao S.A.) que comienza a faenar en 1942 así como, dos años más tarde COPIBA (Compañía de Pesca e Industrias del Bacalao) y, en menor medida, las parejas.

La botadura de los dos primeros barcos de Pysbe, el “Alfonso XIII”(más tarde “Hispania”) y el “Euskal Erría” tiene lugar en 1926, pero el acto oficial de la inauguración de la empresa no tendrá lugar hasta un año más tarde <sup>4</sup>.

Hay que tener en cuenta que la paz de Utrecht en 1713 es una paz, en buena medida, de comerciantes que desean apropiarse de los recursos del Atlántico. Este tratado traerá consigo unas consecuencias económicas que iban a dar a Europa una fisonomía moderna. España queda fuera de la explotación de la pesca en Terranova. (De Brossard, 1976, vol.II, pág.106).

Hasta 1926 nos hallamos, pues, con un vacío de más de doscientos años sin ir a la pesca del bacalao. Esto supone que para aprender la técnica que implica la nueva pesca habrá que recurrir durante un tiempo a capitanes y tripulantes extranjeros, concretamente de la Bretaña francesa.

Queremos introducir aquí un aspecto importante, ya que varios autores consideran que en él se asentaron las bases para la expansión de la flota, no sólo con esta empresa sino con la incorporación más adelante de otras compañías. Y es que después de la guerra civil española, el Gobierno proclama la ley de 2 de junio de 1939 sobre ayudas a la pesca, lo que dará paso al reglamento de 15 de marzo de 1940.

El Instituto de Crédito para la Reconstrucción Naval canalizará los créditos concedidos que tenían como objetivo incidir tanto en la dimensión de la flota como en su reconstrucción, concediendo atractivas ventajas a los armadores,

afectados por las pérdidas de la guerra. El importe del préstamo no podía exceder del 60% del valor total del buque construido o modernizado, aunque en determinadas condiciones, el crédito podía llegar al 80%, e incluso, aportando garantías adicionales al 100% del valor del buque. El interés era del 2% y los plazos de amortización muy amplios: de seis años para los de madera y las obras de modernización, y de veinte para los de altura de nueva construcción. Ello potenció la construcción de nuevas unidades pesqueras y el renovar las antiguas (Giraldez: 1997).

Son muchos los informantes que en esta investigación cuentan que estos barcos construidos en la posguerra española tenían una gran cantidad de averías en la mar, sobre todo en la máquina, teniendo que hacer frente a ellas y repararlas allí mismo, en alta mar.

La génesis humana de la Compañía la mostramos a través del testimonio excepcional de los dos hijos (sacerdotes e historiadores ambos), Anastasio y Donato, del primer capitán que ha ido en estos buques de Pysbe: Eustaquio Arrinda, natural de Lekeitio. Veremos cómo se va a producir el reclutamiento de las tripulaciones y cómo se crean las bases de la organización y funcionamiento de estos barcos.

### 1.1. El legendario capitán Eustaquio Arrinda.



*Foto realizada en el año 2002 en Deba (Gipuzkoa), en el domicilio de Anastasio Arrinda.  
A la izquierda cuadro de su padre, el capitán Eustaquio Arrinda.*

El momento del reclutamiento de Eustaquio Arrinda es evocado por Donato, el segundo de sus hijos. Siendo a la sazón un niño, se encontraba un día comiendo con su padre en la Parte Vieja de San Sebastián. Estamos en mil

novecientos veintiséis. Se acerca un señor a su padre y le dice: “Oye, Arrinda, estamos formando una compañía para ir a Terranova. ¿Te animarías a ir de capitán? Ydijo que sí”.

Este capitán, nos dice su hijo Anastasio, se hace marino ya con su padre, que también era patrón de barcos veleros. Con quince años estuvo navegando hasta por el océano Indico, haciendo los días de mar necesarios para obtener titulación náutica.

Quien será su futura esposa era originaria de Lazkano (Guipúzcoa). Trabajaba en un bar de Baracaldo y ahí es donde conoce a su futuro marido, que andaba a la mar desde Bilbao. En este lugar inician la vida familiar y a los pocos años, en vista de que Arrinda ya no tocaba puerto en Bilbao, se trasladan a vivir a Lazkano. El hecho de vivir en esta población va a incidir en los orígenes de los primeros marineros que van a embarcar en la Pysbe.

### 1.2. Origen de la tripulación.

En los inicios de esta nueva empresa no existen tripulantes nacionales preparados para este tipo de pesca industrial. Se contacta con Mr. Legasse, comerciante vasco de Bayona (Francia) y gerente de la compañía “La Morue Française” de la misma localidad, dedicada a la pesca del bacalao. La familia Legasse tenía desde hacía mucho tiempo una presencia dominante en St. Pierre et Miquelon. Legasse formará parte de la primera gerencia de Pysbe y será él quien traiga de Bretaña a la mayoría de las primeras tripulaciones.

Para estos comienzos vendrá, pues, una tripulación de marineros y patrones de pesca bretones, que enseñarán a los marineros de aquí la técnica que conlleva la nueva pesca industrial del bacalao salado. Con esta tripulación bretona el capitán Eustaquio Arrinda realiza su primera campaña en 1927. En total la tripulación se compone de cuarenta y dos bretones y veinte tripulantes españoles, repartidos todos ellos entre puente (capitán, patrón y oficiales), máquinas (maquinistas y fogoneros <sup>5</sup>) maestranza, y cubierta.



*“Llegan de Galicia en 1922”*

*A la izda. Francisco Pérez Rodríguez oriundo de Corubedo (A Coruña) que irá de redero a Terranova en el primer Bou de Pysbe.  
Foto cedida por su hija Manuela Pérez Bretal.*



Para este trabajo no contamos con testimonios de tripulantes bretones que hayan estado entonces en estos barcos. Por ello, lo que aquí exponemos es aquello que ha quedado en la memoria de estos hombres.

Sobre algunos aspectos de estos comienzos contamos con la información de Raimundo Pérez Bretal, que ha sido capellán en St. Pierre, natural de Corrubedo (Ribeira – prov. de Coruña). El nos expone cómo su padre, que era redero y vivía en Trintxerpe, va en estos primeros viajes de la Pysbe con marineros bretones. Estos últimos no tenían interés en que los marineros españoles aprendieran el oficio. Por ello, el padre de Raimundo tomaba a escondidas con su cinturón las medidas del arte (aparejo), pues, a él no le dejaban andar con las redes. Esta situación de aprendizaje se mantiene hasta 1928. En total, fueron así cuatro campañas.

En la primera campaña trajeron cuatrocientas toneladas y esta cifra marcará durante los primeros años de la empresa el mínimo que deben traer estos barcos. Una vez hechas cuatro campañas, Arrinda propone en el Consejo de Administración que los barcos pueden traer muy bien esa cantidad sin necesidad de los bretones.

Su hijo Anastasio, que en aquella época era estudiante, iba a puerto a esperar a su padre cuando éste regresaba de Terranova. Como generalmente el barco de su padre entraba en Pasajes, su hijo nos va a introducir en la historia y ambiente de aquellos primeros años. Así tendrá la oportunidad de leer los cuadernos de bitácora que redactaba su padre.

Nos contaba que a él le llamaba la atención que a menudo aparecía la frase: “día con tablón”. El hijo le preguntó al padre por el significado de esta frase y éste le dirá que ello significaba que el patrón, que era la máxima autoridad en relación a la pesca, estaba borracho, con lo cual no se podía trabajar ese día.

En estos comienzos también tendrán que hacer frente a la fuerte competencia de los mercados en 1929, así como a la agudización de la crisis mundial <sup>6</sup>.

### 1.3. Organización del trabajo en cubierta.

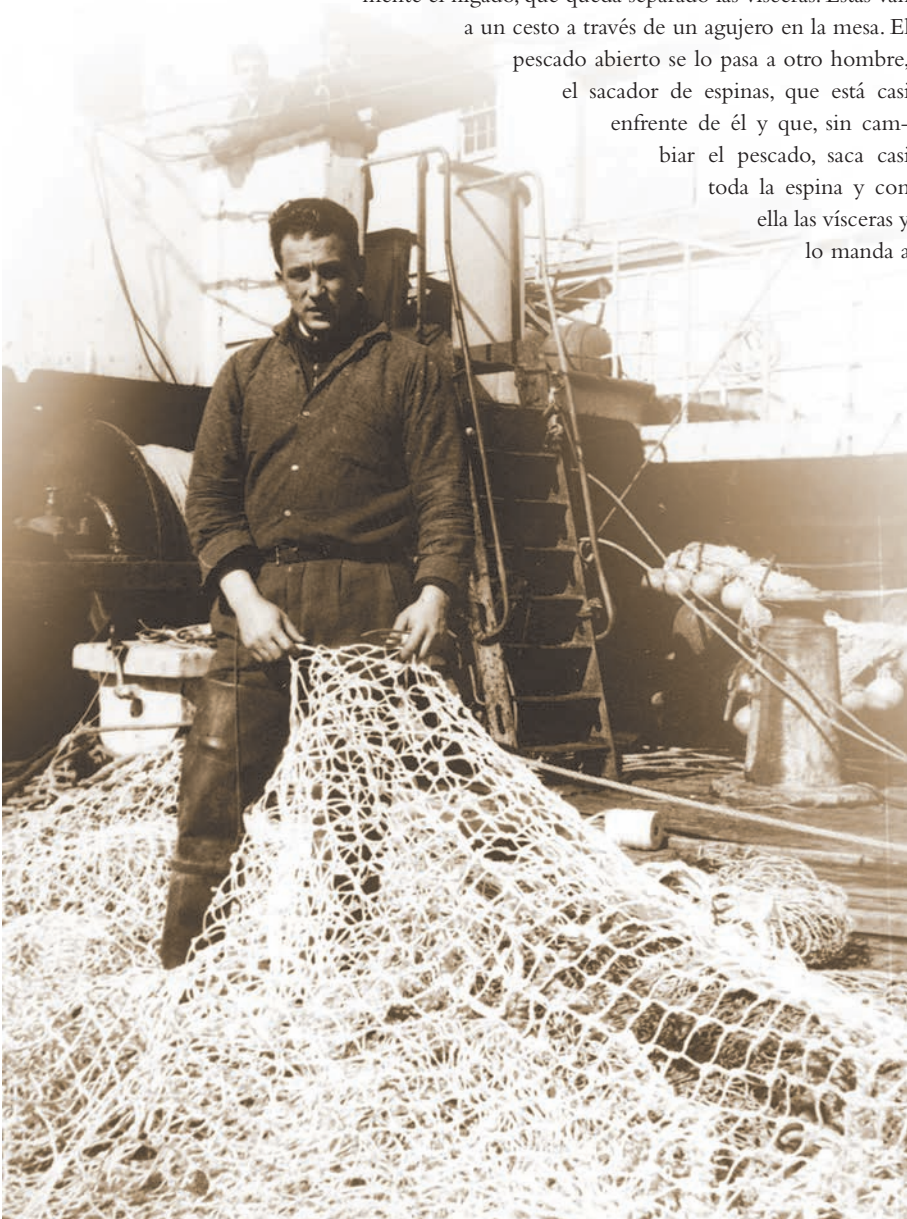
Aunque la organización del trabajo en cubierta en estos barcos empieza con el modelo bretón, en pocos años pasarán a utilizar el modelo islandés, que perdurará hasta nuestros días. En 1932 se realiza la primera campaña a Islandia, donde meterán algunos marineros de ese país <sup>7</sup>. Este año se produce un importante afianzamiento de la empresa debido a un alto nivel de capturas y gracias al éxito del “modelo islandés” en el trabajo de cubierta. Este modelo será, según el capitán Román Martínez, mucho más rápido y eficaz que el “modelo bretón”.





Después de la guerra civil ya no se volverá a pescar en aguas islandesas.

En el modelo islandés el trabajo de cubierta se organiza, según lo describe el capitán Román Martínez, de la siguiente manera: “Hay dos descabezadores que cortan la cabeza, que cae en un recipiente al lado de la mesa. El abridor, que está al principio de la mesa, abre el pescado a todo lo largo. Al hacerlo se desparrraman las vísceras y se ve fácilmente el hígado, que queda separado las vísceras. Estas van a un cesto a través de un agujero en la mesa. El pescado abierto se lo pasa a otro hombre, el sacador de espinas, que está casi enfrente de él y que, sin cambiar el pescado, saca casi toda la espina y con ella las vísceras y lo manda a



*Ignacio Oliva. Jefe redero del “Cefiro” (Pysbe)*

una tina o tinaja donde constantemente corre agua de mar. Aquí se encuentra el limpiador, que con una cuchilla especial, raspa la sangre y ya limpio el pescado va a un cesto que servía para echarlo a la bodega y proceder al salado por los saladores”.

“El método bretón consiste en descabezadores que también abren el pescado, le dan un corte para abrir las vísceras y pinchan la cabeza por la parte superior. En unos pinchos que salen de un tablón separan el hígado de las vísceras. Luego, lo echan a las mesas en las que hay un tronchador en cada una de ellas y que termina de abrirlo. Le da la vuelta y acto seguido quita la espina y la echa a una tinaja en la que hay un lavador (igual que el islandés)”.

“Según mi criterio el método bretón hacía dos movimientos más (cambiar de sentido el pescado) los descabezadores pinchan el pescado por la cabeza y, además, tardaban más en buscar el hígado y desprenderlo, lo que traducía en menor rendimiento en 24 horas”.

(Román Martínez:2003)

### Capitán Arrinda

Arrinda formará su propio equipo de trabajo en el barco y en cierto modo serán los orígenes familiares del capitán, que por aquel entonces vivía en Lazkano, lo que determine el reclutamiento de la tripulación, sobre todo de los marineros.

Por ello empezó a coger gente de los caseríos del Goierri (Ataun, Lazkano, Zaldibia...) y aún de más lejos, como Etxarri-



*Virando un buen Saco (Terranova 1ª campaña. 1946)*



*Trabajando en la cubierta de un Bou (Terranova 1ª campaña. 1946)*



*Descabezando el bacalao (Terranova 1ª campaña. 1946)*



*Cubertada a bordo del "Cefiro".  
Modelo islandés de trabajo.*



Aranaz (Navarra). En menor medida iban marineros gallegos que estaban asentados en Trintxerpe “A mi padre, nos cuenta su hijo Anastasio, le gustaba que el contraestre fuera gallego. Siempre llevó al mismo durante muchos años”.

Evocan los hijos de Arrinda que cuando su padre estaba cogiendo gente para ir a la mar, les decía que era una vida dura y que quizá era mejor para ellos que no fueran.

Y le respondían, :”Pero usted ya va, pues...”

“Sí, pero el padre tenía una buena calefacción y podía estar en mangas de camisa, pero no así el marinero..., allí..., en cubierta..., con aquellas temperaturas... Ganaban bien entonces, ya que en tierra no se ganaba nada y no tenían gastos en la mar”

“En esos años había una gran escasez de alimentos y hasta los oficiales pasaban hambre. Prueba de ello es que el primer maquinista, que se llamaba Llouville y era de San Sebastián, como era muy delgado, lo metían por los tubos de ventilación para que llegara a la gambuza y robara huevos”. (Donato:2002).

Cuando el capitán Arrinda embarcó por primera vez en 1927, tenía 43 años. En junio de 1952 desembarca por última vez de su barco, el “Abrego” en el muelle de madera del lado Sur del puerto de St. John’s (Terranova). “La gran tristeza de la tripulación que veía cómo se llevaban al viejo capitán enfermo al hospital era recordada años más tarde por un veterano marinero de Mugaridos (Coruña) en el mismo muelle. Aún recordaba con emoción aquel momento y las palabras que los marineros decían: “Ay, “Abrego” se te cayó una letra...” (Beobide:2004)

#### 1.4. La Pysbe como Escuela.

En la pesca del bacalao la Pysbe constituye una auténtica escuela de donde van a partir gran cantidad de capitanes, oficiales de puente, maquinistas y un gran número de experimentados marineros, saladores, rederos y contra maestres. Aunque los tripulantes de las parejas tenían su base de trabajo en la pesca de altura, ahora, partiendo de la experiencia de Pysbe, se irán sumando a las nuevas empresas: Pebsa en La Coruña y Copiba en Vigo. Es decir, se está creando, tanto en el puerto vasco de Pasajes como en los puertos gallegos de Vigo y La Coruña, lo que será la futura flota bacaladera, así como la posterior flota congeladora. Esta situación la expresamos mediante uno de tantos testimonios, que en este caso es el del capitán Román Martínez. “Habiéndose hecho” en la Pysbe, en el año 1977 coge el mando del buque factoría “Marcelina Ciriza” y se lleva con él a toda su tripulación básica de la Pysbe, sobre todo la maestraza, rederos y contra maestres. Exceptuando aquellos cargos que no existían hasta el momento, como es el de frigorista.



*El capitán Román Martínez ("El burgales")  
Tomando el mando del "Marcelino Ciriza" (1977)*

Sin embargo, los primeros alumnos que salen de la Escuela Náutico Pesquera se encuentran con dificultades para hacer sus prácticas en estos barcos. Hay que tener en cuenta que a finales de los años cuarenta todavía no hay parejas en Terranova y estos bous pysbeños cuentan con una organización interna muy jerarquizada. Pionero de la Escuela de Pesca de Pasajes fue don Jesús Lasheras, un hombre muy respetado en este puerto. Mostramos aquí algunas de las dificultades con las que sus alumnos se encontraron en los barcos de la Pysbe. Tenemos que señalar que en estos barcos la figura del capitán <sup>8</sup>, reúne dos responsabilidades: la de náutico, es decir, responsable de la navegación, del barco y la tripulación. Y además es responsable de la pesca, por lo que recae sobre él el "defender la campaña", o sea, hacerla rentable.

"El capitán era una gran persona, a mí me hizo un favor. Yo estaba haciendo los días de mar en un barco de la Pysbe, porque ya me había examinado de patrón. Pero no me dejaban acercarme al puente para nada. Entonces se lo dije a don Jesús Lasheras y él me dijo: "Pídele al capitán de mi parte el favor de que te deje subir al puente". El capitán me dijo: "Mira, yo te voy a decir que sí, pero oficialmente te tengo que decir que no. Aquí tenemos un agregado que es un alumno de prácticas de la Escuela Náutica para ser oficial de la marina mercante. Lo tuyo, aquí no se contempla, pero sube." (Morotxo:2002).

A lo largo de la década de los años mil novecientos cincuenta los nuevos técnicos de pesca que van saliendo de la Escuela Náutico-Pesquera van forjando sus días de mar en las parejas.





### 1.5. *Relaciones entre el personal de tierra y los de la mar.*

Anastasio Arrinda nos muestra el sentimiento de su padre ante el comportamiento del personal de tierra de la empresa.

“Así, después de cinco meses y de venir con una campaña de pesca fabulosa de más de mil toneladas, el inspector le puso una nota a mi padre señalándole que había perdido una red”<sup>9</sup>.

“Mi padre se enfadó muchísimo y decía: “Estos quieren pescado grande, pero el pescado grande está en Groenlandia, y allí hay piedras, rocas, hay que exponer la red. Vienes cargado y para una red que falta te llaman la atención. Esta Pysbe se preocupa sobre todo de la gente que está en tierra y no se preocupa para nada de la gente que está en la mar”. Esto lo decía siempre y añadía que de esta manera la compañía andaría mal. Sin embargo, también reconocía que durante los inicios de Pysbe, el conde Peñafloreda, que estaba a la cabeza de la administración, tenía un miramiento especial por los hombres que venían de la mar, ya que él había estado durante un mes viendo cómo se trabajaba en Terranova”.

“Mi padre traía mucho bacalao”, cuenta su hijo, “y le propusieron muchas veces que comprara acciones de la Pysbe, pero el padre nunca quiso”.

“Mucho tiempo antes de que fallara esta empresa ya le oíamos decir a mi padre: Esto no puede marchar, esto no puede marchar”. Veía las oficinas en Pasajes San Juan, y decía: Tanta gente para esto...”

En 1936 había seis barcos, que trabajaban todos al bou, pero la Compañía los trajo de dos en dos: “Alfonso XIII” (“Hispania”) y “Euskalerrria”; “Galerna” y “Vendaval”; “Mistral” y “Tramontana”, todos de vapor”.

De 1936 a 1939 nos encontramos con el paréntesis de la guerra civil, que impide la actividad pesquera de estos barcos. Estos fueron requisados por el Gobierno Vasco de la República, que los armó con dos cañones, uno a proa y otro a popa, para proteger la costa y escoltar a los barcos mercantes que mantenían el tráfico con sus puertos. Se les cambiaron sus nombres originales, que se sustituyeron por nombres de las provincias del País Vasco.

Uno de ellos, el “Nabarra” (antiguo “Vendaval”), mantuvo un famoso y desigual combate con el crucero pesado “Canarias”, que lo hundió frente al cabo Matxitxako. A partir de 1939, finalizada ya la guerra, vinieron los buques de motor “Abrego” y “Cierzo”. Así hasta que se llegó a completar una flota de 18 barcos.



El “Vendaval” reconvertido al uso militar como “Nabarra”



### 1.6. La descarga.

Será Anastasio Arrinda quien nos evoque la descarga del bacalao en el muelle de la Pysbe de Pasajes de San Juan. Solía coincidir con sus vacaciones del seminario, -él tenía entonces quince años- y solían tardar quince días en hacer toda la descarga. Después, “el padre solía tener mucho disgusto cuando terminaban con la descarga. Ellos, los de la mar, sabían exactamente cuántas toneladas traían, sabían cuánta sal tenían y por los cestos sabían cuánto bacalao habían metido. Nunca coincidía con los cálculos, siempre a la baja, que hacían los de tierra respecto a la descarga”.

“La misma queja de siempre: que les robaban en la báscula, pesando el bacalao en tandas de cincuenta kilos cada una.”(Anastasio Arrida:2002).

Esta situación llevó a que la empresa permitiera que el capitán pudiera poner a un marinero de testigo en la báscula durante la descarga del bacalao. (Pérez-Sostoa:2002)

### 1.7. Vida a Bordo: De la máquina de vapor al motor diesel.

Una de las diferencias más importantes entre un barco de vapor y uno de motor diesel era que el barco de vapor tenía poca autonomía, aproximadamente para 35 días de mar, mientras que los primeros barcos de motor diesel podían estar hasta 90 días en la mar.

Señalamos como una de las características de un barco de máquina de vapor la dureza con la que tenían que trabajar los fogoneros. Cada fogonero atendía una caldera y, a su vez, cada caldera tenía tres hornos. Era de vital importancia mantener una presión constante en ellas, evitando poner en peligro la seguridad del barco. Además precisaban ir a puerto a menudo. Sin embargo, con la incorporación del diesel, comienzan a prescindir de ir a puerto incluso hasta tres meses. Este es el cambio más acusado por los tripulantes ya que en esta época las cubiertas<sup>10</sup> son muy frecuentes, debido a la sobreabundancia de pescado y los marineros comienzan a desear la llegada de un temporal para poder descansar.

Durante esta investigación no encontramos fogoneros de aquella época para que nos testimonien sobre sus condiciones de trabajo. Sin embargo, otros tripulantes de estos barcos, nos informan que tenían que transportar el carbón en una especie de vagoneta desde la bodega carbonera hasta las bocas de los hornos y tenían que subir al exterior cada poco tiempo para recuperarse. El carbón lo removían con unas barras largas.

Durante la ruta a los Bancos de pesca, bajaba un marinero por guardia a la sala de calderas para ayudarles a pelear el carbón y ponerlo al lado de la caldera.

Según el capitán Román Martínez “los fogoneros en los buques de vapor de Pysbe tenían





un trabajo que era duro, pero mucho menos que el de un marinero, porque en las paradas para virar no era necesario alimentar de carbón las calderas puesto que apenas había consumo de vapor en la maquinilla de pesca. Donde sí tenían que trabajar más era en las rutas, pero bajaba un marinero por guardia para ayudarles a llevar el carbón desde la bodega hasta la sala de calderas”.

“Trabajaban ocho horas en dos turnos de cuatro en verano y en rutas cercanas a las costas españolas por el calor. Donde sí era muy dura la vida de los fogoneros, era en los buques mercantes que navegaban entre los trópicos o los días que se cruzaba el Ecuador por el fuerte calor. Yo he cruzado el Ecuador varias veces y te aseguro que no sé cómo podían trabajar con temperaturas de 45° o más, donde los pasamanos de la sala de máquinas había que tocarlos con guantes, pues quemaban. Como bebían tanta agua se la mezclábamos con aguardiente o caña para que no les hiciese daño en el estómago. Eran superdotados. Los puestos que deseaba la gente de mar en pesca eran los de fogoneros, engrasadores, cocineros y saladores, duros trabajos, pero menos que el de los marineros.”(Román Martínez:2004)

Vamos a exponer ahora la vida a bordo en aquellos primeros años a través de lo que nos cuenta un marinero que va en el “Euskal Erria”. Es Bernardo, de Corrubedo (A Coruña). Lo habitual era hacer dos campañas más o menos largas y debido a que los barcos eran de vapor había entradas a puerto en periodos no muy largos en la mar. Esto constituye cierta ventaja para los marineros y es la necesidad de entrar en puerto para hacer las “carbonadas”. Así nos lo cuenta este marinero: “Después de cruzar el Atlántico ya comenzábamos a trabajar en la primera playa que cogías. Echábamos unos ocho, diez o doce días, cómo mucho trabajando y ya teníamos que entrar allí en puerto para hacer carbón. Luego, en la mar veintitantos días y se volvía para tierra. En tierra echabas un día y medio o dos días, y vuelta a la mar otra vez. Sin embargo, los barcos de motor podían estar entre dos meses y medio y tres meses en la mar”.

Una ventaja de estos barcos de vapor era el poder trabajar en mejores condiciones en cubierta. Ésta se llenaba de agua caliente del motor, lo que permitía evitar congelaciones en los dedos de los pies.

El capitán Román Martínez nos expone la vida a bordo de estos barcos de carbón en los años cuarenta:

“Para tener más margen de acción se cargaba la última bodega con carbón y se iba salando en las primeras. Ya en el último viaje sólo se podían utilizar las carboneras. Se lavaba muy bien la bodega cuando se acababa el carbón y se salaba allí. Si bien salíamos de Pasajes con una carga importante de sal, sin embargo para completar la última bodega, lo teníamos que hacer en Terranova”. Y este trabajo en lugar de hacerlo los portuarios lo hacían los marineros y por cada día de trabajo recibían cinco dólares”

Otra particularidad de los barcos de vapor que vamos a destacar es el problema del agua, que en la vivencia de un capitán se manifiesta como sigue: “Yo he estado en un barco en el que el jefe de máquinas tenía miedo a quedarse sin agua y nos tenía sin calefacción, con veinte y diez grados bajo cero. Eso era en Groenlandia. En Terranova no había problema de quedarse sin agua; podías ir a puerto. Pero en Groenlandia había escasez de



puertos para tomar agua. Este jefe de máquinas tenía miedo de quedarse sin agua, porque el vapor que producía el motor se utilizaba para cocer el hígado de bacalao”. (Román Martínez:2002)

Respecto a las horas de trabajo nos va a informar Patxi T., que va de marinero para Terranova en el año 1945. Tenía diecisiete años cuando embarcó en el “Mistral”. Este era un barco de vapor.

“Los marineros teníamos que dormir en el castillo de proa, en uno de los tres ranchos. Las guardias eran de doce horas de trabajo, y seis de descanso, pero había mucho pescado y lo habitual era trabajar en un día dieciocho horas, aunque también había días que teníamos “la suerte” de trabajar “solo” doce horas. El trabajo era agotador y cuando llegábamos a los catres nos tirábamos encima de ellos. Incluso a veces con las botas puestas. Tocaba la campana quince minutos antes de hacer el relevo y en ese tiempo teníamos que comer rápido y subir para cubierta. Luego, las horas de trabajo en cubierta las aguantábamos con café y coñac”. (Patxi.T.:2003)

En esta época de frecuentes cubertadas, y para hacer el trabajo con más rapidez, el personal de máquinas y de cocina que estaba libre acudía a cubierta para ayudar. Luego, recibían su compensación económica.

El fuerte ritmo de trabajo, si bien estaba ya admitido en los barcos de vapor, hace que el ir a tierra más a menudo sea para ellos un elemento importante de descanso. Con la incorporación de los barcos de motor diesel aumenta la estancia en la mar y esto repercutirá en la vida a bordo.

Es así como nos cuenta Donato, el hijo del capitán E. Arrinda: “Hubo viajes que salieron de Pasajes y no tocaron tierra, y vida dura. Sí, aquí está el documento: un total de 135 días de navegación sin tocar tierra” (Donato:2002). Siguiendo con los barcos de motor, un marinero nos expone que el “Abrego”, salió del puerto de Pasajes y entró en el puerto de Ferrol a los cinco meses de campaña sin tocar puerto. Durante todo este tiempo había que convivir con mucha gente, que a veces no los podías soportar en unos pocos metros cuadrados. Allí no existían los días festivos” (Miranda:2003) <sup>11</sup>.



*El “Mistral” en Gran Banco. 1948 (máquina a vapor)*





La prolongación de la estancia en la mar agudizará aún más los problemas relacionados con la vida a bordo. Bernardo de Corruedo, que ahora ya es contramaestre, vive así su trabajo a bordo del “Euskal Erria”, es el año 1942 .

“Lo único que se hacía. He llegado a tener la cubierta llena de pescado Aún metiendo pescado a bordo en la guardia, dejar la guardia y volver a entrar y aún no terminar de meter el pescado a bordo. ¡Y venga! Echar pescado hacia proa, o sea, que se mataba la gente para nada. Y luego, a últimas, había que echar el pescado abajo porque el bacalao es un pescado que corrompe, que en seguida se estropea. En verano hay que trabajarlo como viene, fresco, lo más rápido posible; que si no, se cuece el pescado mismo. Se ablandaba y las cuchillas no le llevaban más y cuando trabajamos con máquinas, tampoco se deshacían. Últimamente cuando ya había máquinas de descabezar, se empezó a tomar otra política sobre la pesca, llegamos a desechar cada vez menos pescado. (Bernardo:2002)

A esto añadimos la observación del capitán Román Martínez. “El bacalao no es un pescado blando, sino que más bien es de un término medio. Además, la temperatura baja ayuda a su conservación. Más peligro había de que el pescado se congelase en cubierta con más o menos intensidad, pues yo he tenido casos de principio de congelación en las yemas de los dedos y en estos casos a los marineros se les daba de baja y se les trataba adecuadamente. Si hacía buen tiempo yo solía echar parte del pescado en cubierta, trabajarlo, y la otra parte en el agua que no se perdía ni congelaba. No creo que haya habido un capitán tan tonto que hiciese trabajar a los marineros en balde. El pescado se echaba hacia proa cuando venía mucho y para dar cabida de esta manera a todo lo que venía en el lance. El bacalao no se corrompe enseguida, pero sí la merluza ya que pertenece a los pescados blandos” (Román Martínez:2004).

Siguiendo con el trabajo a bordo, diremos que, al igual que hacía la flota francesa bacaladera, también elaboraban aceite de hígado de bacalao. Hasta bien entrados los años mil novecientos cincuenta está extendido su consumo entre la población europea, sobre todo como reconstituyente para los niños en edad de crecimiento. Finalizada esta década, la aparición en el mercado de otros sucedáneos hizo que decreciera su rentabilidad y, por lo tanto, se dejará de elaborar dicho aceite.



*El “Cierzo” en Groenlandia. 1960 (motor diesel)*



Donato Arrinda nos muestra cómo se hacía a bordo la elaboración de este aceite.

“Al principio solían producir aceite de hígado de bacalao. Para ello disponían de un gran tanque como si fuera un depósito y allí se echaban los hígados. Con el vapor que venía de la máquina se cocía, se derretía, con lo cual iba saliendo el aceite. Respecto al aceite de hígado de bacalao, se hace más aceite en las aguas más frías, así en el Labrador se hace más aceite que en Terranova, y en Groenlandia todavía más que en Labrador”.

Manuel Broullón, originario de Seijo-Marín (Pontevedra), nos señala que su padre, que fue en los barcos de esta primera etapa, recuerda que la distribución del trabajo para la elaboración del aceite de hígado de bacalao se efectuaba de la siguiente manera: los marineros en cubierta iban retirando los hígados del bacalao y los echaban a un cesto; luego, serán los engrasadores quienes recojan todos estos hígados y elaboren el aceite.

Según Donato Arrinda la repartición del bacalao se hacía como sigue:

“La cabeza y las lenguas eran de los marineros. Las lenguas las preparaban en unas barricas. Y luego, después de la guerra civil, los primeros años de escasez de todo, la PYSBE compraba a los marineros las lenguas. El padre solía traer un montón a casa y era el plato preferido del bacalao que repartíamos por todo el pueblo”.

Los informantes no recuerdan por qué, pese a lo estimado del producto en los años mil novecientos cincuenta, se suprimió en los barcos de la compañía esta práctica de repartir las lenguas entre los marineros. Es así como lo manifiesta uno de sus inspectores que en esta época iba embarcado:

“No recuerdo por qué, pero pasamos en el barco a consumir este producto “bajo cuerda”, es decir, lo preparaban para ellos los marineros o para alguno de nosotros, si se lo encargábamos”. (Pérez-Sostoa:2004)

En cuanto a los víveres, Donato Arrinda nos cuenta de esta época lo que sigue:

“Llevaban cerdos vivos, flacos y altos, y los alimentaban con el aceite de hígado de bacalao, los ponían a reventar. Había un lekeitiarra que decía : “Estamos comiendo patas de cuto y carne de mono”.

“Mi padre cuando llegó a casa trajo patas de cuto en un cajón; pero no había manera de comerlas porque sabían a pescado. El error era alimentarlos con pescado. Como no entendían...Podían haberlos alimentado al final con grano”.

“Trajo una caja grande y no sabíamos qué hacer con ella. Y con la sal que quedaba, a mi padre no se le ocurrió nada mejor que cogerla en baldes y a cada arbolito le ponía un montón de sal alrededor, y los quemó. Él pensó que era un abono después de estar con las patas de cerdo...”





## 2. Periodo 1939-1977.

Uno de los elementos más importantes a destacar de este periodo es que la producción bacaladera, aunque iba creciendo, se mantuvo en niveles bastante modestos hasta 1950, año en que se rompió bruscamente al alza, llegando en 1951 a cuadruplicar las capturas de 1945. Este aumento de la producción se basó por un lado, en el aumento de la flota –hasta 22 barcos– de las empresas bacaladeras nacionales, apoyadas económicamente por el régimen, y, por otro lado, a la incorporación a esta pesquería de buena parte de la flota parejera que faenaba en Gran Sol y en aguas africanas. (Giraldez:1997)

En este segundo periodo abordamos la incorporación de dos nuevas compañías en la pesca del bacalao: Pepsa y Copiba. También nos introducimos en los cambios que se van produciendo a nivel tecnológico, en la organización del trabajo, etc.

Respecto al servicio médico, dispondrán a partir de la postguerra de un médico para toda la flota de Pysbe. Mas tarde hubo dos médicos para atender a los dos principales núcleos de barcos y según Muñoz Baroja, oficial de Pysbe, ya en los 70 llegó a disponerse de tres médicos. Hay que tener en cuenta que con la Radio Costera de Aranjuez se llegó a desarrollar un servicio de consulta con diagramas cuadrículados del cuerpo humano, lo que permitía informar desde el buque sobre las zonas de dolencia del paciente y recibir consejos del servicio médico en tierra.

### 2.1. *Pysbe: la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) y postguerra.*

La Segunda Guerra Mundial (1939-1945) afecta el acceso a los caladeros. Paralelamente, en estos años de posguerra española el Gobierno apoya un fuerte desarrollo de la industria pesquera que dé respuesta a la penuria económica en la que se encuentra el país.

En el año 1942, en plena guerra mundial, se incorpora una nueva empresa bacaladera: PEBSA (Pesquerías del Bacalao S.A.) con base en el puerto de La Coruña. Luego, en el año 1944, surge una nueva compañía de bous bacaladeros: COPIBA (Compañía de Pesca e Industrias del Bacalao), con base en Vigo. Y en 1945 Pysbe se extiende a Galicia, estableciendo una nueva factoría en Ferrol (Coruña)

Al inicio de dicha contienda se declaran, entre otras, zonas de guerra, las aguas de Terranova y Groenlandia. Esto provoca que durante los años 1943 y 1944 se prohíba a los barcos cruzar el Atlántico para ir a la pesca del bacalao. La norma señalaba que el casco del barco tenía que ir pintado de negro y la superestructura de ocre. Además, la guerra va a tener sus repercusiones en el conjunto de la economía española. En concreto, habrá dificultades en el abastecimiento de



materias primas, productos energéticos y bienes de equipo. A lo que hay que añadir la propia actividad pesquera.

Se quedan trabajando en Canarias los barcos “Abrego”, “Tramontana”, “Mistral”, “Cierzo” y algún otro. Pescan corvina y la salan. En total trabajan once meses en esas aguas.



*“Cefiro”. Saco lleno de pescado*

do allí. Y “se podía echar la red en cualquier lugar, de tanto bacalao que había” nos cuenta Oliveira, marinero en 1944. “El pescado era excelente. Cada echada era un máximo de dos horas y ya cogíamos cuatro toneladas, con un pescado grande. En el 45 y 46 pescábamos sobre todo en Banquereau. Venía tanto pescado que teníamos que parar hasta meter el pescado en la bodega. Con dos echadas al día era más que suficiente”(Oliveira:2004)

En 1945 Pysbe inauguró en el puerto de Ferrol una nueva factoría semejante a la de Pasajes.

Luego, con una autorización de los aliados consiguen de nuevo en el año cuarenta y cuatro cruzar el Atlántico, pero lo tienen que hacer por la ruta del Sur, es decir, por las Azores. La compañía envía únicamente dos barcos, el “Abrego” y el “Cierzo”. El único puerto permitido por los aliados en Terranova era el de Bay Bulls, al sur de Saint John’s. Y ya en el cuarenta y cinco, se concede la autorización para pescar en todo el Gran Banco. Por ello, la Compañía envía toda su flota y en ella están incluidos todavía los barcos de carbón como el “Mistral”, el “Hispania”, el “Euskal Erria”, y el “Galerna”.

Este periodo de “veda forzosa” traerá consigo una abundancia extraordinaria de pescado en aquellas aguas. Así, tenemos el caso del “Abrego”, que, según nos cuentan, estará sin tocar tierra dos meses y regresa a los cuatro con 1.106 toneladas. Solo estaban los portugueses trabajando





Los primeros seis barcos de Pysbe estaban equipados con motores de vapor y todos ellos fueron comprados en el extranjero. A partir de la sexta unidad ya eran de motores diesel y se construyen en astilleros españoles.

El auge de la empresa se debe en buena medida a la Ley del 24 de junio de 1942, que concede a la empresa un crédito de 24 millones de pesetas <sup>12</sup>. Según el historiador Zurbano, esta nueva inyección económica hará que cese la adquisición de sus barcos en astilleros extranjeros y comprará sus buques a la Sociedad Española de Construcción Naval de Sestao (Bizkaia).

La bonanza pesquera de estos años también la mostramos siguiendo la experiencia de Xabi Mota, tripulante en los bous de Pepsa.

“En los años mil novecientos cincuenta, los lances eran de veinte minutos. Por poner el ejemplo de Platier, era suficiente 150 metros de cable. Echar y al poco tiempo arriba, y venía el arte lleno de pescado. Como durante la guerra no se pescó, aquello se pobló de pescado a tope. Hay planos que se han hecho con bajos, que no eran sino montañas de pescado. La sonda te marcaba y pensabas que eran bajos. Y luego llegabas y no había tal bajo”.

“El gran banco de Terranova, que va desde las costas de Nueva Escocia hasta el Cantil del Este, y después, al Norte, los grandes bancos de Labrador, y los de Groenlandia. Ahí es donde se realizaba la pesca. Normalmente, a principios de año se pesca por el Oeste, o algunos empiezan en Labrador, pero hasta que lo permiten los hielos, que normalmente los primeros meses del año van bajando hacia el Sur y no permiten la pesca. Pero se comenzaba principalmente por el Oeste, cerca de Nueva Escocia o en Terranova”.

“En el año 1956 me coincidió en el “Santa Inés”, siendo capitán Andoni Basañez, que en 20 días pescamos 500 toneladas. Fue algo impresionante. Los lances duraban muy poco tiempo, porque una vez la dejamos media hora y nos llegó la red reventada. Pasó una segunda vez, y lo que sucedía es que se llenaba y se reventaba por el exceso de pescado. Así que luego sólo duraban 15 minutos. Había que esperar a que los marineros terminasen de trabajar ya que la cubierta estaba llena de pescado. (Xabi Mota:2002)



*Factoría de Pysbe en Ferrol. Año 1950.*



1956. Sta Elisa de Pebsa.  
Capitán John Garabilla



1948. Barco todavía con la pancarta  
colgada según normas de la  
Segunda Guerra Mundial.  
Foto cedida por el Capitán Garabilla



Euskal Herria, 1951. Barco a vapor de Pysbe.  
Capitán Pedro Lasa.

Felix Uriarte,  
Maquinista de Pysbe  
“reparando en la mar”



Román Martínez va al mando de un barco de vapor de la Pysbe, en los inicios de los años mil novecientos cincuenta. “Se veía hervir por la noche el bacalao de la cantidad que había”. Solían echar el arte al agua sólo tres veces. Los lances eran de dos horas, justo el tiempo de arrastre y virar la red, pero llenaban la cubierta de pescado y había que atravesar el barco. Los bancos en los que trabajaban son de poca profundidad de 40 a 45 metros. “Nosotros empezamos a pescar en 45 metros y ya acabamos pescando en cantiles de 300 metros”.

En esta época hacían dos viajes de mil toneladas cada uno. Salían en enero y en mayo regresaban, un descanso de dos semanas y volvían a salir regresando en otoño. Siempre iba la misma tripulación. Incluso la empresa le favorece a Román adjuntándole médico en su barco puesto que demostró a los administradores de Pysbe que con una sola vez que el médico evitara arribar a puerto ya se cubría su salario, puesto que de este modo no se perdían días de pesca. “Un médico siempre supone una gran seguridad en un barco”. (Román Martínez:2003)

Nos señalan que en el año 1958 un capitán de Pebsa descubre un banco virgen al que todavía no había ido nadie a pescar en Labrador. Esta información la hacemos extensible únicamente a la flota española, ya que desconocemos si la flota de otros países había descubierto en otras épocas dicho banco.



*Enrique Pérez-Sostoa, radiotelegrafista del “Tifón”. 1948*

Debido a la abundancia de pescado en esta década la Compañía va a probar a hacer transbordos en la mar. Así es como nos lo expone Enrique Pérez-Sostoa, inspector de Pysbe:

“A mediados de los años cincuenta la empresa Pysbe hizo cálculos sobre la rentabilidad de los barcos, y decidió que cuando un buque estuviera próximo a completar sus bodegas, enviara otro desde España, completamente preparado para pescar y con una mínima tripulación. Bien en los puertos de St. John’s o Saint Pierre se hacía el transbordo de la tripulación al nuevo barco que

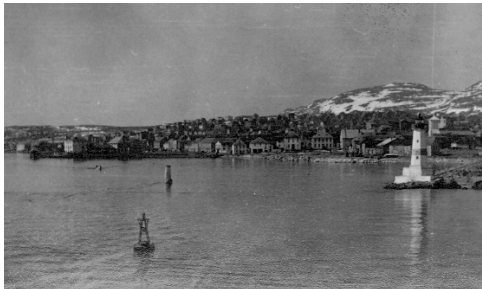


llegaba vacío, regresando para España el barco que estaba completo. De esta forma se eliminaban aproximadamente unos veinte días inactivos. A la tripulación se les sumarían luego sus días de descanso, que los podrían disfrutar al regresar con el segundo barco. Pero esta idea no tuvo éxito ya que los tripulantes estaban descontentos, se rebelaron y hubo que suprimir este sistema, que duró como mucho un año.”

Esta empresa pionera adquiere la experiencia de que no se puede calcular la rentabilidad pesquera sin tener en cuenta el factor humano. Sin embargo, se volverá a cometer esta equivocación en los años posteriores cuando las dificultades de pesca son ya apremiantes. Esto se halla desarrollado en el capítulo “El desarrollo de una pesquería más allá de las doscientas millas”.



*Año 1955 desde el puente de mando de un Bou. Groenlandia*



*Año 1957. Entrada de Saint Pierre et Miquelon*

En 1963 en Terranova ya había menos bacalao y se instala una enorme flota rusa. Incluso en Groenlandia se puso difícil porque allí había mucha concurrencia de barcos franceses. Román Martínez, al mando del “Tornado”, decide ir a Noruega. Estas costas también tienen una gran concurrencia de barcos rusos. “Yo he estado pescando al norte de Noruega y pescábamos hasta las tres millas; a doce millas la costa era muy suave, y los rusos iban en manadas de seis u ocho barcos, unos detrás de otros; luego otros seis, y otros seis. Entonces, claro... Aprovechaban hasta el más pequeño”.

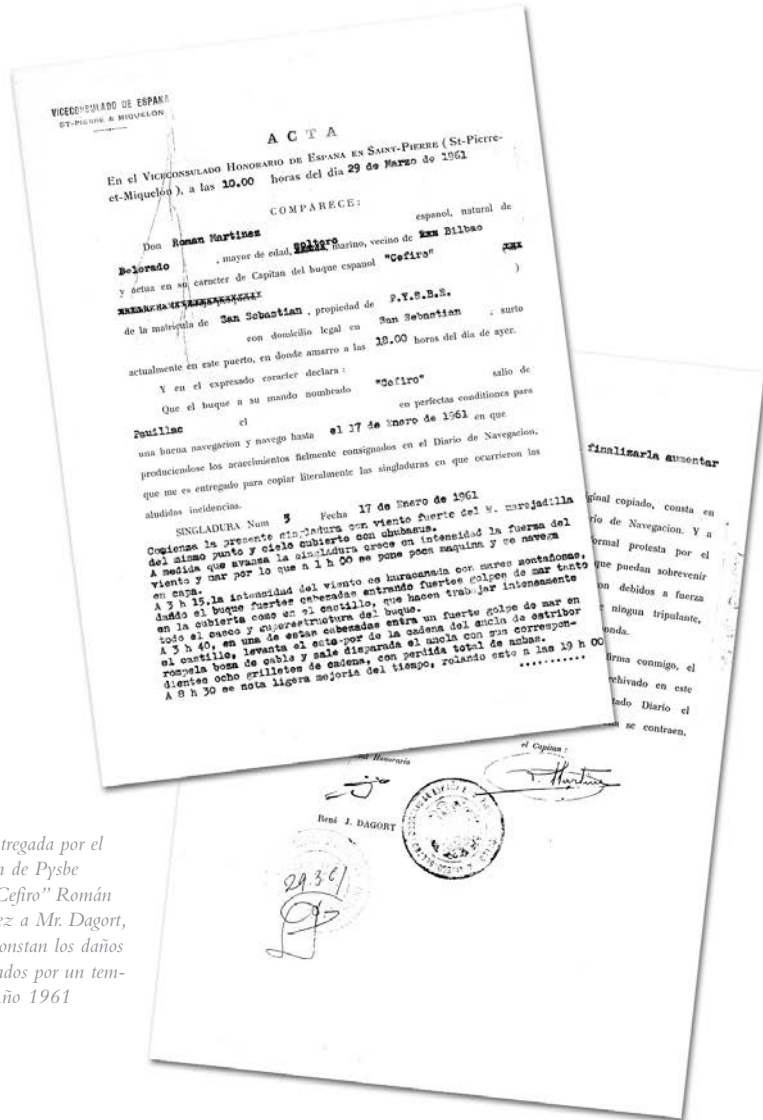
En 1963 en Terranova ya había menos bacalao y se instala una enorme flota rusa. Incluso en Groenlandia se puso difícil porque allí había mucha concurrencia de barcos franceses. Román Martínez, al mando del “Tornado”, decide ir a Noruega. Estas costas también tienen una gran concurrencia de barcos rusos. “Yo he estado pescando al norte de Noruega y pescábamos hasta las tres millas; a doce millas la costa era muy suave, y los rusos iban en manadas de seis u ocho barcos, unos detrás de otros; luego otros seis, y otros seis. Entonces, claro... Aprovechaban hasta el más pequeño”.



*“Tornado” (Pysbe) haciendo un trasbordo en alta mar.*







Acta entregada por el Capitán de Pysbe en el "Cefiro" Román Martínez a Mr. Dagort, donde constan los daños ocasionados por un temporal. Año 1961

Respecto a pescar dentro de las tres millas, en Terranova nunca lo hacían, y sí en el Golfo de San Lorenzo, pero por muy poco tiempo porque luego ya no hubo pescado allí.

Todavía existirán unos años de bonanza en la pesca del bacalao, sin embargo nos encontramos ante la génesis del colapso pesquero.



## 2.2. *PEBSA: Inicios y desarrollo.*

Gaizka Elordi, capitán en Terranova, narra la fundación de Pebsa, en la que comienza su padre. En los astilleros Corcho de Santander se construye el primer barco: es el “Santa Cecilia”, al que siguen el “Santa Elisa”, “Santa Marina” y otros.

Estos grandes bous llevarán personal ya experimentado en los barcos de la Pysbe, sobre todo en los puestos de mando. Buen número de oficiales de puente y máquinas serán de Lekeitio. La tripulación comienza siendo de ochenta hombres y desciende a sesenta a inicios de los años 1970.

Son barcos de cerca de unas mil doscientas toneladas de capacidad de carga en bodega y con unos 70 metros de eslora. A proa llevaban tres ranchos, situándose los marineros en los ranchos de babor y de estribor y la maestraza en el rancho del centro. Los motores eran Burgmeister daneses, sobrealimentados, de unos 1.500 H.P.

Estos barcos siguen el ejemplo de Pysbe. Comienzan trabajando en turnos de doce horas seguidas, y luego ya ponen los turnos de seis horas. Si bien en un principio pescan tanto por babor como por estribor, luego ya cierran la banda de babor y pescan solo por estribor. El radiotelegrafista Pedro Rodríguez Gallego nos refleja varias situaciones como son la búsqueda de nuevos caladeros de pesca en Groenlandia, y el seguimiento de los barcos de la Pysbe gracias a que descubrían las claves que tenían esos barcos. Este radiotelegrafista, que embarca en el “Santa Rita” en el verano de 1954 y que navegará hasta 1957, nos introduce en este “espionaje” tan peculiar.

“Permanecí en el mismo barco hasta agosto de 1957, fueron seis largas campañas. Soy consciente de la situación privilegiada del radiotelegrafista de un bacaladero en cuanto a comodidad, independencia, autonomía, etc... Para entender un poco el aislamiento y la soledad, todavía no se disponía a bordo de un elemental aparato de radio que permitiera oír noticias, música... Solamente en la estación de radio de a bordo se producían esos “milagros”. Los radiotelegramas eran en aquellos tiempos la única comunicación y enlace con las familias. Para lo bueno y para lo malo”.

“La primavera de 1955 el capitán del “Santa Rita”, Miguel Barrena, había decidido, salvo orden en contrario, ir también a Groenlandia. Teníamos noticias de las abundantes pescas realizadas en años anteriores por franceses y portugueses. Hasta la fecha ningún bacaladero de Pebsa había pescado más al Norte de Labrador. Lo de Groenlandia era entonces, desde muchos puntos de vista, una real y verdadera aventura...”

“Nuestros barcos pesqueros solamente disponían entonces de una simple Sonda, que imprimía en el papel la profundidad del fondo. Sabíamos que otras flotas ya tenían instalados Radar, “Fishluppe” y otros elementos técnicos de gran utilidad para la pesca”.





“Antes de salir para Groenlandia el capitán compró e instaló, a sus expensas, un Loran de segunda mano, que nos prestó grandes servicios. A finales de abril el “Santa Rita” zarpó de Saint John’s, rumbo al Norte. Sin radar, había que “oler” y adivinar por la noche los enormes y peligrosos icebergs. Tuvimos dificultades serias para atravesar un gran campo de hielos que ya cubría el Atlántico a la altura de Labrador. El Loran nos fue de gran utilidad. Después vinieron algunos “Santas” más y casi todos los de la Pysbe”.

”La Radiotelegrafía nos prestó un valioso servicio. Como simpática e increíble anécdota, que asombraba a los capitanes de Pysbe, puedo contar lo siguiente. Varias veces, diariamente, nos comunicábamos por radiotelefonía las capturas y novedades pesqueras entre los barcos de cada flota. La Pysbe lo hacía utilizando mensajes cifrados, cuyas claves “secretas”, elaboradas por especialistas en criptografía, las llevaba cada capitán en sobre cerrado que abrían al llegar a los caladeros. La parte “móvil” de la clave la cambiaban cada semana. Por habilidad, casualidad o lo que fuere, entre mi capitán y yo, descifrábamos sus “secretas claves” el primer día de su uso cada semana, con lo que conocíamos la pesca de todos y cada uno de los barcos de Pysbe. Por lo que el “Santa Rita” siempre aparecía en los lugares en que alguno de ellos encontraba pesca interesante. Los comentarios que luego escuchábamos por la fonía nos divertían grandemente.” (Pedro Rodríguez:2004).

Seguimos con este relato de Pedro Rodríguez:

“Era un atardecer en Groenlandia y necesitábamos copiar de otro barco unas cartas de aquella zona que nos faltaban para poder situarnos con el Loran. Me transbordaron a otro barco que las tenía y mientras remaban aquellos avezados bermeanos, me di cuenta, muerto de frío, que entraba agua en el bote que, de seguir así, se hubiera llenado de agua y hundido con nosotros...¡Se habían olvidado de colocar los espiches en el fondo al arriar el bote¡. Tuvieron que ayudarnos a subir la escala. Estábamos mojados, helados, rígidos...por eso cuando oigo aquí la palabra frío, me sonrío interiormente...”(Ibid:2004)



*Oficialidad de un barco de Pbsa en un acto de inauguración.*



*Juan Garavilla, capitán del "Sta. Elisa". Octubre 1956. A la dcha. el timón eléctrico. A la izda. la Bitácora, aquí va metido el Compás y la Brújula. Detrás de su cabeza está la Sonda (aparato para ver la profundidad)*

En sus inicios estos barcos descargan en Chapela –Vigo–, que es el lugar donde tienen la factoría los barcos de Copiba. A los pocos años Pepsa ya cuenta con su factoría propia en Coruña.

### 2.2.1. La perspectiva de un sanitario.

A lo largo de esta investigación queremos resaltar que en el modo de vida de los bous las relaciones entre sus miembros se diferencian claramente en dos estamentos: Cámara y Marinería. Si bien existen estamentos intermedios como la Maestranza, básicamente será en los dos grandes bloques señalados donde se producen los problemas y fricciones, pero en el seno de ellos mismos. Es muy difícil que un marinero entre en problemas con un oficial. Un marinero entra en problemas con otro marinero o con su superior inmediato, el contraalmirante. Si la situación llega a un nivel muy elevado de tensión interviene el capitán o el primer oficial. Del mismo modo, entre los miembros de la cámara tienen sus fricciones y la salida a ellas, parece ser muy habitual el silencio, siguiendo los diversos testimonios.



*Iceberg a la deriva con buque de la compañía de Pepsa. Año 1960*







El testimonio concreto de un informante nos muestra una perspectiva variada en la vida a bordo: los problemas con los que se encuentra para pasar las revisiones sanitarias previas al embarque, la defensa de los enfermos ante los mandos del barco, sus peticiones como sanitario ante el armador para poder diagnosticar a bordo algunas situaciones, los castigos que imponían los capitanes a los marineros y la picaresca existente en el pertrecho del barco previa a la salida.

Fernando trabajó en varios barcos de la Compañía en calidad de practicante. Embarcó por primera vez en el “Santa Elisa” en julio de 1950 y estuvo hasta 1969. Durante estas dos décadas estuvo rotando con doce capitanes. Previamente trabajaba en Bilbao como practicante y haciendo pluriempleo. Son años difíciles, los salarios son bajos. El aliciente más importante del embarque es siempre el salario.

Comenzando por las medidas de seguridad, considera que son escasas o nulas. Todo tripulante debe pasar reconocimiento médico y cuando Fernando les sometía a examen antes de salir para la mar, aparecía únicamente la mitad de la tripulación. Ellos le decían que no tenían nada, pero después surgían los problemas en la mar.

“Tenías que luchar contra ellos y contra el propio barco, porque el capitán no quería perder una salida de tal a tal fecha porque faltaba una vacuna” (Fernando:2002)

También ha tenido que defender a los enfermos de los mandos para que no les obligaran a trabajar. El capitán decía que si ya tenían tratamiento podían trabajar. Y Fernando tenía que explicar que el tratamiento no era para trabajar sino para curar a los enfermos.



*“Sol de medianoche” Noruega. Foto tomada desde un barco de Pepsa. Año 1960.*





*Barcos de la Compañía Pysbe en Terranova. Año 1950*

El botiquín con el que contaban estos barcos se basaba en la guía de un Vademecum de la marina mercante, que era escaso en opinión de Fernando. La enfermería era un camarote más y con poco material médico. De antibióticos contaban únicamente con dos millones de unidades de penicilina para toda la tripulación y una campaña de seis o nueve meses. Por ello aprovechaba las entradas a puerto en Canadá para complementar el botiquín.

Si bien Fernando nos cuenta que hubo que hacer varias entradas a puerto ante sospecha de posibles brotes tuberculosos, también considera que si hubiera tenido un aparato de rayos X podría haber aportado un diagnóstico más fiable y de ese modo haber evitado más de una entrada en puerto. Formula al capitán la necesidad de adquirir para el barco este aparato y así lo haga constar a la empresa cuando se reúna con su directiva. La respuesta que da la empresa es la siguiente: “El Barco no es un trasatlántico”.

Respecto a las relaciones que se daban a bordo nos expone lo siguiente:

“En aquellos bous el sistema disciplinario era de un carácter militarista. Así de claro. Incluso, he conocido que en algunos barcos había cárcel. Había capitanes que obligaban a los marineros a comprar papeles de pago al estado. Lo compraban y pagaban en la Comandancia. También había capitanes más prácticos, que chillaban menos, pero que eran más enérgicos. También pegaban”.

“Para él, el mejor capitán, con mucha humanidad en el trato con la tripulación, ha sido Ibáñez, asturiano de Avilés. Sin embargo, Gamecho, que era vizcaíno, hacía trabajar a la gente con mal tiempo y con mucho peligro”.

“Quien por alguna razón faltaba a la disciplina sufría agresiones...., era enviado a lo que en rea-



lidad eran unos baños a popa del barco. No voy a decir que la disciplina fuese excesiva o no necesaria, y a veces había muchas fricciones entre ellos mismos; no con la oficialidad. Los problemas surgían entre ellos. Peleas y eso. El respeto era militarista”.

Queremos reflejar un aspecto que parece ser característico de esta época y son “los chanchullos antes de salir a la mar”, como lo expresa Fernando:

“Hubo gente que no se preocupaba más que de sacar algo de allí y nada más. Mucha gente sinvergüenza en esas nuevas compañías, a prosperar, a medrar y a chupar, tanto en las provisiones como en el botiquín. Metían por un lado, por ejemplo, 50 jamones para una campaña y salían por el otro lado 25. Antes de empezar la campaña “desaparecían” chorizos, codillos... Eso en puerto, en Copiba”.

“Pebsa usaba ese muelle y enfrente estaba Moaña. Allí había un “manejo” impresionante. ¿Quién estaría implicado? ¡Vete a saber!. Pero no podías decir nada, porque estaban en peligro desde arriba hasta abajo. Sólo alguno que tenía las manos muy limpias podía decir algo, porque todo aquello ni le iba ni le venía; pero siempre perjudicaba”.

La gravedad de esta situación radica en las repercusiones que tenía en la alimentación de una tripulación tan numerosa. No obstante, señala que en los primeros años la alimentación era bastante más abundante que la que se introducía a inicios de los años mil novecientos setenta. Aquí descendió considerablemente la calidad.

### 2.3. COPIBA.

En la década de los años mil novecientos cuarenta surge la compañía COPIBA (Compañía de Pesca e Industrias del Bacalao), con base en Chapela (Vigo). Son cuatro bous de seiscientas toneladas de carga cada uno y con una personalidad



*“Esquío” de Pebsa, saliendo de St. John’s. Año 1979*







propia dentro del conjunto de la flota que faena en Terranova. Son: “Puerto de Navacerrada”, “Puerto de Fontefría”, “Puerto de Bonaigua” y “Federico Heredia”. Esta compañía duró poco tiempo y según los expertos de Pysbe parece ser que una de las causas fue el que estos barcos llevaran el mismo número de tripulantes que los grandes bous de más 1.100 toneladas.

La organización del puente, por ejemplo, era igual a la de los pysbeños: capitán, primer oficial, segundo oficial, telegrafista y agregado; en total, cinco personas. En un principio estos capitanes venían con la experiencia adquirida en la Pysbe. La marinería suma un total de cuarenta hombres. Se organizan en guardias de doce horas de trabajo y seis horas de descanso. Había mucho pescado, pero luego ya deciden imponer el ritmo de seis horas de trabajo y seis de descanso.

No obstante, si venían grandes cubertadas se rompía el turno de trabajo de las seis horas y se volvía a las doce horas. Estos bous son abiertos, por lo que el trabajo de elaboración del pescado se realiza en cubierta, al aire libre con todo lo que ello supone en las duras condiciones climáticas de Terranova. Esto se agravaba sobre todo en los largos meses de invierno, donde la temperatura podía descender a los 18 o 20 grados bajo cero. En invierno estaban deseando a veces que hubiese algún temporal para poder descansar.

En estos barcos el castigo que se imponía a los marineros en caso de cometer una infracción grave consistía en encerrarlos en el váter durante las horas de descanso. Luego, salían para trabajar. El trabajo en cubierta lo dirigía el contra-maestre. El redero estaba destinado sobretudo al cuidado de las redes. Había primer y segundo contra-maestre, pero el que decidía el trabajo en cubierta era el primer contra-maestre. Si a éste no se le obedecía se llamaba al primer oficial.

Siguiendo el testimonio del contra-maestre José Reina no se daban habitualmente discusiones violentas entre los marineros, ya que cuando acudían a sus ranchos iban muy cansados. Los turnos de trabajo eran continuos, día y noche, a diferencia de las parejas, que entonces sólo pescaban de día. En éstas, si en la última largada del día la red venía muy llena de pescado tenían que elaborarlo durante la noche, aunque siempre quedaba alguna hora de descanso para la marinería.

En las ocasiones de grandes cubertadas sí ha ocurrido que, al disponer de poco tiempo para elaborar todo el pescado de cubierta, tenían que echar parte del pescado a la mar antes de que llegara otra cubertada.

Debido a que en los años cuarenta y cincuenta se encontraban con auténticas restricciones de plazas de trabajo, los marineros y tripulantes en general aguantaban tratos vejatorios.

Esto, con no ser infrecuente, no lo podemos extender a todos los barcos, pues también tenemos testimonios contrarios. Esta situación, bastante más agravada,



se daba también en la flota portuguesa que trabaja en aquella época en Terranova. En especial con los marineros de los barcos de vela que pescaban con los doris.

La alimentación de estos bous es semejante a la de la Pysbe. “Los marineros comíamos de batalla, “tipo cuartel”, pero en la popa estaba la maestraza (jefe redero, contramaestres, jefe salador) y comían bastante mejor que nosotros, con postre todos los días. Y en la cámara no digamos, incluso apenas nos dejaban comer bacalao a los marineros. A nosotros nos preparaban burro, que es un pescado más ordinario”. (José Reina:2002).

El hecho de que los marineros comieran “tipo cuartel” y hubiera una comida más cuidada para la maestraza y la cámara, era, según sus propios testimonios, un hecho real en estos barcos. No tenemos constancia que en los barcos de la Pysbe no se permitiera a los marineros que comieran bacalao.

También señalamos el fuerte ritmo de trabajo al que se ve sometido la tripulación de cubierta.

Todas estas situaciones dependen en gran medida de la personalidad del máximo representante de abordaje, el capitán.

### 2.4. Temporales y hielos.





Estamos en los caladeros del Atlántico Noroeste, considerado uno de los mares más duros de todo este Océano. Por ello, las condiciones de trabajo eran especialmente difíciles. Entre los peligros frecuentes estaban los temporales, los hielos y las nieblas.

Los días de temporal eran, a veces, para los marineros días de descanso. Esto es un denominador común en el que coinciden todos los relatos de estas etapas. Aquí se da una paradoja. Por una parte desean unas grandes cubertadas, ya que ello supone un mayor ingreso de dinero y un pronto regreso a casa. Y, por otra, desean los temporales para poder descansar. A su vez, cuando estos “descansos” son prolongados surge la incertidumbre del tiempo perdido sin pescar.

Sobre el trabajo en cubierta con mal tiempo un marinero nos ofrece el siguiente testimonio.

Estamos en 1946. Juan Antonio Torrado comienza a ir de marinero y en la maquinilla del barco. Pide al capitán que, debido a que cada vez suben más hacia el norte y el frío se hace más intenso, necesita otro maquinillero. Pero el capitán le argumenta que aumentan los costes y una petición de esas se puede extender a toda la flota de la compañía. Por ello no le pondrán otro hombre.

En su testimonio nos narra que ha trabajado también con malos tiempos y los golpes de mar provocaban a veces golpes con pérdidas de conocimiento.

“Así, una vez, estando en la maquinilla, movieron el barco un poco para cambiar la trayectoria del viento. En ese momento entró un golpe de mar, perdí el conocimiento porque no sabía ni donde estaba. Y cuando se fue marchando el agua, me encuentro con otros ocho hombres metidos dentro del váter, nos miramos unos a otros sin entender cómo habíamos llegado hasta allí”.

“Estos barcos cuentan con un váter a babor y otro a estribor, con unas puertas de hierro, partidas por la mitad en la que se cierra media puerta y la otra puede estar abierta. Incluso la mar ha solido llevarse al agua a dos hombres y la misma mar devolverlos al barco”.(Torrado:2002)

Según Enrique Pérez-Sostoa, estar en la mar con temporal significa que hay que trincar todo, las escotillas cerradas, las puertas y las ventanas con sus defensas metálicas. Estos barcos eran prácticamente “insumergibles”.

Al acostarse en la litera nos colocábamos en triángulo. Hay que tener en cuenta que la litera tiene sesenta centímetros de ancho, entonces se pegaban las nalgas a la pared y las rodillas hacia fuera. De este modo la postura corporal hace un triángulo y los hombres se quedan “estibados” y ello ya les permitía dormir.

“Estibarte bien en la litera y ahí me den temporales; al contrario, te despertabas si el barco puesto popa a la mar se quedaba en silencio y no había balances.” (Pérez-Sostoa:2003)

Puede ocurrir también que el temporal le coja a un tripulante haciendo la guardia en el puente. En ese caso, se han dado situaciones como la que describimos ahora de este marinero:

“Nos cogió una cola de ciclón. Yo estaba en popa y durante tres días fue imposible ir a proa a causa del movimiento y estuve durmiendo en los pasillos de la cámara ya que no podía moverme de allí. Y en otra ocasión, en Groenlandia, nos cogió un temporal muy fuerte; el barco no era capaz de dar la vuelta y así durante dos días. Afortunadamente, poco a poco fue calmando, pero, además, nosotros echamos aceite de hígado de bacalao a la mar para calmarla un poco”(Patxi T.: 2002)

El piloto Muñoz Baroja, nos cuenta la vivencia de un temporal que sufrió el cinco de diciembre de 1959 a bordo del “Mareiro” de Pysbe. Estamos ante un caso muy peculiar. “Todo ocurrió debido a una de las manías del capitán que no permitía que se cogiera el parte meteorológico. Saliendo de Terranova, ya de regreso a casa, y con la línea de flotación del barco metida bastante en el agua, es decir, más cargado de lo permitido..., ese día, cinco de diciembre, a la altura de las Azores nos coge un ciclón de fuerza doce, terrible. Pegó un golpe de mar y el barco se iba, se iba de costado y luego volvió. Era tal temporal que rompió los cristales del puente, el agua entraba por el puente y salía por la popa, el castillo del puente nos lo rompió, nos llevó los botes salvavidas. El peligro fue cuando en la proa había una red trincada y se fue al agua, temimos que cogiera la hélice, pero, afortunadamente, no la cogió. Nos pegó un golpe de mar a estribor que metió el sofá contra la mesa, la mesa contra las sillas, y las sillas las metió en los camarotes...En definitiva, el barco, desarbolado”.

No hubo ningún accidentado pese a la gravedad de la situación. Es muy común en todas las narraciones el que se extrañen los mismos tripulantes de que no hubiera más siniestros entre ellos.

Vamos a mostrar aquí un temporal en el “Euskal Herria” narrado por Bernardo, de Corrubedo. Les cogió un ciclón ya anunciado, estaban con el arrastre, quisieron meter todo a bordo y entonces llegó el ciclón. Anduvieron cinco días a la deriva con todo el barco desarbolado.

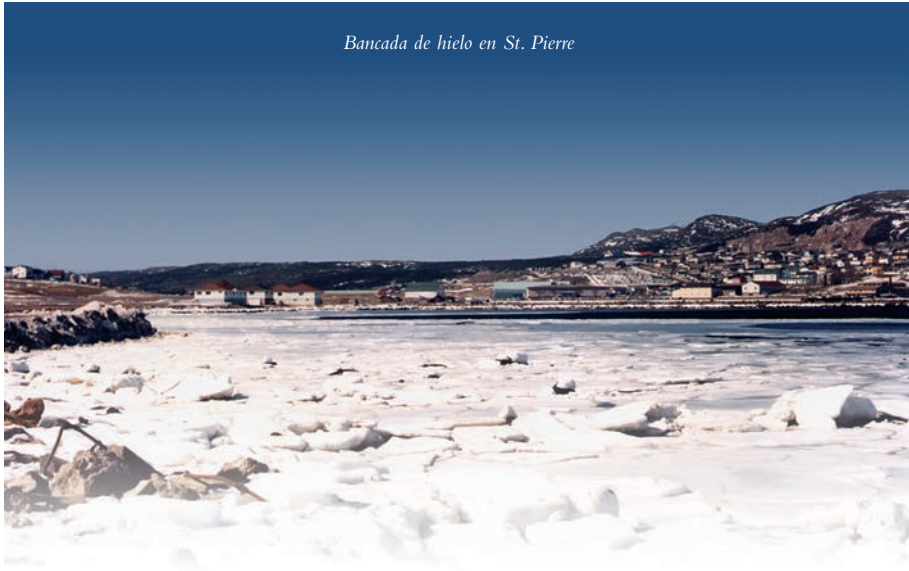


*Atravesando una barrera de hielos.*

“Porque veías el barco, que subías, que subías, y te encontrabas allí arriba, y veías una cueva allí abajo a muchísimos metros, ni se calculaba. Y cuando bajabas en la ola, mirabas para arriba y no veías más que el agua. Y decías: “¿cómo es posible esto? Si se cierra quedamos aquí” (Bernardo de Corrubedo:1960).

Además de los temporales otro de los peligros era el hielo. En el mes de abril era habitual ir a trabajar a Labrador. Solían estar de mes a mes y medio tra-





*Bancada de hielo en St. Pierre*

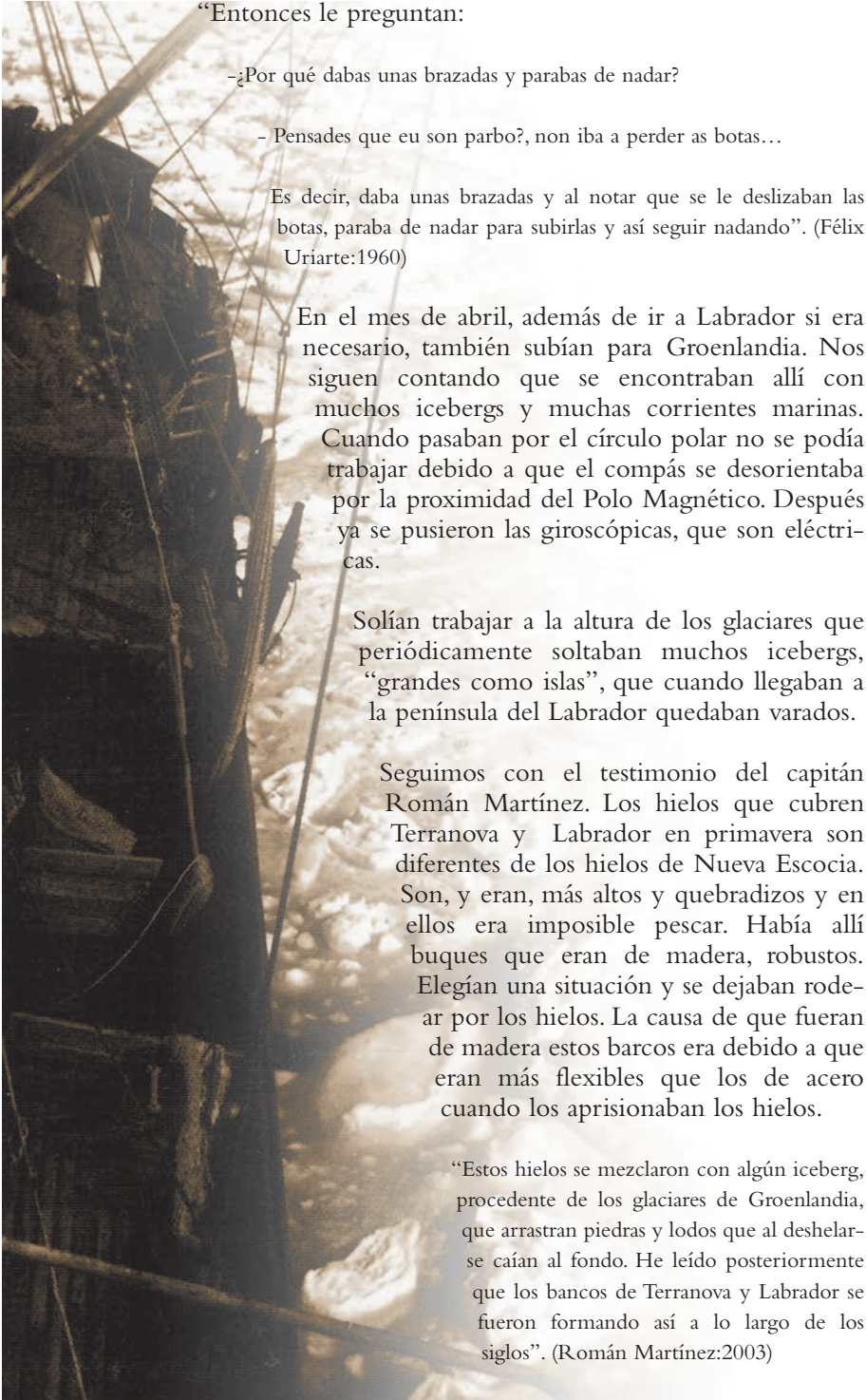
bajando entre hielos. El hecho de trabajar entre hielos puede producir en el casco del barco o bien una pequeña vía de agua, o bien deteriorar algún remache, siendo labor del motorista el cambiarlos. Según Félix Uriarte, maquinista en el “Aquilón”, han llegado a cambiar hasta treinta remaches en un día. Esto hay que hacerlo desde dentro del barco y con bastante pericia.

Otra de las dificultades con las que se enfrentaban en la década de los años 1960 eran los problemas con el radar. En zonas de hielos, los icebergs son detectados fácilmente por el radar, pero no así los growlers, que son mucho más pequeños y a veces el barco puede chocar contra ellos. La acumulación de hielo sobre la cubierta del barco implica que hay que picar toda esa masa helada para que no peligrase la seguridad del barco.

Otro de los problemas que se presentaba en Labrador durante esta época era que los lances <sup>13</sup> tenían que ser sólo de media hora, para no pasar de tonelada y media de pescado; de lo contrario el pescado corría el riesgo de congelarse.

Félix Uriarte estaba embarcado en esta ocasión en el Céfito. Es el mes de mayo y estando la mar con hielos, nos narra cómo reacciona el contraataque José Carrera, originario de Puente deume (Coruña).

“Después de un lance, al no venir pescado, se pusieron en ruta para ir de un sitio a otro. El contraataque observa que uno de los grilletes de la puerta de proa estaba flojo, fue a apretarlo y se cayó al agua. Paramos la máquina, todos mirando para el agua y lo vimos a unos 25 metros del barco, el contraataque daba brazadas, y de pronto paraba de dar brazadas para comenzar de nuevo. No podíamos creer que pudiera llegar a la escala de gato del barco. Sube a cubierta, y en ese momento pierde el conocimiento, y le reaniman desnudándole y frotándole el cuerpo con alcohol”.



“Entonces le preguntan:

-¿Por qué dabas unas brazadas y parabas de nadar?

- Pensades que eu son parbo?, non iba a perder as botas...

Es decir, daba unas brazadas y al notar que se le deslizaban las botas, paraba de nadar para subirlas y así seguir nadando”. (Félix Uriarte:1960)

En el mes de abril, además de ir a Labrador si era necesario, también subían para Groenlandia. Nos siguen contando que se encontraban allí con muchos icebergs y muchas corrientes marinas. Cuando pasaban por el círculo polar no se podía trabajar debido a que el compás se desorientaba por la proximidad del Polo Magnético. Después ya se pusieron las giroscópicas, que son eléctricas.

Solían trabajar a la altura de los glaciares que periódicamente soltaban muchos icebergs, “grandes como islas”, que cuando llegaban a la península del Labrador quedaban varados.

Seguimos con el testimonio del capitán Román Martínez. Los hielos que cubren Terranova y Labrador en primavera son diferentes de los hielos de Nueva Escocia. Son, y eran, más altos y quebradizos y en ellos era imposible pescar. Había allí buques que eran de madera, robustos. Elegían una situación y se dejaban rodear por los hielos. La causa de que fueran de madera estos barcos era debido a que eran más flexibles que los de acero cuando los aprisionaban los hielos.

“Estos hielos se mezclaron con algún iceberg, procedente de los glaciares de Groenlandia, que arrastran piedras y lodos que al deshelar-se caían al fondo. He leído posteriormente que los bancos de Terranova y Labrador se fueron formando así a lo largo de los siglos”. (Román Martínez:2003)

En el año 1958 el capitán Román Martínez, al mando del Tornado, nos cuenta su técnica de pesca entre hielos.

“Recuerdo que a últimos de enero, febrero y marzo, pescábamos en los bancos de Nueva Escocia, en la desembocadura del río San Lorenzo, hasta que venía el deshielo de ese río y los hielos nos echaban de esos bancos, en el mes de abril. Eran hielos planos y de poca altura”.

“En ese año, y al mando de mi buque, nos invadieron los hielos y observé que entre ellos se formaban lagos pequeños, y como estábamos pescando muy bien, decidí quedarme y tratar de pescar entre ellos. Esos lagos eran largos, de unas tres millas más o menos. Con una técnica nueva que consistía en primer lugar y antes de echar la red, en dar máquina atrás y adelante una o más veces, y con el “refúl” (turbulencia) de la hélice alejar los pequeños hielos sueltos próximos al buque, porque si entraba un hielo en la red, esta no iba al fondo. En segundo lugar, los hielos sólo me daban tiempo para filar (largar el suficiente cable de ambos carretes) hasta meter los dos cables en el perro (una especie de aparato que va pegado a popa en el casco y que una vez largado el suficiente filamen (cables) unen los dos cables y poder de esa forma maniobrar con el buque), y una vez metidos, si no podía seguir rastreando (camino que recorre la red en el fondo) daba toda máquina metiendo el timón todo a babor o a estribor y así rastreaba hasta el final del lago y allí, otra vuelta, si era necesario, según el tiempo que llevase de arrastre. En una maniobra el aparejo (red) con puertas inclusive, daba la vuelta para luego volver a su vez y como la velocidad de arrastre era de tres a tres con cinco millas por hora, con dos vueltas era suficiente. Generalmente los tiempos de arrastre eran de dos horas como máximo”.

“Allí hice una gran campaña <sup>14</sup>, pues en mayo ya tenía el buque lleno (unas mil toneladas aproximadamente) y pude regresar a casa. Por cierto, tardé un día y medio de navegación para salir de los hielos. Cada año traté de hacer lo mismo con más o menos éxito, pues no siempre se podía. Tengo que añadir que los buques de Pysbe, sobre todo los de motor, estaban reforzados en la parte de proa para navegar entre hielos y, además, tenían unos cinco metros aproximadamente de la proa un mamparo estanco (planchas de acero que van de un costado al otro, que impiden pasar el agua formando un departamento aislado del resto del buque) y así evitar que si había una vía de agua no pasase al resto del buque. Con esto quiero decir que no ponía en riesgo ni al buque ni a la tripulación”.



*Molinete y cadenas en el castillo. “Santa Regina”. Año 1965.*



*“Santa Inés” antes de atracar al muelle en St. John’s.*

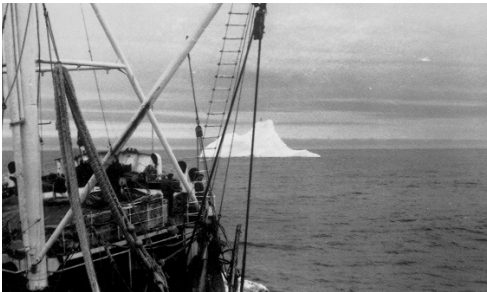
“Esta técnica también requería que al filar los cables, el de proa había que mantenerlo pegado al costado para aprovechar el reful de la hélice y así evitar que un hielo le cogiera el cable ya que lo levantaba y si esto ocurría había que interrumpir la maniobra, virar (recoger el cable filado) y volver a filar con la consiguiente pérdida de tiempo”. (Román Martínez:2003)

Las estrategias que este capitán lleva a cabo en su técnica de pesca, nos muestran una adaptación al medio y pericia impresionantes, pero, además, todos los casos aquí expuestos nos hablan de rápidas adaptaciones.

### 2.4.1. Seguridad. Trabajando entre nieblas y la aparición de nuevas tecnologías.

Un aspecto fundamental de la pesca es el de la seguridad del barco y del trabajo. Se da con frecuencia el hecho de que las mismas personas que han trabajado durante dos o tres décadas en la pesca, se sorprenden cuando evocan los riesgos que han vivido en la mar. Es interesante la reflexión que a este respecto formula el oficial Eduardo Cruz, que hará sus prácticas durante dos años en los barcos de Pysbe. Estamos en los inicios de los años mil novecientos cincuenta.

“Profesionalmente es muy duro porque el objetivo de un pescador es pescar y el objetivo de un marino mercante es traer y llevar el barco de un sitio a otro. Entonces, la diferencia es tan brutal que los marinos mercantes han tenido malas adaptaciones para ir a la pesca. En la pesca no vas a ninguna parte, vas a pescar, donde esté el pescado y a eso se supedita el sueño, el hambre, la propia seguridad del barco, se supedita todo. En la marina mercante es prioritaria la seguridad del barco”.



*Iceberg a la deriva*



*Cubierta y castillo.*

Esta es una realidad que se muestra en todos los barcos pesqueros, la finalidad ante todo es la pesca y a ella se va a supeditar en cierta medida la seguridad del barco. Se daba con demasiada frecuencia que el disco Plimsoll (que marca exactamente la línea de flotación) estuviera bien metido en el agua, con el barco sobrecargado por exceso de carga, sobre todo al final de la campaña.

Son múltiples los ejemplos en los cuales se muestra que la seguridad del barco está en un segundo lugar. Comenzamos por mostrar el testimonio de Xabi Mota, que iba de maqui-





nista en estos bous: “Se han hecho muchas cosas mal allí. La suerte era pescar. Salías de Ferrol con las bodegas llenas de sal y si coincidía que llegabas y pescabas, el barco se hundía si no echabas combustible al agua. Había que aligerar de alguna forma ya que la sal no se iba a desechar”



*Incendio a bordo del “Cefiro” Pesbe.  
Port Aux Basques. Año 1970*

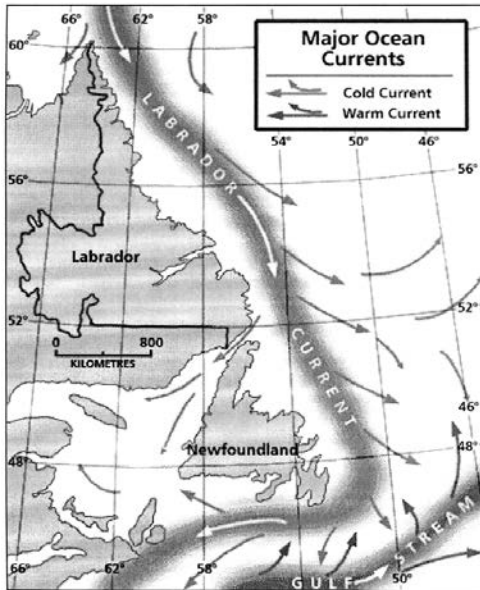
Hay que tener en cuenta que al terminar la guerra, cuando vuelven a ir a Terranova, no tienen aún radar. En 1945

Román Martínez es segundo oficial en el “Vendaval” y están situados en el Platier <sup>15</sup> del gran Banco en la ruta de tráfico marítimo de Halifax (Nueva Escocia) y del Golfo de San Lorenzo hacia el canal de la Mancha y norte de Europa. Había mucho tráfico de mercantes allí, pero los bous como el “Vendabal” estarán trabajando durante sesenta días con niebla intensa, tocando continuamente la sirena por si había algún barco cerca. Por el sonido sabían el rumbo que llevaban otros barcos.

“La norma consistía en parar el barco, virar el arte para tener más facilidad de maniobra y poder alejarnos de él, ya que por los sucesivos sonidos de la sirena del otro buque sabíamos aproximadamente su rumbo, pero no sabíamos si era un trasatlántico o un pesquero aunque lo imaginábamos por la intensidad y tono de su sirena. Esto nos ocasionaba mucho nerviosismo. Nosotros también hacíamos las señales acústicas reglamentarias. Tantos sonidos al cabo del día influían en el ánimo y tratábamos de ser fuertes psicológicamente. A veces poníamos un marinero a proa que mediante una campana nos avisaba de la presencia de otro buque, por si los del puente no lo habíamos oído. En ruta era norma poner tres vigilantes, uno a proa y otros dos en los alerones del puente, además del oficial y el timonel. Cuando se oía la sirena del otro buque parábamos la máquina o se moderaba y se maniobraba para evitar un abordaje. La misma precaución en rutas entre bancos, sobre todo en ruta de Terranova a Groenlandia. En niebla o noche oscura parábamos y con luna



*Atardecer desde el puente alto.  
Compás y antena de radar a bordo de un bacaladero.*



En este mapa podemos apreciar las dos corrientes marinas juntándose y originando las nieblas.

navegábamos a poca máquina por los icebergs, que al llegar al norte del Gran Banco solían encallar y deshacerse”. (Román Martínez:2003)

Por ello, cuando ya les incorporan el radar en los barcos ellos mismos lo expresan que “era como una especie de seguro de vida, nos daba mucha tranquilidad”. El primer radar que se le puso a un barco de la compañía Pysbe fue el del “Tifon” en el mes de enero de 1955. Pero el 25 de mayo del mismo año fue abordado por la banda de babor a la altura de la sala de máquinas por el barco portugués “Invicta”, en pleno día y con buena mar, tardando doce minutos en hundirse <sup>16</sup>.

Respecto a trabajar con niebla y sin radar, el capitán Román Martínez dice que “un día que dejas de trabajar supone perder mucho dinero, el armador no te dice si debes o no trabajar con niebla y sin radar, pero si no pescabas no valías para el cargo”. Esta es la causa de que se atreviesen a correr tantos riesgos.

Respecto a trabajar con niebla y

A lo largo de los años sesenta la tecnología avanza considerablemente como se nos explica a continuación: “Se incorpora la sonda en el corcho que va en el aparejo y actuaba como un proyector que emitía señales cuando estaba encima del pescado. Es como la lupa. Luego se incorporó el Sónar, que detectaba los peces entre dos aguas, pero no dio resultado. Además, la incorporación del Decca y el Loran constituyó una enorme ventaja puesto que se tenía constantemente la posición del barco aún teniendo niebla”.

### 2.5. El Trabajo a bordo.

La distribución horaria en el barco.

Consideramos dos momentos importantes de cambio en la organización del trabajo. Uno es el paso de los barcos de máquina de vapor a máquina de motor. Con ello ya van a prolongar las estancias en la mar. El segundo momento importante es cuando los turnos de trabajo se cambian de doce horas a seis horas. Aquí señalamos sus ventajas e inconvenientes partiendo del testimonio de los tripulantes.





La tripulación de cubierta iba dividida en tres ranchos a proa. Los turnos de trabajo en ruta no existían y trabajaban todos ocho horas durante el día, “arranchando”<sup>17</sup> el barco. En máquinas se trabaja siempre en turnos de cuatro horas (cuatro horas de guardia y ocho de descanso). Pero tanto en ruta como en pesca echaban a menudo horas extras ya que casi siempre tenían algo que reparar.

En el puente se hacían turnos de seis horas. En un turno iba el capitán y segundo oficial y en el otro el primer oficial y el alumno de náutica (que hace prácticas para ser oficial). Los marineros trabajaban 18 horas y descansaban seis. “Al cambiar a seis horas de trabajo y seis de descanso en mi buque, cuando había mucho pescado hacían una hora más, como mucho dos, cuando salían de guardia. De esta forma había de cuatro a ocho horas durante las cuales estaba toda la tripulación en cubierta trabajando el pescado. Todos salíamos beneficiados pues de este modo antes se llenaba el buque y podíamos regresar a casa. La hora o dos de extra no fue impuesta por mí sino de acuerdo con la tripulación, pues había un sueldo fijo y otro variable (prima por pesca). En aquellos tiempos se ganaba de dos a cinco veces más que en tierra, dependiendo mucho de las capturas.

Sin embargo, el trabajo era muy duro, sobre todo los primeros años después de la segunda guerra mundial, con tanto pescado, que requería mucho esfuerzo y resistencia. Podían soportarlo porque cada cierto tiempo venía mal tiempo, o bien había que ir a puerto y entonces no hacían nada como comer o descansar, y así se reponían”. (Román Martínez: 2004)

El cambio de horario de trabajo en los turnos, que se va a producir entre la marinería, lo exponemos a través del testimonio del marinero y maquinillero Juan Antonio Torrado. Será él quien le proponga esta idea al capitán Román Martínez. Esta experiencia es la primera que se va a llevar a cabo dentro de los barcos de la Compañía y supone un avance importante respecto al rendimiento del trabajo.

José Antonio va a exponer su observación al capitán Román Martínez, a quien le dirá:

-¿Sabe lo que he estado pensando?, que podíamos poner a seis horas.

-Y él me decía que no podía ser.

Y le preguntó (el capitán) al primer maquinista, un tal Hilario, y dijo que cuando hablábamos era porque lo habíamos pensado bien, y que si decíamos a seis horas sería porque iríamos mejor”.

“Con las seis horas no se hacía ni cambio de banda, ni de puertas, ni mesas, ni tuberías para el agua, ni las tinas. Y en caso de que viniera avería en la red hay que tener otra red preparada al costado para largar y en ese caso no tardar tiempo. Los de proa desengrillatarían la proa y los de popa lo mismo, los del centro pican las ligadas y se pasan a otra red. Se liga, se engrilleta y al agua; total diez minutos. Al capitán le parece un tiempo demasiado rápido, y decide reunir en el puente al primer maquinista, el primer oficial, y los contra maestros primero y segundo. Allí se volvió de nuevo a estudiar el asunto”.





El marinero sigue exponiendo que cuando el capitán se acuesta y el primer oficial desaparece de la ventanilla, aunque sigue en la puerta, los marineros trabajan. Ello hace que las primeras seis horas se ande a trompicones y las otras seis se pasan dormitando o sacudiendo las manos o los pies. Pero haciendo a seis horas de trabajo seguidas de otras seis de descanso, el rendimiento sigue en buen ritmo para todos.

“Permitiendo que pudiéramos seguir echando el aparejo al agua ya que no parábamos de trabajar y con buen rendimiento. Íbamos para allá, pero cuando veníamos para acá terminábamos el pescado y a virar: entre 18 y 20 toneladas ; la mínima era de 14”.

“Otros capitanes le preguntaban:

-¿Román qué te pasa que no pescas?.

-Y él respondía que sí, que pescaba bastante bien, pero que no necesitaba parar el barco y les comentaba que la primera echada del día fue de 22 (toneladas), la siguiente de 16, luego de 18 y otra de 20; la mínima era de 14”.

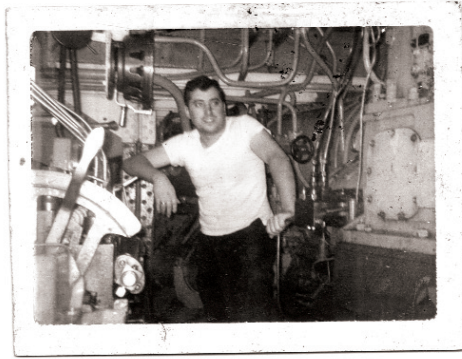
“Fuimos los primeros de la compañía en poner las seis horas de trabajo. Le dijeron si éramos máquinas. Así, una vez fuimos a tierra para meter sal porque se nos había terminado y casualmente este marinero dice que ya van a sellar el barco, y sus primos no le creyeron hasta que comprobaron ellos mismos que las bodegas estaban casi selladas. Consiguieron sellar el barco hasta las 1275 toneladas”.



*Rederos a borde  
del “Cefiro”.  
Año 1970.*



“Mis primos, que también iban en la compañía, seguían con los turnos de doce horas y si bien mi primo se lo comentó a su capitán y le dijo que podían trabajar más puesto que antes de agotarse ya se retiraban a descansar. Todavía los otros barcos de la compañía seguían trabajando doce horas durante dos años más, hasta que ya unificaron a todos los barcos a trabajar a seis horas. Nuestro capitán era el Burgalés, y vivía con su madre en Bilbao. El anduvo antes con un buen capitán, Arrinda. Pero a nosotros nos llamaban el “Caballero francés” ya que ese barco era el que más pescaba de la flota francesa”.



*Félix Uriarte. Maquinista Naval.*

“En cubierta siempre estaban en activo dos guardias de trabajo, y la otra guardia se retiraba con seis horas. Pero en esas seis horas hay que calcular el lavarse, comer, y te quedabas con unas cuatro horas para dormir. Había marineros que no querían comer y se acostaban directamente, con ello podían dormir algo más”. (Torrado 2002)

Respecto a los técnicos que embarcan en estos barcos para estudiar la rentabilidad, apenas introducen cambios en el trabajo de cubierta. Y según el capitán Román Martínez esto es debido a que estaban bien organizados.

Estamos ante el prólogo en la evolución hacia los barcos cerrados. Estos barcos comienzan a cerrarse, ya no se trabaja en los parques de pesca abiertos y se introducen máquinas para trabajar el pescado.

### 2.5.1. El trabajo del Contramaestre.

En un bacaladero existe una gran variedad de funciones dentro del trabajo. Estas funciones son relativamente independientes entre sí y cada una de ellas guarda celosamente su propia autonomía. Por ejemplo, el Puente, que es donde recae la responsabilidad última del funcionamiento del barco, no interfiere con las labores propias del personal de máquinas y se respeta la autonomía de funciones en el trabajo de la cubierta, cocina y maestranza.

Hay sin embargo un puesto que es el nexo de unión entre los dos estamentos fundamentales de un bacaladero: el contramaestre, nexo de unión entre oficialidad y marinería.

El primer oficial en estos barcos es el encargado de supervisar a los enfermos, la comida y vigilar el trabajo de cubierta. Los testimonios, como el que aquí



*El Salador. "Cefiro". Año 1970.*

mostramos, nos reflejan una realidad vivida en estos barcos, pero la norma que existía era que el capitán tenía la responsabilidad de elaborar un informe escrito de cada uno de los tripulantes del barco.

Según Alfonso Torrado, que fue de contraмаestre en estos barcos, el castigo del capitán con los marineros consistía en despedirlos sin darles ninguna explicación. No obstante, ellos ya lo sabían puesto que el capitán nunca llamaba a los marineros por su nombre, se dirigía al contraмаestre y le decía: "Torrado, a ver si espabila a ese hombre, si no para la próxima ya sabe lo que le espera". Ello suponía que ya no le iban a llamar más para embarcar, estaba despedido. Sin embargo, el capitán Arrinda, mientras este marinero (A. Torrado) estuvo en su barco, no despidió a ningún hombre.

Adolfo O., contraмаestre, nos dice que para mandar a los marineros él era el primero en hacer el trabajo, y de ese modo se evitaban no pocas protestas. Respecto a la relación de los marineros entre sí, es importante que el contraмаestre detecte si el equipo está funcionando de forma coordinada, puesto que si el "abridor" trabaja a más velocidad que el "quitaespinas", por ejemplo, les cambiaba a ambos de turno para que no estuviesen juntos. De ese modo lograba tener siempre un equipo con un ritmo equilibrado.

Los ranchos (lugar del alojamiento de los marineros) estaban situados a proa. Eran tres ranchos distribuidos del siguiente modo: en el del centro había catorce hombres y en cada uno de los otros dos ranchos había doce hombres. El espacio era muy reducido para tantas personas y esto creaba a veces problemas serios de convivencia.

Así nos lo expresa Adolfo O.: "Con toda la ropa alrededor de los catres, que vienen los balances del barco y un calceñín te puede aparecer en el otro extremo del rancho....A veces se producen "roces" entre los marineros y por cosas totalmente banales hasta llegar incluso a una discu-



sión. Todo lo cual puede provocar un mal ambiente y el contraмаestre tiene que hacer de moderador de tensiones. Hay tan poco espacio que incluso al pasar, sin querer, con el roce se podía caer algo al suelo y eso ya era motivo de un grito. También acudían a mí cuando se les perdían sus cosas y cuando dos se llevan mal, los cambias de rancho”.

El testimonio muestra el papel de moderador del contraмаestre a dos niveles: en el trabajo, coordinando las habilidades entre ellos, y en el rancho intentando evitar tensiones y decidiendo incluso un cambio de rancho ante dos hombres que juntos pudieran causar problemas.

Es así como describe un primer oficial las condiciones de trabajo en estos barcos.

“Cuando venía pescado muy grande se atravesaba el barco para que la red estuviese tirante. Cuando ves que llega mucho pescado, para que no se pierda o se estropee contra el costado del barco, lo vas trabajando poco a poco, ya que los mismos golpes de mar te pueden llevar el pescado. Tienes que tener mucho cuidado con los golpes de mar, te pueden tirar a los hombres por cubierta y andan rodando, aunque el mayor peligro es que se vaya un hombre al agua. Si no se van tantos es porque ya están acostumbrados y saben sujetarse bien”.

Son muchos los oficiales que coinciden en esta preocupación de controlar los golpes de mar. Esta situación descrita por un oficial se complementa con el testimonio de un marinero.

“Hay que tener en cuenta que la cubierta, con los golpes de mar, se convierte en algo así como una piscina, es decir, trabajas encima del agua prácticamente todo el tiempo. Y nos ha ocurrido varias veces estar todos trabajando en cubierta preparando el pescado para enviarlo a la bodega, venir un golpe de mar y “barrer” todo el pescado que habíamos cogido. Otra de las cosas que ha ocurrido varias veces es que estás preparando el aparejo para largar, o cuando surge alguna pequeña avería y no se puede todavía largar, como estamos en cubierta el frío es muy intenso”.

“Cuando trabajan en popa hay que andar con mucho cuidado ya que entra el agua con más facilidad y si te viene un golpe de mar tienes que escapar escaleras arriba; mientras que en la banda de proa el barco está más alto y no entra tanta agua”.

“Todo se produce rápidamente, no te da tiempo ni a pensar, puesto que si un hombre cae al agua no tarda en irse al fondo por toda la ropa que lleva puesta y a ello añadir la temperatura tan fría del agua de la mar (rondando los cero a cinco grados)”. (Adolfo.O:2002)

Todo ello se manifiesta en más de un testimonio en el que vemos que cuando un hombre cae al agua, si consiguen subirlo - y esto se tiene que producir en muy escasos minutos- ya sube con una hipotermia considerable.

Otro aspecto contado también por un contraмаestre.

“Luego están las redes, según donde se pesque, vienen muy estropeadas. Y si bien estaba el equipo de rederos, esos hombres trabajaban en cubierta con muchas dificultades para coser la red cuan-



do hacía mucho frío, puesto que no pueden coser con guantes. Entonces, yo siempre iba a ayudarles con alguno de mis hombres. Aunque no sepan coser, les ayudas a llenar la aguja, o a agarrar la red para que puedan terminar antes y de ese modo no pasaban tanto frío. Esto no es una obligación de nosotros, los contraмаestres, pero en un barco todos estamos allí con el mismo fin”.

Según Muñoz-Baroja (2003), oficial de la Pysbe, “el pescado entra por estribor, cae en la cubierta, la primera fila de mesas lo coge y lo descabeza, la segunda fila lo abre, los terceros sacan la espina y lo tiran a las tinas para lavarlo; de aquí lo pinchan y a una cesta para bajarlo a la bodega a salar. Este es el proceso y en caso de ser de noche encienden los focos y a trabajar. En cubierta con mal tiempo a esto se llamaba “trabajar a la capa”, es decir, se coloca el barco proa a la mar con poca máquina. La decisión de trabajar con mal tiempo la toma exclusivamente el oficial en el puente”.

Nos cuentan los marineros que si bien moverse en cubierta es importante para combatir el frío, como el agua de la mar entraba en cubierta, también era peligroso puesto que la misma ola tiraba a las personas. No tiraba las mesas de trabajo ya que estas estaban clavadas, aunque si venía con fuerza arrasaba con todo, incluido el pescado. Hay que tener en cuenta que estos barcos clásicos, trabajaban el arte tanto por babor como por estribor. De aquí la importancia del capitán de estar atento para que evitara la entrada de la mar en cubierta, aunque a veces era inevitable.

La agilidad es un elemento muy conveniente para la seguridad de los marineros.



“Tranvía”

Para protegerse de la mar había un cable, al que se le llamaba “tranvía”.

“Los “tranvías” han salvado a muchas personas”. Este cable atravesaba toda la cubierta, iba desde el castillo de proa hasta el puente; además, tenían unas cuerdas y así, cuando veían que venía un golpe de mar, saltaban y se agarraban a ellas, con lo cual se quedaban colgados. Si uno no tenía







la suficiente rapidez de saltar y agarrarse a la cuerda, corría el riesgo de ir dando vueltas por toda la cubierta junto con el agua, y lo que es peor incluso, llevarle a la mar” (Feliz Uriarte:2003).

Los testimonios reflejan situaciones en las que incluso una ola se ha llevado de la cubierta a varios marineros a la mar, y con otra ola volvían a cubierta. No obstante, son varios los relatos que nos muestran a marineros que son arrojados de cubierta por una ola y ya no vuelven o que se caen a la mar y no pueden cogerlos. “De aquí que hubiese más de un naufrago. De mi pueblo, Corrubedo, hubo cinco hombres náufragos en estos barcos”(Bernardo 2002).

Trabajar en cubierta elaborando el pescado reporta dos potenciales problemas sobre todo en las manos: congelaciones en los meses de invierno y alteraciones en la piel.

Respecto a los guantes para poder trabajar, sigue habiendo dificultades con ellos, “Si bien teníamos guantes para trabajar en cubierta, no obstante se daban muchos problemas de piel, ya que las manos se recalentaban dentro de los guantes y, al final, éstos no permiten que se endurezca la piel y salían granos que era del contacto del pescado y la arenilla que trae”.

Las congelaciones, nos siguen contando, se producían diariamente durante los meses de invierno en cubierta y, si bien tenían unas manoplas de lana y por encima unos guantes de goma, el problema con el que se encontraban era que la manopla se congelaba y así no podían elaborar el pescado. Ello les obligaba a quitárselas y se quedaban únicamente con los guantes de goma, pero se les congelaban los dedos.

Patxi T.dirá: “las yemas de los dedos las he tenido varias veces congeladas”. Esta afirmación es un denominador común entre los testimonios de los marineros que trabajaban en cubierta. La actuación sanitaria que se llevaba a cabo era la siguiente: les metían una aguja y hacían que sangraran las yemas de los dedos. De este modo ya seguían trabajando. Hay que tener en cuenta que en los meses de invierno, hay que estar continuamente “picando” la cubierta del barco a causa de los hielos.

Este marinero manifiesta que la vida a bordo era físicamente muy dura. El trabajo era agotador, muchos de sus compañeros solían decir que si la carretera fuera tan ancha como la mar, se largaban y no volvían; sin embargo otros nunca protestaban. Allí se trabajaba todos los días de la semana, no tenían ningún día de descanso.

Alfonso Torrado es un marinero maquinillero. Para él los bancos de Terranova eran bastante llevaderos, pero cuando comenzaban a subir hacia el norte, (Labrador, Groenlandia), llegaban a trabajar, nos dice, a temperaturas incluso de 47° bajo cero en cubierta. Entonces se congelaba el café y el coñac...Este marinero iba trabajando en la maquinilla de maquinillero, y el capitán comprueba la temperatura debido a que se está congelando incluso el coñac. En efecto, comprueban que es de -47°C <sup>18</sup>.

El mismo marinero, antes de ponerse a trabajar en cubierta, se frotaba las manos con hielo y luego se las golpeaba contra un mamparo de hierro, y a continuación se colocaba los guantes. Si bien él no ha sufrido congelaciones, no obstante ha visto en sus compañeros congelaciones, sobre todo de manos, pies y orejas, incluso tener que llevarles a puerto. Y sí recuerda que los marineros franceses, debido a que trabajaban más al norte que los españoles, padecían un mayor número de congelaciones.

Si bien el trabajo de cubierta era duro podía haber algún día en el que se hallaban buscando un banco de bacalao, y en ese caso, Alfonso Torrado, que anduvo en estos barcos durante treinta y pico años, nos dice que el capitán o el oficial buscaban trabajo para los marineros y de ese modo evitaban que estuvieran descansando en el rancho. Así, o bien les mandaban a limpiar tabloneros de pesca o medir los cables o preparar el aparejo, pero descansar muy poco. A este testimonio tenemos que añadir que causaba mucha incertidumbre en la cámara los tiempos de “ocio” de la tripulación en los que eran muy habitual dedicarse a jugar a las cartas, con las consiguientes discusiones.



*Virando la red en un Bou.*





La finalidad para todos es la pesca, cuanto antes se cargue el barco, antes se regresa. De aquí que la pesca sea deseada y a la vez rechazada ante momentos de exceso de cansancio. Pero cuando ésta no se encuentra la tensión en las relaciones aumenta. De aquí, tantas contradicciones mostradas por ellos mismos.

El otro aspecto es el de las relaciones jerárquicas. Si bien esto que ahora relatamos no lo queremos generalizar, sin embargo lo mostramos puesto que forma parte de una de tantas realidades existentes en estos barcos.

Vamos a exponerlo a través de este marinero gallego, Armental. Los hechos se producen en un bou de la Pebsa, donde el capitán es también el responsable de la pesca. Desde el puente, el capitán grita dirigiéndose a Armental:

Capitán: “ ¡me cago en... ¡ aquí no hay gente ni para...!”.

Armental: Y le dije yo: “ llevo cinco años en otro barco y ahora no vengo a valer aquí”.  
Y me llamó para que subiera arriba.

Capitán: “ ¡ese del chaquetón negro que suba arriba!”

Y me dice el primer redero: “ Armental, es por ti”.

Armental: “ Tengo nombre, cuando me llame, me ha de llamar por mi nombre”

Y allí fue el practicante arriba, al puente y me llama: “ ¡Armental, suba usted arriba!” .

Armental “ ¿qué desea, Don Daniel?” Y con las manos en la cara: “ ¡que sea la última vez que usted me contesta, que contesta al capitán del barco! ¡soy el capitán del barco!”

Armental “ y yo soy marinero, y esas palabras no son para decir a toda una tripulación que estamos en cubierta. ¿me entiende usted?”

Y cogió y me empujó con la puerta para afuera. ...”

## **2.6. Habitabilidad y vida a bordo.**

Las condiciones de habitabilidad a bordo son radicalmente distintas entre marineros y oficiales. Vamos a mostrar la situación de los marineros desde dos perspectivas: cómo las viven ellos y cómo las perciben los oficiales.

Vamos a comenzar por señalar, siguiendo el testimonio del capitán Román Martínez, cómo estaba compuesta la tripulación: “En un buque motor de Pysbe se componía en el puente de: capitán y tres oficiales (incluyendo el alumno de náutica en prácticas) dos oficiales (el radiotelegrafista y el médico). En máquinas había tres oficiales, un calderero, un primer engrasador y tres engrasadores, dos cocineros y un marmitón en la cocina y un



camarero al servicio de la oficialidad y 42 marineros en los que se incluían dos contraмаestres, un jefe redero y un jefe salador, en total 59 tripulantes”.

La calefacción era un elemento indispensable en aquellos mares fríos de Terranova. A este respecto, y fijándonos en los años 1944, 45 y 46, mostramos el testimonio del marinero Patxi T. que estuvo embarcado en el “Mistral”. Era un barco de vapor:

“Los ranchos de proa contaban con una pequeña calefacción; era una estufa que estaba colocada en el centro de cada rancho y a la que se le echaba carbón, pero este carbón era coque y echaba gases, lo que provocaba que a veces se mareaban, y si se lo comunicaban a los del puente, no tomaban medidas para ello. Respecto al agua podemos decir que estaba muy racionada y no podíamos ni bañarnos ni lavar la ropa. Entonces, como estos barcos contaban con dos aberturas en cubierta, una a babor y otra a estribor - esto se llama trancanil- y por ahí poníamos la ropa amarrada a una cuerda, y cuando llegábamos a puerto como tampoco teníamos dinero para que nos la lavaran, lo que hacíamos era allí cogíamos agua y en un balde con jabón la lavábamos.”

Seguimos ahora con Juan Antonio Torrado, marinero de Pysbe, que en el año 1940 embarca en el “Abrego”.

“En estos barcos se pasaba mucho frío. Incluso en el rancho estando la calefacción encendida, poner en el rancho un balde de agua y ésta congelarse. En los mamparos pasábamos la mano y era hielo, estamos dentro del rancho que era el lugar en el que vivíamos”.

Estas condiciones que nos describen los marineros continúan siendo básicamente las mismas hasta los comienzos de los años mil novecientos cincuenta. Es entonces cuando, por primera vez, se instalan a proa las duchas. Sin embargo, siguiendo el testimonio de los informantes, estas duchas no funcionaban y solo cumplían con el requisito de pasar los controles sanitarios en puerto de origen. Este hecho de llevar el agua en tanques y no disponer de potabilizadoras, hacía que el agua se racionara enormemente y no podía ser utilizada en las duchas. Del mismo modo, el personal de puente se duchaba con agua salada.

El contraмаestre Adolfo O. nos muestra las consecuencias de esta carencia de agua.

“En una ocasión, después de todo un día de trabajo, cogí en la cocina un balde de agua, y me dirigí a los ranchos. Entonces, el capitán me dice:

- Adolfo, si todos hacemos así...

-¿Por qué?-

-Porque con ese balde de agua...

Yo cogí el balde y lo tiré por la borda. Estuvimos quince días en los que no se dirigía a mí sino que mandaba al primer oficial para que me diera las órdenes” (Adolfo O. 2002).





Respecto a la higiene, él calcula que en el caso de utilizar el agua de los tanques para las duchas de todo el personal, en un mes se quedarían sin reservas de agua. Ello hace que se proporcione a cada tripulante dos litros de agua al día con la que tendrá que hacer su propia higiene personal y lavar su ropa, lo que es prácticamente imposible de hacer. Por lo tanto, la higiene, si se le puede llamar así, consistirá en el “baño” recibido directamente de la mar a través del agua que entra en cubierta. Los marineros reconocen que algo les “limpiaba”, siempre que tengan la suerte de disponer de ropa para poder cambiarse. En estos años no todos los marineros disponían de ropa de repuesto, con lo que se veían obligados a secar la ropa sin lavarla debajo de la almohada.

Con la ropa, nos comenta Adolfo O., ha sido habitual la práctica de amarrarla a una cuerda y echarla al agua para que se fuera lavando, pero corrían el riesgo de que a veces se les escapaba una chaqueta, un pantalón, etc.. Pero este ha sido uno de los “métodos” de que disponían para la limpieza de la ropa.

Incluso llegaban a no tener agua ni para cocinar en los ranchos debido a que se les congelaban las tuberías. Esto también influía en la elaboración del aceite de hígado de bacalao, que salía por un tubo que iba por el guardacalor por la parte de la cocina hasta la popa. Con el frío aquello se congelaba. Entonces ponían una estopa en un codillo de la tubería, y parecía que se estaba quemando el barco...

Continúan diciéndonos que en el rancho también hacía mucho frío, pese a que estaban instalados unos tubos por donde debería circular el agua caliente del motor. Pero debido a que el agua se gastaba, allí no circulaba nada. A eso hay que añadir el humo de los hornillos de cocinar. Aquello, continúa Adolfo O., era húmedo, frío, había humo y un olor que no se puede describir. Todo ello en un mismo espacio con catorce o doce hombres dentro.

Estas condiciones de habitabilidad se agravan para los marineros por el hecho de que sus ranchos están situados a proa y tienen que desplazarse hacia popa, lugar donde estaba situada la cocina, para ir a buscar la comida. Esto creaba situaciones como la que aquí nos narra Patxi T., marinero en 1945:

“La cubierta la van a proteger con una especie de pasarela, con unos pasos de madera y una red, para que con el balance no te fueras al agua; porque tenías el inconveniente, por ejemplo, sobre todo en los barcos de vapor, que la entrada de la cocina estaba por arriba, pero donde te daban la comida tenías como un portillo ancho donde te daban la gaveta (como los albañiles en las obras)... Cuando llegabas a proa, te venía un golpe de mar y te mandaba al carajo, o te quedabas sin comida, o te venía congelada. Muchas veces, con el mal tiempo, no poder ir arriba para hacer la guardia del timón, porque era muy arriesgado salir. Entonces, con la pasarela aprovechabas. Sin embargo, en el puente allí estaba todo, si te acercabas al radiador te quemabas, pero en nuestros ranchos pasábamos mucho frío”.

Queremos remarcar que en esta época son varios los testimonios que coinci-



den en señalar que entre los marineros estaba bien visto dejarse barba, no lavarse y no estar demasiado tiempo pendiente por limpiar su ropa. Estos atributos eran considerados elementos de masculinidad. Sin embargo, también tenemos marineros de esta misma época que narran su experiencia en la que se lavan, limpian su ropa, e incluso uno de ellos se limpiaba diariamente los dientes, consiguiendo mantener su espacio y el respeto de sus compañeros. Aunque en la cámara la higiene personal era considerada un hecho normal y si bien podían tener restringida el agua de la ducha a una vez a la semana, no obstante podían lavarse todos los días. Estas son las diferencias más acusadas de esta época y que desaparecen en la década de los años setenta, tal y como veremos en el desarrollo de este trabajo, con la incorporación de las desalinizadoras.

Una muestra de un problema en la relación jerárquica existente en los barcos se refleja en este hecho narrado por el maquinillero Torrado. En una ocasión se hallaba con problemas en la maquinilla, subió al puente para hacer llegar sus quejas, pero sólo pudo dirigirlas al primer oficial debido a que el capitán estaba durmiendo. Le dieron evasivas de que no era importante, y así pasaron los días hasta que embarró el barco, la maquinilla no responde y se pierde todo. Se buscan responsabilidades, pero a él no le deja el capitán exponer su situación.

También queremos exponer la vida a bordo a través de dos informantes de la cámara.

Enrique Pérez-Sostoa trabajó de radiotelegrafista en los barcos de Pysbe y posteriormente fue inspector en tierra. En este periodo, y partiendo de su propia experiencia, nos dice que por lo general no había borracheras a bordo; sin embargo, sí había problemas psicológicos en la tripulación dignos de ser tenidos en cuenta.

“La gente metida siempre en el mismo cascarón de nuez, hablo de la cámara de oficiales; los marineros todavía peor, era muy fácil que ante cualquier cosa la gente se enfadara. Allí había periodos en los que los oficiales apenas hablaban entre sí; otros periodos de estar hermanadísimo. Entre los marineros había broncas serias por cualquier cuestión baladí. Una temporada en que no había pesca, el marinero estaba metido en su rancho, con los demás, sin hacer nada, sin oír la campana para que se subiera ya que no se encontraba banco de pesca, y aquellos hombres allí... metidos a proa... durmiendo en dos hileras de hamacas, una aquí y otra encima... A ello hay que sumar que se ponían a jugar a las cartas y de ahí venían muchos problemas (“me has engañado, no me has engañado”). Y el capitán tenía que tener muchas veces una gran mano izquierda, los oficiales se ocupaban de la gente. Yo he conocido muchos meses en nuestra cámara de oficiales que íbamos mucho peor que la gente de proa, pues a veces uno no se hablaba con otro para nada y así continuaba la situación días y días. Esto es algo así como las cárceles, pero sin ser cárcel, no es de castigo pero sí es una cárcel en el sentido del espacio. También había gentes que se cansaban, que se desmoralizaban”.

Esto que nos cuenta Sostoa, sobre el barco=cárcel, forma un símil muy repetido siempre por la gente de la mar, sobre todo en la pesca de gran altura.





Además del espacio, el hecho de tener aseguradas buenas cubiertas de pesca, si bien es agotador, a la vez supone un aliciente, ya que al ir llenando el barco queda menos tiempo para regresar a casa. Es así como afecta al estado de ánimo de todos los tripulantes la existencia o no de pescado:

Seguimos ahora con el Dr. San Sebastián, que va en la cámara en 1954 y contabiliza un 45% de marinería gallega y un 60% de vascos. Había jefes rederos gallegos que eran muy expertos. Con relación a la pesca expone lo siguiente:

“Cuando hay pesca también está muchas veces la lluvia helada, las olas, el balanceo constante... trabajaban por lo menos catorce horas diarias, pero ellos encantados porque como ganaban un tanto por tonelada... y, además, cuanto antes se llenara el barco antes volvían a casa. Cuando no hay pesca hay mal humor, la gente se enfadaba por cualquier cosa y esto llegaba desde proa a popa”.

“Había varios grupos establecidos: el grupo del puente, el de máquinas, el de maestranza compuesto por: el jefe redero, dos contramaestres y el cocinero. Hay que añadir, por supuesto todo el conjunto, el más numeroso, de los marineros, que estaban todos situados a proa.”. (Dr. San Sebastián: 2002)

La cotidianidad de la vida a bordo en esta época es de grandes cubiertas y mucho trabajo, excepcionalmente también existen días en los que están buscando un banco de bacalao. Queremos también reflejar que el encuentro con la muerte por causas diversas: enfermedad, accidente..., es inevitable. Incluimos aquí una actuación ante la muerte que se da entre los tripulantes y es narrada por el Dr. San Sebastián:

“Había un estado general de pena provocado por la muerte de un marinero. Para mí, la pena sentida no era tanto respecto al muerto, sino respecto a cómo les repercutía a cada uno de ellos. Y yo recuerdo que estos individuos, con una crítica muy feroz ante el hecho ocurrido, lo pasaban mal, el telegrafista recuerdo que decía: dejarnos de cuentos, si estamos aquí es porque no valemos para otra cosa y dejarnos de historias. Allí, en el encerado se escriben las cifras de pesca y recuerdo que se ponían a dibujar muñecos que se tiraban por una peña, sí, sí, aquello era un mostrar el



*Misa a bordo de un Bou.*



suicidio. Al marino se le va la vida entera, el marino de alta mar es muy duro, otra cosa es ir como yo, dos campañas, eso no es nada. Había marineros en la mar desde muy jovencitos hasta los cincuenta y cinco años, diez días de descanso, el mes de navidades de vacaciones y todo el resto del año en la mar”.

Este testimonio refleja varias situaciones de análisis. Los autores de este trabajo, queremos incidir en una de ellas puesto que lo refleja este testimonio y del mismo modo constituye un denominador común. Es el hecho de que los marineros les dicen a sus hijos: “el que va a la mar es porque no vale para otra cosa, tenéis que coger un oficio en tierra para el día de mañana”. También existe el marinero que asciende a contra maestre, patrón, ... y que a sus hijos les enseña que tienen que estudiar para el día de mañana, teniendo muchos de ellos especial interés en que no sean marineros y cojan, en cambio, la carrera de náutica. Esta realidad corresponde a los años cincuenta, sesenta e incluso setenta. A partir de estas



*Barco Factoría del Este de Europa. Año 1970.*

décadas, decaen los salarios en la mar, se equiparan a los de tierra y poco a poco este aliciente desaparece, y ya no se recomiendan tanto estas carreras en los grupos domésticos.

Respecto a la muerte que se puede producir en el barco, tenemos este testimonio sobre las estrategias a seguir en la década de los años mil novecientos sesenta. “Estando en los barcos de Pysbe nos faltan tres días de ruta para llegar a casa y se nos murió un hombre. Entonces hicimos una caja, lo metimos dentro de la caja y todo lleno de sal. Llegó perfectamente. (Muñoz Baroja: 2002).

Queremos mostrar la visión de la vida a bordo desde los miembros de la cámara de oficiales.

El primer oficial en estos grandes barcos de la Pysbe es el segundo mando del barco, en el que el capitán delega el funcionamiento interno del barco, es decir, la supervisión de la cocina, los enfermos, las relaciones a bordo...





En los años cuarenta, que es cuando Muñoz-Baroja entra en la Pysbe, dice que era difícil embarcar en esa compañía. Tenían preferencia los de San Sebastián o Guipúzcoa, también los de Bilbao y el haber estudiado en la Escuela Náutica de esta ciudad.

La mayoría de la tripulación era joven, siendo uno de los hombres mayores que iban en el barco Isidro Abando, el salador vizcaíno que tendría entonces unos 48 o 50 años.

En el momento de evocar sus vivencias, este primer oficial – estamos en el año 2002– nos testimonia que “todavía hoy, dos veces por semana, mínimo, sueño con el barco; que si voy a embarcar, que si no llego al barco, que si la maleta no me llega, que si el barco se me escapa...Y me quiero quitar de la cabeza y no puedo...”. Este oficial estuvo siempre dispuesto a enseñar a los marineros. A unos les enseñó a leer y a escribir, y a otros gramática y matemáticas.

Hasta la llegada de las potabilizadoras muchos años más tarde, el consumo del agua estuvo sometido a importantes restricciones.

Esto se reflejará tanto en la higiene personal como en la colectiva del barco.

A inicios de los setenta en muchos barcos la ropa todavía se lavaba en cubos. Se ponía jabón, que era potasa, y allí se metía la ropa. Algunos dejaban la ropa dos o tres días, pero otros la dejaban hasta cinco y seis días. Allí estaba con una capa de moho, luego la aclaraban.

Tenían la posibilidad de ir a popa, a la máquina, donde había un lavadero antiguo y con cepillos frotaban la ropa. Pero el agua era escasa y había poca para la ducha; otros aprovechaban cuando se duchaban para poner la ropa debajo de los pies y así la limpiaban. También seguía existiendo el hábito de atar la ropa a una cuerda al costado del barco y llevarla arrastrándola por el agua.

Respecto a la higiene en la cámara es así como nos lo expone uno de sus miembros: “Sí recuerdo que los oficiales nos duchábamos una vez a la semana. Aseo había uno en cada rancho y nosotros teníamos otro”. Sin embargo, “para ir a tierra todos llevábamos ropa limpia en la maleta. Y siempre había algún mañoso en el barco que nos arreglaba el pelo a todos”. (José Ignacio Espel: 2001)

Las condiciones de cubierta y los ritmos en la misma en estos barcos era como sigue: “Cada cien días, mínimo, había que ir a tierra a hacer la carbonada, es decir, a por gasóleo. En aquella época había una flota muy grande de barcos portugueses que todavía vivían en peores condiciones que las nuestras. Se trabajaba en cubierta sin protección; luego, se empezó a proteger uno de los costados del barco. Con viento helado, temperaturas bajo cero, para descafezar el bacalao, abrirlo, lavarlo, no había máquinas...y trabajando a 18° bajo cero, todo en cubierta, y sólo trabajaban bajo cubierta los saladores, que eran los que apilaban en las bodegas con la sal el bacalao... y, además, unas jornadas tremendas, eran turnos de seis horas. Cuando venía el





bacalao se tocaba la campanita, que era el reenganche de una hora más, se hacían catorce horas, y antes que yo, me comentaban que se trabajaba dieciocho horas seguidas, había gente que se caía. Y cuando hacía mucho frío solía pasar un ayudante del contramaestre con una especie de marmitón, con caña gallega, orujo, una copa para que no te congelases. Había casos de congelación y que la gente no se había dado cuenta, entonces sí que era duro”. (José Ignacio Espel:2001)

El trabajo es agotador y muchos de ellos exponen que “es como si estuviésemos desequilibrados, pero al llegar a tierra todo se desvanece”. Son importantes estos reequilibrios.

Uno de los problemas más serios que vemos en el funcionamiento interno de estos barcos pesqueros es la regulación de los tiempos en el modo de vida a bordo, que, además, está muy condicionado por el espacio disponible. Es también el lugar del trabajo y en ese espacio hay que crear también el lugar de descanso. Es una tarea que tienen que conjugar los tripulantes.

En aquellos años no tienen televisión en los barcos y mucho menos la posibilidad de ver videos (como hoy en día). Sí tienen radio algunos marineros, no es muy habitual entre ellos la lectura, y tienen por costumbre jugar a cartas en los ranchos en los tiempos libres, lo que provocaba a veces ruidosas discusiones en las que ocasionalmente tenía que intervenir el primer oficial.

Todos estos elementos aquí señalados tenemos que enmarcarlos no sólo en lo reducido del espacio, sino de su imposibilidad de salir de él durante muchos días. De aquí la comparación que algunos señalan de “Barco=Cárcel”

### 2.7. Comida y bebida.

Respecto a la situación de los alimentos es interesante que previamente observemos el contexto en el que se producen estos hechos. Estamos en la posguerra española, y de ello nos habla el capitán Román Martínez:

“Desde los años 1940 hasta 1950, terminada nuestra guerra civil, con una nación destrozada, con racionamiento de alimentos, los que no podían comprarlos a estraperlo pasaban hambre. Tampoco había divisas para comprarlos fuera en el extranjero ni oro para pagarlos. Fuimos muy afortunados en navegar en esa época a pesar de trabajar un promedio de 12 a 16 horas tanto en pesca como en la marina mercante, en cabotaje”.

Es así como se distribuían los ritmos de las comidas según los diferentes estamentos a bordo:

“Los oficiales hacían tres comidas al día, los marineros cuatro (cada seis horas); ésta estaba regulada por el reglamento de la Ley Penal y Regulatoria de la marina mercante, donde se decía el número de platos que había que servir a cada clase o categoría en el buque: maestranza, marine-





ría y oficialidad. Esta ley no era justa en este punto y se abolió, ya que en los años 1960-1965 en todos los buques comían igual las diferentes categorías.

La comida para maestranza y marineros comenzaba a las seis de la mañana y consistía en café con leche y caldeirada, (patatas con pescado cocido, aliñado con aceite frito, cebolla y pimentón). A las doce horas comida con tres platos, generalmente sopa, un cocido y un plato de carne y café. A las 18 horas cena, que consistía en un plato como macarrones, lentejas, porrusalda y un plato de huevos o pescado y café. Y a las veinticuatro horas, café con leche y pescado al horno o frito. La diferencia entre clases es que los marineros tenían postre jueves y domingos, la maestranza todos los días y los oficiales en comida y cena, un principio más y postre todos los días.” (Román Martínez:2004)

Cómo han vivido los marineros el aspecto de la alimentación lo mostramos con el testimonio del marinero Torrado, quien nos dice que él no conoció escasez de alimentos en estos barcos. En esos años de la posguerra española, considera que se comía mejor en la mar que en sus casas. Esta situación cambia hacia mediados de los años cincuenta, cuando ya se desaprovechaba mucha comida que provenía de la cocina y los marineros hacían sus comidas extras en los ranchos de forma ya generalizada.

En los años 1946 y 1947 la cocina se hallaba situada a popa del barco, y los tres ranchos de marinería se hallaban situados a proa. Dichos barcos no disponían de una barandilla y pequeña tejavana que les protegiera para poder pasar desde la popa a la proa. Es decir, tenían que ir caminando sin apenas protección por la cubierta. Si había mal tiempo únicamente disponían de una



*Cocinero y Marmitón a bordo del “Cefiro”. Año 1970.*



cuerda para sujetarse durante ese trayecto. Esta situación continúa aún en los años 1960, según el testimonio de José Ignacio Espel, oficial y luego capitán en los mismos barcos.

“En los años mil novecientos sesenta los barcos de la Pysbe tienen la cocina situada hacia popa y ahí se cocinaba para toda la tripulación. Debido a que los ranchos de marinería se hallaban situados a proa, los marineros estaban obligados a salir por turnos del rancho y venían a buscar la comida hacia popa. Como nos hallamos con barcos abiertos, cuando había mala mar no se podía llevar la comida (“el rancho”) y por eso los marineros en sus ranchos de proa disponían de unos hornillos para cocinar”.

Como hemos señalado arriba, había en estos tiempos una cuerda a la que se agarraban los marineros cuando había temporal para no ser arrastrados por la mar. Aquí, según la observación de informantes del puente, decían que si los marineros eran nuevos en el barco, cuando pasaba la mar por cubierta se mojaban. Pero si eran veteranos al agarrarse levantaban las piernas y evitaban así mojarse. Pero el caso es que en muchas ocasiones perdían la comida que llevaban desde la cocina hasta el rancho. Es así como nos lo muestra Patxi T. en su propia experiencia: “La cubierta estaba resbaladiza, yo llevaba la gaveta (recipiente donde se coloca toda la comida) y dentro iba la sopa, y también alubias, yo me resbalé y me caí, y el capitán desde el puente me gritó diciendo: “Rompa usted la cubierta que luego a ver donde encontramos madera para reparar eso”. A mí me entró un cabreo tremendo, pero sin decir nada tuve que volver a la cocina a buscar más comida”.

“A veces solíamos estar tres meses sin ir a tierra. Estos barcos sí llevaban fruta, pero ésta se destinaba solo para los oficiales y se hallaba en el puente, en un armario con rejilla. Los marineros tenían que hacer sus guardias de puente con el timón, o sea, que por allí tenían que pasar todos. Entonces miraban las manzanas, que no las podían coger puesto que los armarios estaban cerrados con candado. Como anécdota, Patxi T. nos comenta que un marinero rompió el candado y cogió una manzana. No se atrevió a coger más, pero siguieron las guardias y para la tercera guardia ya habían desaparecido todas las manzanas. Se armó un follón muy fuerte a bordo. El capitán hizo salir a todos los marineros a cubierta para que dijeran quién se había comido las manzanas, pero allí nadie dijo nada. Parece ser que los marineros se quedaron contentos porque así los del puente tampoco tenían manzanas para comer. No obstante, el capitán les obligó a pagar las manzanas entre todos los marineros, y les descontaron de su salario”. (Estos hechos ocurrieron en el “Aquilón” en los años cuarenta)

“En otra ocasión que me tocó subir a hacer mi guardia con el timón ví que tenían un soufflé, no sé que celebrarían; sin embargo, en la Pysbe no podemos decir que teníamos escasez de alimentos los marineros”. (Patxi T.:2002)

Los contextos son diversos, pero en la experiencia del contra maestre Torrado, los marineros con los que él trabajaba no tenían problemas con el alcohol, y si bien lo estipulado en estos barcos era un de litro de vino al día por tripulante, había hombres que bebían dos litros al día y otros que no bebían absolutamente nada; tenemos aquí todas las variables. Por ejemplo, llevaban 400 litros de





*Camarero de Pysbe para atender a la cámara de Oficiales. "Cefiro". Año 1970.*

orujo, y había un cestero de Lekeitio, Azcárate, que bebía gran cantidad de orujo, pero ello no repercutía en su ritmo de trabajo.

En la época de grandes cubertadas, nos relata esto el capitán Román Martínez: "Existía a bordo del barco la costumbre de darles a los marineros que estaban trabajando en cubierta, para que aguantaran el frío, un litro y medio de "patarra" por persona al día. Luego, empezamos a darles "patarra" con café, con lo que se llevaba a cubierta la cafetera que contenía la mitad de caña y la otra mitad de café para que aguantaran y no les entrara el sueño, pero siempre tenía ese temor de que se cortaran las manos trabajando el pescado".

Seguimos con el testimonio de Román: "Respecto a la importancia que tenía la caldeira-

da para los marineros, podemos aducir el siguiente hecho. Una vez tuvimos que entrar en Halifax a causa de una avería; la reparación duró quince días. En puerto se establecieron tres comidas al día. Pero no se hacía caldeirada, y a los cinco días se presentó una delegación de los tripulantes en el puente, pidiendo que se comprase pescado para hacer caldeirada, puesto que no soportaban comer todo el tiempo huevos y salchichas. Y se compró pescado para cocinar".

En los años mil novecientos cincuenta se generaliza entre la marinería el hábito de tomar "sopas de caballo cansado". En los hornillos que disponían en los ranchos de proa, se preparaban también algunas comidas. Se empieza a generalizar la costumbre de calentar el vino, echarle azúcar y tomarlo con sopas de pan, con objeto así de entrar en calor y poder salir a cubierta pasando menos frío, aunque esto duraba muy poco tiempo. (Nicolás Pereira, de Mugaridos marinero que irá con Arrinda en el "Abrego").

En los años cincuenta, Muñoz-Baroja propone al cocinero que elabore un menú que es considerado un auténtico banquete para los marineros. Es así como lo expresa él mismo: primer plato, arroz con espinas; segundo plato, agallas con patatas y tercer plato, tripa de bacalao preparado como si fuera callos. Esto para la marinería fue un banquete. El marinero gallego es más de patatas y pescado que de carne. Otro elemento de diferencia en los gustos y hábitos alimentarios entre marinería y cámara era que, si bien los marineros estaban habituados a coger pájaros y a prepararlos en sus ranchos, este plato no se comía en la cámara. Esta es la experiencia de este oficial.

Constatamos que esta situación de Pysbe no se da en las parejas, ahí todos los tripulantes tienen el mismo menú, y los mandos, también comen pájaros como los



marineros. Sin embargo, ya en la última generación de tripulantes que va al bacalao, aquellos que se incorporan en los años setenta, ya no tienen preferencia por este tipo de comidas. Incluso los marineros gallegos tampoco tienen esa necesidad diaria del pescado con patatas. Los gustos culinarios van cambiando y la alimentación a bordo es mucho más rica en proteínas, y también llevan verduras y frutas para toda la tripulación. Del mismo modo beben mucha agua, bebidas no alcohólicas, y se ha reducido considerablemente el consumo del alcohol e incluso el vino. No obstante, siguen tomando grandes cantidades de café.

Todos estos testimonios nos muestran que si bien los marineros no tienen escasez de alimentos, sí existe una pequeña “lucha” por la diferencia de calidad de los mismos entre los dos estamentos más importantes del barco: marinería y cámara. Hay que tener en cuenta que todos los marineros tienen que pasar por el puente para hacer sus horas de timón, y en este lugar observan no sólo en qué condiciones de habitabilidad están viviendo los de la cámara sino además observan la diferencia que existe en la calidad de alimentos.

### 2.8. El salario.

El salario consistía en un sueldo base, y luego estaba la prima de pesca. Esta se calculaba sobre el peso y la calidad del pescado descargado, y no sobre el producto de venta. Era algo así como “prima de pesca según calidad y proporción del peso descargado”.

Respecto al salario, vamos a exponer la opinión sobre el mismo desde la perspectiva de sus protagonistas. Comenzamos con la reflexión de este informante, que está en el puesto de radiotelegrafista: “La vida de la mar, la recuerda uno y no la recuerda con amargura, en absoluto, es una fase de la vida. Era un sistema que después de la posguerra la mar era un puesto seguro, no se ganaba mucho pero ganabas. La prima de pesca no era gran cosa, pero la tenías” (Enrique Pérez-Sostoa: 2003).

Según el capitán Román Martínez, entonces había una ventaja que hacía estimular en el trabajo a los marineros y ello era el “porcentaje”. El salario no era demasiado elevado, pero por tonelada capturada el “porcentaje” se extendía a todos los tripulantes del barco en diferente proporción. Esto hacía que los tripulantes estuvieran interesados en llenar cuanto antes el barco.

Ya van transcurriendo los años de la posguerra y el salario se convertirá en un auténtico incentivo pese a las duras condiciones de vida, puesto que es bastante superior al de tierra. No obstante, este marinero de la Pysbe que anda en la compañía desde 1948-1955 nos expone: “Al llegar amarramos el barco al muelle, y ahí termina la campaña. Te desembarcas y no tienes derecho a nada, hasta volver a embarcar de nuevo” (Miranda: 2003)

Juan Antonio Torrado Ayo, de Escarabote (Coruña), comienza a andar al bacal-





lao en la Pysbe en el año 1946. Tiene dieciocho años y embarca en el “Alisio”. Debido a que era hijo de viuda podía embarcar sin hacer el servicio militar. Seguirá en la mar hasta 1972. Y comenta cómo en esta época había hombres que hacían los seis meses de instrucción y luego ya podían ir a la Pysbe continuando su servicio militar. Esto también se hacía en la compañía Transa. Este marinero tiene una experiencia previa que ha adquirido en los barcos de bajura. Su familia era propietaria de dos barcos de bajura. Juan Antonio va a ir a la pesca de la sardina en unos barcos que se llaman “jaretas”, que son unas traineras que tenían nueve remos por banda. Con doce años ya deja su formación escolar.

En estos años había grandes dificultades para coger una plaza en los barcos de la Pysbe y esta realidad constituye un denominador común que aparece en todos los testimonios. Es decir, desde los comienzos de la actividad pesquera en Terranova hasta bien entrados los años mil novecientos cincuenta existen problemas para encontrar trabajo. Todos coinciden en señalar que para entrar a trabajar en esta empresa era necesario ir con alguna recomendación, o si no en el caso de marineros, tenían que llevar un certificado de buena conducta firmado por el cura de la parroquia.

Hay que tener en cuenta que en la Pysbe el salario fijo para un marinero era de 600 pts. al mes en el año 1946, mientras que en un barco mercante ganaban 200 pts., y en las parejas de Pasajes que iban al Gran Sol ganaban 250 pts. El salario es el incentivo más importante para querer trabajar en esta empresa.

Juan Antonio Torrado tuvo sus dificultades para poder embarcar ahí. Los hechos se desarrollan de la siguiente manera. Estaba en fiestas en La Puebla del Caramiñal (Coruña), y se encuentra con unos primos carnales de su padre. Manuel, el mayor de ellos, trabajaba de marinero y maquinillero en la Pysbe, y le propone embarcar en la compañía. A Juan Antonio le parece una buena idea, sobre todo por el salario. Su primo llamará al capitán por teléfono y éste acepta. Con lo cual ya viene para Pasajes. Se acerca a las oficinas de Pysbe. Esta tenía un mostrador y fuera de éste estaba el listado de los nombres de los tripulantes de cada barco, y allí estaba su nombre escrito. Eso era a la mañana. A la tarde vuelve a mirar en el tablón y habían colocado una tira de papel con otro nombre encima. Le comenta lo sucedido al capitán, y éste llamó a Guridi —un empleado de la empresa— para que comprobara el cartel de la dotación del barco y le comunican que hay otro nombre. Pero el capitán ordena que pongan al marinero anterior ya que el 40% del embarque es elección de él mismo. Por lo tanto queda embarcado por recomendación directa del capitán de tronchador y maquinillero. Del mismo modo testimonia José Reina en esta misma época: “andábamos con recomendaciones, venían monjas y obispos a Copiba para embarcar a gente”.

Siguiendo la trayectoria profesional de Juan Antonio Torrado, si bien le proponen trabajar de contraestre, decide seguir de marinero y maquinillero, pues-



to en el que con la prima llegaba a cobrar incluso más que el contraмаestre. Lo habitual en la mar ha sido siempre embarcar a través de un conocido.

El incentivo del salario se mantiene hasta inicios de la década de los años mil novecientos setenta. A partir de aquí se estabiliza y poco a poco los salarios de tierra se igualan a los de la mar e incluso se hacen superiores, con lo cual de nuevo, pero a la inversa, la mar ya no es un lugar como para ganarse la vida.

He aquí la perspectiva del capitán Román Martínez en esta materia. Compara el salario que ganaba en la mercante y el ganado en la Pysbe. Así, a inicios de los años cuarenta una vez que deja el mercante “Ibarra” se enrola como tercer oficial en la Pysbe. Aquí ganaba 675 pts al mes, y 100 pts por horas extras. Es decir, en Pysbe ganaba tres veces más y una prima de pesca.

Luego los salarios ya se fueron equiparando con los de la marina mercante. No obstante, los sueldos siempre fueron más elevados en la Pysbe. Respecto a la prima de pesca, hay que tener en cuenta que en el barco hacían un cálculo, pero el pescado salado iba perdiendo peso, con lo que influía en la prima.

Esta situación de mengua del pescado según pasa el tiempo se observa ya desde los inicios de la Pysbe. Sabemos que entre los capitanes Arrinda y Aguirre se fomentaba la picaresca para ver cuál de los dos llegaba antes a puerto de regreso de campaña, sobre todo para descargar primero, ya que cada día que pasaba iban perdiendo peso en la carga. Las quejas entre los tripulantes respecto a que se “falseaba” con el peso repercutía en su salario y constituye un denominador común entre los tripulantes del barco.

Siguiendo con Román Martínez, para este capitán las fricciones o comentarios negativos que podían existir entre el personal de tierra y el de la mar, se debía a que la gente de tierra les envidiaba por la diferencia de salario. En esta época, según él, sus marineros gallegos conseguían hacer sus casas y tener sus tierras, y los vascos decían que no querían volver al caserío. No obstante, en la década de los sesenta, las parejas ofertarán salarios superiores a los de estos bous, para tener así personal ya experimentado.

Otro aspecto a destacar es que durante años se reclamó a la empresa el descanso de los domingos, puesto que como no lo podían disfrutar, pedían que les abonaran en el salario este día. La empresa se resistía y propuso algunas alternativas, hasta que al final aceptó abonar el plus del domingo.

Además del salario, se podían obtener diversos objetos libres de pago de aduana y también el “fardel”. Es así como nos lo expresa este capitán: “había dos ventajas más que tenían los hombres de la mar: una, el derecho de traer “pacotilla” –cantidad de alimentos, utensillos, telas, etc. que pueden traer los tripulantes para venderlo en un negocio-. Existe esto desde casi el principio de la navegación y no había que pagar derechos de aduana. Nos permitían traer hasta cien kilos de alimentos por persona, lo cual a nuestras familias les venían muy







bien, ya que en aquella época existía el racionamiento y mucha población pasaba necesidades. La otra es que a cada marinero se les dejaba traer unos cincuenta kilos de cocochas y carrilleras, dos bocados exquisitos del bacalao, (por abusos hubo algún tiempo que se prohibió)” (Román Martínez:2004)

Tenemos un caso recogido de satisfacción respecto a la prima de la pesca: “En la campaña de 1955 en el “Santa Rita” (Pebsa), aquella campaña cobré por prima de las 773 toneladas de pesca, la entonces muy apreciada cantidad de 7.561,80 pts” (Pedro Rodríguez:2004).

### 2.9. Los cambios a finales de los años mil novecientos cincuenta.

Los cambios se extienden a varios niveles: las redes pasan de ser de cáñamo a nylon. Igualmente se hacen cambios en el montaje de las mismas, y se dejó de pescar por babor. Estamos ante el prólogo de los barcos cerrados. Se modificará algo el trabajo en el parque de pesca, consiguiendo evitar ahí dos hombres. Los avances en los aparatos de puente son muy importantes y hacia el final de esta década ya se consiguen los parques de pesca cerrados y el trabajo en cadena con máquinas, desapareciendo de este modo los marineros especialistas.

Vamos a mostrar un ejemplo con las redes de cáñamo. “En el año 1956-1957 me dieron el mando del “Tornado” y usé por última vez redes de cáñamo. Largué el aparejo y vino roto, con bastante pescado enmallado en la red. Volví a hacer otro aparejo más corto y también vino muy roto; así opté por hacer una prueba al terminar de filar. Hicimos unos minutos y logramos bastante buen lance (unas cinco u ocho toneladas). Me mantuve unos días hasta que destrocé cuatro redes y tuve que marcharme a los pocos días”. (Román Martínez:2003) Estas redes suponen un trabajo considerable en reparaciones.

Pasar de las redes de cáñamo a las redes de nylon, así como un nuevo montaje en las mismas, se hará bajo la propuesta de Román Martínez a la Compañía. El avance es considerable ya que las de nylon son mucho más resistentes, tienen menos peso y son más duraderas. Por ello, a finales de los años mil novecientos cincuenta, irán tres capitanes a Fécamp con un ingeniero, y de allí traen la idea de las redes francesas. Hay que tener en cuenta que el montaje de la red es una de las partes fundamentales para obtener éxito en las capturas. Por ello estos barcos llevaban un jefe redero, dos rederos de primera y tres rederos de segunda. Además existe un motivo importante para incorporar nuevas formas de utilizar la red y es el hecho de que también hay que trabajar en fondos con muchas piedras.

”Los fondos de estos bancos, sobre todo en ciertos sitios, tienen muchas piedras, incluyendo también los de Groenlandia. Con el tipo de redes que usábamos cogíamos estas piedras que llegaban hasta el fondo del copo (final de la red donde se acumula el pescado); allí lo agujereaba y perdíamos la pesca además de perder tiempo reparando la averías. Hicimos muchas pruebas para evitarlo, llegando incluso a hacer una malla de alambre para ponerla en la parte baja del copo, además de la protección de piel que se usaba. Yo llegué a mitigar el efecto de las piedras haciendo



*Parque de Pesca cerrado a bordo del "Cefiro".*

una bolsa en la unión del vientre y la garganta de la red con malla simple y no doble como toda la garganta. Llegaba la piedra allí, a esa bolsa, la rompía y salía de la garganta de la red y no rompía el copo. Desde ese momento la red pescaba menos y se había salvado el pescado capturado hasta ese momento. Esto ocurrió cuando tuvimos que pescar en esos fondos porque en los buenos había poca pesca.

A petición mía y para solucionar el problema tan grave, pedí a la empresa ir con el director técnico a Fécamp, (puerto del Norte de Francia, que poseía la mayor parte de la flota francesa de bacaladeros). Eligió la empresa a tres capitanes (yo era el benjamín). A través de una entrevista concertada con un capitán francés, amigo mío, pudimos obtener los planos de las redes que usaban así como su montaje pues había observado que ellos no tenían ese problema en esos fondos".

"Tuvimos un gran éxito en esa visita, pues además de obtener los planos de redes y su montaje, pudimos visitar la fábrica que hacía las redes, a la cual se encargaron tres redes para probarlas, una para cada capitán. También visitamos el puerto de Rouen, que está cerca de Fécamp, donde se hacían las puertas del aparejo y se encargaron, creo que también, otras tres pares, que al comportarse como las alas de un avión, permiten abrir la red en sentido horizontal. En el sentido vertical la hace abrir una serie de flotadores de aluminio que lleva en el corcho (parte superior de la misma) y en menor medida, parte de la estructura de la red y su montaje".

"Yo la usé enseguida con éxito total. Los otros fueron más reacios pues todavía había pescado en fondos buenos, pero terminaron usándolas. Cambiamos también el rosario de diábolos (ruedas de madera con llantas de acero) por esferas de hierro fundido y luego estas mismas esferas fueron de caucho compacto de gran resistencia al roce en el fondo. Se llama rosario porque tienen estas esferas una longitud de doce a dieciocho metros y una esfera cada un metro con dos separadores y van instalados en la bocana de la red. También cambiamos la procedencia y marca del cable que usábamos, pues el que teníamos era malo al estirar uno más que el otro, por lo que había que medirlos constantemente con la consiguiente pérdida de tiempo".

"Todos estos cambios eran muy rentables, pescábamos más y evitábamos averías en las redes. El cambio en la red fue el más provechoso y la innovación fue muy sencilla: quitar unos siete metros de red en cada empuje de la misma y poner unos vientos (tirantes de siete metros que partían de una esfera donde antes comenzaba la red) en número de tres, uno iba al corcho, otro a la unión



de la parte de arriba con la de abajo en las bandas y otro, el tercero, iba enganchado a un cable que formaba la parte inferior de la red. Además, a la banda de abajo se le quitaba la mitad, con progresión desde el empuje de los diábolos hasta la banda de arriba. Esta parte que se quitaba a la banda de abajo, además de los siete primeros metros a que antes aludí, era la que hacía de rastillo y cogía las piedras”.

“Los pesqueros franceses pudieron darse cuenta de ello porque tenían un canal experimental (especial para redes) que se parece al canal experimental de buques como el que existía, y supongo que sigue situado, en el Pardo (Madrid) y el de Viena, que es el más antiguo del mundo, los cuales los he visitado. En estos canales se prueban mediante maquetas la salida de aguas que tiene el casco, la velocidad, estabilidad de los buques, etc. Pues bien en el de Francia se probaban las redes”.

“A las parejas cuando les falló la pesca en los fondos buenos les pasó lo mismo que a nosotros en las zonas malas, con fondos con muchas piedras. Así que copiándonos solucionaron también el problema (yo he ayudado a dos armadores amigos de parejas del bacalao a armar un rosario de diábolos y darles normas de cómo preparar la parte baja de la red y sus bandas)”.

En el tiempo en que los barcos de Pysbe, Pebsa y Copiba fueron pescando menos, las parejas dedicadas al bacalao tuvieron unos años muy buenos.” (Román Martínez:2004)

Las innovaciones también se extienden a las maniobras y a la forma de organizar el trabajo en la cubierta.

“Unido al cambio de las redes, en los barcos de Pysbe, Pebsa y Copiba se empezó a cerrar el costado de babor, puesto que con la nueva técnica de cambio de red se dejó de pescar por babor, ya que, girando la hélice a la derecha, la maniobra de virar el arte –es decir, recogerlo después del arrastre- y largarlo otra vez a la mar después de recoger el pescado, es más difícil y peligrosa. Se podía enganchar la red en la hélice y tener que ir remolcado a puerto. Si la red venía averiada y se tardaba más de quince minutos en repararla, se cambiaba de red poniendo otra que teníamos preparada en cubierta. Se tardaba unos diez minutos más que sin cambio de red, pues cada tripulante sabía lo que tenía que hacer. Con esto evitábamos cambiar mesas, tinas, etc. del parque de pesca, que era bastante trabajoso. (Román Martínez:2004)

Según el oficial Enrique Pérez-Sostoa, respecto a la evolución que se va dando en estos barcos nos expone lo siguiente: “A finales de los años cincuenta están estudiando la forma de rentabilizar el trabajo en estos grandes barcos. Incorporan en cubierta a técnicos para enseñar a la marinería a organizarse de diferente manera. La finalidad era eliminar trabajo y hacerlo con más facilidad.

Durante el año 1959 va rotando en la mar un capitán francés, Michelet, y un técnico de pesca, quienes revisan las técnicas de pesca y asesoran sobre el montaje de las redes y el aparejo. Del mismo modo, estudian el aumento de la rentabilidad de estos barcos. Además, en tierra estudiarán la rentabilidad de las factorías unos técnicos ingleses aplicando el sistema Bedaux. Además también se decide ya para toda la flota trabajar en turnos de seis horas, cuando en los inicios de la Pysbe los turnos eran de doce horas de trabajo”. (Pérez-Sostoa:2003)



*Ibid. "Terminando el trabajo"*

“Otra innovación importante fue cambiar el modelo de “perro” por uno movido a presión de aire comprimido, el cual se podía abrir desde el puente pulsando un botón cuando había un embarre (enganchar el aparejo o las puertas de pesca en un obstáculo de fondo). Además, se podía manipular a mano. Tenía dos ruedas independientes (en vez de una) donde se alojaban los dos cables del filamen sin tocarse el uno al otro. Con este nuevo “perro” se evitaba que en los embarres se podía largar (abrir) enseguida y evitar más daño en la red o puertas. También evitaban que los cables se rozaran y por ello se averiasen”.

“Yo he conocido los dos métodos de pesca, pues cuando formamos las asociaciones de capitanes teníamos la costumbre, con buen tiempo y que no hubiese mucha pesca, de transbordar (pasar de un buque a otro) a un barco francés o portugués. Comíamos, cambiábamos impresiones y después de uno o dos lances volvíamos a nuestro buque. He visto trabajar el sistema bretón que usaban los buques de estas dos nacionalidades. Es mejor el sistema islandés porque hace un movimiento menos y tarda menos en separar el hígado de las vísceras. La prueba es que la mayoría (franceses o portugueses) llevaban setenta tripulantes y nosotros sesenta hombres y la producción diaria era parecida”. (Román Martínez:2003)

El mismo capitán nos enumera los cambios tecnológicos del siguiente modo: “Han sido numerosos e importantes, pues ayudaron mucho a incrementar las capturas, ya que en ese año (1944) solo existía la sonda eléctrica, un aparato muy rudimentario que daba la profundidad del mar y había que echarlo a andar cada vez que queríamos saber la <sup>19</sup> profundidad.” <sup>20</sup>

Con estas modificaciones se mejoró la navegación y del mismo modo se facilitó la pesca, pero para los tripulantes el hecho de cerrar todo el parque de pesca y trabajar el pescado en cadena mediante las máquinas, supuso una transformación muy importante donde ya desaparece el marinero especialista de cubierta como el abridor, sacaespinas..., si bien se protegió mucho a la tripulación de las inclemencias del tiempo.



### 2.10. *Las cuadrillas de pesca.*

En los primeros años de la pesca en Terranova, no era necesaria la existencia de las cuadrillas. Sin embargo, a medida que la concurrencia se incrementa, y esto se produce al finalizar la segunda guerra mundial, la necesidad de cuadrillas para pescar se hace imprescindible. Nos encontramos con barcos de gran tonelaje que necesitan de esta estrategia siguiendo las migraciones del bacalao. Si bien desde los comienzos la Pysbe pide a sus capitanes que colaboren entre ellos dándose mutuamente los partes de pesca, también introduce la figura del comodoro, o sea, la del capitán que coordina la estrategia de pesca de toda la flota de la compañía. Aunque esta figura se mantuvo durante unos años, más tarde dejó de existir debido a que los capitanes buscaban sus propias cuadrillas de pesca, algunos de ellos entre la flota extranjera, sobre todo francesa y portuguesa.

Respecto al funcionamiento de las cuadrillas, queremos mostrar cómo actuaban desde los inicios de esta empresa, siguiendo el testimonio de los hijos del primer capitán Arrinda:

“En el “Ábrego” estaba mi padre y en el “Cierzo” estaba Aguirre. Eran los mejores barcos. Y como Aguirre llevaba tantos años con mi padre, los más viejos, destacaron los que más.

Los capitanes de la misma empresa tenían la obligación de comunicarse entre ellos los partes de pesca. Pero, sin embargo, ya desde los comienzos existe la picaresca, y no eran creíbles las cantidades que se decían entre ellos, exceptuando un capitán que se llamaba Andonaegi y era originario de Deba. Este se había formado previamente como piloto con mi padre y era siempre veraz, pero los demás, todos mentían. Recibían el informe y luego tenían que interpretar” (Arrinda 2002).

Existía una verdadera pugna entre los dos capitanes, Aguirre y Arrinda. “Entre ellos estaban a ver quién llegaba el primero a puerto de regreso de campaña, puesto que si llegas el primero vacías el barco el primero, pero si llegabas un poco más tarde y tu barco tenía que esperar a que lo vaciaran, el barco iba perdiendo de peso, y tenían interés en llegar los primeros. Las anécdotas son variadas. Así, antes de la Segunda Guerra Mundial, en los barcos de vapor, en cierta ocasión Arrinda pregunta a Aguirre a ver cómo va la pesca. Este le responde que nada, y que saldrá dentro de unos días de regreso a casa. Pero mi padre se enteró de que ya había arrancado. Salió con lo justo de carbón para la ruta, pero le cogió un temporal y se quedó sin carbón antes de llegar a las Azores. Pidió ayuda y tuvo que ir a remolcarlo Aguirre”. (Ibid:2002)

Esta situación nos confirma que ya desde sus inicios existe una realidad en la pesca de arrastre y es que la mentira es una estrategia más, que forma parte de esta actividad y que es imprescindible. Así reflexionaba un armador de Pasajes, con una importante flota arrastrera

“El arrastre lleva consigo la mentira, todos mentimos, bien sean los patrones entre ellos, como los armadores entre nosotros. Es algo inherente a nuestra actividad”<sup>21</sup>



La Pysbe es la empresa pionera en esta pesca del bacalao. Todo el desarrollo va a continuar en una dinámica donde la cuadrilla va a ser imprescindible, así como el seguir las normas existentes. En el grupo se pide que todos sean veraces, aunque también se permite que algunos de ellos pueda optar por dar sus cantidades a la baja. Esto se mantiene de forma implícita y “ya se sabe” que hay que hacer cálculos de la cantidad de pesca que están dando al resto del grupo. Estos grupos funcionan jerárquicamente, reconocen a un jefe, y la entrada o expulsión de un nuevo miembro se produce por votación.

Queremos señalar que Aguirre fue el único capitán de la empresa que ostentó el cargo de comodoro, es decir, de coordinar toda la flota. Este capitán se retira hacia finales del año 1959. Una vez retirado Aguirre, la empresa ya decide dejar a los capitanes que se agrupen según sus preferencias. Ya a inicios de los años mil novecientos cincuenta, fueron los mismos capitanes quienes pidan a la empresa que les dejen elegir su propia cuadrilla, ya que entre ellos no se arreglan. Estos capitanes pysbeños tienden a formar cuadrillas de pesca internacionales, portuguesas y francesas, sobre todo. Para estas cuadrillas el conseguir la clave de la flota rusa es importante, puesto que siendo dicha flota tan numerosa, el conocer sus movimientos supone controlar la mayor parte de los bancos de pesca.

Si bien desde los comienzos de Pysbe se impone la norma de comunicar a los demás barcos de la compañía la evolución en las capturas de pesca, hay también rivalidades entre los capitanes y dan partes falseados. En el año 1952 el Dr. San Sebastián, que va en uno de estos barcos para atender a la flota, nos muestra cómo ve él esta situación:

“Lo que a mí me sorprendió es cómo mentían, qué manera de mentir diariamente a los propios compañeros de los otros barcos. Estaba calculadísimo y todo el mundo sabía que les iban a mentir, tenían que calcular la información por factores secundarios al mensaje emitido, como era el tiempo que se mantenían en la zona. Esto era un error de la compañía. Perjudicaba, pero pretendían una competencia que era perjudicial porque dificultaba la pesca”. (Dr. San Sebastián: 2002)

El capitán Román Martínez considera que el radiotelegrafista era una persona muy importante porque era muchas veces el encargado de pillar las claves a otros grupos. Hacían una labor de espionaje, al estar pendientes de que si a éste se le escapa esto,...si al otro se le escapa lo otro.... Entonces ellos interpretaban así: “éste, por el tono en que lo ha dicho, es posible que haya pescado o no lo haya...” En definitiva, interpretaban claves, además, de que eran responsables de las comunicaciones de abordó.

“A nuestro grupo de pesca nos denominaban “Los portaaviones” y éramos franceses, portugueses y españoles”.

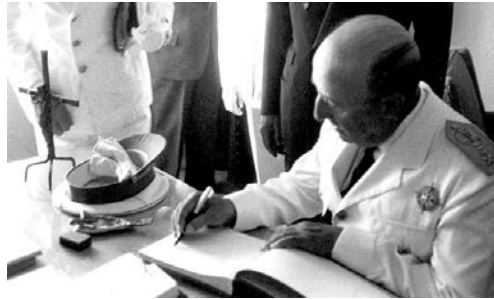
La situación en el periodo 1950-1965, partiendo de la experiencia de este capitán, es que siguen intentando entre ellos ver quién es el mejor. Ello llevaba a que se mintieran mucho.





“Yo, si estaba pescando, estaba dando nulas y posiciones falsas, ésto se hacía siempre que se podía, ya que si todos estábamos en el mismo banco, no era posible” (Román Martínez) Esta situación de pérdida de confianza entre los capitanes de la misma compañía, hizo que ellos mismos plantearan a la directiva el hecho de tener la libertad de hacer cada capitán su propia cuadrilla. Y así se hizo. Esto supuso que todo funcionara mejor, ya que te comprometías con la cuadrilla en la que entrabas donde la base era la confianza en lo que te decían. A ello hay que añadir que si perdían la confianza en un miembro de la cuadrilla, esa persona salía fuera, y quedarse solo era muy peligroso cuando el bacalao ya empezaba a escasear y había que buscar cada vez nuevos caladeros.

Román Martínez, estando al mando del “Tornado”, hace cuadrilla con tres barcos de la compañía Pysbe y se unen a un grupo internacional compuesto de cuatro buques franceses y cuatro buques portugueses. A ello hay que añadir que Román contaba con un excelente radiotelegrafista, que manejaba inglés y francés, y de una gran habilidad para interpretar claves. Ello hizo que el éxito fuera rotundo cuando este radiotelegrafista consigue descifrar la clave de los grandes barcos-factoría rusos que pescaban en los bancos. Los rusos no utilizaban clave como lo hacían nuestros barcos, sino que tenían el mapa dividido en cuadrículas de diez o quince millas, como mucho, de longitud y latitud y daban las posiciones por número de cuadrícula.



Entre ellos se avisaban si había pesca o no, se informaban de los quintales pescados al virar..., ello siempre lo hacían en clave. En el descanso de invierno, siempre se reunían los capitanes en un lugar determinado: Fécamp, Pasajes, Lisboa,... y los gastos los pagaba la compañía que pertenecía a cada país. Trabajando así, en equipo, controlaban las migraciones del bacalao prácticamente por todo el banco de Terranova.



*El “Caudillo” en la inauguración de una fábrica de Pebsa.  
A Coruña, año 1960.*

“Estábamos muy bien organizados y nos ayudó mucho la implantación en los buques del sistema de comunicación U.H.F, que tenían un alcance máximo de quince millas, ya que en ese radio estábamos en continua comunicación entre capitanes y no dependíamos tanto de los radiotelegrafistas. Incluso, teníamos una tabla con figuras de clase de detección en la lupa y nos la dábamos constantemente”. (Román Martínez: 2003)



Para este capitán, a inicios de los años mil novecientos sesenta comienza el declive del bacalao, debido a la gran concurrencia, él vio cómo los barcos rusos renovaban su personal en la misma mar.

A partir de aquí ya son muchos los capitanes que dirigen sus estrategias evitando, a ser posible, la concurrencia. Respecto a las parejas, ellas supieron con sus redes y su forma de “armar el arte” rentabilizar sus campañas durante toda la década de los sesenta. Sin embargo, los grandes bous ya tenían que utilizar auténticas estrategias entre ellos. También debemos tener en cuenta que la pesca del bou en esta época se hace en los cantiles, donde termina el banco. En ello existen muchas dificultades, porque hay cantiles que son muy pronunciados, y otros que en cien metros de distancia la profundidad varía enormemente. Entonces, si se presenta la concurrencia de otros barcos, se corre el riesgo de que se enganchen los aparejos, y para desengancharlos se tiene que recurrir normalmente a picar los cables, lo que era un desastre. Este es uno de los motivos de que para salvaguardarse uno mismo, en el primer momento en el que se encuentra un banco, no se avisa a los demás barcos.

Sergio Reyes, capitán de la Pysbe, se encuentra embarcado todavía como oficial en la empresa a inicios de los años sesenta. En aquella época trabajaban en cuadrillas, estando la suya compuesta por franceses y portugueses, y siendo en total doce barcos que trabajaban siempre juntos y tenían sus claves. “En general, todos éramos sinceros, si bien siempre había alguien que jugaba al escondite y que tenía comunicación con otras cuadrillas. Esto no estaba bien visto por el grupo, normalmente había que pedir permiso al grupo para comunicarse con otros grupos”.(Sergio Reyes:2002)



“Grupo Musical” improvisado del “Santa Regina” en St. John’s. Año 1970.



“Para hacernos una idea de la complejidad de estas claves, señalamos que la clave de pesca de la cuadrilla del “Céfiro” en 1970, que estaba formada por tres barcos de la compañía, cuatro barcos portugueses y cuatro franceses, estaba hecha por un antiguo miembro del Servicio de Contraespionaje francés de la segunda guerra mundial” (Joseba Beobide:2004)

### 2.11. *Contacto con tierra.*

St. John's es el puerto más utilizado por la flota de los bous. Por ello mostramos aquí algunos de los episodios narrados por los marineros. Por su originalidad también incorporamos una visión sobre Groenlandia. No obstante, antes de introducirnos en las diversas experiencias en tierra, queremos señalar que en caso de entrar los barcos sólo para dos días, la tripulación de máquinas prácticamente no podía saltar a tierra, puesto que ese tiempo lo necesitaban para hacer reparaciones y limpiezas del motor, que era imposible hacerlas en la mar. Así nos lo señala el hijo de Manuel Broullón, engrasador, quien nos dirá que su padre en una campaña de nueve meses en el barco “Alisio”, no pudo pisar tierra debido a que los de la máquina no tenían tiempo para poder descansar.

Estos contactos en tierra además de ser intercambios interculturales también “descubren” nuevos medios de comunicación que no están extendidos igualmente por todo el mundo occidental. A este respecto tenemos un testimonio de estos contactos con tierra en el periodo 1954-1957. En este caso entran en Halifax (Nueva Escocia). Es así como se expresa este radiotelegrafista de Pebsa:

“Nosotros acabábamos de vivir en la mar durante más de dos semanas de espesa niebla con las sirenas de los barcos que no dejaban de sonar día y noche. Justo al llegar a tierra vemos en la televisión, por primera vez en nuestra vida y en casa del consignatario, el hundimiento del trasatlántico italiano “Andrea Doria” por colisión con el mercante “Stockholm”. (Pedro Rodríguez:2004)

Estos marinos viven en tierra un ambiente anglófono, lo que les lleva a incorporar nuevas palabras al castellano que han transformado de su significado original inglés. Una de ellas, muy empleada por la gente del bacalao, es la palabra “Bichicoma” y que se aplica a quien vive de chapucillas, del “cuento”, y que tiene un carácter claramente despectivo. Este vocablo viene muy probablemente de la expresión inglesa “beach combers” (“peinadores” de playas) aplicada a los que andan buscando objetos perdidos en la arena y que viven de esas “trapalladas”.

Entre los marineros existía en tierra la costumbre, bastante común, de invitar a comer a bordo a algunas personas que andaban vagando por el muelle, mientras que la cámara invitaba a las autoridades portuarias a comer a bordo.

“Además también se hacían visitas entre los barcos y se reunían según sus estamentos. Sin embargo, en aquella época había una excepción y esta la practicaban los de Lekeitio. A estos les llamaban “masones”, y acostumbraban a juntarse todos mezclando los estamentos. La única condición era que tenían que ser de Lekeitio” (Pérez-Sostoa:2003).



Para saltar a tierra tenemos este testimonio donde un marinero nos señala el dinero de que disponían para saltar a tierra. “Empezando los años mil novecientos sesenta era un tope de 50 dólares, en Pepsa sin embargo el tope era de 25 dólares”. (José Manuel España:2002)

Debido a la gran diferencia de precios en las bebidas alcohólicas, existía el peligro de traficar con alcohol. Es por ello que la aduana era muy rigurosa y permitía únicamente una botella de coñac por tripulante, siendo los cocineros los más proclives al contrabando debido a que tenían el control de las bebidas alcohólicas.

El popular baile de los marineros españoles



*En ruta a Terranova.  
Consumo en Pauillac (Francia). Año 1970.*



y portugueses conocido como “Chamorro” toma su nombre de una pequeña colina de St. John’s situada encima del muelle del Sur del puerto. Su nombre se debió a los marineros ferrolanos, a quienes recordaba la colina de la ermita de la Virgen de Chamorro de su ciudad natal. El “Chamorro” de St. John’s era una chamizo que apenas era conocido por los propios habitantes del suburbio y que tuvo fama de juntar allí a las mujeres fáciles.

“Otro lugar de concurrencia era la casa de las sirias. Estaba en la carretera justo antes de pasar a la otra parte, llamada así porque decían que la dueña y las hijas habían nacido allí. Tenían una tienda pequeña donde servían refrescos, y nada de alcohol, y en el piso de arriba organizaban un baile con las hijas, y todos íbamos allí a bailar, llevando alguna botella de coñac”.

(Marinero Anónimo:2003)

Los oficiales tenían, por su parte, un club reservado para ellos en una zona céntrica de la ciudad, que era un antiguo club para los oficiales de la marina de guerra aliada. No tenía más misterio, fuera de banderitas y cosas por el estilo, que cualquier otro bar con las acostumbradas luces rojas.

Mucho más frecuentado por todos era el “Tico”, un bar club situado en el corazón de Water Street con aspiraciones a ser importante, pues se exigía chaqueta y corbata, aunque no siempre.



*Muelle Sur, de madera, del puerto de St. John's.*



*“Brisa” en el dique de St. John's. Año 1970.*



*Haciendo la compra en St. John's. Año 1968.*



*Grandes Almacenes en Avalon Mall. St. John's 1968.*





*Última etapa de la Pysbe. Año 1966.  
"Aquilón" "Mareiro" y Bou francés en Saint Pierre et Miquelon.*

La calle Water Street, junto al puerto, era la calle más popular de Saint John's, y era también la más conocida y frecuentada por los marineros. Tenía toda clase de tiendas y servicios, como Correos y otros. Entre las compras, siempre había encargos de la familia para la compra de cosas concretas: ropa interior, -existen anécdotas de marineros que llevaban un cordel con la medida de la ropa de su esposa para poder comprar en la tienda, prendas de nylon, ropa de abrigo, aparatos de radio, chicles, jabones (como el famoso life buoy-, o los puritos "bitiol" (white owl), artículos de piel de foca etc.

"Groenlandia tiene su encanto. En primavera, un día ves la costa toda blanca y al otro aparece toda verde. Florece un espeso mantillo vegetal de repente, duro y compacto. De ahí su nombre, aunque solamente es muy próximo a la costa. En otoño, así como apareció el verde antes, desaparece ahora. En este lugar se pescaba cerca de la costa habitada por esquimales".

"Nos cuenta un capitán que los nativos venían en los kayukos (kayaks); no de esos esquimales antiguos, con pieles y demás. Venían vestidos normal, con ropa de frío. Y venían con las canoas con motores fueraborda, llevaban sus rifles, porque iban a cazar. Cuando pescábamos en la costa aparecían ellos y cogían un pez que se llama perro, parecido a la kabuxa. Hay dos clases de perros: unos grises y otros con pintas como las panteras. Los grises son malos para comer y los otros muy buenos. Los esquimales se ponían en la borda, nos señalaban los peces y nosotros se los entregábamos. Pero en una ocasión se acercaron a la borda y como no teníamos peces para darles comenzaron a disparar y luego se fueron". (Román Martínez:2002)



“También observamos que la carne la mastican cruda, no la tragan, la guardan para fermentar y luego se la comen. Estaba prohibido que les entregáramos alcohol, ya que nos decían que se estropeaba la raza. Pero hubo un barco que les entregó alcohol, vino la policía danesa y expulsó al barco. Entraron en puerto a hacer gas-oil y les suministraron lo justo hasta llegar al próximo puerto”.(ibid:2002)

Xabi Mota, nos muestra así su percepción sobre Groenlandia en 1956. “Luego llegamos a Groenlandia... ¡Qué cosa más bonita!. No había nada, pero... ¡qué cosa más bonita!. Llegar allí y no había más que silencio absoluto. No había más que montañas de icebergs. Sólo se oía el ruido del motor. Y por la noche aparecía la aurora boreal. Aquello tenía que haber sido el paraíso terrenal”.

### 3. El final de la Pysbe y el desarrollo último de Pebsa.

En este apartado mostramos dos situaciones: el final de la Pysbe donde existen reivindicaciones por parte de la marinería así como las reflexiones de dos inspectores de la empresa. Del mismo modo mostramos, cómo van evolucionando los barcos de Pebsa.

#### 3.1. *Reivindicaciones hacia el final de la Pysbe.*

A inicios de los años setenta ya comienza el final de la Pysbe. Entonces se trabajaba en turnos de seis horas, pero en caso de cubiertas hacían un reenganche de una hora más. Si bien existían capitanes que no obligaban a hacer este reenganche, otros sí obligaban a ello. Según Rosendo Silvar, contraamaestre de Pysbe, en esta década hacen una huelga en tierra, y se consigue llegar a un acuerdo de seis horas de trabajo. No obstante, pese a conseguir esto, en la mar un capitán obliga a los marineros al reenganche.

Capitán dirigiéndose al contraamaestre:

“Vaya usted a proa y dígame a la gente que salga para reenganchar una hora”.

Y le dije: “yo a proa no, a proa va usted; si no mande usted al oficial, venimos de una huelga para erradicar el reenganche y ahora usted quiere que perdamos lo que hemos conseguido”

Capitán: “Bueno, pues cuando lleguemos a España ya veremos”.

Hay que tener en cuenta que, como ya se ha dicho, una característica general dentro del comportamiento a bordo de los barcos y donde se halla una relación jerárquica, consiste en la amenaza de despido que formula el capitán al resto de los tripulante que en este caso se tipifica con la frase “Bueno, pues cuando lleguemos a España ya veremos”.

En 1959 construyeron para la Pysbe los tres últimos bous clásicos que son: el



*El “Ciclón” el día de su primera entrada en Pasajes. Año 1968.*

“Céfiro”, “Huracán” y “Virazón”. Los tres barcos, se hicieron con el mismo esquema básico de los construidos en 1934. La única ventaja que tenían los nuevos, según Román Martínez, era que la maquinilla era algo más potente y por ello viraba en menos tiempo.

### 3.2. Reflexiones sobre el final de la Pysbe desde la perspectiva de dos inspectores de la empresa.

Antes de mostrar las reflexiones sobre el final de la Pysbe, que formulan dos de sus inspectores, vamos a contextualizar el mercado. En los inicios de los años mil novecientos sesenta, Pescanova construyó unos pesqueros congeladores ramperos para ir a pescar a África del Sur. Regresaron a puerto con un excelente rendimiento, pero el problema era la red de distribución que no estaba suficientemente desarrollada, lo que provocó muchos problemas. En un principio, Pysbe al ver el éxito de Pescanova, ordenó el estudio de un buque frigorífico de 3.500 toneladas, pero viendo los problemas de distribución, decidió abandonar el proyecto y en su lugar encargó la construcción de dos modernos buques de alta tecnología pero de 750 Tm. en bodega para ir a la pesca del bacalao.

Pero se encuentran con que ya ha comenzado el descenso de las capturas del bacalao y no es rentable llenar las bodegas con una única especie. Todo ello son elementos que contribuyen al fracaso de esta compañía. A ello tenemos que añadir, que en el año 1973 el Banco Guipuzcoano no dará los anticipos necesarios para pertrechar la flota. Lo que llevo a amarrarla en tierra.

Seguimos con los dos testimonios que coinciden en que el Consejo de Dirección de la empresa, al no adaptarse a las nuevas inversiones de la pesca en







el sector del congelado, acabó sin viabilidad. Pueden existir más causas, pero no es la finalidad de este estudio indagar en ellas. Sí mostramos en cambio, mediante estos dos inspectores, el análisis que hacen de la caída de esta empresa pionera en la pesca del bacalao.

Dice José Ignacio Espel: “Es una opinión personal. Yo estuve de inspector de la flota y luego de apoderado. Para mí fue una empresa que se anquilosó, era una empresa que dependía del banco Gipuzkoano y luego había accionistas de familias muy conocidas y de amplia raigambre, y, bueno, pues el mercado del bacalao, como todo, tuvo sus altibajos, su bajón de precios. Entonces el bacalao se pagaba en el año 1972 a siete pesetas, el grande. El bacalao era un mata-hambres y tenía mucho consumo en el campo, sobre todo en la época de la siembra. Navarra consumía toneladas de Canadá, y luego se exportaba mucho a África. La Pysbe era una empresa que tenía una estructura muy grande. En aquella época también empezó el congelado y tuvo la oportunidad de poner barcos congeladores, y ahí sí creo que tuvo una gran parte de culpa el Consejo, que no se decidieron. Ellos apostaron y dijeron que el congelado no tenía futuro. Hombre, claro, era una época que no había red de frío en el interior, pero yo sí recuerdo que hablando con el ingeniero jefe decía: “yo no sé si tiene futuro o no, pero lo que sí sé es que nuestros oficiales, nuestros tripulantes están marchando a barcos congeladores”.(Espel:2002)

Enrique Pérez-Sostoa: “Estando yo en tierra se intentó transformar los bous en parejas. El hundimiento de Pysbe empezó por varios elementos: cansancio, no se supo regenerar adecuadamente, Pysbe trabajaba con el Banco Guipuzcoano... Pescanova, que la creó en realidad la familia de Franco, funcionó bien, y se surtió de patronos de la Pysbe, de aquí surgieron muchos patronos; luego ya en el futuro fueron saliendo de ellos mismos. Pescanova al principio no tuvo mucho éxito hacia su transformación, ya que no daba salida a sus productos. Había hecho la flota y la explotación antes de hacer una red de distribución. Hoy en día esto ha dado un salto de gigante, y llevas el marisco fresco a cualquier punto. El fallo en la redistribución estuvo a punto de llevarle a la quiebra”.

Sobre el proyecto antes citado de construir un buque congelador de 3.500 Tm. Piensa Pérez-Sostoa que de haberlo llevado adelante Pysbe hubiera salido hacia delante.

“La propia Pysbe, que siempre ha ido detrás de Pysbe, cuando Pysbe se hundía, Pysbe empezó a hacer buques factoría y ahí sigue porque se adaptó mejor a los tiempos”.

“Pysbe hizo un último encargo de barcos que fueron dos: “Ciclón” y “Ráfaga”, pero de muy poca capacidad de carga. No sé a quien se le ocurrió aquel proyecto, eran 750 toneladas, con modernísima tecnología. La gente ya trabajaba bajo cubierta, con sus camarotes mejor habilitados... Fue un fracaso porque eran barcos pequeños y la tripulación casi tan grande como la de los otros. Modernizar sus buques sí lo hizo, técnicamente estaba a la cabeza de todo, ha traído técnicos franceses, pero no se disminuyó en absoluto la tripulación, con lo cual el costo del barco era el mismo de antes y sobraba aquella gente. Esto es una visión desde fuera estando yo de inspector. Y pienso que todos estos factores fueron los que llevaron a la falta de confianza de la banca, que cortó completamente las subvenciones en momentos difíciles”.(Pérez-Sostoa:2002)



### 3.3. El desarrollo último de Pepsa en los años setenta.

En los años setenta Pepsa abandonará la pesca con sus bous clásicos, debido a que quedan obsoletos y que serán reemplazados por una flota de grandes buques-factoría ramperos dotados de alta tecnología. Estos barcos fueron los mayores que la flota española tuvo hasta esa fecha en Terranova, y desaparecerán ante la puesta en vigor de la ZEE de las doscientas millas marinas por parte de Canadá.

En los años setenta se comienza a trabajar en cubiertas cerradas y con máquinas. Para su funcionamiento irá un técnico alemán que les enseñará su manejo a los tripulantes. No obstante, en un principio los veteranos protestaban, pero luego ya todos estaban a gusto trabajando.

“El corte del bacalao era más limpio y mejor para el mercado, por ello llegamos a prohibir abrir manualmente el bacalao”.

“Esto fue tremendo para los abridores, que tenían sus propios cuchillos y que disponían de una rapidez tan elevada que incluso podían sobrepasar a la máquina”.(Xabi Mota: 2002).

El trabajo en un parque de pesca ya cerrado supone un auténtico cambio a bordo. Se reducen enormemente los riesgos derivados del trabajo en cubierta durante todo el proceso de elaboración del bacalao. Se incorporan máquinas, con lo cual también desaparecen los marineros especialistas. La nueva adaptación a la que tienen que someterse es el ritmo acelerado de la máquina, no ya su propio ritmo.

Queremos finalizar este capítulo mostrando que si bien estos grandes bous todavía estarán durante un pequeño tiempo tras la puesta en vigor de la ZEE (1977) de las doscientas millas marinas, se verán obligados a retirarse debido a que ya no son rentables. Como último baluarte quedarán las parejas. Pero también a partir de mil novecientos ochenta comienzan a retirarse masivamente de estas aguas. Todo ello se desarrolla en el capítulo de “Una pesquería más allá de las doscientas millas”.





*Fin de los Bous clásicos de Pysbe. Año 1975.  
"Aquilón" "Mareiro" "Alisio" "Vendaval" amarrados al muelle de Pysbe, listos para el desguace.*



RELACIÓN DE INFORMANTES DE ESTE CAPÍTULO POR  
ORDEN DE CITACIÓN

DONATO ARRINDA  
ANASTASIO ARRINDA  
RAIMUNDO PÉREZ BRETAL  
ROMÁN MARTÍNEZ  
JOSEBA BEOBIDE  
ENRIQUE PÉREZ SOSTOA MOROTXO  
BERNARDO, de CORRUBEDO  
PATXI T.  
MIRANDA  
MANUEL BROULLÓN  
MUÑOZ BAROJA  
OLIVEIRA  
GAIZKA ELORDI  
PEDRO RODRÍGUEZ  
FERNANDO TORRES  
JOSÉ REINA  
JUAN ANTONIO TORRADO  
FÉLIX URIARTE  
XABI MOTA  
ADOLFO O.  
EDUARDO CRUZ  
ALFONSO TORRADO  
Un Primer Oficial (Anónimo)  
ARMENTAL  
DR. SAN SEBASTIÁN  
JOSÉ I. ESPEL  
NICOLÁS PEREIRA  
SERGIO REYES  
JOSÉ MANUEL L. ESPAÑA  
ROSENDO SILVAR.





NOTAS



- <sup>1</sup> Bulletin Oeuvres de Mer, n°21, janvier 1921, p.33
- <sup>2</sup> Lyders, Ernesto, 1893 : *Sobre el establecimiento de una pesquería española en los mares que rodean a Islandia o las Islas Faeroe*. Imprenta de la “Revista de Navegación y Comercio”. Madrid.
- <sup>3</sup> Jesús Giraldez, 1997, : *De las Rías a Terranova: la expansión de la pesca*. Edit. Industrias Pesqueras, Vigo.
- <sup>4</sup> Sobre los lugares de construcción de estos bous, dotación y capturas, es interesante el trabajo de Zurbano Melero, José Gabriel: *El puerto de Pasajes 1920-2000. Una visión de la pesca en Guipuzcoa durante el siglo XX. Estructura empresaria cambio técnico y pesquerías*. <http://www.unizar.es/eueez/cahe/zurbano.pdf>
- <sup>5</sup> En el periódico donostiarra de la época señala la característica de estos barcos, así como la primera marea que hace el “Alfonso XIII”, que sale el día 12 de abril de 1927 de los astilleros Ciotat (Provenza) y el día 24 de ese mismo mes comienza sus faenas de pesca bajo la dirección del patrón de pesca, Mr. Tessier. (La Voz de Guipúzcoa 15.08.1927)
- <sup>6</sup> Para más información revisar Memoria de Pysbe inserta en la Memoria Comercial de la Cámara de Comercio correspondiente a 1930.
- <sup>7</sup> En este momento Islandia tiene ya desde hace cien años un importante asentamiento en el método del salado en los barcos con una pesca industrial del bacalao bien organizada, es interesante a este respecto el estudio que realiza Raymond Delahaye, 1988, *Pêcheurs à Islande “du banc de prière au banc de misère*. Edit. Westhoek des Beffrois. Collection “Mémoire Collective”.
- <sup>8</sup> Todos los capitanes-patrones de las compañías de los grandes bous (trawlers) procedían de las Escuelas Náuticas de la Marina Mercante (o sea con titulación mercante y experiencia posterior pesquera). Más tarde al crearse las grandes escuelas Náutico-Pesqueras (Pasajes, Vigo, Cádiz, Alicante y Canarias), y expedirse el título de Patrón de Altura y Capitán de Pesca, empezaron éstos a mandar los grandes pesqueros. En estos grandes bous, de reglamentación mercante, debían llevar alumnos, de puente y de máquinas, por exigirlo las normas pero que sepamos no alumnos de las primeras Escuelas de Pesca, de las que efectivamente fue D. Jesús Lasheras un promotor, que más tarde, en los avanzados 60, pasó a dirigir la Escuela Náutico-Pesquera de Pasa-





jes que procedía de la Escuela de Pesca de San Sebastián”  
(Pérez-Sostoa, 2003).

- 9 Esta declaración es revisada para este trabajo por el inspector de Pysbe don Enrique Pérez-Sostoa, quien sostiene que: “entre las atribuciones de los inspectores no se hallaba el hecho de valorar el trabajo de un capitán. Además también sostiene que el hecho de “perder redes” era un hecho asumido ya que ocurría con frecuencia debido a la dureza del fondo marino. Otra circunstancia de menor daño era el “embarre”, o sea el atasco de la red ante un saliente del fondo marino, que producía averías o pérdidas de parte de la red o elementos asociados. Se reparaba y se continuaba con el trabajo”.  
(Pérez-Sostoa:2003)
- 10 Cubertada: cubierta llena de pescado.
- 11 Queremos señalar que el capitán Román Martínez ha puesto en duda la exactitud de las declaraciones de estos informantes, concretamente en lo relativo a los 135 días de navegación sin tocar tierra y a los cinco meses de campaña sin tocar puerto.
- 12 Eiroa del Río, Francisco, 1997: *Historia y Desarrollo de la pesca de arrastre en Galicia*. Edit. Diputación Provincial de A Coruña.
- 13 Lance: maniobra completa de pesca, en la que se larga y vira el arte.
- 14 La campaña siempre se refiere al tiempo de salida y entrada en puerto base que puede ser de Pasajes o Ferrol
- 15 Platier se denomina a la zona menos profunda de un Banco de pesca.
- 16 Miranda Errondosoro, José, 2003,: *Historia sobre la pesca del bacalao* (sin editorial ni dirección de imprenta) Es interesante ya que narra desde su propia experiencia como marinero la vida en Terranova tanto en los barcos de la Pysbe como en las parejas.
- 17 Arranchando: significa organizar,ordenar.
- 18 Esta temperatura es un dato excepcional, no es lo habitual.





19-20 “ Los enumero según fueron instalados en los buques de Pysbe, aproxi-madamente.

1.- Instalación del radar en todos los buques que además de darnos seguridad en niebla no teníamos que parar y con presencia de otros buques no era necesario moderar la velocidad con niebla, etc.

2.- Montaje de una sonda, que además de darnos la profundidad, detectaba si sobre el fondo había pescado. Consistía en dos aparatos: uno, la lupa es un aparato que como principal parte consistía en una esfera de unos 15 a 20 cms. de diámetro donde se veía el fondo y el pescado sobre el en forma de figuras, y otro aparato registrador que iba marcando las diferentes profundidades y el pescado en un papel gráficamente.

3.- Situación del buque por los métodos Loran y Decca, (americano e inglés respectivamente). Consistían en varias estaciones colocadas adecuadamente en diferentes países. Estas señales las recogían los aparatos instalados a bordo y daban la identidad de una línea, y sintonizando otra estación adecuada que te daba otra línea y el cruce de las dos era la posición. Poseíamos planos especiales con estas líneas. Cuando el cruce era más perpendicular más exacta era la situación. En el norte de Terranova, Labrador y Groenlandia las líneas se cruzaban muy agudamente, pero nos ayudaban, menos en esta última (Groenlandia) que no servía por falta de estaciones. En Norteamérica e Inglaterra eran más perpendiculares, por los densos tráficos de buques y aviones (estos también usaban estos métodos para navegar y yo creo que principalmente fueron ideados para ellos).

4.- Sonar. Nos permite yendo en ruta detectar bancos de pesca en sentido de 180° en la dirección del buque en forma angular, pues en la vertical de este ya teníamos el ecógrafo de la misma. El alcance no era mucho. Me instalaron un aparato en el Céfitro o en el Tornado (no me acuerdo exactamente), pero no dió resultado y no se instaló en el resto de la flota.

5.- Corredera eléctrica en vez de mecánica. Iba instalada en la quilla y por la presión del agua se transformaba en millas que registraba un reloj en el puente.

La corredera mecánica solo se usaba en rutas pues en pesca había que recogerla en cada lance antes de recoger la red, con trabajo y pérdida de tiempo. Por experiencia se sabía aproximadamente qué velocidad tenía el buque según las revoluciones del motor que transmitía a la sala de máquinas en cada caso según el tiempo, corrientes etc.

6.- Instalación de medios de comunicación llamado U.H.F., que se parece a un teléfono con varios canales. Nos permitía hablar entre barcos hasta un alcance de unas quince millas aproximadamente. El tener tan poca autonomía se debe a que emite las señales en horizontal y llegan solo hasta el horizonte más las alturas de ambas antenas. Este aparato nos permitía a los capitanes darnos el resultado de cada echada (o lance) que es el periodo desde el empuje del arrastre hasta el final del mismo, unos nueve o diez lances por día. También todos estos datos como detecciones en la lupa que nos pedían el resto de capitanes de las asociaciones a las que pertenecíamos sin recurrir a los radiote-





legrafistas que daban los lances por telegrafía, si la cuadrilla estaba dispersa para lo cual tenían unas horas fijas a los que permanecían de guardia.

7.- Detector de pescado que entraba en la red. Consistía en un emisor que se instalaba en el centro del corcho, parte superior de la red, que emitía señales iba provisto de pilas, que los recogía una especie de avión que arrastraba el buque por medio de un tangón (especie de palo grueso que salía perpendicular al buque y que permitía alejarlo del buque) y este es un aparato registrador que iba en el puente y que señalaba el fondo, la altura del corcho del fondo y el pescado que recogía la boca de la red.

8.-Situación del buque por satélite en 1977, este aparato te daba la situación casi exacta, con un error máximo de unos 100 a 130 metros aproximadamente, cada dos horas que pasaba el satélite por donde tú estabas partiendo de un punto. Mediante rumbo y distancia recorrida vas calculando las posiciones consecutivas, después de aplicar abatimiento en el rumbo y corrientes en la velocidad que al volver a pasar el satélite te volvía a dar la posición casi exacta. Ahora se ha perfeccionado mucho pues se ha llegado a instalar en los coches”.(Román Martínez:2004)

<sup>21</sup> No puedo citar el nombre de este armador ni de su casa armadora, ya que en esta declaración me ha pedido que no figure su nombre.

# LAS PAREJAS





## **Capítulo II:** *Las parejas, sus inicios y desarrollo en Terranova.*

### **Introducción.**

#### **I PARTE.**

DÉCADA DE LOS AÑOS 1950-1960.

#### **1- Primera Etapa (1950-1955).**

- 1.1. ¿Por qué comienzan las parejas a ir a Terranova?
- 1.2. Salidas a la crisis.
- 1.3. Primeras parejas en Terranova.
- 1.4. Construcción de parejas y la nueva pesquería.
- 1.5. Tripulación y embarque.
- 1.6. Condiciones de habitabilidad y víveres
- 1.7. Evolución de los barcos.

#### **2.- Segunda Etapa (1956-1960).**

- 2.1. Los trasbordos de la pesca al mercante.
- 2.2. Explorando el Gran Banco.
- 2.3. Entre hielos.
- 2.4. Tecnología utilizada.
- 2.5. Trabajo en cubierta y relaciones máquinas-cubierta.
- 2.6. Salario y trabajo.
- 2.7. Haciéndose patrón de pesca.
- 2.8. Las cuadrillas de pesca.
- 2.9. Contacto intercultural en puerto.





## Introducción

“Se ha dicho que, antiguamente, los barcos eran de madera y los hombres de hierro.”<sup>22</sup>

Este pensamiento refleja en pocas palabras lo que fueron los inicios de las parejas a Terranova.

Queremos comenzar este gran capítulo con la constatación de que, hasta finales de los años mil novecientos cincuenta, los reyes del bacalao eran los bous, aquellos hermosos barcos de unas mil doscientas trb (Pysbe y Pebsa), con una organización interior (cámara, maestranza, marinería) similar a la de la marina mercante.

Bous de Pysbe, Pebsa y Copiba trabajaban en los bancos de pesca hasta que a finales de los años 1940 y a inicios de los años 1950 aparecen las primeras parejas<sup>23</sup>, tanto de Pasajes como de Vigo. Estos eran barcos que habían ido a la merluza, barcos pequeños y con unas condiciones mínimas para afrontar los duros mares de Terranova.

Los barcos de Pysbe se quedaron sorprendidos cuando vieron aparecer en Terranova las primeras parejas. Así nos lo testimonia Enrique Pérez-Sostoa, estando en la telefonía de un bou de la Pysbe. “Estábamos trabajando en los Bancos de Terranova y por la telefonía nos dimos cuenta de que había parejas también allí: no nos lo podíamos creer”. (Pérez-Sostoa:2003)

Estos barcos son considerados entonces como los “pobres del bacalao”, y así será hasta inicios de los años sesenta cuando cambiará esta situación y las parejas serán luego las grandes triunfadoras en Terranova. También serán las grandes luchadoras y las que tenazmente resistieron la imposición unilateral de las 200 millas marinas por parte de Canadá en 1977, hasta que ya no se pudo trabajar ni en aguas internacionales. Al final se han quedado reducidas a las 8 parejas, nada más, de la actualidad (2004). Y en estos momentos ya se piensa –por parte de los armadores, no tanto por parte de los patrones– que son más rentables los bous que las parejas debido a las grandes limitaciones que hay en la pesca en Noruega.



## I.-Década de los años 1950-1960.

### 1- Primera Etapa (1950-1955).

#### 1.1. *¿Por qué comienzan las parejas a ir a Terranova?*

El motivo fundamental es la crisis en el sector de la pesca de altura, de la costa de Francia y Gran Sol. Estas pesquerías, donde la merluza tiene una gran importancia, suponen una gran fuente de riqueza durante el periodo de veda forzosa que supuso la segunda guerra mundial. Una vez terminada la contienda, la concurrencia aumenta considerablemente y en poco tiempo deja de ser rentable esta pesca. Es apremiante buscar otros caladeros y estas parejas merluzeras van a probar a ir a la pesca del bacalao en Terranova, algo nunca hecho hasta entonces. Comienza así una nueva etapa<sup>24</sup>.

Hay que tener en cuenta que el sistema de pesca en parejas que salían de los puertos del Cantábrico y el Atlántico de Galicia apenas era conocido en el mundo. Hacia los años mil novecientos treinta hay una considerable flota dedicada a esta pesca del fresco, en especial la merluza, por lo que se les conocerá a estos barcos como merluceros.

Los armadores actualmente recuerdan que había una relación de origen con la pesca de pareja en el Mediterráneo, particularmente en el Levante español. Por ello, en los inicios de las parejas, han existido patrones que venían del Mediterráneo. Nos lo recuerda el testimonio del motorista Juan Vila, de Pasajes de San Pedro, quien a comienzos de los años mil novecientos cuarenta fue a buscar a Valencia la pareja “Mediterráneo I” y “Mediterráneo II”, barcos que fueron comprados por la casa Iriarte y Arrieta, de Pasajes.

Eran parejas con capacidad de 70, 80, 90 toneladas de carga como máximo, las tenían preparadas para ir al fresco a Gran Sol y a la costa de Francia. Eran barcos abiertos, en los que el pescado se clasificaba en cubierta y se conservaba en la bodega abierto y con hielo.

Durante la segunda guerra mundial estos pesqueros corrieron muchos riesgos, -barcos de madera, pequeños, de poca máquina, sin radar...- y eran los únicos que se atrevían a ir a pescar a la costa de Francia. El peligro, por ello era impresionante, pero las cubiertas también eran muy importantes; los copos llegaban llenos de pescado, hasta el extremo de que llenaban las bodegas de merluza teniendo incluso que cortar la cabeza del pescado para meter más cantidad a bordo.

Recordamos que en ese tiempo la concurrencia era mínima, y por ello ante esa “veda forzosa” los bancos de pescado produjeron gran cantidad de merluza.







Durante este tiempo de guerra los barcos llegaron a capturar hasta diez toneladas de merluza diaria. “En estos momentos estamos en la postguerra española, el 90% de los barcos eran de madera porque el hierro y el acero estaba intervenido. Corre el dinero por Trintxerpe, (Pasajes) al que le sobrenombran la “La Nueva California” (Francisco Lasa:2003) y el ambiente marinero de la zona lo conoce también como la “Ciudad del Dólar”.

Una vez finalizada la segunda guerra mundial llegó la competencia con los países salidos de la guerra, y ya para finales de los años mil novecientos cuarenta y principios de los años cincuenta había casas armadoras que tenían problemas con los pagos, debido a la caída de los precios de la merluza en el mercado. Hay que tener en cuenta que como pescaban en la misma zona, en poco tiempo, el tamaño y la cantidad capturada descendieron de forma vertiginosa. Esta situación repercutió fuertemente en la viabilidad de las casas armadoras, que ven disminuir sus ingresos, y subir los costes de mantenimiento de los barcos.

### 1.2. Salidas a la crisis.

Los armadores de estas flotas comienzan a reflexionar sobre posibles salidas a la situación de crisis en la que han entrado. Es así como lo expresa uno de los protagonistas de ese momento, el armador Francisco Lasa:

“Recuerdo que por el año 1945 hubo en Canadá alguna reunión internacional sobre pesquerías de bacalao. Asistió por España mi amigo don Pedro Díaz de Espada<sup>25</sup> (q.e.p.d.), y a su regreso, la Cámara de Comercio de San Sebastián organizó un coloquio sobre los temas allí tratados, al cual asistimos varios armadores de parejas, que trabajábamos al fresco en aguas de Francia y de Gran Sol, porque se preveía que la flota fresquera tenía que buscarse otros rumbos”.

(Lasa: 2003)

Esta reunión está gestando lo que sería el comienzo de las parejas a Terranova.



*“La entrada del puerto congelada” St. Pierre. 1923.*



*Tráfico portuario durante la prohibición (Ley seca en USA). St. Pierre. 1930.*

Gaizka Elordi, capitán de parejas en Terranova, nos cuenta que el capitán del barco de Pebsa “Santa Marina”, Lucio Garetxana, hacía en la mar funciones de capitán y de inspector en tierra. Salió de Pebsa y entró en relación con la empresa armadora Alvamar, donde trabajaba de inspector otro lekeitiarra, y convenció a estos armadores, que tenían parejas, para ir a Terranova.

Teniendo en cuenta que tenemos el antecedente de Pysbe faenando en Terranova desde 1927, estos armadores deciden enviar sus pequeños barcos en pareja a esos mismos Bancos.

Comienza así una nueva época para gran parte de esta flota merlucera. Cruzan el Atlántico estos pequeños barcos, llegan al Gran Banco, cargan en muy poco tiempo y regresan. Estos barcos tardan más tiempo en realizar la ruta de ida y vuelta que en pescar y cargar las bodegas. Tenían una media de 25 metros de eslora por 6,20 metros de manga, y llevaban doce toneladas de agua dulce. Después de la experiencia de traer el pescado fresco, que durará casi un año, ya comienzan a ir al salado.

Un armador nos señala los primeros pasos en la transformación de estas parejas.

“Estos barcos se transformaron en más grandes, de 90 pasaron a 200 toneladas, cortaron los barcos por la mitad<sup>26</sup>, añadiendo una sección central. En muchos casos, levantaron un nuevo puente sobre el anterior para tener una mejor visibilidad y después cerraron la popa. Simultáneamente, empezaron nuevas construcciones y los primeros barcos se van quedando obsoletos. “Algunos se llevaron a pescar a Canarias, para subproducto, otros se transformaron en bakas para trabajar en la zona ésta, de aquí, de Ondárroa o en Galicia, y se crearon nuevos barcos, con una técnica más depurada, con mayor potencia, más grandes”. (Franciso Rodríguez armador Pasajes: 2003)



### 1.3. *Primeras parejas en Terranova.*

Siempre es controvertido señalar cuál ha sido la primera pareja que ha ido a Terranova. En los relatos de los marineros no hay consenso total, porque dicen que a finales de los años cuarenta ya empiezan algunos barcos a ir al fresco a Terranova. Lo que sí contamos es con la primera consignación estable de una pareja en Saint Pierre et Miquelon. Es la del “Rande” y “Rodeira”, de la casa armadora Alvamar de Pasajes. Eran barcos con casco de acero, tenían 26,50 metros de eslora y un motor diesel de 330 BHP. Esta pareja llegará de vuelta a casa después de una breve campaña a Terranova de 36 días con sus bodegas repletas de bacalao conservado en hielo. Ello provocó que se habilitaran parejas que andaban al fresco en Gran Sol, con cascos contruidos tanto de madera como de acero.

Respecto al puerto de Vigo podemos decir que es el que alberga un mayor número de parejas merluceras. Cuentan con los mismos problemas que las parejas vascas. En este puerto son conocedores de la experiencia del “Rande” y “Rodeira”, y ya antes de que la pareja entre en Pasajes de regreso de Terranova, desde Vigo envían la pareja “Irlanda” y “Rochella”. No obstante, algunos testimonios aseguran que ya a finales de los años cuarenta algunas parejas viguesas prueban a ir al fresco a Terranova.

Cuando las parejas comienzan, pues, a ir a Terranova había también bous que iban a Gran Sol. Debido a los malos tiempos que atraviesa este tipo de pesca deciden ir también ellos al bacalao. Es así como nos lo muestra Vicente García, de Corrubedo. “Era el cuatro de marzo de 1953, salimos de Vigo, el bou era el “Apóstol Santiago”. Nos fuimos a Terranova, echamos unos tres meses y no dio resultado porque trajimos únicamente cincuenta toneladas, que las salamos en el barco, cuando el barco era de ciento y pico. Así que venimos con un auténtico “capote”. Al llegar, pusieron el bou a la pareja y formamos el “Apóstol San Pedro” y “Apóstol San Pablo”. Entonces sí que se pescaba mucho, en dos meses volvíamos a casa”.(Vicente García: 2002)

En un principio acudieron parejas con máquina a vapor con fuel, y alguna pareja fue con máquina de vapor a carbón. Enrique Busto, informante de este trabajo, nos señala que en esta época hubo también un pequeño bou, el “Arano” que salió de Bilbao a Terranova y que iba a vela y vapor. Estos pequeños barcos se arriesgaban a cruzar el Atlántico y regresaban luego sobrecalados de bacalao. Así lo expresaba la gente: “parecían submarinos”. La propulsión de estos barcos pasará pronto del vapor a los motores diesel, y para el año 1953 los pocos barcos que quedan de máquina de vapor a carbón se transforman a consumo de fuel y otros se desguazan.

Para los capitanes pysbeños, el hecho de que las parejas se asienten en una pesca industrial del bacalao, se debe a la previa infraestructura que ya tiene constituida la Pysbe. Evidentemente, este factor consideramos que es importante, puesto que, entre otras cosas ya se ha creado una red comercial con compradores



que se aprovisionan de bacalao en el puerto de Pasajes. Las parejas, como nos lo muestran sus protagonistas, consiguen, partiendo del camino ya abierto, crear su propio desarrollo.

Hay capitanes pysbeños que ante la caída de la Pysbe, a inicios de los setenta, atribuyen a este factor la posterior caída de las parejas. Creemos, sin embargo que esta caída tiene otras causas más complejas que intentaremos señalarlas más adelante cuando nos hayamos sumergido en el desarrollo de los hechos.

### 1.4. Construcción de parejas y la nueva pesquería.

El Gobierno, además de impulsar la flota de los bous, también lo hizo con la de las parejas. Contribuyó así al rápido desarrollo de la flota bacaladera y el consiguiente auge de la producción pesquera.

Siguiendo el testimonio del armador vasco Miguel Ciriza de Pasajes, vamos a exponer las facilidades financieras que existían en esta época que aquí presentamos por parte del Gobierno para la construcción de barcos. Este armador dice desconocer la situación anterior a 1950.: “A partir de los años 1950, a través del informe de la Subsecretaría de la Marina Mercante, donde están las instituciones de Subsecretaría de Pesca, Navegación e Inspección de Buques, y a través de ese informe de la Subsecretaría, el Banco de Crédito a la Construcción (Plza Sta. Barbara nº1 Madrid), concedía créditos para la construcción de los buques de pesca”.

“Estos créditos se cobraban del siguiente modo, siempre con la certificación de la inspección de buques de la Subsecretaría de la Marina Mercante: 1/3 a la puesta de la quilla, otro tercio a la botadura del casco, igualmente con la certificación de la Inspección, y tercer y ultimo tercio a la terminación de la puesta de motores y montaje del buque siempre con la certificación de la Inspección General de Buques. Estos créditos te los concedían a veinte años al 2%, es el que conseguimos para el buque “Marcelina Ciriza”. Con el “Angelote” y “Cachuelo” también conseguimos este tipo de crédito al 2%<sup>27</sup>. En el año 1965 para el buque “Miguel I” conseguimos a 20 años un crédito, pero al cuatro por ciento”.(Ciriza:2003).

Tenemos testimonios que nos indican que la concesión de estos créditos no era fácil para todos por las circunstancias políticas en las que entonces se vivían. De hecho, algunas casas armadoras no pudieron obtener estos créditos y no pudieron salir adelante.

Según los armadores, el éxito de las capturas es total, pero no tanto a nivel económico, ya que carecían de infraestructuras adecuadas en tierra, como podían ser cámaras frigoríficas para la conservación del salazón, lavaderos para el lavado y secaderos para el secado.

Los armadores suplirán esta carencia de infraestructura comercializando directamente sus productos como lo expondremos más adelante.





Estos inicios supusieron también la ruina de alguna casa armadora, debido a que van a Terranova y con poca experiencia en el salado, regresan con todo el bacalao “cocido”, que no se puede vender, ello supuso la desaparición de algunas de estas casas. Así ocurre con la pareja “Lince” y “Linabea” con base en Pasajes.

Los armadores, sin embargo, están adquiriendo una valiosa experiencia, lo que les permitirá crear una flota bacaladera de parejas a gran escala.

Estos barcos salían de Pasajes y de Galicia, llegaban al Cantil Este de Terranova, y en ocho días la pareja ya estaba cargada con cincuenta toneladas de pescado. Todos los testimonios coinciden en reseñar que lo más duro era la ruta, puesto que estos pequeños barcos andaban ocho nudos como mucho, y tenían que recorrer una gran distancia, cerca de dos mil millas desde Pasajes y unas trescientas menos desde Galicia.

En esta primera época el denominador común es la evocación de la enorme cantidad de pescado que hay en Terranova. Tenemos testimonios, como el referente al año 1952, en el que se nos dice que en el primer lance que hicieron en una pareja no pudieron meter el aparejo y todo el pescado volvió a la mar.

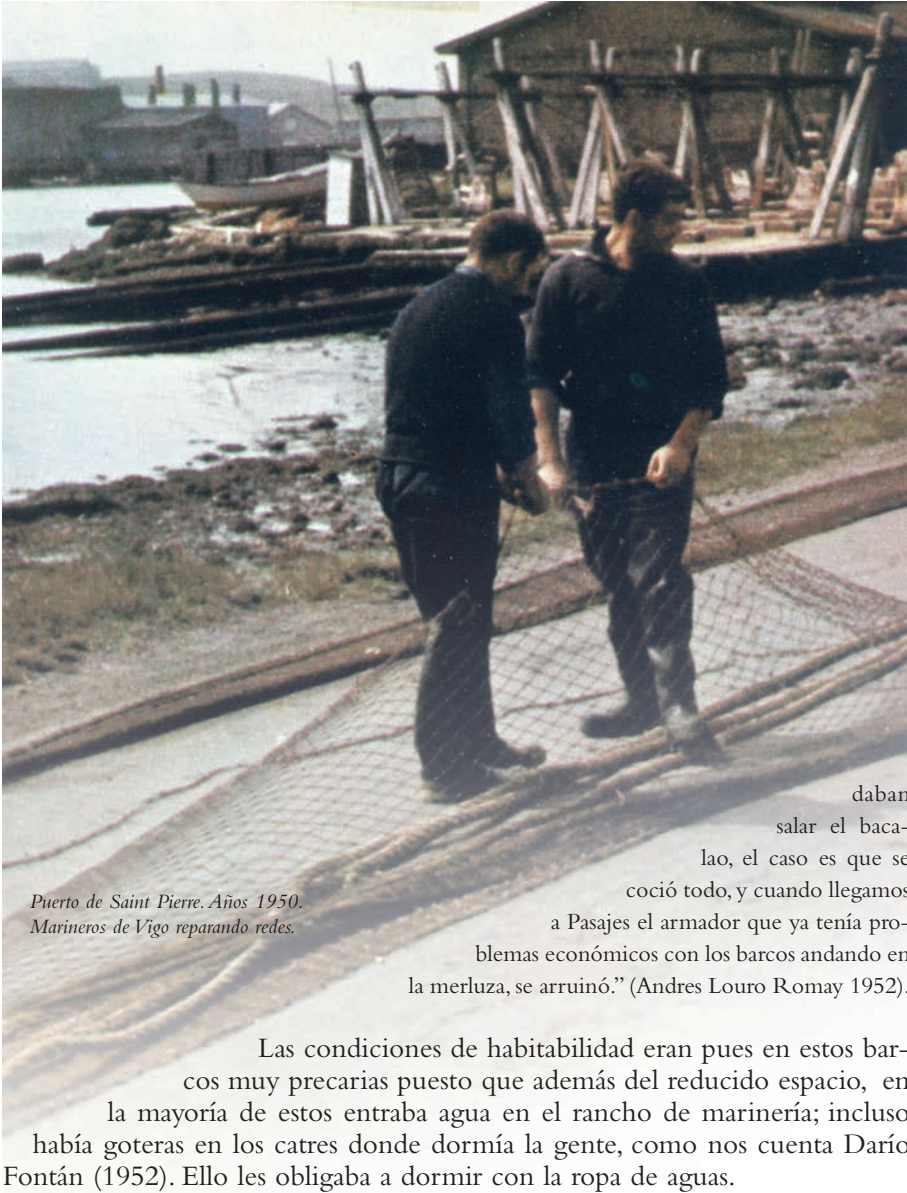
### 1.5. Tripulación y embarque.

Después de esta experiencia con barcos que llevan solamente trece hombres, muchos armadores meten dos hombres más en la siguiente marea, pero sin acondicionar todavía los barcos a esta tripulación mayor. Los dos hombres de más iban en el pañol. Más tarde, ya habrá barcos con diecisiete hombres, y será aún mucho más tarde cuando acondicionen los barcos para tener veintidós hombres.

Todos coinciden en la necesidad de tener veintidós hombres a bordo en cada barco. Ello supone preparar en el mismo espacio un mayor número de catres para albergar a la marinería, dándose situaciones en las que protestan incluso los propios carpinteros ante el armador debido a la estrechez de los catres. Así, un carpintero de Pasajes San Juan que se llamaba Modesto, dijo a uno de los armadores de Laboa y Olasagasti: “que esos catres eran demasiado estrechos” y ya es famosa la respuesta de uno de estos armadores replicándole que “todavía eran más estrechos los ataúdes”.

El marinero Andrés Louro, nos explica las condiciones a bordo de estos barcos:

“ En el cincuenta y uno fui por primera vez en el “Lince” y “Linabea”, con base en Pasajes, y el armador era de Irún. Era un barco de madera y de fuel que iba a Gran Sol, y para ir a Terranova deciden meter a dos marineros más, y a los nuevos nos metieron en el pañol, que era donde iban las redes. No teníamos camarote para nosotros y dormíamos entre la red, afortunadamente llevábamos un perro que se llamaba Corea y ese me calentaba los pies, era verano y si bien nos man-



*Puerto de Saint Pierre. Años 1950.  
Marineros de Vigo reparando redes.*

daban  
salar el baka-  
lao, el caso es que se  
coció todo, y cuando llegamos  
a Pasajes el armador que ya tenía pro-  
blemas económicos con los barcos andando en  
la merluza, se arruinó.” (Andres Louro Romay 1952).

Las condiciones de habitabilidad eran pues en estos barcos muy precarias puesto que además del reducido espacio, en la mayoría de estos entraba agua en el rancho de marinería; incluso había goteras en los catres donde dormía la gente, como nos cuenta Darío Fontán (1952). Ello les obligaba a dormir con la ropa de aguas.

Las situaciones previas de las personas que van a Terranova son muy variadas, y junto a marineros de bajura hay personas que no conocían la mar.

Hay que tener en cuenta que a inicios de los años cincuenta había problemas para embarcar, con excedentes de marineros dispuestos a ir a la mar. La situación de Pasajes en ese momento es la siguiente: vienen gallegos de diferentes partes de Galicia, sobre todo de las Rías Bajas, y también llegan baserritarras





(caseros vascos), aunque en menor cantidad. Es importante en esta época el número de caseros que llegan procedentes de la zona del monte Jaizkibel (Hondarribia) y Bera de Bidasoa: son grupos de amigos jóvenes y también familiares que deciden embarcar en el puerto de Pasajes para ir a la pesca de altura.

Buena parte de estos hombres se harán especialistas como saladores, cocineros, y en menor número, marineros de cubierta. En este grupo hay hombres que a los pocos años de ir a Terranova se quedarán a estudiar en la Escuela Náutico-Pesquera para hacerse patronos. Esto también ocurre con los jóvenes gallegos, como es el caso de los provenientes del pueblo coruñés de Corrubedo. Los hombres gallegos se harán experimentados marineros y gran número de ellos pasarán a ser contramaestres, para ser finalmente patronos de pesca y de costa. En menor número irán de motoristas, siendo los gallegos procedentes de Marin-Seijo, y Moaña, donde mayor número de hombres acuden como motoristas siguiendo normalmente la tendencia familiar (padres-hijos).

Los jóvenes que empezaban en Terranova reconocían que las condiciones de trabajo abordo eran duras, pero también era duro el trabajo del caserío. Existe luego, de modo especial en Galicia, un grupo de hombres que previamente se han forjado en la pesca de bajura. Para todos ellos el aliciente más importante era el salario, en estos tiempos es bastante superior al que se podía ganar en tierra.

La tripulación era en su mayoría muy joven y cada año se iban unos tres o cuatro a la mili, pero ellos mismos traían su relevo. Esta generación abrirá camino a la siguiente, la de los años setenta, que se socializan en la cultura del bacalao, sobre todo los provenientes de los pueblos gallegos de las Rías Bajas. Aquí “ir a Terranova”, es el modo de vida normal. Por ello, si bien cuando las parejas comienzan a ir a Terranova la tripulación constará con un 50% gallegos y un 50% vascos, ya en la década de los setenta son mayoría los gallegos. El motivo se debe a las condiciones socioeconómicas de la Galicia rural y pesquera, que abastece y socializa del mismo modo a un gran número de personas para esta actividad.

#### Caseros-marineros.

Respecto a los jóvenes provenientes de caseríos era habitual que, ya con dieciséis años, se inicien en la pesca de altura: en las modalidades de bous, bakas<sup>28</sup>, parejas o tríos, a la costa de Francia o Gran Sol.

Nos cuenta Kaio Lazkanotegi de Bera de Bidasoa, quien, junto con otros amigos del pueblo encuentra que: “en este oficio se gana más dinero que en tierra”. También nos cuenta lo siguiente: “Hemos llegado a trabajar seis días seguidos, sin quitarnos las botas, es así como nos tumbábamos en el catre, muy poco tiempo, igual solo una hora, y a seguir trabajando, era el trabajo del trío”. Luego, en la modalidad de pareja, los mismos barcos comienzan a ir a Terranova en 1956.





En 1957, Luis Alzuguren va por primera vez de marinero a Terranova. Hasta entonces solo trabajaba en el caserío y con el contrabando. Proviene también de Bera de Bidasoa y tiene a dos hermanos suyos mayores que él que ya iban a la mar, y se anima a ir de marinero en una pareja: el “Santa Cruz de Llanera” y “Sta Cruz de Beizama”

Después de hacer su primera campaña piensa que no va a volver nunca más. Regresa al caserío, pero en tierra no había gran cosa, y viendo que sus hermanos mayores seguían a la mar, decidió volver.

Cuando uno empezaba entonces a ir a la mar, empezaba a menudo a trabajar de chó, -o marmitón- o si no en cubierta le ponían como “lavador” en la tina, bien amarrada alrededor de la cajonada y donde tenía que limpiar y lavar el pescado con cepillo.

En estos inicios de las parejas, y así hasta finales de los años sesenta, era habitual que en la primera quincena de diciembre los barcos regresaran a sus puertos de origen y descansaran hasta la primera quincena de enero. En el caso del puerto de Pasajes era costumbre salir después de la fiesta de San Sebastián (20 de enero), y hacer tres viajes al año.

Otro elemento que queremos señalar aquí es que estas parejas, que en sus orígenes fueron barcos merluceros, mantienen la misma organización del puente. Va un patrón de costa y un patrón de pesca, que no necesariamente tiene que tener título de patrón, pero que en muchos casos, se hizo partiendo de marinero, luego será contraestre, y llegará a ser patrón. A ello tenemos que añadir que el responsable último del barco ante la ley, sin embargo, es el patrón de costa. Lo cual ha llevado al problema de la dualidad de mandos.

### Los jóvenes gallegos y el embarque.

Estos hombres procedentes de Galicia tenían problemas para conseguir alojamiento próximo al puerto de Pasajes y no digamos ya en su “corazón”: Trintxerpe. No había pensión para tantos hombres y llegaron a dormir en portales, y si tenían algún conocido dormían en un barco que estuviera amarrado al muelle. Además, tenían que estar inscritos en “el sindical” para poder embarcar y también tenían que estar vigilando en el muelle esperando el momento en el que hubiera una plaza libre en un barco.

En los relatos biográficos de los marineros que embarcan en el puerto de Pasajes por primera vez para ir a la pesca de altura, gran número de ellos cuenta con el apoyo de un familiar o vecino que intentará ayudarle a embarcar. Dicho aspecto es muy importante para elegir un puerto pesquero.

Esta situación la vamos a ilustrar a través de la experiencia de Aquilino Sotelo, que a los 17 años, viene a Pasajes desde Cangas del Morrazo (Pontevedra), lugar





*St. Pierre. 1955 - 1960.*

donde se inicia casi desde niño en la pesca de bajura. En el caso de Aquilino, su padre ya está trabajando en la mar en Pasajes, y será él quien le consiga el pasavante, que es entonces un documento imprescindible para poder embarcar. De este modo, con 17 años, comienza en la pesca de altura como marinero de cubierta en la baka “Campoamor” del armador Manuel Vazquez.

Si bien en el caso de Aquilino, que tenía el apoyo de su padre, no tuvo demasiadas dificultades para conseguir el pasavante, hay sin embargo jóvenes que llegan de Galicia a Pasajes y se encuentran con grandes dificultades. Tienen que hacer frente a situaciones muy variadas puesto que, en primer lugar, necesitaban el carnet del sindicato y el pasavante que lo entregaban a los tres meses. Pero, a su vez, para tener el pasavante había que ir previamente a la mar en Pasajes. Esto hacía que se dificultara enormemente la posibilidad de embarque, lo cual hacía activar el ingenio de quienes querían salir para la mar. Así nos lo cuenta uno de ellos. “Había uno de Noia que me apuntó en la pizarra y me embarcaron sin el pasavante, en los Macayas. No tenía nada, iba descalzo, me dejaron unas botas y dormía en la cocina en un balde porque en el catre solo disponía de un somier de alambre y hacía un frío tremendo, y me senté en un balde que había en la cocina y allí dormía, yo no tenía colchoneta ni nada, y como la cocina era de carbón, por lo menos dormía caliente”(Andrés Lourido: 2003).

Respecto a las edades de estos hombres provenientes de Galicia, algunos ya embarcan con 13 años a la pesca de altura a inicios de los años 1950. Es así como ellos mismos se expresan: “Era una suerte salir de Corrubedo y poder embarcar en un bou; era la única salida que teníamos. No había medios para estudiar, pero teníamos inquietud y ganas de formarnos, había que buscarse la vida. Embarcarse de marmitón era como si te

LISTA DE TRIPULANTES B/M

Matrícula BILBAO Consignatario Sr. PATURRI  
 Salido de VIGO el 18 de Mayo de 1.958  
 Llegado a St. Pierre el 27 de Mayo de 1.958

NOMBRES Y APELLIDOS	Cargo a bordo	Fecha de nacimiento	LUGAR	Escripción	INSCRIPCIÓN	
					Folio	Trozo
1 Francisco Chacabarro	Marinar.	19-7-29	Bosu	C	30/45	Bosu
2 "	"	12-2-33	Bosu	S	17/47	Bosu
3 "	"	27-11-26	Bosu	C	32/38	Bosu
4 "	"	1-6-26	Lavadores	C	190/58	Vigo
5				C	9/39	Riveira

LISTA DE TRIPULANTES B/M "JNE"

Matrícula BILBAO Consignatario Sr. PATURRI  
 Salido de VIGO el 18 de Mayo de 1.958  
 Llegado a St. Pierre el 27 de Mayo de 1.958

NOMBRES Y APELLIDOS	Cargo a bordo	Fecha de nacimiento	LUGAR	Escripción	INSCRIPCIÓN	
					Folio	Trozo
1 D. Juan Barandica	Capitan	25-12-18	Bermeo	C		TITULO
2 " Jose M. Bilbao	1º ofic.	2-12-28	"	S		"
3 " Vicente Sutila	2º "	20-2-33	Portugaleta	S		"
4 Manuel Fernandes	Contra.	9-3-18	Muros	S	32/38	Muros
5 Daniel Vasques	Marinero	31-1-28	Boiro	C	249/43	Caramisal
6 Asado Mujica	"	31-5-25	Bermeo	C	57/939	BERRAÑO
7 Florancio Barturen	"	24-8-29	Maquie	S	42/947	"
8 Luis Pouso	Mozo	2-12-28	Boiro	C	82/944	Caramisal
9 Jose Bay	"	18-3-04	Riveira	C	31/942	Riveira
10 D. Angel Irurua	1º Maqui	18-3-04	Algorta	C		TITULO
11 " Vicente Cilluaga	2º "	12-3-25	Ibarrangelua	C		"
12 Fernando Ferronaz	3º "	2-10-11	Lejona	C		"
13 Agustin Muruga	Engres.	11-4-33	Barrica	S	297/51	Bilbao
14 Antonio Cayero	Cocinero	11-2-30	Mungia	C	99/945	"
15 Santiago Bobato	1º camarero	17-2-21	Madrid	C	386/47	"
16 Luis Zugasti	2º "	13-10-30	Ibarrang.	C	10/43	Lequeitio
17 Juan Zugasti	Marmito	21-4-34	Ibarrangelua	S	88/950	"
18 Angel Graña	Marinero	15-7-16	Vigo	C	427/32	Vigo
19 Manuel Collazo	"	19-2-32	Toda	C	165/46	"
20 Jose Tomas	"	15-7-14	Bouzas	C	259/30	"
21 Ramon Patuño	"	19-9-27	Riveira	C	399/44	"
22 Jose Cordeiro	"	12-7-27	Darbo	C	284/43	Cangas
23 Andrés Castro	"	20-5-28	Ferrol	C	871/43	Ferrol
24 Alfonso Silva	"	11-1-19	Panjon	C	74/33	Bayona
25 Alfonso M. Echegaray	"	7-10-11	Lavadores	C	152/58	Vigo

Año 1958. Procedencia de los tripulantes.  
 Documentos cedidos por Mr. Dagort.



tocase la lotería. Yo embarqué de marmitón con 13 años en Gijón, en el “Apóstol San Pedro” y “Apóstol San Pablo”. Luego ya fui para Pasajes, con quince años y me nombran contraestre en una pareja bacaladera a Terranova, me conocen trabajando en los barcos desde los trece años, y ya con quince años me respetan, cuento con el apoyo del patrón de pesca que es de Corrubedo ya sabes que “en Corrubedo todos somos primos, estamos todos emparentados”. (J.G.: 2003)

Los tres casos que aquí señalamos nos ilustran aspectos de una época que han vivido estos jóvenes. Ellos constituyen una fuente de riqueza humana proveniente de zonas rurales, contando en su haber con una fuerte disciplina para trabajar y con deseo de abrirse camino a nivel profesional y por extensión también a nivel personal. Así, gran número de estos jóvenes gallegos se quedarán asentados en Pasajes, donde formarán sus familias. Sin embargo, ya bien entrada la década de los años sesenta, gran número de éstos jóvenes decide quedarse en sus pueblos de origen para formar su vida, y acuden al puerto de Pasajes para el embarque solamente.

#### 1.6. Condiciones de habitabilidad y víveres.

Tanto las condiciones de habitabilidad como los víveres, en estos mediados de siglo veinte, no son exclusivos de las parejas. También hemos reflejado en el capítulo de los grandes bous, cómo la marinería vive en unas condiciones de habitabilidad difíciles. Respecto a los víveres, si bien no pasan hambre, la alimentación es bastante de monodieta.

En España se está viviendo una auténtica autarquía en su organización político-económica con el régimen de Franco. A ello tenemos que añadir que a nivel internacional se acaba de salir de la segunda guerra mundial. Para todos son momentos económicamente difíciles y ello se refleja en los recursos disponibles en los barcos. La situación que aquí mostramos en las parejas, del mismo modo la viven en otras flotas extranjeras, donde señalan que “en la alimentación diaria se comía bacalao y había muy poca variedad de alimentos”(Martín, Lionel 1986:41)<sup>29</sup>

Respecto al agua, los marineros nos cuentan que en estos inicios lo habitual era llevar nueve toneladas de agua para diecinueve personas. Con ello había que cocinar, lavarse, y hacer todo. No se podían lavar diariamente, lo que sí tenían asegurado era “el aseo” con el agua de mar. Otros barcos llevaban tanques de catorce toneladas de agua para diecisiete hombres, y sólo había una forma de sacar el agua del tanque, que era con un bombillo que estaba en la cocina, y colocaban un corcho gordo para que no se cayera ni una gota de agua. Y a la noche el cocinero le ponía un candado al bombillo de agua, cuando terminaba sus labores de cocina, y entregaba las llaves al patrón de costa o de pesca, según los barcos.

Nos hallamos ante una gran variedad de testimonios y todos tienen el mismo denominador común: la norma más generalizada era la del cubo de agua para



todo el rancho y ese cubo era solo para lavarse la cara. El agua era, por lo demás, solamente para la comida.

“La higiene” mas exhaustiva era la que recibían de la mar, y tampoco podían lavar su ropa. Ésta se lavaba amarrándola a una cuerda y echándola al costado del barco. Luego, la secaban en el motor, pero con la sal la ropa se quedaba rígida. Era habitual secar los calcetines debajo del cuerpo para que de ese modo estuvieran calientes por la mañana, y en cuanto a las mantas, para cubrirse solo contaban con una manta.

Coinciden los testimonios en esta época en que para dormir no se quitaban la ropa puesto que pasaban mucho frío.

En estos años no había potabilizadoras y el agua se llevaba en estos pequeños barcos en tanques de poca capacidad. “Era habitual dar un poco de agua cada quince días. Era un balde de cinc, allí te lavabas y allí lavabas la ropa un poco”, dice un marinero.

En esta época son una constante las quejas de todos con relación a esta situación de enorme precariedad del agua. Hay que tener en cuenta que los de máquinas tenían que andar con grasa y no se les permitía lavarse las manos. Se limpiaban en seco como podían y así continuaban. Los que estaban en cubierta tenían las manos llenas de sangre, con granos y heridas. Era costumbre orinarse en las manos ya que de este modo observaban que mejoraban las heridas. Tenemos aquí el testimonio de Juan M<sup>a</sup> Benito de Pasajes, que ha andado en las parejas durante el periodo 1953-1973:

“Haciendo las prácticas para piloto, en el año 1954, en la pareja más grande y nueva de entonces, de estreno, con veinte hombres a bordo, durante ciento treinta y cinco días, con el agua dulce racionada, un tanque inutilizado y quince toneladas disponibles para ese periodo de tiempo. Posteriormente, ejerciendo ya el mando en el “Costarencala”, he permanecido ochenta y siete días sin lavarme la cara, al igual que el técnico de pesca. Solamente me lavaba las manos con alcohol para hacer las curas. Los mandos dábamos ejemplo. El sacrificio añadido a las malas condiciones integrales de la vida a bordo de aquellas primeras parejas del bacalao, fue sin duda la escasez del agua potable.”

Este mismo capitán, en el momento de realizar esta investigación, es decir treinta años más tarde de ocurridos estos hechos, nos expone cómo siendo él el responsable del suministro del agua para la tripulación, era quien decidía la cantidad de agua suministrada. De sus decisiones él mismo reconoce que, actualmente, recordando aquella época, piensa con dolor en el hecho de no haber dado más agua a la gente, puesto que suministraba un único balde de agua para todos los de cubierta, un total de doce hombres. (Juan M<sup>a</sup> Benito:2003)

En Saint Pierre estaba la figura del aguador, que era la persona que reponía de agua los tanques de estos barcos. En la mar, según quien fuera el patrón de





pesca, era él y no el costa quien decidía el agua que podía recibir cada tripulante. A lo largo de este trabajo, la dualidad de mandos, antes señalada, va a incidir en la vida a bordo de las parejas.

Nos hallamos ante barcos abiertos, y los ranchos de marinería albergaban nueve hombres generalmente. La cocina solía estar situada en la cubierta superior y ello hacía que algo de calor irradiara para el rancho, pero no era suficiente, puesto que no tenían estufas y pasaban mucho frío.

En los primeros tiempos había una caldera en la cocina para hacer aceite de hígado de bacalao y alrededor de la caldera colgaban su ropa de aguas. Esa ropa era de lienzo y había que ponerla dura con aceite de linaza para que no filtrara el agua, que a la vez hacía algo de defensa para el frío. Era habitual mojarse dos o tres veces al día y no tenían ropa suficiente para cambiarse.

Existían parejas en las que tanto el capitán como el patrón de pesca compartían el mismo camarote con dos catres. Al lado estaba la correa de la maquinilla y ello hacía que cada vez que se largara la red al agua la correa les impedía dormir. Comentando el patrón esta situación a un armador, éste responderá que si no pueden dormir es debido a que no iban suficientemente cansados para el catre, puesto que si así fuera no se enterarían del ruido. En este barco aquí citado, en el puente estaba además el mecanismo del timón, que era de guardines de cadena y que viene desde el cuadrante de popa. Arriba engancha las cadenas de babor y estribor. Además de tener que ejercer fuerza física para moverlo, también entraba frío por el hueco que tenía.

Tampoco tenían comedor, ni camarotes, sí un rancho que era donde dormían y comían de pie o sentados en el catre. Respecto al váter sólo contaban con uno que estaba situado en cubierta. Esto provocaba colas, y muchas veces no podían ir y tenían que hacer “sus necesidades” en el guardacalor. (Antonio Neira 1950).

Tratándose de estos barcos, el problema del guardacalor es que cuando había mal tiempo no se podía ir allí. Entonces, por la parte de sotavento, donde no pegaba el viento ni la mar, hacían sus necesidades agarrándose a las escaleras, y como la mar entraba en el barco iba limpiando, es decir hacía la función del váter. Otras veces recurrían al balde, “allí hacías y luego lo limpiabas con la mar. Los engrasadores siempre hacían en un caldero en la máquina”. Esta situación, nos dice el patrón Patxi Kalzakorta, que duró en algunos casos hasta bien entrada la década de los años sesenta.

En estos primeros barcos el espacio era tan reducido que, primero comían los marineros y luego comían los mandos, siendo la misma comida para todos. El cocinero no llevaba chó. Las circunstancias fueron variando lentamente en el tiempo y según Juan M<sup>a</sup> Benito también influyó la actitud de los mandos, ya que algunos que tenían cierta relevancia con su armador tuvieron la valentía de





exigirles ciertas mejoras, que otros no se atrevieron a plantear. Estas realidades que señala Juan M<sup>a</sup> Benito se mantienen en algunos barcos hasta mediados de los años sesenta.

Luis Alzuguren nos dirá que en los años cincuenta en la pareja de “Sta. Cruz de LLanera” y “Sta. Cruz de Beizama”, “en la cocina siempre había unos centímetros de agua; había agua por todas partes, incluidos los camarotes. En el barco iban dieciocho hombres, tenían sus catres, pero no había una mesa ni bancos para comer, cogían la comida y se sentaban encima de su catre para poder comer”.

Las condiciones de vida y relaciones a bordo de estos primeros barcos las vamos a enmarcar básicamente desde la reflexión de un capitán y desde una historia de vida de un marinero-contramaestre.

En las parejas los testimonios de los marineros coinciden en que no llevaban pistola ni el pesca ni el capitán para poner orden, incluso dicen que en los primeros tiempos no llevaban ni siquiera bengalas de emergencia. Sin embargo, sí dicen que en los bous los capitanes llevaban pistola.

Gaizka Elordi se forma como oficial en los bous de Pysbe desde 1956 a 1962. Así describe las condiciones de habitabilidad de los bous y las parejas:

“Quizá tenían en el bou más comodidades para la oficialidad: una cámara..., camarotes más amplios... camarero, te cambiaban las sábanas una vez por semana. Es decir, que eran unas condiciones de vida totalmente diferentes. En la pareja no existía nada de eso: eran quince hombres metidos en un rancho y en algunos casos con agua en el piso porque entraba agua. Supongo que porque los barcos se cargaban más de lo que permitía la ley. No existían calados ni cosas por el estilo. Era todo un poco salvaje”.(Elordi:2003)

Presentamos ahora los datos de un marinero, Aquilino Sotelo, que va a Terranova por primera vez en las parejas en el año 1956. Según él pasaban hambre, les daban pan racionado, la comida era un auténtica monodieta, es decir, patatas con pescado cocido (caldeirada). Apenas había potajes; luego, ya fueron metiendo potajes y arroz. Su hermano, que va de contramaestre, le consigue la plaza de embarque como marinero en el “Monte San Telmo”-“Monte Santiago” de Pasajes de los armadores Sarriegui y Sagarzazu. La pareja tiene una capacidad de 300 Tm, es clásica, abierta...Salen para Terranova sabiendo que la estancia va a ser de nueve meses como mínimo, puesto que van a pescar y a descargar luego al mercante en el puerto de Saint Pierre. Recuerda que en aquellos momentos había mucho bacalao, pero también que se rompía a menudo el copo, debido a la sobrecarga con la que venía, ya que las redes eran de cáñamo. En el caso de Aquilino, le coincide que contrae matrimonio un domingo el 12.02.1956 y en un martes 14.02.1956 sale para Terranova, recién casado. Cuando regresa de nuevo a casa después de nueve meses, ya ha nacido su primer hijo.





Viveres.

Debido a que nos hallamos con una tripulación en la que entre los marineros hay un mayor porcentaje de gallegos que de vascos, la elaboración de las comidas sigue los gustos culinarios de los primeros, es decir, “caldeirada” (bacalao con patatas) y cocido gallego para los domingos. Todos coinciden en afirmar que las comidas eran muy escasas y los tripulantes vascos necesitaban adaptarse a una nueva cocina. Es lo que nos dicen Luis Alzuguren de Bera de Bidasoa y Patxi T. de Rentaría: “Las comidas eran muy escasas, al principio nos costaba adaptarnos a las caldeiradas, pero al final acabaron gustándonos”.

“De víveres, “caldeirada”, y para carne, se “pescaban” martinis. Muchas veces debido a que había mucho trabajo nos quedábamos con el bocadillo en la mano, dormidos”  
(Bernardo de Corruedo: 2003).

Esta frase dicha por un marinero da una idea de los suministros de alimentos con los que contaban las parejas durante esta primera etapa. También era habitual que no dispusieran de frigorífico, y por ello llevaban mucha carne salada, sobre todo de cerdo. En cuanto a la carne fresca llevaban para dos o cuatro días como mucho. Por lo tanto, los víveres esenciales serían: patatas, pimentón, carne salada y legumbres, los huevos iban metidos en la sal de la bodega; y si querían comer carne fresca tenían que coger pájaros, las populares martinis, y también comían, aunque menos, delfines. Es habitual que los víveres frescos sólo tengan una duración de ocho días. Es así como lo refleja este testimonio en una pareja de cien toneladas en esta época.

“Entonces se pescaba y se descargaba en Saint Pierre, es decir, salíamos a primeros de año y regresábamos a finales de año, -1956- haciendo las entradas en puerto en Saint Pierre. En una ocasión, nuestra pareja que era de cien toneladas, entra con avería en San Juan, con lo cual tenemos que estar unos treinta días en puerto, agotándose los víveres. Ello hace que el armador viaje a San Juan. Es Calparsoro, de San Sebastián y lleva dólares. El dinero lo transporta pegado a su propio cuerpo con esparadrapo. De ese modo paga la deuda de la reparación para que el barco pueda salir de nuevo para la mar, y nos abastece de víveres únicamente para ocho días de mar. El resto de los días nos arreglábamos con las caldeiradas de pescado. Para variar a veces el pescado lo hacíamos frito”. (P.T.:2003)

Contamos con las entregas de los víveres a los barcos registradas en la aduana de Saint Pierre, que en esta época son muy escasas, si bien, siguiendo las palabras de Juan M<sup>a</sup> Benito, “dependía de forma determinante la actitud de los mandos de la pareja, en cuanto a la calidad y cantidad de los víveres que se consumían, sobre todo cuando las compras se hacían en puertos extranjeros”.

Estas primeras parejas que llegan a Saint Pierre cocinan el pescado frito. Así nos lo comentarán durante la recogida de datos en este lugar (2002). Es algo que a los habitantes de allí les llamaba mucho la atención el olor del aceite. Según ellos era como si todo el pueblo oliera a aceite frito.







### 1.7. *Evolución de los barcos.*

Francisco Lasa, armador de Pasajes, narra en estos términos los inicios de su casa armadora a Terranova y sus dificultades de abrirse camino en la actividad comercial del bacalao: “Nuestra pareja “Miracruz” y “Buenavista”, hizo su primer viaje con 113 toneladas de bacalao grande, pero nos surgió otro grave problema: su almacenamiento y venta. Intentamos hacer acuerdos con Pysbe, les ofrecíamos nuestro pescado a 10 pts/kilo. La contestación fue que esperaban sus barcos y que no disponían de sitio para las 113 toneladas. Por ello decidimos construir nuestras cámaras y secaderos, que posteriormente se ampliaron a petición de armadores, hasta llegar a unos 20.000 metros cúbicos bajo tierra, para evitar fugas de frigorías y cuatro secaderos de bacalao con capacidad para secar de 15 a 30 toneladas día, según tamaño y estado atmosférico reinante”.<sup>30</sup>

Vamos a exponer la infraestructura con que cuentan las parejas en puerto, concretamente en el de Pasajes y también en Sta. Eugenia de Ribeira (A Coruña).

Hay que considerar que toda la infraestructura de tierra con la que cuentan estos barcos viene de que previamente han sido pesqueros que han subido al fresco a la Costa de Francia y a Gran Sol.

En el puerto de Pasajes las parejas no cuentan en tierra con factorías que dispongan de túneles de secado. Lo que sí cuentan es con almacenes para la clasificación del pescado, a lo sumo cámaras frigoríficas para la conservación del mismo, pero, en definitiva, la venta del bacalao verde de las parejas que salía del puerto de Pasajes era una venta directa. El producto salía únicamente clasificado, y el comprador en sus puntos de destino disponía de factorías para el secado y posterior comercialización.

Los puntos de destino más importantes de la venta directa del puerto de Pasajes se hallaban en Navarra, Soria, Guadalajara, Miranda de Ebro y Miranda de Duero.



*“Mari” y “Pili” en St. Pierre. Años 50.*





En el puerto de Pasajes un grupo de armadores que cuenta con las modalidades de parejas, bous, bakas y tríos que van al fresco, montan antes de la guerra civil el complejo industrial de M.E.I.P.I. (Muelles e Instalaciones Pesqueras Industriales), concretamente en el muelle de Pasajes de San Juan. El conjunto de Meipi contaba con muelle propio, talleres, efectos navales y su propia lonja, donde descargaban el pescado y lo clasificaban para su posterior venta.

Además, también contamos en Trintxerpe con “Muelles y Almacenes de Trintxerpe”, Esta es la lonja más importante de todo el entorno, siendo la preferente de los armadores pues contiene la mayor cantidad de descargas del puerto.

Cuando las parejas de Pasajes empiezan a ir a Terranova comienzan a descargar en la lonja de M.E.I.P.I.. Aquí tenían cámaras frigoríficas de 4° sobre cero para mantener la humedad del bacalao. Estas instalaciones contaban, además, con almacén para seleccionar el bacalao verde salado, y en paneles, ya clasificado, iba directamente al transporte de los camiones y de estos a las factorías de destino de los compradores. Además de hacer esta operación en MEIPI, también se utilizan los almacenes y frigoríficos que Serrat tenía en la C/ Pescadería de Trintxerpe.

No obstante, ya en 1956 casas armadoras de Pasajes, como la casa Ciriza, descargan en el puerto coruñés de Ribeira, que cuenta con lonja, factoría de manipulación, y túneles de secado para el bacalao. La empresa Tomás Buxons enviaba directamente el bacalao, ya comercializado, a Barcelona, bajo la marca “La Carmiña”. La descarga en Ribeira resulta competitiva no solo para las parejas bacaladeras gallegas sino también para algunas casas armadoras vascas. Asimismo, las casas armadoras Sarriegui y Sagarzazu desde 1957 a 1962 descargan en La Coruña y venden el pescado a unos compradores llamados Bonjoig y Bodegón.

Estas campañas, sí serán rentables y ello hará que se alarguen las bodegas de los barcos para poder tener más capacidad. Sin embargo, estas parejas pronto se quedarán obsoletas y se dinamiza la construcción de nuevos barcos de mayor tonelaje para ir a Terranova en pareja. Hasta los inicios de los años mil novecientos sesenta serán de 300 a 500 toneladas como máximo.

Debido a que las parejas despuntan, sobre todo en la década de los sesenta, con una mayor rentabilidad que los grandes bous de Pysbe, ofertarán salarios muy superiores sobre todo en puestos decisivos en el barco y, de este modo, tripulantes expertos en la Pysbe se pasarán a trabajar en las parejas.

Este es el testimonio del capitán Juan M<sup>a</sup> Benito, que comienza en el año 1952 en las parejas a Terranova. “Entre los marineros de los bous y los de las parejas hay una auténtica pugna, ya que los clásicos de Pysbe tenían su infraestructura, y los parejeros eran pequeños. En esas condiciones era entonces un orgullo trabajar en la Pysbe y los parejeros eran, sin embargo, unos birrias”(J.M. Benito:2002)





Pronto las parejas pescarán el doble que los bous.

“En estos años salíamos a primeros de enero de nuestros puertos y regresábamos para las navidades, echábamos allí todo el año, pues descargábamos en Saint Pierre. Había tanto pescado que a los tres cuartos de hora ya teníamos que virar. Para llevar el copo del aparejo al costado nos costaba una leche, abríamos el copo, llenábamos la cubierta, se salaba y lo pasábamos al otro barco. El otro también llenaba la cubierta y aún quedaba pescado en el copo para trabajar”.

“Todo eso había que elaborarlo, con mal tiempo..., frío..., sin cobijo..., en cubierta... Los bous, al ser más grandes, metían todo a bordo, grande y pequeño, pero las parejas tirábamos el borriquete (es un pescado blanco con una raya negra que se pesca mucho en Terranova, es más estrecho que el bacalao y también se sala, es más blanco que el bacalao y menos sabroso; también hay en Gran Sol, pero el precio del bacalao es el doble del borriquete). En esta primera etapa, las parejas, al ser barcos pequeños, teníamos que aprovechar el pescado de más valor” (Ibid:2002).

Contrastamos esta opinión sobre el borriquete (eglefino) diciendo que en los países anglosajones, este pescado es más apreciado que el propio bacalao y es más caro.

“Para aquellos barcos era un riesgo tremendo cruzar el Atlántico. Visto desde ahora era una locura, pero había que trabajar para comer, eran momentos difíciles para todos. Es curioso, pero había muy pocos accidentes teniendo en cuenta los riesgos que corríamos, ya que además de ser barcos abiertos, no reunían condiciones para protegerse de los golpes de mar, el agua te podía tirar fácilmente a la mar, y no eran tantos los ahogados, teniendo en cuenta que todos los que estábamos en cubierta podíamos irnos al agua” (PatxiT. 1952).

Es interesante la reflexión que hace este capitán respecto a los accidentes. En los barcos con una tecnología rudimentaria, al igual que con los doris portugueses de esta misma época, los accidentes eran relativamente escasos si los comparamos con los que se producirán ya bien entrada la década de los sesenta. Es entonces, con la generalización de una avanzada tecnología, cuando se da un mayor número de accidentes. No es, lógicamente la tecnología la causa de estos accidentes sino el mal uso y abuso que se hace de ella.

Estos barcos sencillos, al igual que los doris, irán abandonando el trabajo en los bancos de Terranova.<sup>31</sup>

Respecto al trabajo que desarrollan las parejas es de destacar que el éxito más importante se halla en su técnica de pesca. Los aparejos en estos inicios de los años cincuenta son completamente diferentes a los aparejos de los bous. La situación irá cambiando paulatinamente a lo largo de los años sesenta cuando los aparejos ya van a tener también elementos de los bous, según sea el patrón de pesca. La única diferencia que se mantendrá será que las parejas, al ser dos barcos los que arrastran una misma red, no necesitan puertas de arrastre para hacer “el delta” con el aparejo.





## 2.- Segunda Etapa (1956-1960).

Vamos a abordar dos situaciones en esta segunda etapa. Una es que a mediados de los años cincuenta las parejas comienzan a quedarse todo el año en el puerto base de Saint Pierre y desembarcan el bacalao a un mercante, y la segunda situación tiene como característica más importante que se produce un paulatino aumento de la capacidad que van teniendo las parejas, así como el aumento de la concurrencia. Para finales de esta década ya necesitan explorar más extensamente los Bancos del bacalao y seguir sus migraciones. Todo ello va a contribuir al desarrollo de un periodo muy rico en capturas en la pesca de las parejas.

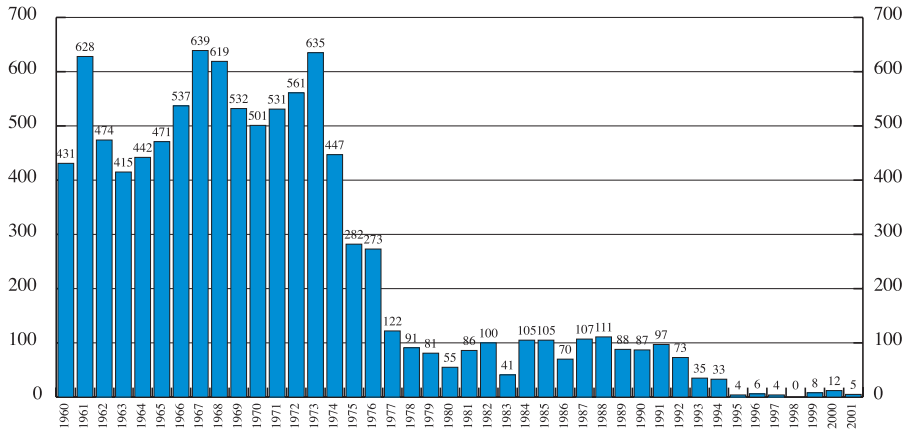
### 2.1. Los trasbordos de la pesca al mercante.

Comenzamos por los trasbordos a los mercantes. Estos son rentables debido a que hay mucho pescado y los pesqueros tienen poca capacidad de carga. Para 1955 los barcos comienzan a organizarse y, ya con parejas de doscientas y pico toneladas, comienzan a descargar el bacalao en Saint Pierre a un mercante enviado desde España para ello. Se abarloban los pesqueros, tres por banda y así se hacía el trasbordo. Luego, se transporta el pescado a los puertos de origen. “Estábamos todo el año allí, marchábamos en enero y volvíamos en diciembre. Descargábamos en Saint Pierre cada poco tiempo. Escapando de los ciclones, y allí hacíamos nuestra vida todo el año, en Saint Pierre”(J.G.:2002).<sup>32</sup>

Aproximadamente desde 1955 hasta 1960, las parejas se quedan todo el año en Saint Pierre y se harán trasbordos al “Astiluzu”, “Astene”, “Isturiz”, “Kuski”, “Lashercia”, “Picomar” y otros y a inicios de los años 1960 ya dejan de hacer estos transbordos. El motivo es que se construyen parejas de mayor tonelaje y sale más rentable



“Bote auxiliar de un bacaladero”. Año 1959.



*Entrada de navios españoles entre 1960 y 2001.  
Tabla estadística cedida por la aduana de St. Pierre para esta investigación. Junio de 2002.*

hacer tres campañas al año, con lo cual hacen su marea y vienen a los puertos de origen.

Para el año 1956 casas armadoras de Pasajes, como la casa Ciriza, envían una pareja a Terranova. El resultado es exitoso y ello anima a esta casa armadora a construir una pareja nueva. Al ver que en Vigo comienzan en astilleros Vulcano a montar parejas de ochocientas toneladas y mil caballos, esta casa armadora decide construir una pareja nueva, en la que cada barco tiene 800 caballos a 375 vueltas, más los grupos auxiliares. Estos barcos llamados “Angelote” y “Cachuelo” son botados en el año 1958, las condiciones de habitabilidad son también pioneras, con los ranchos forrados de formica, tanques para almacenar el vino...

Fueron los astilleros Barreras, de Vigo, los pioneros que promovieron unos barcos mucho mejor distribuidos, con una mayor comodidad para los tripulantes. En definitiva, estamos ante los albores de la época dorada de las parejas. Desde Pasajes zarpa el verano de 1958 esta novedosa pareja en su primera campaña.

## 2.2. *Explorando el Gran Banco.*

José Loira, patrón de pesca entre los pioneros de la flota gallega bacaladera, sale del puerto de Vigo y nos expone cómo tienen que “ir limpiando de algas las playas” De ese modo, nos dice, empieza a entrar el bacalao.<sup>33</sup>

Es interesante recordar que la concurrencia en estos inicios de los cincuenta es pequeña. En realidad, pescaban en la zona del cantil, más bien al sureste del Gran Banco y en la zona de Saint Pierre y ya regresaban a casa repletos de bacalao.. No era necesario explorar a gran escala la mar.









*“Vendiendo bacalao en el puerto”. Saint Pierre. Año 1950.*

Esto comienza más adelante, según el propio testimonio de los patrones. Así, José Loira expresará que en los inicios eran pocos los barcos, pero luego fue necesario explorar el Gran Banco.

Vamos a mostrar una teoría de José Loira sobre la evolución de la pesca en estas playas:

“En Terranova no había tanto pescado como dicen. En Terranova había pescado, pero también se traía poco. Luego, cuando empezaron a llegar más y más barcos hubo que empezar a explorar la mar. La mar es como el terreno en tierra, si lo trabajas da producto, si no lo trabajas no da producto. El banco de Terranova estaba lleno de “basura”, es decir, algas, coral... allí no podía entrar el pescado. Y a medida que se fue entrando, se fue limpiando y fue cuando apareció el pescado.<sup>34</sup> El bacalao es muy emigrante y anda con la comidilla y, a su vez, ésta anda con la corriente de agua, y la corriente según la temperatura. Según las condiciones atmosféricas y según muchos parámetros cambia también la migración”.

Del mismo modo, también trabajaban encima de las piedras y “en una parte de la piedra cogías bacalao grande, y a media milla ya había pescado más pequeño. Y el pescado pequeño siempre andaba junto, y el grande también. Es raro coger pescado pequeño y grande a la vez”. (José Loira:2002)

Incluimos aquí una opinión diferente de otro patrón de Terranova. El coral, nos dice el patrón de pesca Patxi Kalzakorta, es altamente favorable para la puesta del bacalao y también según las playas, el bacalao grande sí viene mezclado con el pequeño. (P.K.:2004)

Se puede considerar toda la década de los años cincuenta con una asistencia moderada de flota española parejera en los Grandes Bancos. Además, eran barcos todavía de poca capacidad, que se quedaron pronto obsoletos. Ya a lo largo de los sesenta son sustituidos por parejas de mayor caballaje.



Saint-Pierre el 7 de Agosto de 1.958

Er Comandante Marina  
Distrito de Vigo  
España.

Muy Señor mio,

Tengo  
peticiones de tripula  
Chichas" y "Costas Ma  
Lo ent  
al regreso de estos l  
otra vez aqui. La ter  
se queja.

Le sa  
Dios  
el V

Ante el Viceconsul de España en Saint-Pierre.

Nosotros que suscriben:

- Jose Portavales Ponsada
- Emilio Iglesias Aguste
- Jose Rey Lorenzo
- Severino Novetil Dalmao
- Francisco Cerviño Portara
- Jose Rodriguez Aris
- Antonio Sorino Portavales
- Raimiro Rodriguez Aris
- Antonio Carvallo Suarez
- Ramon Figueira

Ante el Senor Viceconsul de España en Saint-Pierre.

Nosotros que suscriben:

- Segundo Alvarez
- Feliciano Bernardez
- Antonio Cabaleiro
- Jose Refojos
- Jose Perez
- Raimundo Falque
- Jose Compañia
- Manuel Malvido

tripulantes del moto/pesq. "Gestoso Chicha"

PEDIMOS: que ca el proximo mercante, en caso de descargar  
aqui, se nos envie el relevo de cada uno de nosotros, al  
fin de ser de vuelta a España, solicitando que repatriacion  
sea a cuenta de los Armadores.

Saint-Pierre el 6 de Agosto de 1958

*Segundo Alvarez*  
*Manuel Malvido*  
*Raimundo Falque*  
*Don Raimundo*  
*Jose Perez*  
*Jose Compañia*

*Raimiro Rodriguez Aris*  
*Feliciano Bernardez*

Visto Bueno  
en el Viceconsulado de  
en St. Pierre el - 6 AGO 1958  
al Viceconsul de España



El capitán de la pareja

*J. Millán*

"Costas Maravillas"  
nte, en caso de descargar  
cada uno de nosotros, al  
solicitando que repatriacion

sto de 1958

*Portavales Ponsada*  
*Jose Rey*  
*Severino Novetil*  
*Francisco Cerviño*  
*Antonio Sorino*

l Capitan de la pareja:

*J. Millán*

"Las parejas y su relevo de personal".

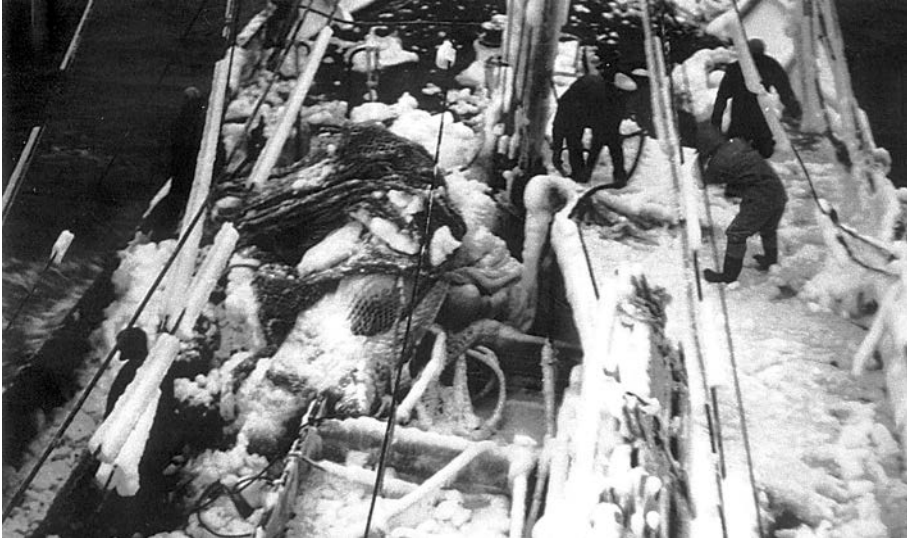
Año 1958

Documento cedido  
por Mr. René Dagort.





### 2.3. *Entre hielos.*



*Groenlandia. 1975. Picando hielo a bordo del "Elizatzxo".*

En Terranova existe una línea geográfica más o menos divisoria que arranca de St. John's. Hacia el sur no se forman ordinariamente grandes bancadas de hielo en la mar, pero sí se forman desde ahí hacia el norte. Para la flota pesquera local esto ha supuesto muchas veces no poder salir a trabajar. Tampoco se ha desarrollado allí una flota pesquera que cuente con la ayuda de los buques rompehielos nacionales. Esto es algo que lo incorporarán los rusos a su flota pesquera sobre todo en la década de los años 1960.

La flota española, que ya está faenando en estas aguas desde 1927 con los bous de Pysbe, con sus barcos de hierro y algunos con la proa reforzada, sí han pescado entre hielos. Cuando 25 años más tarde se van incorporando a esta flota las parejas, vemos que en un principio no necesitan arriesgarse a pescar entre hielos. Sin embargo, ya comienzan a hacerlo hacia finales de los años cincuenta y con barcos más fuertes, de hierro y proa reforzada.

Mostramos ahora cómo se manejan las parejas para poder pescar entre hielos. También se hará ver la repercusión que en estos barcos abiertos tiene el trabajo en cubierta. En primer lugar tenemos que señalar que desde el mes de diciembre hasta marzo hay hielos en las latitudes más altas de las playas donde trabajan. Las grandes bancadas de hielo se desplazan lentamente a lo largo del Gran Banco en dirección sur. Son zonas en las que hay bacalao en estos meses. Fuera de los hielos no hay suficiente pescado como para cargar barcos de un tonelaje ya importante y por ello tienen que introducirse dentro de los hielos para poder pescar.



Existen básicamente tres clases de hielos, todos peligrosos, con los que hay que enfrentarse en estos mares.

1.- Los icebergs, que son grandes moles de hielo. Vienen tras un recorrido lento y largo desde los glaciares del norte. En ocasiones son verdaderas montañas flotantes.

Hay que recordar que según la distinta composición de los mismos (diferentes grados de tierra, piedras que pueden tener, etc.), lo que está sumergido ronda por los 7/9 de la masa total.

2.- Los growlers, así llamados en Terranova, son mucho más pequeños, pero que en cierto sentido son más peligrosos que los icebergs porque a veces no son fácilmente detectables y que, sin embargo, tienen una considerable masa sólida. Son capaces de provocar una peligrosa vía de agua en un barco que navega sin la debida precaución.

3.- Las bancadas de hielo, verdaderas barreras de hielo que pueden formar una inmensa superficie que ocupa toda la vista de la mar en cualquier dirección. El peligro más común es quedarse atrapado y sufrir además una enorme presión que puede hacer peligrar la seguridad del barco. Este fue el caso de los grandes veleros de madera que en el pasado quedaron atrapados y destrozados. Contando con esto, cuando una pareja navega hacia una playa de pesca, el primer barco abre la estela al segundo. En época de hielos había que ir desde el Sur hacia el Norte, buscando una calva (un espacio libre entre los hielos) donde poder largar. Ir en esa dirección suponía un gran esfuerzo por parte, sobre todo, del primer barco, debido a los continuos golpes que recibía con los hielos. Esta situación, desconocida hasta entonces por las parejas, va a estimular la imaginación de los patrones que intentan medios originales -arrojar el ancla, echar gas-oil por proa y darle fuego...- que no tenían ninguna eficacia. Exponemos esta situación con el testimonio de un conocido patrón de pesca.



*Costa de Groenlandia  
vista desde el "Elizaxo".  
Año 1976.*



*“Monte Aitzgorri” “Monte Aralar” en aguas de Labrador. Año 1965.*

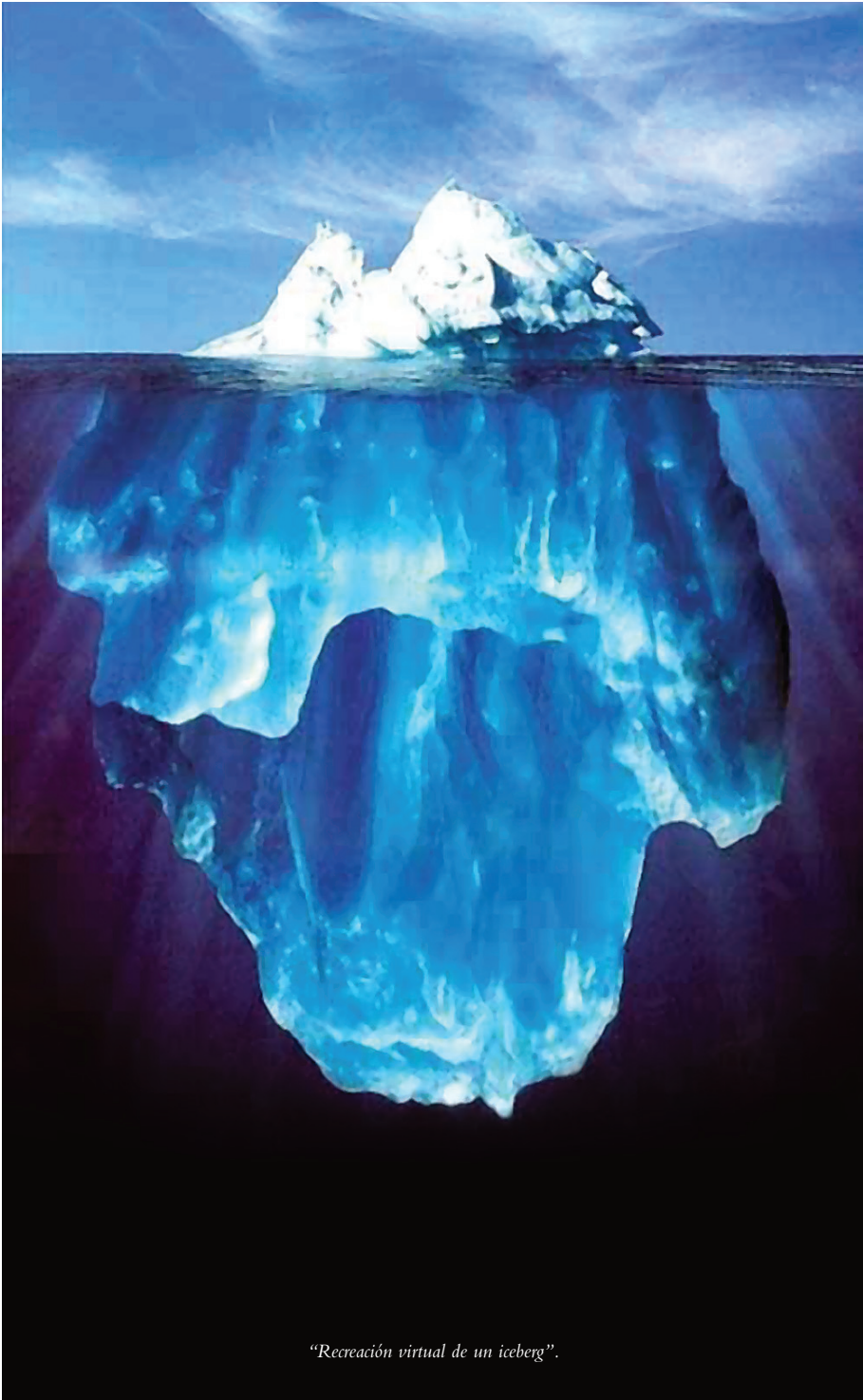
“El lugar habitual de pesca de las parejas entre hielos será el “Cantil 47”. Esta zona está con hielo desde navidades hasta marzo. El primer problema con el que te encuentras navegando hacia este Cantil es que la corriente va hacia el sur, por lo tanto si navegabas desde el sur hacia el norte los hielos, como venían hacia abajo, golpeaban continuamente el barco”.

“Dificultades que tiene pescar entre hielos: una de ellas es que para largar la red hay que buscar un claro (una “calva”, que no haya hielos); esto a veces es difícil, lo que supone estar durante horas buscándolo. Incluso hemos llegado a echar la red en la estela con el barco prácticamente parado, a muy poca velocidad, y vas largando. El siguiente problema es encontrar un claro para virar la red, incluso llegar a virar sin claro metiendo la red por banda. El barco que no metía la red es el primero que vira, todo el peso de la red va a pique y queda la red solo en el otro barco, y el otro barco es el que mete el calón adentro”.

“Son maniobras muy complicadas, dan mucho trabajo realizarlas y además se rompe mucho la red. Pero sabes que hay pescado. En una ocasión en lugar de estar cuatro horas de arrastre, hemos estado doce horas, llegando el saco desecho, nos costó 24 horas repararlo. Hace mucho frío y a veces tienes que estar atando con agua caliente, el paño de la red se congela, queda duro, y con un balde de agua caliente tener que descongelarlo. En Noruega los hielos son muy gordos, pero afortunadamente hay menos hielos que en Terranova. La pesca entre hielos lo que te da son dificultades, pero no se puede estar sin trabajar.” (José Abal: 2002).

Este patrón de pesca, que está actualmente en activo, afirma: “Los rusos llevaban rompehielos y actualmente los barcos alemanes andan en Noruega a cinco o seis nudos entre hielos, pero llevan una chapa de treinta milímetros, nuestro barcos como mucho pueden ir a milla y media en arrastre y la chapa es de trece milímetros en proa”..

“Para pescar aquí no hay una técnica específica. Hay que tener en cuenta primero la boza. Se arría el cable desde el carretel por un hollín y entonces, cuando llega la marca, sujetas al gancho de remolque con una boza (cable y cadena). Esa boza gira de babor a estribor. Cuando vas entre



*“Recreación virtual de un iceberg”.*



*"Puente del Carmen" St. John's.  
"Colisión contra un Growler". Año 1968.*



*La tripulación del "Puente del Carmen" durante la  
reparación del barco.*





huelos el cable entra en el agua un poco por la popa de la boza, es decir, un poco alejado de la popa y el hielo engancha el cable y lo levanta. Para evitar eso se ponía la boza de los huelos, una especie de Y, con lo cual hace que el cable o calamento sale pegado a la rampa. No todos, pero hay parejas que van reforzadas desde la proa hasta el puente, para poder pescar entre hielos. Pese a todo, se ha llegado a provocar alguna vía de agua, pero son situaciones controladas.”

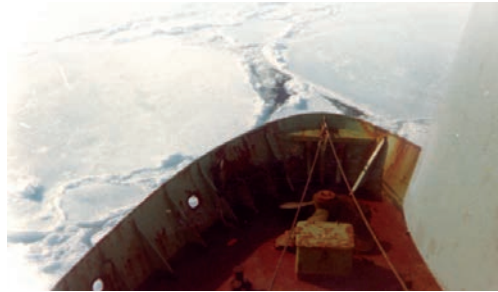
Además de los problemas de la pesca, hay otros específicos de estos mares tan fríos. La humedad ambiental, los fuertes vientos, las nevadas y los salpicones de la mar afectan de manera peligrosa, por acumulación de hielo, a la cubierta del barco, los palos y los cables que están por todas partes. Esta masa de hielo hace subir el centro de gravedad del barco y disminuye peligrosamente la estabilidad del mismo.

Pese al frío reinante había que trabajar siempre al aire libre en estos barcos abiertos.

Nos cuentan los marineros que en ésta década, en algunos barcos, no había guantes de goma, eran de lona y la arenilla entraba en las manos y hacía heridas entre los dedos. Hay que tener en cuenta que el bacalao del Gran Banco viene con un fanguillo y éste afecta sobre todo al marinero que estaba sacando las tripas, ya que el fanguillo se quedaba entre las zonas interdigitales de los dedos y ocasionaba unas llagas. Para evitarlas colocaban miga de pan entre los



*Puerto de St. Pierre en invierno. Año 1987.*



*“Entre hielos”.*



*Icebergs en Terranova.*



*Picando hielo con mala mar en el “Gure Ama”.*





dedos para dormir y que no se pegaran. La arenilla entre el guante y la muñeca provocaba con el roce verdaderas heridas; especialmente era el burro (eglefino) el que provocaba estas heridas a los abridores y a los sacadores de espinas.

Para evitar estas llagas en las muñecas se usaban unas pulseras que se hacían con hilo de cobre y que protegían a los marineros de la arenilla y el roce de la ropa de aguas. Fueron los portugueses quienes enseñaron este ramedio casero, pero eficaz, a los tripulantes de los bous españoles ya para el año 1945. Así nos lo cuenta Patxi T., que nos da detalles del uso efectivo de estas pulseras de cobre que cubrían las muñecas de cardenillo –óxido del cobre–que les protegía de las llagas .

Los guantes de goma son de los años sesenta. Pero incluso para reponer los guantes de lona, era preciso pedírselos directamente al capitán y para ello había que enseñar los anteriores guantes rotos. Había muchas congelaciones, sobre todo de pies y dedos. En St.John's cogían una caja de guantes especiales para los abridores, ya que los de lona se les hacían bastos para coger el pescado, y con esos guantes especiales manejaban mejor la mano para abrir. Estos guantes no tenían costuras.

Este problema de la cubierta ya se amortigua enormemente cuando en los años setenta muchos barcos trabajan en los parques de pesca cerrados. Sin embargo, es inevitable hacer las maniobras de pesca al aire libre.

Los cristales del puente se protegían del hielo colocando una resistencia en la parte interior, de este modo se preservaba la visibilidad. Otro problema que surgía es que la nieve cubría completamente los focos de luz y había que subir a



*Icebergs en una bahía de Terranova.*





los palos para retirar la nieve de los focos. Pero era un trabajo muy arriesgado, siempre subían dos personas de máquinas y lo hacían sin cinturones de seguridad mientras el barco podía sufrir un fuerte balanceo. Para hacer su trabajo tenían que empezar por retirar la nieve de los escalones que tenía el palo (peldaños de barilla) y de ese modo ir subiendo poco a poco, retirando la nieve con una mano y con la otra sujetándose para no caer.

Uno de los problemas que puede aparecer es que, tras un temporal de nieve, tal y como expresa este informante, el barco pueda hacer balanceos peligrosos a causa de la masa congelada sobre el barco.

El patrón Patxi T. a este respecto nos hace la siguiente puntualización:

“Los pesqueros que constituían la flota española bacaladera, estaban prácticamente contruidos de la misma manera que los buques pesqueros que iban a los mares cálidos. Toda la flota extranjera del bacalao del Norte de Europa, disponía a bordo de una caldera para suministrar calor al barco mediante vapor. Por ello, no necesitaban de serpentines. La calefacción de vapor era auto-suficiente. Tanto la cubierta, puente, como los palos y estais, tenían tuberías con agujeros por donde salía el vapor. Esto cubría todo el barco y evitaba la formación de hielo”.

“La flota española se veía obligada a picar el hielo dos o tres veces al día, debido a que no disponía de sistemas adecuados de calefacción. Incluso los serpentines eran ineficaces porque carecían de máquinas auxiliares con la suficiente potencia”.

“Debido al frío que reinaba en todo el barco, la gambuza con los víveres se congelaba también: Con todas las consecuencias que ello traía “Un bacaladero puede andar en la mar sin gas-oil pero no sin patatas” (Patxi: 2004)

En el año 1952 J.G. va como contraestre en una pareja de Pasajes a Terranova. Nos narra así su experiencia entre hielos: “En el primer lance viene tanta cantidad de pescado que no somos capaces de meter el aparejo a bordo y se marchó todo el pescado. Comenzó a nevar con mucha fuerza y el barco hacía balanceos peligrosos y teníamos que hacer relevos para picar la nieve y así durante siete días, únicamente picando nieve sin poder trabajar, aquello parecía el infierno.” (J.G.: 2002)



*“Navegando entre hielos”.*

El otro problema que se puede presentar y puede poner en peligro la estabilidad del barco es el de las bancadas de hielo.

“Del mismo modo hacia marzo 1983, estando la mar en calma chicha, y en cubierta atando la red, el lance era del compañero, y nosotros estábamos preparando el pescado. La mitad de la gente estaba abajo en la cubierta y la otra mitad estaba arriba atando la red. En ese momento como había campos de hielo en varias zonas, cambió de repente el viento y las barreras de hielo, que estaban distanciadas, vinieron hacia nosotros y nos cogió entre dos barreras, nos aprisionó, el barco perdió la estabilidad y la red subió a flote, estuvimos a punto de volcar. Esta marea Joseba Badiola se había quedado en tierra y estaba de primmero de pesca Ivon”. Estos hechos ocurren en la pareja “Gure Ama” y “Antiguakoa”.

#### 2.4. Tecnología utilizada

Respecto a los medios técnicos con los que contaban, podemos decir que no disponían de radar, sólo un aparato de radio que se comunicaba con España. Enrique Busto, que estará desde estos comienzos trabajando como técnico de Crame asentado en Saint Pierre para las parejas, nos señala que en estos años estos barcos utilizaban para comunicarse con tierra la TSH (telefonía sin hilos). Esta iba por ondas de 1.600 kilociclos, y los aparatos de los barcos contaban con una potencia de unos 20 ó 30 vatios, lo que suponía emitir los mensajes de forma muy repetitiva, ya que tanto por parte del emisor como del receptor llegaba el sonido con mucha dificultad. Si había un ciclón, a veces les daban tarde el parte, y ante una sospecha sería escapaban para tierra, aunque también había los que aguantaban hasta última hora y luego pasaban serios apuros. Los primeros años entraban sobre todo en St. Johns, ya que trabajaban más cerca de allí.



La función de los radares la realizaban en cierta manera los marineros. Esto es lo que nos dice un antiguo marinero que está trabajando en estos bancos desde los años 1950: “Los radares eran la gente que tenía que ir al castillo de proa. Y cuando se estaba en arrastre se mandaba muchas veces un marinero a proa a vigilar para decirle a ver si venía algún barco o alguna cosa. Y ha habido muchas veces en las que hemos tenido que sacar a la gente del castillo porque se quedaban congelados y no se movían y eso que eran guardias únicamente de quince a veinte minutos”. (Bernardo de Corrubedo: 2003)

Es así como nos muestra Leopoldo Abal, patrón de pesca de Pasajes, las condiciones de estos barcos y compara la pesca en los dos tipos de pesquerías: Terranova y Gran Sol.

“Estos barcos no llevan radar, que no se generaliza en las parejas hasta inicios de los setenta, y los mismos capitanes que han andado en estos barcos sin radar y luego han tenido radar en sus barcos, afirman que no entienden cómo han podido navegar sin el radar y a base del sonido. El peligro que tenían era evidente considerando que lo hicieron, además, en un lugar como Terranova, con un clima muy duro, donde comienzas el año con mucho frío y hay grandes bancadas de hielo en la mar. Hacia marzo ya comienza el deshielo, mayo y junio vienen las nieblas intensas y en agosto, septiembre, octubre, los ciclones y vuelta al frío intenso. Es habitual comparar Terranova con Gran Sol, puesto que una gran proporción de marineros previamente han ido a Gran Sol, donde las condiciones climáticas también son duras, pero ahí no hay ciclones, puesto que cuando llegan a esta zona ya son borrascas, tampoco hay hielos en la mar, ni tanta niebla. Eso es la pesca del bacalao” Abal:2003)

La tecnología es aún escasa y respecto a las redes así nos lo muestra este patrón de pesca.

“Hay mucho pescado y las redes son de cáñamo, en más de una ocasión cuando vienen muy llenas a veces se rompían, y se iba todo el pescado. A veces incluso un simple enganche era suficiente para producir una rotura en la red y vaciarse una importante cantidad de pescado a la mar”.

“Se consideraba tener suerte al hecho de cargar el saco de la red con ocho o diez toneladas, así como coger en un día treinta o cuarenta canastos, aquello era una fiesta. Después de las redes de cáñamo vienen las redes de coral, son un poco más fuertes, pero también se rompían bastante, y será ya en los años sesenta cuando vienen las redes de nylon” (José Antonio Larruskain:2002).

Las redes dan mucho trabajo. Sin embargo, estos años nos hallamos en unos momentos de auténtica bonanza pesquera. Las personas de Saint Pierre señalan que los marineros españoles cuando llegaban a puerto y les preguntaban cómo había sido la pesca de bacalao, la respuesta habitual era: “Como homes” abriendo los brazos en cruz, para señalar el tamaño del bacalao, que en este caso quería decir grande. Sin embargo, diez años más tarde, ya no se decía la expresión “Como homes”<sup>35</sup>, si bien se seguía abriendo los brazos en cruz, pero reduciendo ya la abertura de los brazos, y esto significaba ahora pescar bacalao grande.



2.5. Trabajo en cubierta y Relaciones entre los de máquina y cubierta.

En cubierta el máximo responsable después del patrón de pesca es el contra-maestre, siendo él quien organiza el trabajo.

Vamos a enmarcar dos situaciones particulares: Los peligros que conlleva a los marineros de cubierta el hecho de trabajar al aire libre y las relaciones que se establecen entre los marineros de cubierta y los engrasadores.

Ambos grupos tienen la misma categoría profesional y se ponen a prueba entre ellos. Aunque eran trabajos muy independientes entre sí, los engrasadores ayudaban a los de cubierta.

El capitán Manuel Gallero nos introduce en el contexto de un barco clásico de doscientas toneladas que no llevaba en cubierta ni tan siquiera una protección de tejavana. Es una pareja con base en Vigo: el “Mirdoma Uno” y “Mirdoma Dos”.

“Cuando metíamos el pescado a bordo, si había un poco de mal tiempo el barco tenía que ir muy derecho y muy atento para que la gente pudiera trabajar. Eso no se conseguía tan fácilmente. Atento sí, pero derecho ya era más difícil, mal si dabas mucha máquina y mal si dabas poca también y había que jugar mucho con el agua para que no saltara, ya que eran dos los peligros: los hombres o llevarse todo el pescado que estaba en cubierta. El patrón de pesca ya se iba a dormir una vez que el copo estaba dentro y a nosotros los capitanes a cuidar de la gente y los golpes de mar. A mí me ocurrió una vez que la mar barrió a casi todos los marineros de cubierta, quedando únicamente uno. Paramos el barco y conseguimos salvarlos a todos. (Manuel Gallero:2002).

El patrón Patxi T. nos hace la siguiente aclaración a este testimonio. “Las mesas estaban colocadas al costado del barco, apoyadas sobre la borda. Debido a que las dimensiones de la cubierta en estos barcos eran muy reducidas, las mesas no se podían colocar en el centro de la cubierta como en los barcos grandes. Esta es la causa que si se navegaba con mucha máquina entraban charpazos a la cubierta y a veces “volaban” las mesas”. Patxi T.:2004)







Es así como nos complementa este episodio Juan Mari Benito: “Efectivamente, a los Capitanes y Patrones de Costa nos tocaron pasar muchas horas en el timón, de noche, con mal tiempo, con el barco a la capa, proa a la mar para poder trabajar el pescado. Completamente solos en el Puente, con una tensión nerviosa estresante y con el miedo bien metido por dentro del chaquetón.”

“Yo tuve la suerte de no perder ningún hombre en estas condiciones de trabajo. En la otra pareja de la casa, “Santiago”- “San Telmo” estando trabajando en el Banco de la Isla de Sable con muy mal tiempo, casi a la vista nuestro, una noche de invierno del año 1961, estando los Capitanes y Patrones al timón de las dos parejas, con la gente en cubierta y mucho pescado, un golpe de mar llevó a tres hombres del “Santiago” a la mar (dos eran hermanos). Se recogió a dos hombres y uno se perdió”. La tensión que vivieron los patrones (de pesca y costa) en estos barcos abiertos para proteger a la tripulación y la pesca refleja un problema común a todos ellos”.

En este sentido fue un gran adelanto la aparición de barcos como el “Borda Aundi”- “Borda Berri” y otros de fines de los 60, que tenían el parque de pesca cubierto.

Pese al gran esfuerzo de los capitanes para bandear los golpes de mar, a veces resultaba inevitable que un “falso” golpe de mar<sup>36</sup> barriera prácticamente toda la cubierta.

José Luis Goitia, en 1963, capitán del “Clara Mar”, testimoniaba para este trabajo diciendo que a él le dolía mucho que entrara el agua en cubierta cuando estaban trabajando el pescado. Si una ola surgía imprevista y entraba el agua contaba cómo le dolían aquellas miradas de los marineros dirigidas al puente: “Se me quedaban clavados aquellos ojos mirándome, eso me dolía mucho. Era muy peligroso, y tú, en el puente, procurando llevar aquello bien y toda aquella gente te miraba a ti como que habías hecho algo mal por el golpe de mar. Y yo pensaba: “¡pero si estoy con todos los sentidos!, pero a veces la mar te coge” (José Luis Goitia:2003)

Pero el problema no solo consistía en mojarse con el agua, sino que podían caer a la mar, con el gran peligro de ahogarse rápidamente. Es importante señalar que la cubierta estaba atravesada por unas cuerdas que permitían a los marineros sujetarse para no ser arrastrados por el temporal.

El capitán Goitia sigue al respecto: “Igual te entraba un golpe de mar y arrastraba las mesas y la gente allí agarrada a las mesas, así ya se han ido hombres al agua.

Según él los golpes de mar arrastraban a veces mesas y todo lo que había en cubierta, por lo que había que volver a colocar todo de nuevo. Para evitar esta situación, como la red se metía por el costado, se pasaba el gasoil de babor a estribor para que una banda del barco estuviese un poquito más alta que la otra y el golpe de mar pegara así con menos fuerza”. (Goitia:2002)

Existe un sentir muy generalizado entre los marineros, repetido en sus hogares a sus propios hijos: “Se reciben muchos golpes de mar, coge otro oficio”. Pero, además,





en estos barcos abiertos se han dado también situaciones en las que un golpe de mar se ha llevado a algunos marineros de cubierta y la misma mar los ha devuelto a bordo.

En la cubierta el pescado se trabaja colocando unas mesas y en cadena se van pasando las diferentes tareas a realizar: descabezador, abridor y sacaespinas (las dos especialidades son tronchadores), un marinero para lavar el pescado y el salador.

Hasta inicios de los años setenta no fue habitual el trabajar de noche. Se hacía una “rutilla” –una ruta pequeña, 20 millas o 30 millas– para cambiar de caladero. Cuando estaba cerrado de niebla, y se estaba pescando, el primer barco fondeaba y el segundo barco estaba siempre pendiente del primer barco para no perderlo. Y a veces se enganchaba una malleta en la popa del primer barco para no perder al segundo barco.

Solamente en las grandes cubiertas se trabajaba de noche el pescado del último lance del día. No se iba a la cama hasta terminarlo completamente. Se creaba entonces un ambiente de tensión y los marineros boicoteaban, a veces, el funcionamiento del alumbrado especial que se instalaba para ello.

En la máquina es habitual que vayan en esta época cinco hombres: dos motoristas, primero y segundo, y tres engrasadores. Este equipo se hace cargo de todo lo concerniente a la máquina y al sistema eléctrico del barco. En días de cubiertas los engrasadores suben a cubierta para ayudar en el pescado.

Cuando había que trabajar de noche, había que instalar una “verbena”, un rosario de luces de bombillas de 200 vatios. Cuando se ponía esta “verbena”, nos dicen los marineros de la época que más de una vez cruzaban los cables para fundir los fusibles y entonces gritaban “máquinas, no hay luz”.

Otro motivo para que subieran a cubierta los engrasadores era el de ir a arreglar las membranas de las bocinas que están colocadas encima del puente. Hay que tener en cuenta que en días de niebla estas bocinas estaban sonando día y noche. A veces las membranas dejaban de vibrar porque se rompían o había que regularlas, pero, en definitiva, tenían que repararlas.

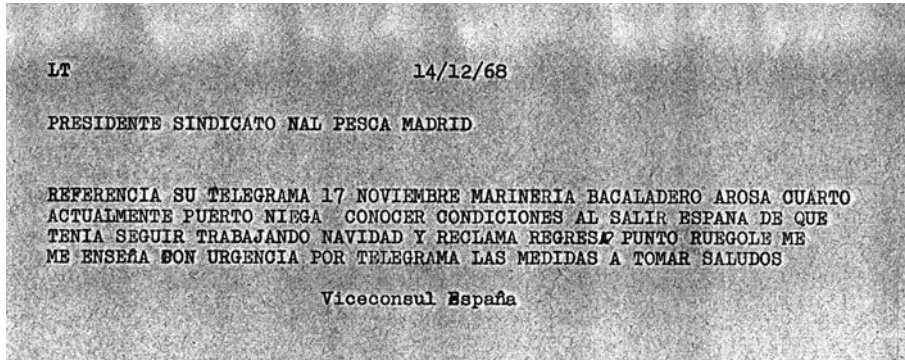
La maquinilla es un elemento imprescindible para hacer la maniobra de pesca. El contraestre se coloca en ella en el momento de largar y virar el aparejo. Por ello, había que tenerla siempre a punto, pero en invierno era frecuente que, especialmente de noche, se quedara bloqueada por el hielo. Esto obligaba a tomar medidas para librarla usando diversas soluciones como, por ejemplo, echar agua caliente y luego trapos y estopa que prendían con gasoil. De esta manera, y con la ayuda de la bandarria, podían poner en marcha la maquinilla.





## 2.6. *Salario y trabajo.*

El salario y el trabajo son dos aspectos que están íntimamente relacionados. Comenzamos por el salario.



*Negociaciones. Año 1968. Documento cedido por Renè Dagort.*

Como estrategia económica existe en las parejas una forma de incentivar el trabajo y que consiste en contratar una cantidad fija, pesque o no pesque el barco. Esta cantidad es el sueldo oficial. Es la que se le entrega a la familia, y luego está el porcentaje por tonelada (el por cien), que es el plus del trabajo y con lo que el hombre de la mar planifica sus proyectos en tierra, como puede ser: construir una casa, mejorarla, hacerse con un terreno, etc. Los porcentajes que se dan entre los tripulantes, incluso entre la marinería, cambian de unos a otros. Además, en un gran número de casos son contratos verbales hechos directamente con el armador y sin un compromiso firmado. Esta situación cambiará, bien entrados los años sesenta, una vez se genere una plataforma reivindicativa abordando varios aspectos, en los que se hallan, entre otros, los salarios.

Los mismos marineros comparan el salario del bacalao con el que ganaban en Gran Sol y reconocen que no había gran diferencia en estos momentos, pero ellos dicen que al no poder entrar a menudo en tierra, practican una cierta forma de ahorro. Además, cuentan con la ventaja de que la comida la pagaba el armador, a no ser que uno quisiera comprarle al cocinero algún capricho. Sin embargo, en Gran Sol cada uno tenía que pagar su propia comida.

El sueldo era de quinientas pesetas en los años 1950. “La realidad es que únicamente por el sueldo nadie iría a la mar, si van es por el porcentaje, si bien al final de la campaña te daban dos pesetas” (P.T:2001).

Las quinientas pesetas al mes de salario de los marineros es un paso muy importante que se produce en el año 1947, y todavía está en vigor cuando comienzan las parejas a ir a Terranova. Si bien hasta este año el salario de los marineros era de trescientas pesetas y el del chó de 100 pts.



“El sueldo era de quinientas pts, y luego pasó a ochocientas y mas tarde a mil pts.. El porcentaje empezó a quince pesetas la tonelada y luego subieron a 25 pts. la tonelada en una huelga que hicieron en la mar. La primera reivindicación sería en 1960 en la que piden 25 pts. por tonelada y 800 Pts de sueldo, además de ropa de aguas. Esto se hace mediante una coordinación de telefonía y desde la mar al armador directamente se le pide el aumento, esto lo harán las dos parejas de la compañía Sarriegui, ya que había otras parejas que estaban ganando ese sueldo.” (Aquilino Sotelo).

Uno de los capitanes de las parejas reflexiona en los siguientes términos sobre la interrelación entre el salario y el trabajo, en el año 1955.

“El hombre de mar, si tiene un poco de conciencia ve la explotación del hombre por el hombre, se ven esas cubertadas que no tienen descanso. Tú sabes que estás haciendo mal, pero les tienes que llamar arriba a todos, el pescado cuando viene si no lo trabajas se va a estropear, y ellos ya no pueden ni con su alma, pero aún y todo están contentos para ganar el por ciento, y luchan por eso, por el por ciento, por eso hemos luchado todos y por eso hemos hecho tantas cosas en la mar.” (P.T.2004).

Tenemos que constatar aquí una práctica que ha estado muy generalizada en la mayoría de las casas armadoras hasta tiempos muy recientes. Cuando los barcos llegaban a puerto por fin de campaña, al final de año, los tripulantes eran automáticamente desenrolados, aún sin saberlo ellos, ya que dejaban la libreta de navegación en la oficina. En caso de ser desembarcados se les entregaba la libreta. A los otros se les daba de baja en la seguridad social. Luego, cuando volvían a salir de campaña se les volvía a enrolar y se les daba de alta en la seguridad social. Esta situación, nos cuenta un tripulante, se descubría cuando ocurría algún percance (accidente, enfermedad imprevista, por ejemplo) y se encontraba con que no figuraba en las listas de la seguridad social.

Ante la denuncia de este hecho, la empresa inmediatamente corregía el “error”. (P.T. 2004)

Respecto a los ritmos de trabajo, el patrón de pesca Luis Alzuguren, de Pasajes, nos dice cómo eran: “Los ritmos de trabajo eran fuertes, si bien había días que la gente se los pasaba durmiendo porque no venía nada, pero si se da con el pescado te pueden venir unas cubertadas de veinte o treinta toneladas. Ello supone estar trabajando durante veinticuatro horas en cubierta elaborando el pescado y una o dos horas para descansar, tomas comida o almuerzo y a seguir trabajando. Es importante trabajar todo el pescado que ha entrado porque si no, se estropea. Muchas veces aún no han terminado una cubertada y ya viene otra, teniendo que parar, incluso, el barco”.(Alzuguren:2002)

Llegaba la red y tenían una cajonada para la red a la altura del palo, y luego cuando venía el saco (“copo”) con el pescado se trabajaba en la cubierta, donde se inicia la preparación del pescado de forma manual. Ello suponía la existencia de marineros especializados, y como tales se enrolaban: los tronchadores, -abridores y sacadores de espinas-, saladores... Los marineros conocían sus



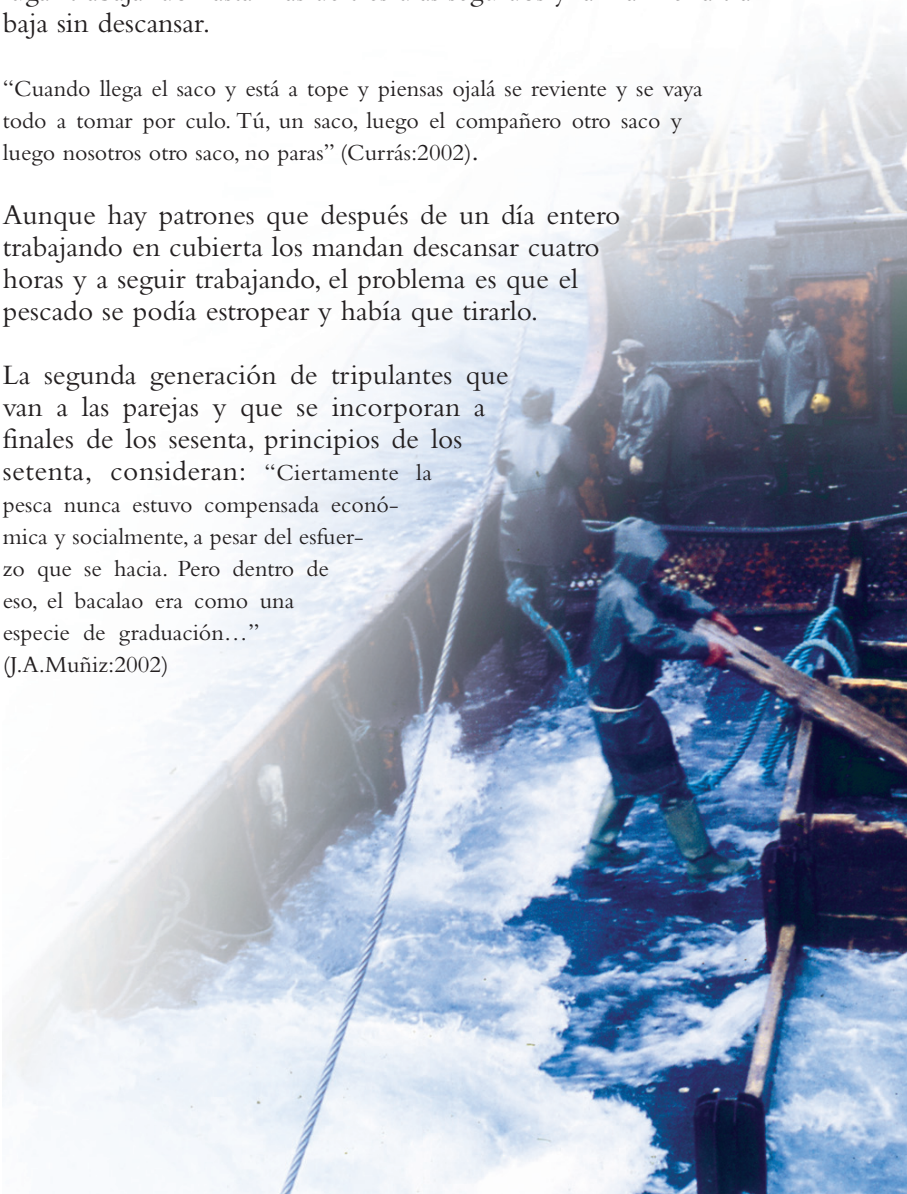


cuchillos propios hasta por el peso, y eran muy celosos y cuidadosos con ellos, era su herramienta personal de trabajo. Los tronchadores incluso ponían un plomo en el mango de sus cuchillos para facilitar el corte. Estos cuchillos de los tronchadores los teníanafiladísimos y el corte, “a la islandesa”, era muy “limpio”, sin tocar la espina. Era importante tener buenos profesionales en las mesas de trabajo, luego se lavaba el bacalao, y se echaba en cestos a la bodega. Cuando se encuentra pescado, hay patrones de pesca que se quedan en ese lugar trabajando hasta más de tres días seguidos y la marinería trabaja sin descansar.

“Cuando llega el saco y está a tope y piensas ojalá se reviente y se vaya todo a tomar por culo. Tú, un saco, luego el compañero otro saco y luego nosotros otro saco, no paras” (Currás:2002).

Aunque hay patrones que después de un día entero trabajando en cubierta los mandan descansar cuatro horas y a seguir trabajando, el problema es que el pescado se podía estropear y había que tirarlo.

La segunda generación de tripulantes que van a las parejas y que se incorporan a finales de los sesenta, principios de los setenta, consideran: “Ciertamente la pesca nunca estuvo compensada económica y socialmente, a pesar del esfuerzo que se hacía. Pero dentro de eso, el bacalao era como una especie de graduación...” (J.A.Muñiz:2002)



*Virando la red con marejada.*



*El "Alitán" sobrecargado en ruta de Terranova a Venezuela para descarga. Año 1968.*

Es importante señalar que la marinería era prácticamente siempre la misma en los barcos, lo habitual es que un 50% siempre eran fijos.

Barcos que van a la pareja de 300 toneladas en el año 1957 llegaban a hacer dos campañas en el año. Según Luis Alzuguren salían, por ejemplo, un 7 de enero y regresaban un 21 de junio, volviendo a salir un 29 de junio y regresando un ocho de diciembre. Las parejas en los años cincuenta no estaban organizadas en cuadrillas, iban a la suerte.. explorando... iban detrás del pescado y se rompían muchas redes ya que eran de cáñamo y se perdía mucho pescado

J.G., natural de Corrubedo y que desarrolla su vida profesional en Pasajes y en las parejas al bacalao durante la década de los cincuenta, expone así la vida que se desarrollaba en las parejas: "Era una vida durísima, de esclavos; trabajando de noche y de día, de tanto pescado que había. Las manos las teníamos, que ni con guantes ni sin guantes, con la arenilla del bacalao se te quedaban hinchadas. Yo he visto a un compañero al lado mío, que abriendo el bacalao y, sin querer, al cortar la espina, él mismo se cortó su propia mano. Aquello era..., ahora recordándolo me parece que es imposible haber vivido aquello, pero lo vivimos." (J.G.:2002)

Los aspectos que afectan a la seguridad en un barco son múltiples y variados e irán mostrándose a lo largo de esta investigación. En este apartado vamos a abordar el aspecto de la línea de flotación en los barcos, guiados por este testimonio.

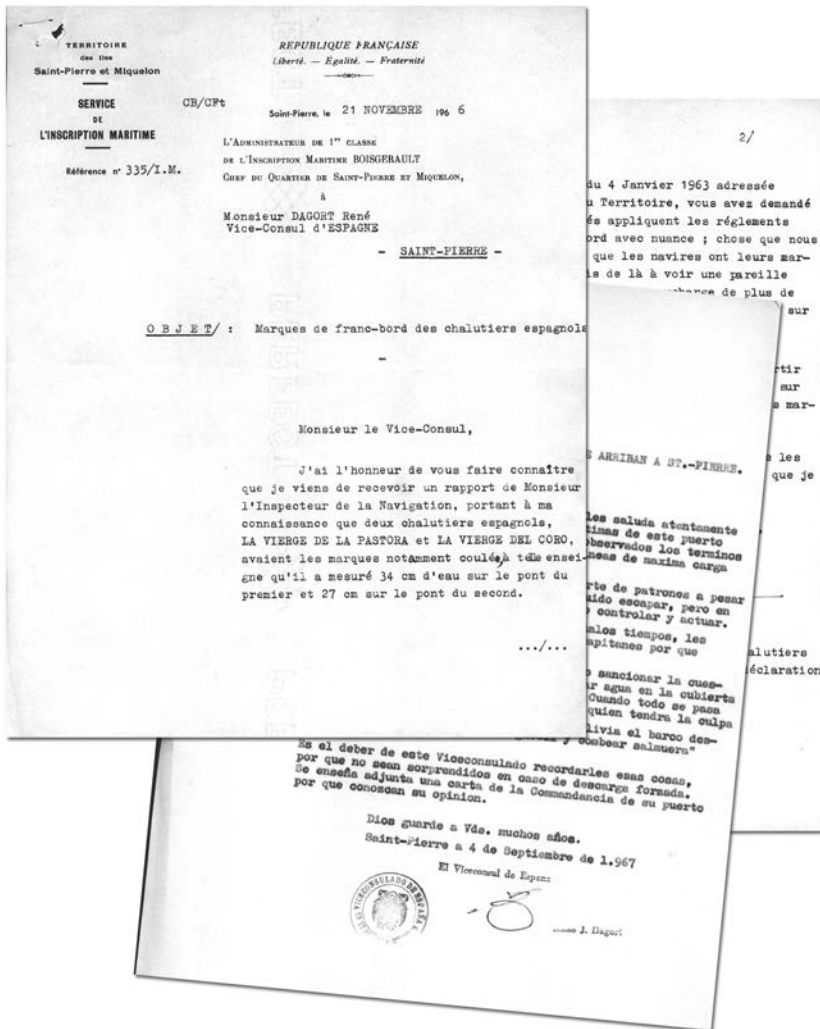
"Cruzábamos el Atlántico debajo del agua siempre y a veces con temporal. Uno de los viajes que hicimos, en el que descargábamos en Ribeira (en los almacenes de Colomer), nos perdimos un barco del otro a causa de un temporal, y llegamos dos días antes un barco que el otro. Hay que tener en cuenta que no disponíamos de telefonía y nos encontrábamos totalmente aislados: no





sabíamos nada de tierra ni en tierra sabían nada de nosotros. Venía el barco tan lleno que era un submarino. La rompiente de mar entraba en la cubierta, y al anochecer nos poníamos capeando el temporal proa al viento. Al día siguiente volvíamos a ponernos a la vía, el viento del Oeste e íbamos poco a poco, a media máquina...Nos hallamos con barcos de treinta metros, en total éramos unos 18 hombres, en cada barco” (Vicente García, marinero de Corrubedo:2002).

La línea de flotación es uno de los temas que tanto preocupaba en Saint Pierre a Mr. Dagort, vicedónsul español en la isla, ya que consideraba que el peligro que se corría era muy elevado.



La línea de flotación. Año 1966 - 1967. Documento cedido por Mr. René Dagort.



### 2.7. *Haciéndose patrón de pesca.*

Para exponer la génesis de los patrones de pesca en parejas en Terranova, mostramos el testimonio de un experimentado capitán de Pasajes: “Al principio, allá por el comienzo de los años cincuenta, al no haber titulaciones pesqueras que garantizasen el funcionamiento de este sistema, se echó mano de capitanes y pilotos de la Marina Mercante. Despachaba la pareja un oficial de la marina mercante y en el segundo barco mandaba un patrón de Gran Altura. En la máquina iba un Mecánico Primero y un Segundo motorista. No había más oficiales. Los técnicos de pesca generalmente no tenían ningún nombramiento, eran marineros destacados, con escasos conocimientos náuticos, que en muchas ocasiones se aprovecharon del buen hacer de sus Capitanes para apuntarse unos éxitos que solamente eran parcialmente aplicables a si mismos. Muchos armadores llegaron a creer que eran verdaderos seres milagrosos con poderes extraordinarios, que les llenaban sus cuentas corrientes con rara facilidad”.

“Al principio de los sesenta se instauró un nuevo Título Náutico- Pesquero, que fue el de Capitán de Pesca. Los Pilotos y Capitanes de la M.M. con títulos obtenidos con anterioridad a esa fecha podíamos seguir mandando las parejas, pero los venideros deberían tener el de Capitán de pesca” (Juan Mari Benito: 2003).

El informante Patxi T. nos enmarca cómo comenzaron a mandar los Patrones de Pesca de Gran Altura el primer barco a Terranova en esta época. El motivo es que un gran numero de pilotos de la marina mercante, que despachaban estos barcos, se fueron a la mercante a embarcar en buques con banderas de conveniencia, donde tenían mejores salarios y mejor vida. Entonces la Subsecretaria de Pesca autorizó a petición de los armadores considerar apto al Patron de Pesca de Gran Altura para mandar el primer barco en Terranova puesto que tenían la experiencia de haber mandado el segundo barco. (Patxi T.:2004)

Vamos a exponer mediante dos trayectorias profesionales cómo llegan a hacerse patrones de pesca. En ambos casos hablan conocidos patrones de parejas de Terranova.

El primer de ellos es José Loira que procede de Seixo-Marín (Pontevedra), El segundo es Joseba Badiola que proviene de Ondárroa (Bizkaia).

#### *Partiendo desde Galicia, Seixo, Pontevedra.*

José Loira está entre los primeros patrones que van en las parejas del bacalao. Se forja previamente en las dornas de las Rías Gallegas, pasando posteriormente a la pesca del bacalao. Incluimos aquí su propio relato.

“Los inicios míos fueron los siguientes: yo soy hijo ya de pescadores. Mi abuelo era pescador, mi padre era pescador, todos pescadores de bajura, salíamos fuera de la Ría.”



Me metí en la pesca. Bueno, que iba a pescar con mi abuelo de pequeño. Yo vivía en Cela, una parroquia que está a continuación de ésta (Seixo), allí en Bueu. Y un día de San Martín había fiesta en Bueu. De aquella no había cines más que el cine de la parroquia y fuimos al cine varios chavales.”

“Y había un patrón que tenía artes de esas de pescar y traía unos tripulantes de allí”

“En casa de mis padres y de mis abuelos siempre hubo un barquito para ir a pescar. Y a mí siempre me dio de aquella. Casualmente, mi intención era, si pudiese, ser médico. Pero como no había medios para ir a la universidad ni para estudiar y esas cosas, entonces yo ya amigos nuestros, y me llamó a mí que me conocía: “¿Tú conoces al señor éste?” Le dije: “sí”. “Pues le dices que venga a las seis de la mañana para salir a la rapeta. Yo tenía 13 años y le dije: “¿y para mí no hay plaza?” y me dijo: “ hombre, plaza no hay, pero basta que seas hijo de quien eres, si te dejan venir, ven” Yo me acuerdo que llegué a casa y era la una de la mañana y ya estaban en cama mis padres. Yo les dije que me llamaran a las 5 de la mañana - “¿Y para qué?” - “Para ir a rapeta”. Mi madre empezó a chillar: “¡ a Rapeta ahora! ¡ tú estás loco!” Y dice mi padre: “déjalo, ya sabrá lo que es cosa buena”. Y allá fui yo, la primera vez que fui a las órdenes de un patrón a pescar a la rapeta<sup>37</sup>. Anduve por toda esta costa, por aquí, descalzo, pasé mas frío que nada, pero no me rendí. Y de aquella empezó mi temporada de pesca.”

“Y después, como tenía solo trece años, me fui, pero cuando cumplí catorce años me acuerdo que fui en un barco de la sardina , era de Marin. Eramos cuatro rapaces y hacíamos de subordinados a bordo. Los otros eran mayores que yo y en aquella marea el patrón ya me dijo, de los cuatro que éramos: “Tú pasas a marinero” y yo era el más pequeño. Empecé allí. Y después en Vigo había una casa armadora que tenía barcos de arrastre, se llamaba Casa Mar. Andaban varios familiares míos de patrones. Bueno, y yo ya fui para Casa Mar, a estrenar un barco con 16 años y de marinero.”

“Entonces se fundó la Escuela de Pesca de Vigo, yo fui de los primeros que fui a la Escuela de Pesca . El primer examen lo hice por libre. Estudiaba a bordo del barco, a las horas que estaban libres. Después me fui a examinar, fui a una academia en Bueu, solo 8 días, y fui a examinarme. De los seis que fuimos a examinarnos aprobé yo solo el ingreso. Bueno, después ya continué en la Escuela de Pesca hasta salir patrón de pesca de gran altura. Y así fue la historia. Y continué navegando cuando no estaba en la escuela. A los 19 años fui al servicio. En el servicio lo pasé lo mejor de mi vida. Como ya tenía el nombramiento de patrón de pesca, hacía lo que quería. Lo que quería me lo daban, aquí en la escuela naval anduve de blandrista, anduve de todo cuanto había. Y salí del servicio a los 22 años y empecé en el barco ya. Y después, yo era patrón “

“Y resulta que yo mandaba el primer barco, porque aquí iba de patrón de pesca porque me quería mejor a mí que al piloto de la marina mercante, pero llegábamos a tierra y le pagaran a él de jefe y a mí de subjefe. Entonces dije: “aquí, ni hablar, aquí hay que hacerse piloto de la marina mercante” y me quedé en tierra. Fui a una academia de Marin. Tuve que hacer el Bachillerato y tuve que hacer todo a mis años, ya casado. Que eso fue lo más duro. En realidad no lo necesitaba porque para mandar de patrón de pesca ya tenía título. Y si bien no me hacía falta, quise terminar y me hice capitán de la marina mercante”.



Partiendo del País Vasco. Ondárroa.

Joseba Badiola tiene ocho años cuando sale por primera vez a la mar en una motora de veinte caballos de Ondárroa; los padres de Joseba eran de Ondárroa. En su segundo barco embarca a los dieciséis años y así continúa hasta el servicio militar.

Según él, sus padres eran unos buenazos, pero analfabetos, no sabían leer ni escribir, aunque su madre algo si sabía leer porque de joven había trabajado de aya, cuidando niños.

“Llegó aquí a Ondárroa un vitoriano de dependiente a una tienda de efectos navales. Este nos propuso darnos clase de cultura general, íbamos donde él desde las nueve de la noche hasta las doce. Esto lo hacíamos después de venir de la mar, dejábamos los pertrechos en casa, entonces no había duchas ni nada, y así nos íbamos a estudiar. Incluso estudiábamos los sábados y domingos. De este modo nos preparamos en cultura general y nos preparó para unos exámenes que ahora serían para barcos deportivos. Luego participó la iglesia, la parroquia, y ya conseguimos un local donde nos daba clases este señor y un capitán de marina mercante jubilado. De ese modo hicimos el examen para primero de altura. Así, salimos los primeros patronos de altura de Ondárroa. Luego, en Pasajes ya saqué el título de gran altura”.

Como denominador común de estos dos patronos de pesca señalamos que ambos se han forjado en la profesión previamente en la bajura y, todavía jóvenes, pasan a los barcos bacaladeros donde aprenden “el oficio” siendo primero marineros hasta llegar más tarde al puente. Luego, ya vendrá la siguiente generación, de los que ya entran directamente a patronos desde las Escuelas Náuticas. Empiezan a veces como patronos de costa o como segundos de pesca. Pero, de todas formas, es imprescindible “hacerse” a este difícil puesto de mando durante muchos años en la mar.

Posteriormente, cuando se hayan ido los días de abundancia de pesca, todos van a tener que necesitar del apoyo de una buena cuadrilla de pesca.

**2.8.** Las cuadrillas de pesca.

“Vivimos de lo que pescamos nosotros y de lo que no pescan los demás”<sup>38</sup>

Cuando las parejas comienzan a ir a Terranova en los años 50, con sus pequeñas bodegas de 100 toneladas de carga, era suficiente ir al Cantil del gran Banco, cargar y regresar a casa. Prescindían entonces de las cuadrillas de pesca. Pero a medida que la capacidad de tonelaje aumenta, y se hace más dura la competencia con otras flotas, las parejas ya no pueden pescar únicamente en el Cantil, tienen que seguir la migración del bacalao y es imprescindible entonces organizarse en cuadrillas.<sup>39</sup>





Respecto a las claves de pesca, utilizadas por todos, y a la organización en cuadrilla existe una actitud generalizada entre los mandos, que es la de considerar que la mentira es una práctica indispensable, que forma parte de la concepción del mundo de la pesca. Es el pescado frente al resto, es el objetivo prioritario. Es una forma interna de funcionar y se resume en esta frase dicha por un capitán: “Lo que no podías era pretender ser un gran técnico de pesca contándole toda tu vida y tus intimidades a todo el mundo porque si no, serías un gilipollas o más que eso, un pobre hombre” (Muñiz, 2002).

Hay ciertas cualidades que son imprescindibles en la personalidad de un patrón de pesca. Como bien señala Porfirio Casal, que ha estado muchos años en Terranova en ese puesto (1965-1985): “No solamente tenemos que soportarnos a nosotros mismos, sino que, además, tenemos que soportar al resto de la tripulación y defender la campaña”. El hecho de “defender la campaña” va a constituir el motivo principal de la organización en cuadrillas. Este modo de vida exige forjarse una personalidad peculiar y adaptarse a una serie de circunstancias que conduzcan al éxito de la pesca. Disponemos de manifestaciones de varios patrones que nos muestran cómo están organizadas las cuadrillas, los códigos internos con los que cuentan, así como las estrategias que siguen entre ellos.

Luis Alzuguren irá de patrón de pesca entre los años 1965-1972. Confiesa que el patrón de pesca pasa “muchos nervios” en la mar, sobre todo cuando no encuentra pescado. Nos dice que tenía muchas presiones sobre él. “Primero, el coste del barco que en estos tiempos llegaba a unos 100 millones de pesetas; la tripulación, con sus familias, que dependen de su labor; todo el personal de tierra y en especial el armador que tiene que ganar para que la empresa continúe funcionando. Para nosotros un pote equivale a una tonelada, y calculamos que un barco que pesque cuatro potes al día de bacalao grande ya es rentable”.



*“Los pájaros son los grandes cotillas”. Vista desde la popa del “Monte Izarraitz”. Año 1963.*



“Respecto a las cuadrillas de pesca hay que decir que a veces, se hacen faenas unos pescas a otros; siempre hay “sisas”, según nos dice. “Si estás pescando no dices lo que estás pescando ¿quién no miente? Son las circunstancias del trabajo, no es por otra cosa”.

Josetxo Abal es en la actualidad primero de pesca en una pareja del bacalao. Anda en la mar desde 1971. Considera una cualidad importante que debe existir en la personalidad del patrón de pesca y que es el doble aspecto de ser un hombre tranquilo y de tener intuición:

“Yo tengo mis lugares de pesca, que he aprendido de otros patrones. El patrón de pesca tiene que ser una persona que, independientemente de que sepas donde están los caladeros, debes mantenerte tranquilo, con una forma de ser un tanto especial. No te puedes poner nervioso y empezar a moverte de un lado para otro, porque entonces no haces nada, tienes que tener un poco de sangre fría. Tener mucha intuición, tranquilo. Por mucho que patalees, si no hay pescado no lo vas a coger”. (Josetxo Abal: 2003)

El mismo nos señala cómo se “miden” los patrones de pesca entre ellos, ya que la competencia tiene un efecto importante en las capturas.

“El pescador no vive de lo que pesca él. Vive de lo que pesca él y de lo que no pescan los demás, por decirlo de alguna forma. Yo si pescó mucho y los demás pescan más, es que yo he pescado poco. Siempre ha habido eso, yo no puedo pescar menos que aquel, y eso es terrible, hay que pescar como sea” (Ibid: 2003).

Leopoldo Abal, patrón de pesca de las parejas, nos expone así su experiencia que data fundamentalmente desde 1966 a 1988, periodo en el que son impresionantes las cuadrillas de pesca. En este tiempo, y siguiendo su testimonio, no disponen de medios técnicos para faenar en zonas desconocidas donde no saben cómo va a funcionar la red. De aquí que sea tan valorado el aspecto de “patrón decidido”, y si bien él menciona que el aspecto de la suerte no es tan importante, los testimonios reflejan, sin embargo, que en esta época todos consideran de gran valor el binomio “decisión/suerte”.

“Bueno, influyen muchas cosas. Una buena cuadrilla es importante, pero normalmente vas a las zonas en las que anteriormente, en la misma época, has acertado. Pero luego también mucho es de decisión, sin que tenga que ver demasiado la suerte. Hay personas decididas para echar la red en un sitio que no conoces, que no ha echado la red nadie, que no sabes si tiene mucho fondo y que no sabes si se te va a enganchar y no vas a poderla subir... Hoy hay ya muchos adelantos que antes no se tenían. Antes iba todo por intuición. Yo, que he andado 39 años en la mar, nunca he podido ver cómo funcionaba una red en el fondo”. (L.A.:2002)

Para José Antonio Larruskain, la concurrencia en la playa de pesca es un desastre, y este es un pensamiento generalizado entre todos los patrones de pesca. “En Saint Pierre, yo tenía cartas propias, las playas que tenía localizadas, tenía puestas con nombres tipo clave: Brigitte Bardot, Sofia Loren..., nombres así, raros, que con el tiempo se van quedando. Entonces, cuando se decía alguno: oye, mañana qué, la Brigitte Bardot qué, está maja, ¿no?,





pues ya sabías que ibas a la Brigitte Bardot. Esas son las claves típicas de la mar. Éstas eran para nuestra gente, para el grupo que solíamos ser de cuatro a cinco personas. Pero siempre tienes que tener el cuidado de que no se te llene la zona de pesca, es decir la playa con muchos barcos, ya que esto es un desastre”.

Va a ser el exceso de concurrencia lo que les lleve a utilizar ciertas astucias, incluso a veces con los miembros de su cuadrilla, ello queda reflejado en el testimonio de José Loira.

Para José Loira de Seijo-Marín, había gente en la cuadrilla que no era de fiar, y había que deshacerse de ellas.

“Yo, cuando estuve en Casa Mar, trabajé mucho con las cuadrilla de los Alvarez, de Vigo, con Julián y con la pandilla . Había siempre alguno que engañaba. Como me engañó uno una vez a mí. Me acuerdo que salimos de España y antes de llegar a la playa se puso uno enfermo”.

“Y entonces fuimos a Saint Pierre para dejarlo. Luego ya fuimos a pescar para Banquereau”.

“Había pescado, pero era pequeño. En esos momentos el armador nos pedía, aunque lleváramos menos cantidad, que fuera grande. Entonces, yo hablaba con uno de la cuadrilla que estaba en Gran Banco y si yo le decía que estaba pescando cinco toneladas, él me decía dos. Si yo le decía 4 , él me decía 2. Pero después, yo pensé: ¿cómo es que pescando menos que yo no viene donde mí?, aquí hay algo extraño...Y por ello puse rumbo a Gran Banco. Iba de ruta y me avisa diciéndome que vaya para allá. Pasamos por donde estaba la pareja esta y había a bordo un cocinero de aquí, del que yo era padrino de su hija, salió y me dijo: “ ¡compadre, ¿dónde estuvo que aquí estamos cargados?!” O sea, que el patrón de pesca me comunica que me acerque cuando ya comienza a fallar el pescado. Lo echamos fuera de Casa Mar. En la mar hay mucho egoísta”.



*“Teresa - Elene” pareja rampera de Pasajes. Año 1975.*





Mostramos un caso similar al anterior. Es de Morotxo patrón de pesca de Pasajes.

“Yo estaba trabajando en el Norte y estaba pescando bien, estaba haciendo una media de trece, catorce, quince toneladas diarias, y le digo a Soto, que para mí ha sido un hombre estupendo, y le digo: “joder, este fulano a mí me está dando mala espina, no voy a nombrarlo, ¿eh?, está en las Vírgenes, y me está dando mala espina. Le digo: Soto vámonos a las Vírgenes”. Había unas cuantas millas ¿eh?, a ver qué está haciendo éste, yo que te estoy pasando a ti mi parte de catorce toneladas porque eres de mi misma cuadrilla y no vienes para mi zona, ¿qué pasa aquí?, no es normal. En efecto, vamos y lo encontramos con los dos barcos atravesado. En las cuadrillas siempre hay uno que dirige más. Llegué a tierra y cuando tuvimos que poner nuestro voto, porque para entrar uno nuevo votamos todos, dije a mi cuadrilla: yo con este fulano no voy más. Si queréis ir, iros vosotros y yo me retiro, es por esto y por esto...., y quedó fuera”.

“Tienes la obligación de decirme la verdad de lo que has pescado. Mira, Rosa, nosotros cuando rompe el saco ya sabemos lo que has pescado. No te confundes casi nada. Aquel año, que fue malísimo y les costó a muchos patronos la calle porque no hubo pescado, nosotros trajimos novecientas toneladas. Tuvimos suerte. Con alguno de la cuadrilla ya sabíamos que siempre rebajaba a la hora de decir la cantidad que pescaba, es decir, que si pescaba diez nos decía cinco, y el resto del grupo como ya le conocíamos hacíamos el cálculo”. (Morotxo: 2002)

No obstante, también existen patronos que deciden ser sinceros con los miembros de su cuadrilla, como es el caso de Antonio T., patrón de pesca de Pasajes:

“Yo siempre decía la verdad, estábamos por el Norte y no había nada de pescado y en esa playita de Sable, en la lengüeta de la parte del Oeste, viene el patrón de costa a llamarme y me dice: parece que hay algo. Largamos y en una hora pescamos veinte toneladas. El resto de la cuadrilla estaba separada. Entonces me vio Joseba de Ondárroa, el Badiola e Ivon que andaba con él de segundo. Era una persona, Badiola, fenomenal y me dijo: “Antonio, ¿estás solo?, y le dije: sí. Y me vino al costado y me dio un papel y me metió con la cuadrilla de ellos. Encuentro un lugar y había unas luces y había quince parejas, y si decía el lugar, al día siguiente se presentaba toda la cuadrilla, y para todos no había pescado, pero como me habían ayudado decidí decírselo. Vino todo el mundo y ya se acabó el pescado en dos días”. (Antonio T.: 2002)

Este testimonio nos muestra la valentía de este hombre corriendo el riesgo de ser honesto con su cuadrilla.

Unida a la suspicacia que tienen entre ellos, existe otro elemento para detectar que un barco tiene o no, mucho pescado en cubierta, y son las gaviotas.

“Los pájaros son los grandes cotillas. El que está trabajando pescado está lleno de pájaros alrededor, el que no tiene pescado, no. En la clave que nos pasamos ya decimos si el que vemos tiene pájaros o no tiene pájaros. Que un barco tenga pájaros es norma, que tengan los dos barcos no es normal. Es decir, una pareja con pájaros significa mucho pescado”(Josetxo Abal 2003).

Para este patron se dicen los lances unos a otros, normalmente según los “potes”





recogidos y si se dicen canastos significa que un canasto son cien kilos de pescado. Actualmente (2004) está trabajando de patrón de pesca en Noruega, donde la flota bacaladera actual es sólo de ocho parejas. La situación de las cuadrillas se mantiene del siguiente modo:

“Siempre ha habido engaños, si uno pesca no lo dice, y esto sigue funcionando. Ahora en mi cuadrilla estoy con Julián Romero, uno que su padre también andaba a la mar y con Vicente Larruskain. Estamos los tres. Las claves de pesca son como un crucigrama donde están las ordenadas y las abscisas. En las casillas están lo que quieras decir, son todo números y palabras”.

“Normalmente, ni nos reunimos para las claves. En mi cuadrilla siempre me lían a mí para hacer la clave. Y a los otros se les da la clave. Normalmente la mitad haces todo números, el uno igual está seis veces. Luego, para abajo pones locuciones: cómo, por qué, sabes algo de... y así hablamos normal. Ej. Dime pesca último lance”.

“El otro me dice: cinco. – Rosa: ¿Qué son canastos o potes?. – Josetxo: Normalmente trabajamos con potes. Esto es para el salado; sin embargo, el congelado se dice por toneladas. Y yo le digo en la casilla que corresponde”.

“Igual me dice: he visto a fulanito navegando para el Norte. Enlazamos números y palabras y hacemos frases pasándonos información. Llegamos a tener verdadera práctica con la clave. Al principio es un caos porque hemos cambiado las ordenadas y las abscisas, pero vamos cogiendo práctica. Siempre te pueden cazar si estás mucho tiempo con la misma clave, sobre todo te cogen parte de la clave. A tiro de VHF a veces nos pasamos la pesca”. (Josetxo Abal: 2003)

El capitán Juan Mari Benito considera a modo de resumen lo siguiente respecto a las cuadrillas: “Todo este asunto de las cuadrillas tiene unos muy amplios matices, pero se resume diciendo que era una forma de estar informado de la existencia de pesca en varios lugares a la vez, aprovechándose de esta circunstancia. Lo que pasaba era que cuando algún “ansioso” descubría un Banco abundante en aquel momento, le daba pena avisar al resto de la cuadrilla y que le viniesen todos a la vez y se acabase el “chollo”. Entonces se callaba y no informaba o informaba mal, hasta que se descubría su engaño y se le echaba fuera”.

Junto a todo lo aquí expuesto, queremos cerrar este apartado de las cuadrillas señalando que además de sus complejos códigos internos de funcionamiento, también en estas cuadrillas se halla un importante elemento formativo para los nuevos técnicos de pesca, que van aprendiendo a manejarse ante la concurrencia.

## *2.9. Contacto intercultural en puerto.*

En la primera etapa nos hallamos con barcos que tienen que hacer sus “carbonadas”, consumo de fuel para sus calderas de vapor. Si bien a finales de los años cincuenta estos barcos son escasísimos en número, constatamos entradas asiduas a puerto. Estas parejas de vapor desaparecen en pocos años de Terranova. A inicios de los cincuenta el puerto más frecuentado por las parejas era el de Saint



John's, pero ya una vez instalado el servicio de gas-oil en Saint Pierre por Mr. Dagort, las parejas comienzan a ir de forma progresiva a Saint Pierre.

Los motivos para ir a puerto pueden ser varios: gas-oil, pertrechos, avería, algún enfermo, etc. Respecto a las averías indicamos una que era muy habitual entonces, según nos cuentan, y era que se enganchara la red en la hélice. Esta era una gran preocupación para los patrones de pesca, pues si ocurría lejos de puerto, perdían mucho tiempo en ir a puerto y volver. Esto hizo que un patrón de pesca, José Antonio Larruskain, se comprara un equipo de bucear y él mismo descendía para retirar la red de la hélice.

Vamos a comenzar con la experiencia del marinero Aquilino Sotelo.

“Al principio comenzamos a ir a St. John's. Allí repostábamos, el consumo que teníamos era para la ruta y un mes de playa. Con lo cual íbamos a tierra para hacer gas-oil y agua, es decir, cada cuarenta días, o bien ante una fuerza mayor como puede ser un huracán. Luego ya empezamos a ir a St. Pierre. El motivo fue que cuando ibas a hacer gas-oil en St. John's te obligaban a hacer muchos papeles, perdías tiempo y no era rentable, y se empezó a hacer el gas-oil y la base en St. Pierre.”

Se van gestando de este modo la infraestructura de acogida a la flota bacaladera. Halifax (Nueva Escocia) es también, aunque menos que Saint John's, otro puerto de referencia para la flota. Es interesante destacar que los capitanes de los grandes bous estaban más habituados a St. John's, una ciudad mucho más grande y mejor equipada que Saint Pierre.



*St. Pierre. 1955 - 1960.*



Vice Consulado honorario de España

St. Pierre Miquelon

Ante el Sr Viceconsul de España en Saint-Pierre.

Los que suscriben, tripulantes del moto/pesq. "MAR de ISLANDIA"

- Jesus Lourido Tomás
- Jose Cabanellas Riobo
- Jose Eivas Pousada
- Jose Leal Pineiro
- Jesus Fernandez Martinez
- Jose Aguste Otero
- Alfonso Cabral Costas
- Manuel Gomez Barros
- Manuel Areas Soto
- Benjamin Ferradas Martinez
- Manuel Pastoriza Lobeira.

solicitan oficialmente que la marea no exteda de veinticinco dias de playa, alegando malos tratos de palabra por parte del patron de pesca Antonio Loida Ogando y encontrandose tambien con poca ropa para terminar la pesca. Rng Ruegan ademas que se envia la presente al Sr Command nte Marina de Vigo.

Visto Bueno en este Viceconsulado Ho en St. Pierre el el Viceconsul de España



*Manuel Areas*  
*Jesus Lourido*  
*Jose Cabanellas*  
*Benjamin Ferradas*  
*Jose Aguste*  
*Manuel Pastoriza*  
*Manuel Areas*  
*Jesus Lourido*  
*Jose Cabanellas*  
*Benjamin Ferradas*  
*Jose Aguste*

el capitan de la pareja

*Manuel Areas*

El representante de Armadores

*Manuel Areas*

SAINT PIERRE ET MI-

recino de Vigo de  
 el Capitan de la  
 de Vigo.

...segun consta en el Diario de Navegacion de mi  
 19h.30m. al ir a besar el arte a bordo por estar firme. A la 100  
 se enganchó el reviro del alambre en la helice, parando el motor al  
 no el eje de cola y ante la imposibilidad de conseguirlo, preparamos  
 remolque, y una vez dado y a 21 h. 00 arrancamos para St. Pierre, a  
 donde llegamos sin mas novedad que una rotura del cable del remolque  
 a las 18 h.05 horas civiles locales del día 9 de los corrientes.

Hoy día 11 a las 9 h. baja el buzo el cual despues de trabajar  
 cuatro horas cortando el alambre dejó libre la helice no apreciandose  
 se a esta ningun desperfecto,

Los elementos empleados en el remolque son: Dos piezas de ca-  
 ble de alambre acerado de 22 m/m y cuatro malletas alambradas de las  
 usadas en las faenas de pesca, lo cual quedo todo completamente inegr-  
 vible.

Por todo lo expuesto formulo mi mas formal protesta contra  
 los elementos pues no hubo negligencia ni impericia en el personal  
 de ambos barcos.

Reservandome el derecho que me confiere la Ley para ampliar  
 la presente si fuera preciso y en cualquier lugar, la firmo en Saint  
 Pierre a once de Agosto de mil novecientos cincuenta y ocho.

Visto Bueno en este Viceconsulado Ho en St. Pierre el 11 AGO 1958 el Viceconsul de España



*Manuel Areas*

"Conflictos a bordo".



El contacto con puerto es muy importante para los hombres que están conviviendo en este espacio tan reducido.

Comenzaremos por un contacto con puerto que se produce en ruta hacia Terranova.

### La Rochelle.

Vamos a mostrar con el propio testimonio de un marinero el contacto con tierra. Está en una pareja que va para Terranova. Ha salido del puerto de Pasajes y tienen que entrar en la Rochelle (Francia) para completar los per trechos necesarios para la campaña. Los hechos ocurren a finales de los años mil novecientos cincuenta y los protagonizan dos jóvenes marineros de Poio (Pontevedra)

“Íbamos en taxi de noche a la sala de fiestas. Estábamos así en el mostrador tomando algo y vienen dos mujeres a pedirnos baile. Todo era a media luz, y aquello era una “tolería”, allí había chavalas tumbadas, pero el caso es que había que bailar a lo suelto con ellas, y mi amigo no sabía bailar a lo suelto. Aquello era bailar a lo loco, allí todos bailaban a lo loco, entonces mi amigo empezó a bailar como el más loco de todos hasta que le dije ¡para!, puesto que ya había parado la orquesta de tocar. Así estuvimos toda la noche, y salimos de allí borrachos. Pero nosotros llevábamos treinta años de retraso.” (Dario Fontán:2002).

Nos hallamos con la primera experiencia de este marinero ante una sala de fiestas en el extranjero y nos muestra una primera adaptación a un ambiente desconocido.

Parece ser, según otros testimonios, que esta sala de fiesta se llamaba “Normandíe” y que era muy “cutre”. Según Juan Mari Benito, respecto a la Rochelle, también se efectuaba allí contrabando y sobre esto nos comenta lo siguiente:

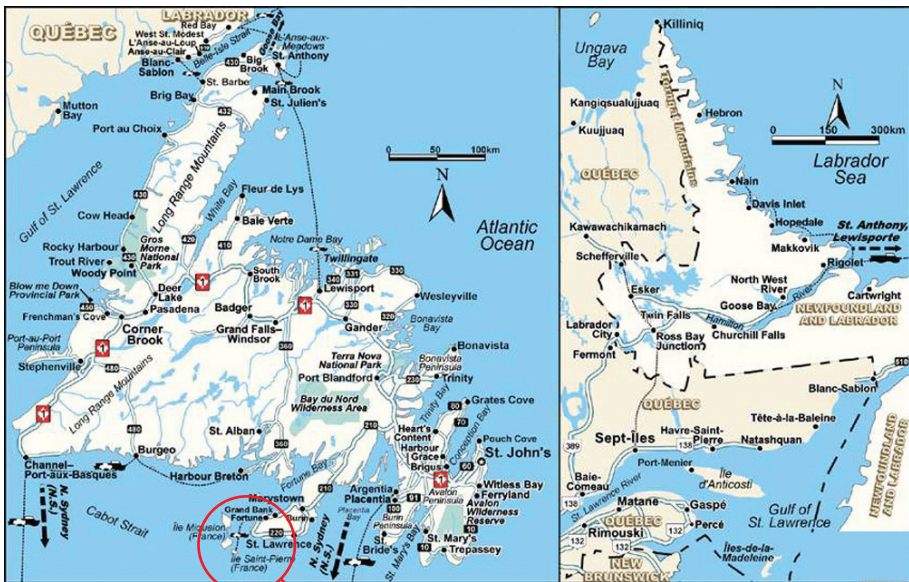
“La Pallice es el puerto comercial y La Rochelle es el puerto deportivo (hoy día muy importante). Están separados por una recta de unos cinco o seis Kms”.

“A La Pallice fui muchísimas veces a practicar el contrabando puro y duro por cuenta del armador. Empecé en el año 1960 en el “Monte Jaizkibel” y ya en 1970 en el “Borda Aundi” comprábamos 500.000 litros de gasoil, 50.000 kilos de aceite de máquina, redes, cables, malletas, diábolos, víveres completos, aparatos de Navegación (allí nos montaron el Plotter del Decca), en fin, muchos millones de francos de gasto, lo cual suponía un gran ahorro para el armador”. (J.M.Benito:2002)

Las vivencias en los puertos de Saint Pierre y Saint John’s la desarrollamos en la III parte del segundo capítulo.







*St. Pierre et Miquelon.*





## **II PARTE.**

DE 1960 HASTA 1977.

### **Introducción.**

1. El trabajo en cubierta de estas parejas clásicas.
2. Evolución en los víveres. Responsabilidades a bordo desde la perspectiva del cocinero.
3. Los temporales.
4. El hacerse marinero.
5. Un caso a destacar: Filiberto.
6. La interculturalidad a bordo interpretada por un capitán.
7. La pareja supera al bou.
8. El cierre de cubierta se extiende a las parejas “clásicas”.
9. Año 1967 se traslada la técnica de rampa en popa a las parejas.
10. Año 1968 el “Acorsa” y el “Castelo”.
11. Salario.
12. Los mercados y Política Pesquera.
  - 12.1. Consecuencias en el mercado del aumento de capturas en 1968.
13. 1974 Buques factoría y alta tecnología.
14. Año 1975: Las primeras parejas que van a pescar a Noruega.
15. Portugal y el final de una pesca tradicional: “A Frota Branca”.
  - 15.1. Los doris portugueses.





## Introducción

Al comienzo de la década de los años 1960 se inicia el esplendor de las parejas que están pescando en Terranova.

Se renueva la flota acogéndose a los créditos blandos que facilitaba el Gobierno, y también aquí en el caso de las parejas, y se desarrolla un auténtico auge en los puertos bacaladeros. Según declaraciones de Román Martínez, capitán de Pysbe y posteriormente gerente de la empresa Alvamar “entonces en los sesenta, el Gobierno daba una barbaridad de subvenciones, en los sesenta. El casco y botadura, certificaban y pagaban el primer pago; luego, los motores y otro pago, y al terminar, el tercero”.

El aumento de la flota y las excelentes capturas harán que se llegue incluso a saturar el mercado español de bacalao y habrá que buscar mercados en el exterior, concretamente en Africa.

Hay que tener en cuenta que en 1966 la flota bacaladera total de Pasajes, bous y parejas, estaba próxima a los 90 barcos y era entonces la más importante del país.

Vamos a comenzar introduciendo las características más importantes de esta década.

Cuando a inicios de los años 1950 las parejas aparecen en los Grandes Bancos de Terranova son todavía barcos muy pequeños, pero en pocos años se van



*Arribada por ciclón en St. Pierre. Año 1962.*



incorporando barcos de mayor tonelaje y, ya en los sesenta, las parejas han pasado de las 250-300 toneladas primeras a las 800-900 toneladas de esta misma década. Paralelamente aumenta también la potencia de los motores. Por contraste, son precisamente los bous los que comienzan ahora su declive.

Respecto a los medios técnicos de los que disponían entonces estas parejas, podemos decir que son escasos y prácticamente los mismos que en la década anterior, la de 1950. Los barcos todavía indican su presencia en la niebla mediante el sonido del pito, lo que les obligaba a llevar una velocidad de dos a tres nudos, que era la velocidad de arrastre.

Para la marcha libre, en cambio, apuntamos el testimonio del capitán Juan Mari Benito: “En marcha libre íbamos a todo lo que daba, jugándonos el tipo alegremente. Al llevar al compañero por la misma popa, todavía corríamos más peligro, pues si el primer barco notaba algún obstáculo por la proa y tenía que parar, si no le advertía en seguida a su compañero, éste le podía abordar con su proa. ¡Verías tú las carreras a la Radio para advertirle que habías parado! Sin que fuese tónica general, hubo algún segundo barco que estuvo siguiendo equivocadamente las pitadas de un primer barco que no era el suyo, durante un buen rato. Pasábamos meses en que solo le veíamos al compañero en las largadas y en las viradas. Incluso, estando virando, oíamos las voces de los marineros que estaban en la maniobra de proa y no veíamos el barco, hasta que estaba a menos de cincuenta metros: La niebla era probablemente el mayor peligro con el que tuvimos que luchar hasta 1962 o 63 y con el sonido calculábamos la distancia entre un barco y otro barco, sobre todo durante el arrastre. También utilizábamos el gonio para orientarnos”<sup>40</sup> (Juan Mari Benito: 2003)

Es de destacar en este testimonio que, pese a los peligros que ellos mismos reconocían que existía al trabajar entre nieblas y orientándose únicamente con el sonido, se vive como una normalidad y muchos de ellos, cuando ya posteriormente disponen de radar, dirán que no entendían cómo podían trabajar y navegar en esas condiciones.

Además de ir adquiriendo las parejas un mayor tonelaje se producen cambios interesantes, como, por ejemplo, en el parque de pesca. En lugar de trabajar al aire libre, la cubierta comienza a cerrarse parcialmente. Y, además, se prueba con las primeras parejas de rampa a popa. Tras el primer intento negativo, pronto tendrán un gran éxito. La primera pareja rampera fue el “La Salve – La Santa”, de los armadores Lasa, de Pasajes, que fracasó. La primera que funcionó bien, aunque con dificultades al principio, fue el “Bahía de los Vascos”- “Bahía de Nuestra Señora” de Herederos de Juan Félix Velasco de Pasajes, que fue botada el año 1966 en Astilleros Celaya de Erandio.

Otra característica a destacar en ésta década es que comienzan las primeras reivindicaciones salariales. Los tripulantes tienen en cuenta las mejoras conseguidas por otros barcos y se producen las primeras negociaciones de la tripulación con el armador. Este es un gran paso, ya que hasta este momento nos hallamos ante “tratos individuales” con el armador. Aunque estos “tratos” se siguen man-





teniendo se va abriendo otra perspectiva.

Hasta el año sesenta y cinco los salarios siguen siendo bajos. De acuerdo con el testimonio de los marineros, las campañas no resultaban siempre rentables; tenían el sueldo y el por ciento –porcentaje por tonelada de pescado desembarcado– y tenían dos meses de descanso en casa. Para volver a embarcar nos encontramos con que a menudo tenían que pedir dinero prestado para poder llegar a los puertos de salida de los barcos. Solían pedir unas mil pesetas. Esto ocurría los años 1963 – 1965. En general, los años rentables para los marineros comienzan a partir de 1966.



*Labrador. Año 1966. Cubertada a bordo del “Elizatxo”.*

“Todos llevábamos unos sueldos que eran solamente testimoniales, porque donde sacábamos la vida era en el porcentaje sobre las capturas –por un sistema u otro–; ahí estaba la madre del cordero. Sobre todo los mandos. Discutíamos este dato completamente en privado y de palabra. Yo nunca firmé un contrato, siempre fue de palabra y en ese aspecto siempre se me respetó lo pactado” (Juan Mari Benito: 2003).

En estos años es habitual realizar tres campañas al año y también se cuentan casos excepcionales en los que consiguen cargar el barco en dos meses sin tocar tierra, puesto que disponen ya de tanques de 590 toneladas de gas-oil y 24 toneladas de agua y ya en 1966 hay parejas como el “Elai” “Usoa” de Pasajes que cuentan con potabilizadoras, acabándose de este modo las tradicionales tensiones que, por este motivo, tenían los del puente y los de máquinas.

Coinciden los testimonios en que la marinería era prácticamente la misma en un 50%.



## 1. El trabajo en cubierta de estas parejas clásicas.

Existen, entre otros, dos frecuentes peligros que vamos a señalar y que se presentan en el trabajo de cubierta de todo bacaladero clásico, bien sea pareja o bou. Uno es el de las congelaciones, sobre todo de los dedos de las manos, y el segundo será el de “los golpes de mar”, al entrar la mar en cubierta. Expondremos estas dos situaciones y también vamos a reflejar el trabajo que realiza el salador en la bodega, puesto que ambos espacios están íntimamente relacionados.

Trabajar en cubierta los largos meses de invierno de Terranova supone correr riesgos importantes. En 1964 el Dr. José Luis Alarcos fue enviado por el Instituto Social de la Marina a Saint Pierre para atender las necesidades sanitarias de la flota. Estará durante doce años y en ese periodo se irán cerrando todas las cubiertas de los barcos.

El se encuentra con la siguiente situación:

“Las congelaciones, al tener que trabajar en cubiertas abiertas, eran importantes. Tomaban café con alcohol, pero entraban en una falsa euforia y era todavía peor”.

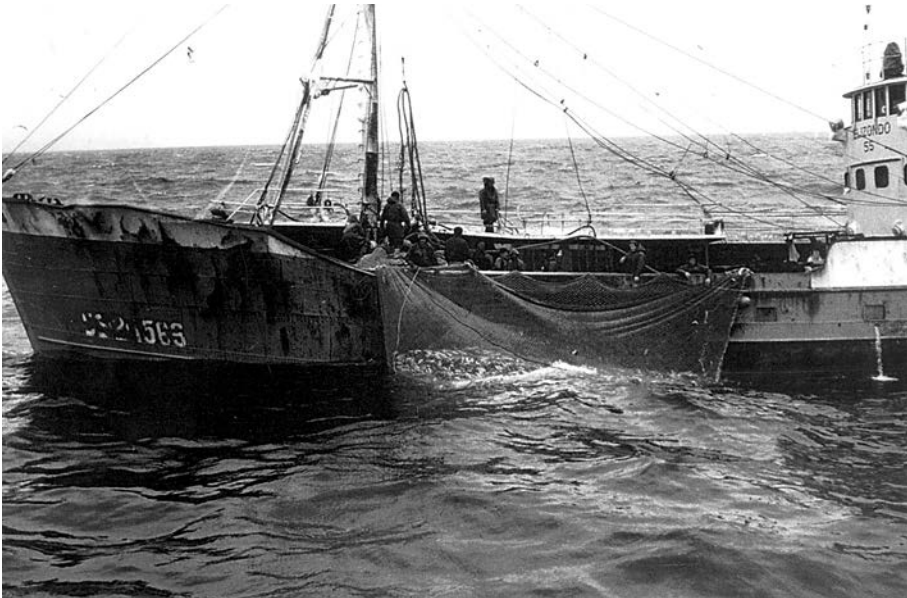
“Me ha tocado amputar varios dedos. Pero ellos mismos, trabajando, sin querer se amputaban algún dedo y era debido a las congelaciones. No sentían la mano dentro del guante, iban e iban trabajando hasta que se les resbalaba el pescado de la mano. Entonces se quitaban los guantes e igual le faltaban cuatro dedos, pero ni se habían enterado y aquello no sangraba porque estaba congelado. También me han llegado muchos dedos gangrenados, si la gangrena era seca se amputaba el dedo, si era húmeda, es decir, con el dedo negro, con los antibióticos se podía solucionar”. (Alarcos: 2002)



*Tripulantes del “Gure Ama”. Año 1966.*







*“Red al costado”. Labrador. Año 1976.*

Esta situación disminuye considerablemente cuando se empieza a trabajar en los parques de pesca cerrados. Se fueron dando pequeños pasos a lo largo de los años mil novecientos sesenta para ir cerrando la cubierta, llegando a la situación que a continuación exponemos:

“Así, en el Gure Ama cerramos el costado, pero no todo, es decir, si tenía 20 metros se cerraban quince o diecisiete, dejando la parte de la maquinilla sin cerrar. Luego, cada marea que hacíamos íbamos cerrando metro y medio más. Esto supuso un avance importante, puesto que si bien salpicaba el agua, no entraba toda la ola. Luego ya fuimos poniendo una tejavana, pero cubriendo solamente la mitad de la cubierta donde trabajaban, dejando la parte de babor libre para meter la red. Así estuvimos unos dos o tres años hasta que se cerró toda la cubierta y se dejó un hueco en la proa para meter la red y el pescado caía en un parque de pesca cerrado. Luego ya se metieron las máquinas en el parque”.(Joseba Badiola: 2002)

Los problemas de cubierta se irán solucionando; la calefacción, en cambio, pese a disponer de unos sistemas destinados a ello, no funcionaba la mayoría de las veces; era habitual que las paredes de los camarotes estuvieran blancas por el hielo.

Para trabajar comienzan a dar guantes a la tripulación, pero no los suficientes y además, según testimonios de los marineros, eran de mala calidad y se rompían nada más comenzar el trabajo. No obstante, esta situación irá mejorando a lo largo de esta década, llegando la marinería a disponer de suficientes guantes y, sobre todo, como señalábamos arriba, a mejorar considerablemente el trabajo gracias a las cubiertas ya cerradas.





La bodega. Los saladores.

Vamos a pasar ahora a la bodega que es donde concluye la elaboración del bacalao. Debemos señalar aquí, que los saladores siempre se han quejado de que los avances tecnológicos (máquinas de pescado, etc.), han beneficiado el trabajo del parque de pesca, mientras que el trabajo en la bodega apenas ha sufrido mejora alguna. Los saladores siguen disponiendo únicamente de su propia fuerza para palear importantes cantidades de sal.

Recogemos la experiencia de uno de ellos, Pablo Miranda, oriundo de Fuenterrabia. En 1960 con veinte años, comienza a ir a Terranova en la pareja “Costarrencala” -”Playasu”.

Su testimonio corrobora lo anteriormente dicho, que el salador tiene mucho trabajo. Además, dice que en la bodega el salador siempre tiene que disponer de un espacio libre. “Cuando salimos del puerto de Pasajes para Terranova, en la bodega teníamos un hueco de unos tres metros y partíamos de eso para empezar a trabajar cuando se empezaba a pescar”.

“Si bien en las parejas de doscientas toneladas íbamos dos saladores en la bodega, en las de mil toneladas ya íbamos tres saladores”.

La bodega, por lo tanto, se va llenando de popa a proa para ir trabajándola partiendo de ese espacio inicial.

Hay que tener en cuenta que el bacalao, que llega con un determinado grueso, se queda con el tiempo reducido a la mitad, ya que tiene mucha agua y a medida que pasa el tiempo y con la gran presión de la carga que se va apilando encima, ésta va escurriendo el líquido hacia las esquinas de la bodega y sale por los desagües.



“Elizatxo”. Groenlandia. Año 1976.





“En los años setenta ya trabajábamos todo lo que cogíamos, incluido el pitillo, y esto supone mucho trabajo para el salador, ya que mientras que con el bacalao grande puedes apilarlo con un pico y echarle la sal estando de pies, con el pequeño tienes que estar de rodillas. Además del pitillo, luego un poco más grande era el menudillo, luego venía el menudo y luego ya empezaba la barajilla, el mediano y el grande”.

En la habilidad del salador está el saber echar la cantidad exacta de sal dependiendo del tamaño del bacalao. “Esto es muy importante, puesto que si se echa demasiada sal, el bacalao perderá mucha agua y se secará en exceso para la venta. La sal se echa con una paleta y solo en medio del bacalao, abierto desde la cola a las aletas, pero no hacia los lados. Se va apilando un bacalao encima de otro y se genera una salmuera, que hace que el bacalao se vaya conservando”.

“Será la salmuera la que ponga duro el pescado en ese conjunto de humedad y agua que va soltando el bacalao, uno encima de otro y haciendo su acción. El problema del bacalao pequeño es que luego con la acción de la sal se queda en nada”.

“También es muy importante el tipo de sal con la que se trabaja. Su grano no puede ser ni muy grueso ni arenoso. Si la sal es muy gruesa, el grano, que es como la mitad de una lenteja, acaba abriendo demasiado el pescado. La sal tiene que ser de un color blanco brillante. El problema es que de una campaña a otra si sobra sal, ésta se ensuciaba y echaban la sal nueva encima de la sucia y ello hace que te encuentres hacia el final de la campaña con una parte de la sal sucia para trabajar”. (Miranda: 2002)

Respecto al ritmo de trabajo existen campañas en la memoria de Pablo Miranda que han sido de un trabajo febril. Un ejemplo de ello es lo ocurrido en 1975. Sale del puerto de Pasajes en el “Gure Ama” – “Antiguakoa” en el mes de junio. Nada más llegar la pareja a Terranova encuentran un banco grande de pescado, lo que les obliga a trabajar sin descanso durante tres días seguidos. “Continuamente era tener pescado a nuestros pies para preparar, y en un mes dimos un volumen tremendo en la bodega”.

Los marineros no tienen la obligación de bajar a la bodega, si lo hacen es por su propia decisión. “Han sido agotadoras estas campañas en las que se aprovechaba también el pescado pequeño. Sin embargo, me ha tocado andar en parejas de bacalao de menor tonelaje que sólo trabajábamos mediano y grande, eso ya es más llevadero”.

“Un momento que es muy malo en el trabajo de la bodega es cuando ya están casi a punto de llenarse los últimos doce metros, cuando la bodega está llena hasta arriba, es lo que más problemas da”, nos dice este salador. Esto ocurre porque viene un golpe de pescado y teniendo en cuenta que hay dos máquinas abridoras y cada máquina al minuto abre veintiséis pescados, con lo cual el pescado llega de forma continuada por la cinta transportadora, en cierto modo colapsa la labor de la bodega “y nosotros no podemos con tanta cantidad y acaba el pescado tapándonos la sal y andábamos apurados. A los de cubierta les decíamos que dejaran el pescado arriba mientras hacíamos sitio y algunos de ellos cuando terminaban, bajaban a ayudarnos”.



A grandes rasgos Pablo Miranda nos acerca a la vida que se desarrolla en la bodega de un bacaladero. Hay que tener en cuenta que en los 80, si bien la flota ya se irá reduciendo drásticamente, el salador ya no trabajará el bacalao muy pequeño como aquí se señala, puesto que los bacaladeros se ponen en la modalidad mixta de salado y congelado, para no desechar ningún tipo de pescado. Pablo también nos dirá que no todo es trabajo, existen momentos de descanso, sobre todo cuando se está buscando el pescado. Al igual que tantos informantes que testimonian para este trabajo, él también prefiere que estén pescando, aunque las grandes cubiertas que ya irán siendo más escasas en las siguientes décadas, suponen un esfuerzo físico importante, afectando de forma considerable las rodillas y la espalda del salador, sobre todo en la zona lumbar.

## 2 . Evolución en los víveres.

### Responsabilidades a bordo desde la perspectiva del cocinero.

El cocinero es una de las figuras centrales del barco. En él se centran un gran número de quejas de la tripulación. Además, hace en cierto sentido la labor de “termostato” en el barco. Es importante, por ello, que tenga mucha discreción y evite problemas. Existe, entre otras figuras, la del cocinero comprensivo que entendía que la gente se cansara de las comidas y por ello les preparaba cosas aparte que le traían a la cocina, cosas diversas: cocochas o una raya, o pájaros, etc. De ese modo paliaba la dureza del trabajo y la monotonía de las comidas.

José Santos, de Portosín, nos expresa en estos términos su actividad de cocinero en el año 1963. “Respecto a la gambuza siempre estaba cerrada, ya que había que controlar hasta las patatas y las cebollas y a veces si dabas patatas a algún marinero había quejas del capitán. Luego cuando íbamos a puerto en Terranova y pedías patatas el capitán siempre te decía, “¿no estarás pidiendo demasiadas?” Pero si metías pocas patatas luego había un montón de problemas en la mar, porque era lo que más te pedían, igual un día uno te pedía, luego venía otro y tu veías que te quedabas con pocas y te negabas a dar patatas y venga follones.”

“Se metían víveres para veintidós o veintitrés personas en el barco, treinta docenas de huevos para cuarenta días. La comida básica era el potaje y pescado. Respecto a la carne, de treinta a cuarenta kilos de carne fresca. La comías los primeros días y luego ya empezaba a ponerse mal puesto que no teníamos frigorífico”

Este cocinero recuerda muy bien que yendo a Bayona (Francia) para hacer gas-oil puso la carne en la cubierta al fresco debajo de una tejavana, pero hubo un escape con la manguera de gas-oil, éste se derramó sobre la carne. Su angustia era tremenda porque solo tenía potaje para dar a la tripulación los días de ruta, ya que no hay posibilidad de dar pescado. Consiguió de alguna manera solucionar el problema...

Es así como nos expresa este capitán la situación de los víveres: “La calidad y la cantidad de los víveres dependía de muchos factores. Cuando no teníamos frigoríficos, poco se



podía hacer para mejorar. Elemento superimportante era el Capitán, sobretodo en las compras de víveres (y otras cosas) en puertos extranjeros. Si el Capitán pitaba en su trabajo, si se hacía respetar por el armador, por el patrón de pesca y la tripulación, conseguía (no sin esfuerzo) tener una buena gambusa bien surtida de carne, verduras, fruta, buenas legumbres, harina y levaduras especiales y el resto de alimentos que aseguraban una alimentación racional y suficiente. Nunca le llamaría la atención nadie, si la pareja funcionaba medianamente y su comportamiento era valorado y respetado”. (Juan Mari Benito:2003)

Durante esta década se puede decir que, en general, la comida es escasa en los barcos, si bien tenemos muchos testimonios que matizan que más que escasa es monótona, siendo habitual que los marineros al entrar en Saint Pierre compren por su cuenta alimentos para llevar a la mar.

Vamos a mostrar también las condiciones de los alimentos a inicios de esta década. La casuística es variada, comenzando por un conocido patrón de pesca originario de Corrubedo, Casais, que es muy nombrado en esta investigación. Los testimonios coinciden en señalar que era un gran conocedor de la psicología marinera y sabía llevarles. Una de sus características era la tacañería, que llegaba a extremos llamativos como, por ejemplo, recoger en el muelle de St. Pierre los trozos de redes que habían dejado otros barcos para que los rederos de su barco pudieran reparar sus redes.



*Testimonio de este marineru que iba con Casais en una pareja a Terranova. “Los víveres en las parejas”.  
Aguete-Marin. Año 2002.*

Enrique Busto nos cuenta esta anécdota. En cierta ocasión el cocinero le dice a Casais que tiene poco aceite para el resto de la marea.

Casais le dice: “Tráeme al puente la garrafa de aceite y cuando hagas la caldeirada que todos pasen por el puente, que yo les echaré el aceite”. Así se hizo. Cada tripulante con su plato de comida subió al puente, Casais les hizo entrar de uno en uno, cerrando luego la puerta. Ya dentro, cogía el porrón donde tenía el aceite y con un



rápido movimiento echaba muy poco aceite al plato. El marinero protestaba y Casais le decía: “no se lo digas a nadie, que llevas mucho” y le echaba otro poco y así se iba el marinero. Repetía la operación con todos y de este modo controlaba los ánimos.

El mismo informante nos señala que repostando gas-oil para la ruta de vuelta a España el barco estaba sobrecalado ya en puerto y los marineros protestaban diciendo que había agua en sus camarotes. Casais les tranquilizaban diciéndoles: “Tranquilos, que a los tres días de ruta ya habremos consumido bastante gas-oil y ya no vais a tener tanta agua”.

En Agüete, Marín, un marinero<sup>41</sup> nos narra su experiencia en la pareja de Pasajes “Virgen de la Barca” y “Virgen de Lodoiro” y cuyo patrón de pesca era Casais.

“En 1963 los alimentos estaban todavía bastante restringidos. A José, que había sido matachín -matador de cerdos- en Agüete, le llamaron del puente para que matara un cerdo e hiciera piezas y lo llevara a la bodega. Pero pasaron tres o cuatro meses y los marineros le dicen: “Has matado el cerdo, pero aquí no llega nada”. Entonces fuimos a buscar a la bodega y allí solo quedaban tocinos. Cándido, un marinero, ese día a la hora de comer le pregunta al cocinero por la comida que llevaba en el puchero tapado al puente. El cocinero le responde que lentejas. El marinero le dice que quiere verlas, el cocinero se niega, en el forcejeo el marinero ve que el cocinero lleva la carne en el puchero, entonces le dio una patada al puchero y se fue al agua. Y dijo: “Ahora, ni come él ni comemos nosotros”. Se formó un buen follón a bordo.”

“Respecto a la carne, la que más comíamos eran los pájaros que cogíamos. Cuando llegábamos a St. Pierre el patrón del segundo barco le preguntaba al patrón del primer barco: “A ver, ¿cuántos kilos de carne tengo que pedir?” Y Casais le respondía: 40 kilos, pero con las dos manos le estaba señalando diez kilos. Sin embargo, a los otros patrones les decía que había pedido 80 kilos de carne. Todo mentira. Si el patrón del segundo barco le decía al patrón del primer barco que le estaban pidiendo carne, Casais le respondía: “Dalles carne da que vai voando, home, da que vai voando.”. También hemos llegado a tener piojos a causa de que el agua era muy restringida. Hay que tener en cuenta que llegabas al rancho de trabajar el pescado lleno de sangre y no te podías lavar. Había veces que estabas siete u ocho días sin trabajar, normalmente porque estabas en ruta o ibas de un lugar a otro, pero si tocaba meter pescado podías estar tres días sin ir a la cama y hasta nos quedábamos dormidos de pies trabajando”.

Tenemos que señalar aquí que, a inicios de los años sesenta, ya se produce un cambio importante en el suministro de víveres a los barcos, sobre todo en las parejas. En realidad, el cambio de actitud es empujado de unos a otros. Así nos cuenta el capitán Gaizka Elordi: “sin citar nombres, pero una vez que yo estaba con mi armador en el muelle y había otro armador, comentaban entre ellos lo que se gastaban en provisiones y cuando el otro armador le dijo lo que gastaba él, nuestro armador se alarmó, porque nosotros gastábamos bastante más y me llamó para que le explicara por qué los otros gastaban cien y nosotros ciento cincuenta en provisiones. Pues nosotros, le dije, tenemos la tripulación un poco más contenta y no tenemos problemas con ella; pero a este señor en esta campaña dijeron

al capitán que o iban a puerto a por víveres o no largaban la red al agua, porque no tenían para comer. Eso en nuestro barco no pasaba nunca. Había muchos problemas en ese sentido. Y eso lo notaba el médico. Nuestros barcos era raro que necesitasen del médico al llegar a puerto, pero había otros que iban en cola”.



*“Narrondo”. Patrones y tripulantes. Año 1968.*

“La carne fresca y la verdura que se metía duraba una semana y luego no había nada, ni fruta... Simplemente, la carne refrigerada que tenías, patatas, potaje y se acabó. Muchas veces un barco iba a tierra y te traía uno o dos sacos de berza, pero te duraban tres o cuatro días. No había nada en ese sentido”.



*Barco de la casa “Eraso”. Año 1968.*

Este testimonio nos muestra el inicio de un cambio importante que se va a producir en el suministro de víveres a los barcos. Si bien este barco fue uno de los mejores, ya hacia el final de la década de los años 1960, esta actitud positiva está ya totalmente aceptada.

A medida que avanzan los años 70 se puede decir que, en general, en los barcos que van al bacalao hay una abundancia de víveres. Hay que tener en cuenta que en esta década en las parejas ya no se descansa del trabajo durante la noche. Se trabaja día y noche. Puede sonar la campana en cualquier momento y los marineros tienen que estar preparados para trabajar siempre. Ello hace que en cierto modo cambie la relación que tienen los marineros de cubierta con la cocina. Ahora ya se empieza a dejar abierta la gambuza y de noche ellos mismos cocinan alguna cosa. No obstante, el cocinero seguirá preparando la comida para las horas diurnas establecidas.

Vamos a exponer a continuación cómo es en esta época el ritmo de comida en algunos barcos.

Para desayunar, a las seis de la mañana se toma café con leche; luego un almuerzo, que era de tenedor, o bien pescado con patatas o con huevos o una carne. A las doce, la comida: sopa, potaje, pescado... Y a la noche también había tres platos. Todos coinciden en decir que había abundancia de comida en esta época. El potaje es un plato que consideran que les ayuda a aguantar.





Todos los informantes coinciden en opinar que el papel de la cocina es muy importante. La cocina es lugar de origen de muchas discusiones, es algo así como el punto donde todos los roles confluyen. Tenemos algunas vivencias en las que narran cómo un marinero protesta ante el cocinero diciéndole que no quería la comida y que quería cocinar él, pero ante la negativa del cocinero a permitirle entrar en la cocina surgía el “follón.”

En los años 50 el armador tenía la costumbre de dar coñac para la tripulación, pero luego ya se pasa a la modalidad del entrepót, es decir, los artículos de precio reducido para consumo exclusivo de los marineros y que se guardan en el sello, el recinto precintado por la aduana hasta que se sale a la mar. A finales de los años cincuenta, es común esta práctica y es en este momento cuando el armador deja de dar coñac al barco, pasando a que la tripulación compre la bebida al cocinero.

Este capitán nos ilustra esta situación de la siguiente manera:

“Una cosa era el “entrepot” y otra cosa eran los dos o tres barriles de “caña” que metía el armador. El “entrepot” eran unos artículos que se compraban para la tripulación (tabaco, puros, whisky, coñac, etc...) que eran muy baratos porque no pagaban tasas y los daban según el número de tripulantes y el tiempo que se pasase en la mar. Estos datos había que justificar con el Rol. Generalmente estas cosas, sobre todo el whisky, se guardaban para llevarlos a casa y regalárselo, por ejemplo, al médico del pueblo.”

“Los barriles de “caña” (coñac superbarato) que metía graciosamente el armador eran para usarlos como “quitasueños” en las madrugadas de mucho pescado, mezclada con el café. Esto se prestaba a ciertos abusos (sin generalizar) pues unos marineros no lo cataban y otros se ponían las botas. Y aquí, mi caso personal: En la casa Ciriza Huarte teníamos un administrativo que a la vez trabajaba en un almacén de entrepot en Pasajes. Un día me dijo que tenían una partida de chocolate de una marca inglesa muy afamada que la iban a devolver porque estaba a punto de caducar.”

“Llévatela, Juan Mari, que vale cuatro perras y haces una prueba.” – Y así lo hice. Puesto de acuerdo con el cocinero (Boni), la primera gran echada que pillamos, a las dos de la mañana, cuando estaban dale que te pego con el pescado en el parque de pesca, aparece el marmitón con la cafetera de siempre y empieza a repartir (sin decir nada) el chocolate recién hecho y humeante. Yo estaba observando la jugada desde la puerta del parque sin que me vieran. Coge el primer marinero su pote, le pega un trago y pone cara rara, no dice nada (se calla como vieja meretriz caduca), hace lo mismo el segundo y cuando le llega el turno al tercero, dice – “Pero ¿qué carallo es esto, parece chocolate, ¿no?” Se quedan mirando unos a otros y dice el primero. “Está cojonudo y, además tiene azúcar, y está moitto mellor que a cañufa esa.”

“Así fue cómo en el “Costarencala-Playasu” en el año 1965, estando de contramaestre Jorge Hormaechea (mi amigo) y Boni de cocinero, cambiamos la caña por el chocolate caliente, con gran aceptación por parte de todos. Cuando se nos terminaba el chocolate había protestas, pues ya no querían la caña.”





Otra táctica en relación con las comidas. Ya en el Borda Aundi (1967) el “menú de cubertada”, consistía en un pollo y una botella de cava Delapierre para dos y seis horas seguidas para dormir. Tuvimos gran éxito y la gente estaba encantada, teníamos unas tripulaciones encantadoras y lo cierto es que éramos la envidia de más de uno”. (Juan Mari Benito: 2003)

### *Responsabilidades a bordo desde la perspectiva del cocinero.*

José M<sup>a</sup> Landrove nos presenta en un testimonio tan sincero como radical, cómo vive el reparto de responsabilidades a bordo desde su puesto de cocinero: “No, no, ningún pesca te apoya. Son unos cabrones. Si hay que meter algo en la cocina, eso es cosa del cocinero no del patrón, y si el armador es como tiene que ser, ha de saber que en la cocina quien manda es el cocinero, no el patrón. Lo de él es pescar y no estar donde no tiene que estar, y el motorista lo mismo. El tiene que estar a lo suyo y responsabilizarse de lo suyo, pero no meterse donde no se tiene que meter, que también he visto motoristas que mandan más que los propios patrones de pesca. También hay capitanes que son gallinas. Hay otros que son demasiado inflexibles.

El pesca tiene que pescar, esa es su responsabilidad y no meterse en nada más. Y el cocinero, está para controlar los estómagos de la gente que están a pedir, coger y comer, salga el sol por donde salga. Siempre que hay problemas es porque la gente se mete donde no se tiene que meter, y si te dicen que el cocinero es importante en el barco, es mentira. Tan importante es el motorista, o el pesca o los marineros en su conjunto, y que no se metan donde no se tienen que meter. Eso es lo que hace falta en un barco. No hay ningún patrón de pesca ni costa que hable bien del cocinero. Delante de ti te dirán que eres muy bueno, esto y lo otro, pero al darse la vuelta dirán que eres un carneiro, cornudo, cabrón, de todo. Lo jodido es cuando hay cocineros pelotas y le lleva cositas a los del puente, un pincho o un caldo...y el resto está diciendo que eres un hijo de puta. ¿No ves que en el barco te enteras de todo?, el espacio es muy reducido”.

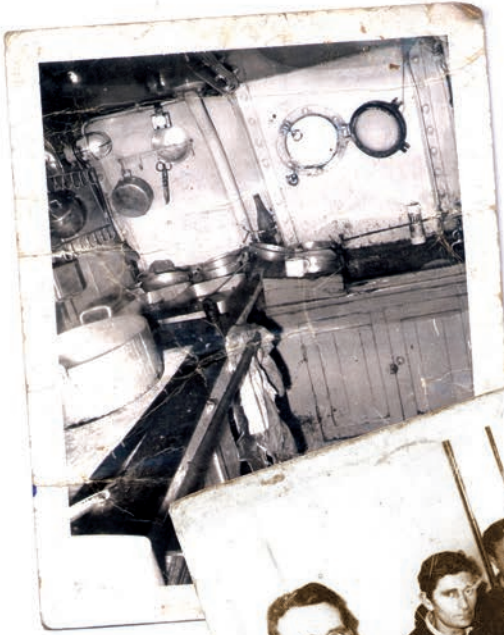
### *Respecto a la cotidianidad de la vida a bordo.*

“Yo diría que si no hay pescado el problema no va a recaer ni en el cocinero ni en la cocina. El cocinero va a hacer la comida, haya mucho pescado o haya poco. Lo que sí hay es una cosa. Que al haber poco pescado se va a prolongar la marea o vas a ir más tarde a puerto de lo debido. Tienes que dejar soltura a la tripulación para que puedan coger de noche una patata, si no hay pesca. Tienes que dar un poco de soltura. Aunque los víveres es cosa del cocinero, hoy en día ya se llevan víveres para tres, cuatro o cinco meses y si en ese tiempo quedas sin víveres, es porque el cocinero es muy mal administrador. Si el cocinero desde el primer momento administra, sabiendo lo que gasta y lo que va a gastar, todo va a llegar. Tú sabes que llevas mil y pico litros de aceite y ya tienes calculado lo que vas a gastar cada día y lo que te puede gastar la tripulación. Con la harina es igual. Si llevas harina para tres meses con veinticinco sacos ya calculas los panes que tienes que hacer cada día. El cocinero no es el malo ni el bueno. El cocinero siempre está donde tiene que estar. Otra cosa es que la gente no lo vea así, y que a veces digan que se han metido diez cajas de almejas y a ver dónde están. Todo se va consumiendo”.

“Las relaciones son difíciles con todos, unos con otros. La gente en la mar, los únicos días que están un poco bien es el día de la salida, ese día o esa noche. Al día siguiente ya no es lo mismo,



y luego el resto de la marea... La gente en un barco nunca está conforme con nada. Si no hay pescado, las protestas de la marinería son: “el patrón de pesca no vale, así no se gana nada, para andar así es mejor estar en tierra, se gana más en el paro que aquí, esto no es vivir”.



*“Peña Plata”. Año 1971.  
Fotografías cedidas por el cocinero, St. José María Landrove.*



“Si hay mucho pescado dicen: “es un cabrón, en lugar de dar dos echadas ya podía dar una, es un hijo de puta, y cosas de esas...”.

“Otro de los días que se lleva bien es el día que el patrón dice que vamos para tierra. Ese día todos contentos. Cada uno roba lo que puede. Guardamos pescado en el pañol...ese día la última echada se queda corta porque vuela el pescado. Aunque haya un poco de trabajo esa noche, están todos contentos. Al día siguiente se levantan más o menos rápido, hay buenos días para todos, ya no hay esas malas caras aunque haya que estar todo el día limpiando el barco, todos contentísimos. A la hora de comer están todos a comer, pensando en su bolso y a ver si se ve la punta de entrada. Son los días más alegres que tiene el barco”.

“Otro día que es también bueno, es cuando se recibían las cartas. Todo el mundo está más o menos contento, está más entretenido, y ese día hay otro ambiente. Luego a partir de ahí cada uno a su sitio, a seguir”.

La dinámica a bordo desde esta perspectiva está salpicada por los ritmos de pesca o no pesca, entrada de correspondencia, fin de la campaña...Es interesante el aspecto de coincidencia de tantos informantes al señalar que el cocinero es una figura central en el barco, ahora nos planteamos ¿qué opina el cocinero?. Así, ante la pregunta que formulo a este cocinero respecto a que en esta investigación constituye un denominador común en todas las declaraciones el formular que el cocinero es una persona importante en el barco, puesto que de él depende en gran medida el “tono” en el mismo. Es así como nos lo presenta:

“Si un marinero de los que trabajan en la cubierta ha dicho eso, es un pelota. Si es un patrón de pesca seguramente el cocinero es muy amigo del patrón de pesca y no sería amigo del costa o del timonel. Y si no era amigo del patrón de pesca lo ha dicho para hacerle la pelota al cocinero. El cocinero en el barco es amigo de todos y no es amigo de nadie”. (Landrove: 2003)

Este testimonio refleja la soledad en la que vive el cocinero. Ello no lo queremos extrapolar al funcionamiento de todos, sin embargo sí lo exponemos como una de las realidades vividas en los barcos.

Avanzando esta etapa ya van incorporando en los barcos las cámaras frigoríficas. Ello permite ya que, en vez de meter unos kilos de carne, se meten terneros enteros y también verdura. Además, las gambuzas se preparan con gran cantidad de alimentos. También se llevan una gran cantidad de latas de conserva, así como todo tipo de verdura; ya son tres platos de comida. Esto va a repercutir enormemente en la calidad alimenticia que, paradójicamente, va a derivar en muchos casos a que se desperdicien los alimentos.

La distribución espacial a bordo cambia a mejor. Para la maestranza hacen camarotes de dos personas, para los oficiales camarotes individuales y para los marineros camarotes de un máximo de seis personas.

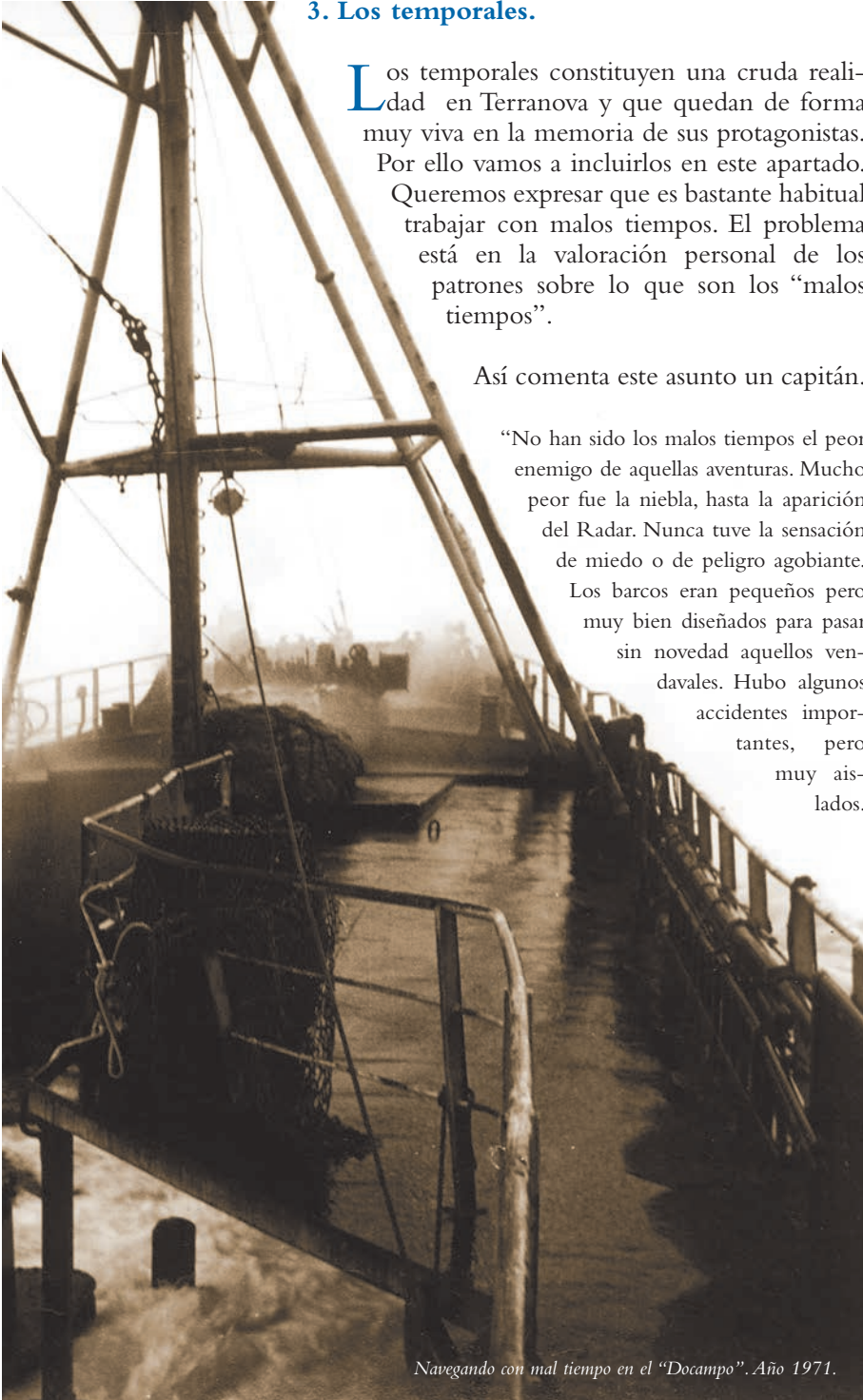


### 3. Los temporales.

Los temporales constituyen una cruda realidad en Terranova y que quedan de forma muy viva en la memoria de sus protagonistas. Por ello vamos a incluirlos en este apartado. Queremos expresar que es bastante habitual trabajar con malos tiempos. El problema está en la valoración personal de los patrones sobre lo que son los “malos tiempos”.

Así comenta este asunto un capitán.

“No han sido los malos tiempos el peor enemigo de aquellas aventuras. Mucho peor fue la niebla, hasta la aparición del Radar. Nunca tuve la sensación de miedo o de peligro agobiante. Los barcos eran pequeños pero muy bien diseñados para pasar sin novedad aquellos vendavales. Hubo algunos accidentes importantes, pero muy aislados.



*Navegando con mal tiempo en el “Docampo”. Año 1971.*



Golpes de mar que medio reventaron puentes, leñazos que saltaron ventanillas por los aires, portillos arrancados de cuajo, alguna cocina inundada yendo en popa y alguna puerta del puente arrancada de sus goznes, pero lo normal era ponerse a la capa con todo cuidado y a verlas venir. El peor mes solía ser Marzo. Sólo trabajábamos siete u ocho días y con mal tiempo. Capas de tres días seguidos eran normales en esa época. Acababas con los huesos molidos de tanto balance y tanto golpe contra los mamparos. Para mí, lo peor de los malos tiempos era cuando tenía la gente trabajando en cubierta de noche y andaba mucha mar; tengo rezado para que no viniese pescado en la última echada de la tarde cuando se avecinaba mal tiempo”. (Juan Mari Benito: 2003)

Es interesante esta declaración de no tener la sensación de miedo, ya que este aspecto lo señalan muchos testimonios. Cuando están en medio de un temporal, la sensación de miedo ni tan siquiera se la permiten vivir, solo es vivir el momento. Así nos lo expresa uno de los testimonios.

“Respecto a los temporales se tendría que pasar miedo, a veces no es que pases miedo, pero dices: “esto es la leche”, pero no te puedes ir de ahí. He vivido temporales del copón, y es la leche, pero con el tiempo te acostumbras a asimilar que si pasa algo la vas a cascar.”

“El motor del barco y que no se rompa el barco es lo que te da seguridad en un temporal. Ya tienes asimilado que si pasa cualquier historia no tienes nada que hacer. Eso de: “vamos a las balsas” y tal



*Pareja “Eduardo Chao” y “José Cornide”.  
Temporal e incendio. Año 1980.*





no sirve de nada en los grandes temporales. Las balsas son por si tienes una vía de agua y está un tiempo mas o menos manejable, tienes adonde irte, pero en un temporal no sirve para nada. Hay sistemas que sirven, que no los tiene prácticamente nadie. Existe la campana, un tipo de botes especiales que están cerrados por arriba. Ahí se mete la gente, se pone el cinturón de seguridad, se tira el bote al agua, das vueltas y vueltas y ahí están”. (Josetxo Abal: 2003).

Señalamos a continuación uno de los temporales contados por uno de sus protagonistas.

Estos hechos son narrados por Leopoldo Abal:

“Íbamos dos parejas navegando hacia el sur, al Gran Banco. Había muy mal tiempo y seguimos navegando hacia el sur, a ver si mañana amainaba y podíamos largar por el sur. Así cambiábamos un poco de aires. Y había tal temporal que íbamos los cuatro barcos juntitos. Iba yo de guardia, charlando además.

Y me llama el “Eduardo Chao”:- “¿oye, ves a mi compañero?”.

-“No, no lo veo”.

Con aquel radar tan malo que teníamos, que con los chubascos no se veía nada...

Le digo: -“Pues no soy capaz de verlo”

Y me dice: “Le voy a llamar” y no contestaba y empezamos la búsqueda. Lo encontramos a las 36 horas. El primero que lo vió fue un avión canadiense, pero estaba casi en Flemish Cap. Ocurrió lo siguiente: vino un golpe de mar y arrasó todo el puente, se quedó sin timón, sin gobierno.

El patrón de pesca, muy jodido, se quedó sin habla, era gallego, el cuñado de Loira. El timonel, según me habían dicho, debía tener una brecha muy grande en la rodilla y en la cara. Nosotros cuando llegamos a él eran las tres de la madrugada y el barco tenía un foco puesto en proa. Daba vueltas, sin rumbo. Entonces lo que hicimos fue quedarnos alrededor. Pero empezábamos a pensar que el que estaba en el puente se había vuelto loco.

Les habían arrancado todo lo del puente, lo único que quedaba era el eje de la caña del timón, de la rueda del timón. Pero claro, como hacía tanto frío, no sé si estaríamos a dos bajo cero y no tenían cristales ni nada, estaba toda la gente en la maquina, al calor del motor..Y entonces, cada 5- 10 minutos, subía un tío al puente y habían puesto una llave inglesa en el eje. El que subía al puente intentaba poner el barco derecho para no recibir tantos golpes. Pero aguantaba poco tiempo allí, porque hacía mucho frío y, claro, el barco se trincaba el timón a la banda y otra vez el barco a dar vueltas. Lo único que tenían en marcha era el motor y por eso pusieron un poco a proa. Lo que hicimos nosotros fue remolcarlo, ayudarle a Patxi, que iba de primero, a remolcar.

Pero hubo una anécdota. Un chico que era gallego e iba en ese barco, y no sé si era la primera o segunda marea que iba, llevaba muy poco tiempo. Era el chó y este tío con sus santos cojones



VICECONSULADO DE ESPAÑA  
ST. PIERRE & MIQUELON

**A C T A**

En el VICECONSULADO HONORARIO DE ESPAÑA EN SAINT-PIERRE (St-Pierre-et-Miquelon), a las 4:00 horas del día 16 de octubre de 1966

**COMPARECEN:**

Don FRANCISCO TABERNA **ESPAÑOL**, natural de **LEBLAG, NAVARRA**, mayor de edad, casado, marino, vecino de **LEBLAG, GUIPUZCOA** y actúa en su carácter de Capitán del buque español **RIO AGUAMIA** (al mando de la pareja pesquera **RIO AGUAMIA/ RIO PILOÑA**) de la matrícula de **SANLADRON**, propiedad de Don José Bangochea con domicilio legal en **Oljón**, surto actualmente en este puerto, en donde amarró a las **08:00** horas del día de ayer.

Y en el expresado carácter declara:

Que el buque a su mando mencionado **RIO AGUAMIA/RIO PILOÑA** de **Saint-Pierre** el **15 de Octubre** en perfectas condiciones para una buena navegación y navegación hasta el Banco de Saint-Pierre en que produciéndose los acontecimientos favorable consignados en el Diario de Navegación, que me es entregado para copiar literalmente las singulares en que acaudadas incidencias.

**SINGULARIA N.º 3** Fecha **15 de Octubre 66**

Estando trabajando en las faenas de pesca en la **lg = 56°21'N** en el Banco de St-Pierre, se declara fuego abor carpintero de proa del Rio Aguamía, declarándose el fuego a las **12:00** horas de la mañana, en parte de babor, el fuego cogió tal intensidad que no se pudo apagar, se intentó con agua y se apagó todo lo posible por enfriar el fuego con instalaciones a bordo todo tan rápido que ya se paró las máquinas a las **13:00** horas y poder continuar a popa por el fuego que ya llegaba al puente del barco en las balizas, siendo tan rápido esto que en el día siguiente a bordo por sacada de babor y llamas, una vez en la jaca por el Santamar y el Rio Aguamía, una vez todos a bordo el tripulante Genald Taxiffo con quemaduras en las piernas de una cadena por llevar en ella un golpe, dicho tripulante el Santamar el cual después a pasado todo el Rio Aguamía.

Las **12:30** locales que se abando el barco, en estado a nuestro lado las siguientes parejas **Clément, Flaya de Babor y Rio Barro**, deslizando intentar anda en dicho salvamento motivado a las **13:00** locales. Al estar el fuego muy sofocado, tratamos de dar rodeo a las **13:00** locales, saliendo el barco al puerto y tres tripulantes que iban.

Se **13:00** locales saliendo el fuego muy sofocado, tratamos de dar rodeo a las **13:00** locales, saliendo el barco al puerto y tres tripulantes que iban.

A **13:30** nos falló el remolque de babor, quedando normal con fuego los cables nos hicieron despareciendo al barco, lo cual quedamos en espera del día para recomponer todo bien, estando mandamos amarrar al Rio Barro para que continúe las faenas de **08:00** locales como antes para recomponer el sitio del hundimiento, solamente ver rasiones de gasoil y guardarnos de cubrirnos, más que lo único que se ha salvado en sido los certificados, despareciendo la documentación de toda la tripulación, habiendo de identidad, ropas de todos, y certante del **13:00** locales de navegación, lo cual quedó todo puesto en conocimiento, donde quedamos amarrados.

Saint-Pierre, el 17 de Octubre de 1966

El que suscribe Francisco Taberna patron de Gran Altura al mando del pesquero Rio Aguamía de la matrícula de la matrícula de Santamar lista Terora Folio 1845.

**"EXPOS"**

Que el día 15 de octubre de 1966, dedicándonos a las faenas de pesca en pareja a sido insoportable el consumo Rio Piloña, y siendo una cosa que no se podía esperar motivado al fuerte fuego, habiendo que hacer el salvamento, a sido pisado el callesado por la bota, lo cual pongo un conocimiento que a sido perdido 4 mallas de 220 kilos y 4 piezas de cable 2 de 18m/m y 2 de 20 m/m y suma red completa.

Lo transcrito, que concurri los folios **285-286-287** los efectos que proceda formal retraso y por las averías, perjuicio como consecuencia de los sucesos mayor y no a negligencia ni haciendo responsable de todo el

Con lo que se da por t Capitán declarando, entregándose Viceconsulado Honorario y ante levantamiento de esta acta, y re

**Relación de prendas perdidas en el hundimiento del RIO PILOÑA por el patrón de costa BERNARD VIDAL.**

- 1 sextante
- 1 reloj de oro pulsera.
- 1 cronómetro.
- 1 pluma estilográfica.
- 12 pantalones de mahón.
- 10 camisas de mahón.
- 2 jerseys de lana de trabajo.
- 2 camisas de tergal blancas.
- 1 jersey de vestir.
- 1 zamarra.
- 2 pares de botas de trabajo.
- 2 pares de zapatos.
- 1 chaqueta de sport.
- 1 pantalón de tergal.
- 12 pares de calcetines de lana de trabajo.
- 4 pares de calcetines de nylon.
- 12 pañuelos.
- 1 gabardina.
- 12 mudas interiores de lana y finas.
- 5 toallas.
- 1 colchoneta espuma.
- 2 mantas.
- 1 cabezal.
- 8 sábanas.
- 6 fundas blancas de almohada.
- 1 máquina de afeitar eléctrica.
- 2 libros (Un capitán de yate y tablas náuticas).
- 1 compás de puntas.
- 1 tablas inglesas EX meridian tables.
- 1 maleta.
- 2 bolas.

gente y estar cuatro alas 18h locales, utilizando para el cable. 1 de 18 m/m más las 15 h locales por me en la cual se

nuestra llegada a  
re a 16/10/66

*Felipe*

**Relación de prendas perdidas CASANDO PATISOI**

- 6 pantalones de t
- 6 camisas de tra
- 1 camisa de ter
- 1 muda interior
- 1 muda interior
- 1 traje.
- 1 pantalón de
- 1 máquina de
- 1 reloj.
- 8 pares de
- 5 toallas
- 1 par de
- 1 jersey
- 1 par d
- 1 paño
- 12 par
- 1 un
- 1 b
- 1 cr
- 1
- 2

cartón de alie

RAPPORT

Je, soussigné Jean REUX, Pilote de service à la Station de Saint-Pierre ce Dimanche 21 Novembre 1972, déclare ce qui suit :

Vers six heures trente j'assiste le Capitaine du navire espagnol "Oernika Ko'Arbola" dans ses manoeuvres d'appareillage. Vents de Sud-Est 20-25 noeuds - Bruine - Eruse - Visibilité inférieure à un mille - Sortons du port sans incident .

Peu avant sept heures, alors que nous arrivons en tête de rade, nous entendons le Capitaine du "Peña Castillo", navire co-équipier du "Oernika Ko'Arbola" prévenir par V.H.F. qu'il vient de heurter un caillou et qu'il demande au pilote de venir.

Descendu aussitôt sur le bateau-pilote j'avec le patron Georges Francés nous settons immédiatement en route pour la région de la Grande Basse où je pense que l'accident s'est produit.

Doublé les Canailles l'état de la mer nous oblige à mollir plusieurs fois ; en cours de route j'entends le "Peña Castillo" aviser son collègue que l'eau monte dans la machine et, pour autant que je puisse comprendre l'espagnol, qu'ils devront abandonner le bord . Il est sept heures dix et j'appelle Saint-Pierre Radio pour mettre le Service des Affaires Maritimes au courant .

Vers sept heures trente nous sommes à la Grande Basse où nous ne trouvons aucune trace de navire . Pensant qu'il a coulé, je décide de revenir du côté de l'île-aux-Vainqueurs pour pouvoir éventuellement intercepter les radéaux de sauvetage avant qu'ils n'arrivent dans les brisants.

Pendant que je communique avec le "Oernika Ko'Arbola", que j'ai fait venir dans les parages, le patron Francés aperçoit une fusée rouge.

Faisons aussitôt route dans cette direction et un moment après, dans le jour qui se fait, nous apercevons le bateau fortement gité à babord et très enfoncé de l'arrière .

Pensant que la fusée provient de chalutier, nous nous nous sur ce dernier quand, sur notre droite, nous apercevons nettement cette fois un feu rouge juste au pied de l'île Pelée . En nous approchant, nous distinguons trois radéaux passants avec des hommes dedans et j'en informe Saint-Pierre Radio .

Vers sept heures quarante cinq nous sommes sur eux, mais nous sommes trop près du rocher pour pouvoir faire autre chose que de passer un filin de l'avant et de les tirer en arrière lentement les écartant un peu de terre afin de pouvoir les embarquer.

Les prenons à bord dès que possible ; le Capitaine ne sachant qu'un homme seulement était resté sur le navire, j'abandonne les radéaux vides et ramets dans le vent pour retourner sur l'épave à approximativement huit heures, je prévient Saint-Pierre Radio et l'équipage - moins un membre - à son bord et que je ne le cherche.

Le bateau ayant disparu pendant le sauvetage de l'équipage nous retournons à petite vitesse vers l'endroit où nous l'avons aperçu en voulant de notre mieux.

La vedette "Miquelon" arrive sur les lieux et j'informe le capitaine de l'endroit où s'est englouti le "Peña Castillo" . Vers huit heures trente le Capitaine espagnol m'explique qu'il ne croit pas que le naufragé ait pu sortir du navire ; nous dirigeons vers la Passe aux Fidèles et, peu après, j'avise Saint-Pierre Radio que j'abandonne les recherches pour ramener à l'équipage sauvé .

En tête de rade je monte sur le "Oernika Ko'Arbola", que j'ai fait venir, pour son retour au Port et le patron Francés, qui avait abandonné en rade deux radéaux que nous avions pris en nous au Nord-Ouest de l'île-aux-Figues, ramène l'équipage du "Peña Castillo" au Barachois.

Avant neuf heures le "Oernika Ko'Arbola" accoste au Sud du Môle du Nouveau Frigorifique sans incident .

En Foi de quoi j'ai rédigé le présent rapport pour servir de preuve, moi, soussigné, et mon collègue, nous réservant le droit de l'amplifier et de le publier.

*Jean Reux*  
 Miquelon  


**SYNDICAT DES PILOTES**  
 SAINT-PIERRE  
 ILES SAINT-PIERRE ET MIQUELON  
 AMERIQUE DU NORD

Saint-Pierre, le 25 Novembre 1972.

Monsieur le Gouverneur,  
 Messieurs,  
 Monsieur le Vice Consul d'Espagne,  
 Monsieur l'Administrateur des Affaires Maritimes,  
 Messieurs, Messieurs.

Nous sommes très heureux, nos camarades Francés et moi, de l'honneur que nous fait le Gouvernement Espagnol et nous l'en remercions de tout coeur.

Nous acceptons ces médailles, non seulement en notre propre nom, mais en celui de tout le personnel de Pilotage. En effet, c'est bien un Pilote de service, sans distinction de personnes, que le Capitaine du " PEÑA CASTILLO " a demandé de venir vite au moment du naufrage et il n'y a aucun doute que toute autre équipe de nos hommes aurait agi aussi rapidement et obtenu le même heureux résultat.

Puisque l'occasion s'est donnée de pouvoir le faire publiquement je veux exprimer ici toute notre gratitude envers les Armateurs et marins espagnols ; nul mieux que moi ne peut se souvenir des jours noirs du pilotage ; j'ai encore présente à l'esprit cette époque où nous dépendions d'une subvention administrative pour subsister et je n'ai pas oublié, mes camarades le savent, que seule l'arrivée de la flotte de pêche espagnole en Février 1955 a mis fin à cette douloureuse période de notre passé .

A vous, Monsieur le Vice Consul, représentant le Gouvernement Espagnol dans notre Territoire, à Messieurs les Armateurs espagnols par l'intermédiaire de leurs représentants, à tous les Capitaines et marins, à Monsieur l'Armateur du Stella-Maris, à Monsieur le Docteur Alarcon, à tous les techniciens, à notre ami Louride et à toute la colonie espagnole qui, à Saint-Pierre, concourt aux activités de la flotte de pêche, à tous, de la part du service de Pilotage, je vous dis : MERCI .

*Naufragio del "Peña Castillo" y salvamento del "Gernikako Arbola". Documentos cedidos por Mr. Reux, práctico de Saint Pierre.*



subió al puente y pintó con una brocha: “SOS Eduardo Chao”. Lo pintó en lo que quedaba del puente, con el temporal que había. Y cuando llegó abajo les dijo que ya venían por ellos, que ya estaba todo. “¿Con quién has hablado?” le preguntaron. “Con el equipo portátil de telefonía”. Efectivamente, “sí, está en el puente”. El equipo de telefonía el temporal lo había arrancado del puente, había caído a cubierta y estaba partido en dos. Y el tío les engañó de tal manera... para que no se desesperaran, les dijo

“No os preocupéis, que ya he hablado con los canadienses”

Tripulantes: - ¿Y cómo has hablado?”

Chó:- “Esos entienden de todo y vienen a buscarnos”.

Esto consiguió mantener unido al equipo y de este modo se evitaron consecuencias todavía más graves ante una situación tan dramática.

Vamos a incluir aquí el relato de un temporal en las parejas en el año 1972. Narrado por Joseba Badiola, patrón de pesca de Ondárroa.

“Todo no ha sido monótono. Fue un nueve de marzo del año 1973, hacíamos ruta hacia Terranova. Ibamos sobre treinta y seis de longitud a la altura de Azores, al norte. Había un temporal horrible y estábamos a la capa y a las diez y media de la noche estábamos con rachas de sesenta nudos de intensidad de mar y otras rachas de veinte nudos de intensidad. Hacia las once me bajé dejando al capitán y al marinero de guardia. Bajé al camarote, había ocho escaleras, y en esto, que el barco se puso casi vertical con una de las olas. Intuí que venía algo malo. Casi me puse de pie en el catre y cuando bajó el barco no le dio tiempo a que la próxima ola lo levantara de nuevo. El barco tenía veintisiete metros cincuenta hasta la proa, pero de lo que es el puente y el sobrepunte que cubría la parte trasera del barco, donde llevábamos el salvavidas. El puente tenía un ventanal de nueve cristales arriba y en el comedor que estaba debajo del puente tenía dos ojos de buoy.”

“Bueno, pues al meter el barco de proa deshizo el puente y las dos puertas laterales de entrada y la del centro que era para bajar a los camarotes. Lo que es en el interior y la cristalería del golpe nos llevó todas las ventanas y las tres puertas y el marinero de guardia salió por una de las puertas laterales, salió fuera y se quedó agarrado a la barandilla. Tenía el palo macho de popa y lo llevó, se llevó todos los salvavidas. El barco se quedó escorado de tal forma que le faltaba poco para dar la vuelta pero se quedó ahí.”

“Todos los que estábamos en aquel momento en el camarote nos caímos del catre para abajo, se cortó toda la corriente eléctrica, los radares, el compás magistral, el goniómetro, todo barrido nos lo llevó. Nos quedamos sin luces y perdimos al compañero.”

“El capitán me dijo: Joseba, nos hundimos, nos hundimos. El agua entraba en tromba por el puente y bajaba por las escaleras para abajo. Claro el sistema eléctrico estando el barco a la capa era el eléctrico, porque teníamos dos sistemas el eléctrico y el hidráulico, pero estando a la capa metíamos la clavija en el eléctrico y teníamos que regular el motor. Pero en aquel momento la

1. Ante la irrimediación de varios capitanes sobre la falta de información referente acerca de la situación, dirección, velocidad de los ciclones tropicales, hemos acudido a nuestro consul Sr. D. Saporín quien ha solicitado del gobernador Sr. Back el permiso correspondiente. A partir de este momento nos han asegurado que en cuanto estemos muy peligró se avisará por vía que sea necesario por R. S. Pierre



VICECONSULADO DE ESPAÑA  
EN ST-PIERRE ET MIQUELON

Saint-Pierre le 3 Septembre 1965.

Monsieur le Gouverneur du Territoire  
des Iles Saint-Pierre-et-Miquelon.-

Monsieur le Gouverneur,

A l'approche de la mauvaise saison, les capitaines de chalutiers espagnols opérant dans le voisinage de Saint-Pierre et utilisant notre port, seraient heureux d'être renseignés de façon précise sur: la formation, la position, l'intensité et la direction des "cyclones" tropicaux.

Ils souhaiteraient que le Service-radio, en collaboration avec le Service-météo de St-Pierre, publie à leur intention, à des heures et sur une longueur d'onde à déterminer, deux courts bulletins quotidiens, préalablement traduits par nos soins; ceci seulement, pendant la période dite "des cyclones", c'est-à-dire, Septembre et Octobre.

Il est certain, que l'absence de renseignements précis en la matière, trouble énormément les décisions des capitaines qui doivent se fier à des informations de toute provenance, souvent erronées et contradictoires. La confusion qui en résulte, provoque, soit des refuges prématurés ou inutiles, soit au contraire, oblige les navires à subir dangereusement au dehors, toute la force de la tempête.

Je vous serais reconnaissant, Monsieur le Gouverneur, si vous pouviez pressentir les Chefs des services intéressés sur les possibilités d'étudier ensemble les dispositions à prendre dans ce sens, afin d'aider une fois de plus nos ressortissants.

Je vous remercie d'avance de votre bienveillante attention, et je vous prie d'agréer, Monsieur le Gouverneur, l'expression de mon profond respect.

René J. Dagort  
Vice-Consul Honoraire.





*“Vuelta a casa”. Naufragos del “Borde Haundi” en el aeropuerto de Gander Terranova. Año 1983.*

situación era desesperada y me viene el maquinista y me dice: parece que se hunde el barco, pero el motor principal no se paró y no podíamos mantener el barco en capa. El motorista me dice: mira Joseba en la sala de máquina no hay agua. Y digo yo, entonces es la sal. En esos momentos la bodega era un rectángulo y solíamos llevar esparcido por los veintidós metros y pico que tenía la bodega Y, ¿qué pasó?. Cuando el barco se levantó no se cayó así en vertical, sino que se cayó mas bien hacia babor, es decir, el barco se subió bien con la ola pero a la bajada se cayó inclinado y al dar la sacudida inclinado, la sal giró a babor con todo el peso.”

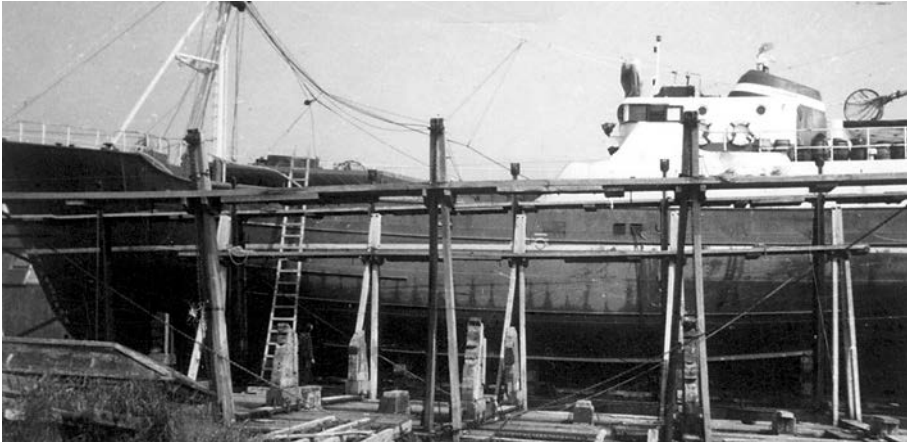
“Fuimos a mirar a la bodega con Pablo, que era el jefe salador y, efectivamente, la sal estaba toda metida hacia babor, eran doscientas treinta toneladas de sal y decidimos ir todo el mundo exceptuando dos personas en el puente a la bodega a palear la sal. Allí, veinte hombres abajo y nosotros aprovechamos dar toda máquina cuando veíamos que el momento era oportuno, cuando menos mar había, cuando había “racheadas”, cuando se aflojaba más las velocidades del viento, dimos a toda máquina, pero el peligro era en la vuelta dando la ciaboga que nos cogiera la mar y no nos dejara hacer bien la vuelta, pero tuvimos suerte y la hicimos rápido y bien. Y en el temporal, en vez de estar a proa nos pusimos a popa y ya había más seguridad. Los golpes que recibía el barco eran de popa con tirada más blanda. Conforme pasaba el tiempo desde el puente veíamos que el barco se estaba estabilizando y el golpe que recibimos a las once de la noche para las cuatro o cuatro y pico ya pusimos el barco estabilizado sin ningún riesgo, y todos contentos.”

“Habíamos perdido al compañero. Y al día siguiente no dimos con el compañero. Ellos sospecharon lo peor al perder a las once de la noche el contacto. Y pusimos rumbo a Pasajes porque se quedó desarbolado el barco y estuvimos ocho o diez días reparando el barco y hoy podemos contar que eso fue en el año 1973.” (Joseba Badiola:2002)

Al igual que en el caso anterior se muestra la unión de toda la tripulación ante un peligro común.

Queremos señalar aquí que el técnico Enrique Busto, que estuvo en Saint Pierre desde 1955 a 1975, nos señala que en los primeros años vio llegar a puerto pare-





*Barco de la casa Mar de Vigo reparando en el carro de Saint Pierre. Año 1968.*

jas que venían de haber sufrido un fuerte temporal. El mismo vió cómo parte de la tripulación que era gallega, iban de rodillas desde el barco hasta la iglesia, ya que esa era la promesa que habían hecho durante el temporal en la mar.

El mismo informante también nos señala que, en general, esta primera generación de marineros gallegos no decían la palabra “cura”, debido a que ello podía reportarles mala suerte. Por ello era sustituida por la palabra “xame” abreviatura de “xa me entendes”.

Es interesante esta declaración de no tener la sensación de miedo, ya que este aspecto lo señalan muchos testimonios los cuales además cuando están en medio de un temporal, dicha sensación ni tan siquiera se la permiten vivir, solo es vivir el momento.

#### **4. El hacerse marinero.**

La tripulación era en su mayoría muy joven y cada año se iban unos tres o cuatro a la mili, pero ellos mismos traían su sustituto. Esto ocurre desde los inicios de las parejas a Terranova y se sigue manteniendo en los años 60 y 70.

Vamos a mostrar el contexto más generalizado de estos jóvenes marineros en esta época, que, al igual que los de la época anterior, son considerados grandes profesionales. Nos acercamos a aspectos de sus comportamientos durante ese “hacerse marinero”.

“Nuestros jóvenes marinos salen de casa a los catorce años, más o menos, con la enseñanza que recibieron en la escuela. Enseñanza que es generalmente deficiente, ya que antes de dedicarse a la pesca de altura, ya se vieron necesitados de hacerlo en la de bajura. Por muy poco tiempo que hayan estado fuera, cuando vuelvan a casa de permiso ya se creen unos hombres superdotados.

Nadie les puede decir nada. Si se les corrige en algo te contestan: Qué sabrás tú; hay que ir por el mundo adelante para aprender.” Pág.10 bajo el título “Diversión en el Mundo Marino”. José Franco Santos. Stella Maris. Revista del Apostolado del Mar. Marzo-Abril 1969.



Darío, de Pasajes, embarca con quince años en 1969. El nos introduce en la vida de estas parejas al mostrarnos cómo se va haciendo marinero.

Cuando empieza a salir a la mar había mucho pescado y las parejas hacían tres mareas al año. Unicamente pescaban el pescado grande, el resto lo echaban a la mar. Trabaja en un barco con cubierta al aire libre. Debido a su edad, el hambre era más poderoso que el agotamiento físico y la necesidad de dormir y por ello lo primero que hacía era comer y luego iba a descansar en su rancho de marineros.



*Funerales y enterramientos en St. John's.*

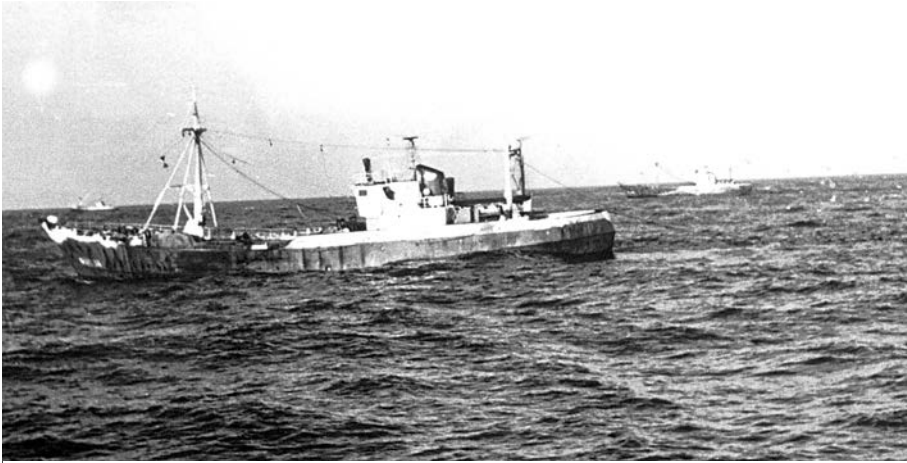
“Con quince años, la primera vez que vas todo te parece al principio una aventura, luego deja de resultarte aventura y te das cuenta que es un trabajo extenuante y repetitivo, pero ¿y dónde vas a trabajar?, pasan los años y cada vez tienes menos ganas de estar tanto tiempo en la mar, así transcurre la vida del marinero.”



*José Suarez Nieto. Marinero de un Bou de Pebsa Enterrado en St. John's en 1928. Más tarde sería trasladado a Galicia.*

“Cuando se empieza por primera vez, tienes que estar en la tina lavando el pescado, luego lo echabas al suelo y lo pateabas con los pies y después con un pincho se echaba a unos canastos para mandarlos a la bodega. Otro sitio donde tenías que estar era en la mesa de descabezar el pescado. O te cogía el contra maestre y te mandaba hacer nudos o enhebrar agujas. Ibas aprendiendo a hacer todo tipo de cosas en el barco, con unos y con otros, eras el chaval”.

“Entonces la ropa la llevábamos de casa hecha por tu familia. Eran calcetines de lana hechos a mano, jerseys de lana, y luego te cubrías con la ropa de agua que era normalita. Yo recuerdo en estos barcos abiertos estar en Groenlandia y no poder salir a la cubierta por estar a bastantes gra-



*“Monte Aitzgorri” y “Monte Aralar” en arrastre. Año 1964.*

dos bajo cero, pero había que salir a cubierta a picar y entonces sí veías congelaciones. Yo, con quince años. Nos daban a todos café con coñac para tomar mientras trabajábamos en cubierta, eso era para poder aguantar el frío y las horas de trabajo, que llegamos a estar 72 horas sin dormir y parábamos para comer, pero yo veía que había gente más mayor que tenía más experiencia y no iban a comer, con la misma ropa de aguas se echaban a dormir en la entrada de la cocina. Yo así con quince, dieciséis años, entonces yo tenía mucho sueño, pero el hambre es la ostia. Yo prefería comer, pero no dormir, al final hasta descabezas dormido, sigues trabajando igual, pero sin comer, no” (Darío: 2003).

Son muchos los elementos de análisis de este testimonio. El planteamiento de su vida profesional, comienza a la mar porque se gana más dinero que en tierra, pero luego está la dificultad de quedarse en tierra a trabajar. También nos muestra cómo se va haciendo marinero.

En esta década existe una coincidencia unánime en los testimonios respecto a que estaban deseando que hubiese temporal para poder descansar.

En lo relativo a la habitabilidad a bordo, los testimonios nos dicen que era común la picaresca por parte de algunas casas armadoras. Así, si tenían que pasar las inspecciones sanitarias en tierra acomodaban el barco solamente para esa ocasión, pasada la cual se volvía al estado anterior. En algún caso de parejas pequeñas se llegó incluso a colocar unas duchas, pero sin conectarlas a los tanques de agua.

A bordo del barco era habitual llevar un animal doméstico, como un perro o un gato. La segunda generación de marineros opina de este modo. “Siempre llevamos una mascota para que nos dé suerte. Lo que no puede llevar un marinero es un paraguas, eso sí que da mala suerte. Yo jamás llevaré un paraguas. Un marinero con paraguas no es marinero. Si tiene miedo al agua dulce, ¿cómo va a trabajar en la salada?” (Currás: 2003)



En cuanto a la convivencia a bordo es generalizada la siguiente reflexión que realizan los mismos tripulantes. “El primer mes se lleva bien, pero el segundo, en treinta y cinco metros como estamos, si coincidimos dos al pasar, rozas, y ya está armada. No es que se pegan, aunque hubo quien se ha pegado, pero no para matarse”.

Severino Castráramos, de Portosín (Coruña), que va de marinero desde el año 1965 hasta el 2000 en los barcos del bacalao reflexiona así: “En la vida a bordo es importante llevarse bien, ya que no puedes estar solo prácticamente en ningún momento. Hay que compartir el camarote y luego siempre estás conviviendo. Por eso, es como en el circo, como si estuvieras en una jaula. No tienes más remedio que intentar llevarte bien el tiempo que estás allí. También se daban situaciones en las que se castigaba a un marinero encerrándole en el retrete. Y todo por contestar al patrón o al capitán. Ello se hacía del siguiente modo: se le obligaba a estar en el retrete, allí era donde comía, y sólo se le dejaba salir para trabajar, luego de vuelta al retrete”.<sup>42</sup>

Los días de ruta de regreso a casa se desarrollan del siguiente modo, según el marinero Currás, que trabajó en esta actividad desde 1968 a 1996.

“En la ruta tienes que trabajar mucho, tienes que fregar, limpiar todo el barco. El barco se friega cada dos o tres días. Tenemos turnos, y cuando es una limpieza general todos, menos los del puente, trabajamos. El contramaestre limpia la enfermería, el comedor. Los de máquinas limpian la máquina. Otros limpian los váteres, hay tres servicios”. (Currás: 2002).

Los casos que aquí exponemos, si bien no podemos hacer generalidades de ello, sí son hechos que se dan y que “forjan”, como señalamos arriba, ese “hacerse hombre de la mar” ya que tienen que vivir compartiendo un espacio reducido durante muchos días y ello les lleva a un “saber estar” inevitable con esta particular forma de trabajo. Hay que recordar que el mismo espacio de trabajo es el espacio de descanso.

## 5. Un caso a destacar: Filiberto Bonet

La importancia de “defender el barco” es fundamental puesto que, si ello no se produce, al patrón de pesca se le puede mandar a la calle. En su primera campaña a Terranova, un capitán llegó en el mes de julio a los Grandes Bancos. En el primer lance hicieron diez toneladas de bacalao grande. Ello le llevó al patrón de pesca a calcular lo que podrían hacer cada día y, según sus cálculos, en un mes podían estar en casa. Sin embargo, estuvieron hasta diciembre y únicamente cargaron 250 toneladas, es decir, la mitad de la capacidad del barco. Un fracaso. Al llegar a tierra expulsaron al patrón de pesca. “Cuando no se pesca, todo son problemas, porque normalmente vamos al por ciento. Sueldo y tonelada, los marineros y nosotros. Entonces, si no pescabas, no se ganaba; porque la gente iba normalmente a Terranova para hacerse la casa, en Galicia”.

A lo largo de esta década la figura del patrón de pesca, si bien siempre ha sido

muy importante, va a adquirir su máxima dimensión ante el asentamiento de las parejas en Terranova con una tecnología cada vez más avanzada y de mayor tonelaje. Las parejas funcionan como el primer barco y el segundo barco. Siendo el patrón de pesca del primer barco quien toma las decisiones de la pesca de los dos barcos.

Hay que tener en cuenta que los capitanes que llevaban el mando de las parejas pueden acceder al mismo desde dos tipos de formación: bien de una formación náutica de la marina mercante y en ese caso son capitanes de la marina mercante que pueden despachar también barcos de pesca o bien provienen de una formación especializada de las Escuelas Náutico-Pesqueras. En ese caso son patrones de pesca de gran altura y pueden despachar, al igual que los capitanes formados en la marina mercante, los barcos pesqueros que trabajan en Terranova.

Para el patrón de pesca no es obligatorio legalmente que esté en disposición de un título, si bien, a medida que transcurre la década, el número de patrones de pesca que disponen de título para despachar va en aumento. Pero en el caso que aquí mostramos, este patrón de pesca no dispone de título, pero es de una habilidad asombrosa para las capturas, situándose en el ranking de los mejores.

Tal y como desarrollamos en el capítulo de la infraestructura que se genera en tierra, en esta década se desarrolla partiendo del puerto de Saint Pierre toda una serie de reivindicaciones y mejoras para la flota bacaladera. Era habitual entrar cada dos meses en Saint Pierre, hacer gasoil, meter pertrechos y víveres, ir al médico, hablar con casa, hacer compras, etc. y a los tres días se volvía para la mar. Lo habitual era que el capitán diera la hora de salida del barco al cierre del baile.



*Mandos de las parejas "Gure Ama" "Antiguakoa" y "Claramar" "Santa Mar". Años 1970.*





Sin embargo, hay una excepción a la norma habitual. El patrón de pesca Filiberto que desde muy joven se forjó como marinero en su Galicia natal, vino para Pasajes y aquí embarco de marinero. Luego se hizo jefe redero y subió al puente con el cargo de patrón de pesca.

Las capturas de pesca de este patrón eran espectaculares, según nos cuentan, siendo a destacar la pericia y decisión de explorar y arriesgarse en nuevos caladeros. Además, también era accionista en su empresa armadora. De aquí que su capacidad de decisión fuera muy elevada. En general, las casas armadoras conceden una alta capacidad de decisión a los patrones de pesca cuando obtienen buenas campañas de pesca, que son comparadas siempre con las campañas del resto de la flota. Filiberto, primero de pesca y accionista en la casa Macaya de Pasajes, organizaba desde la mar los víveres, los consumos etc., consiguiendo tiempos mínimos de estancia en puerto, a veces de únicamente seis horas. Esta situación afectaba a toda la tripulación, pero especialmente a los de máquinas, puesto que su trabajo a bordo no les daba tiempo de saltar a tierra.

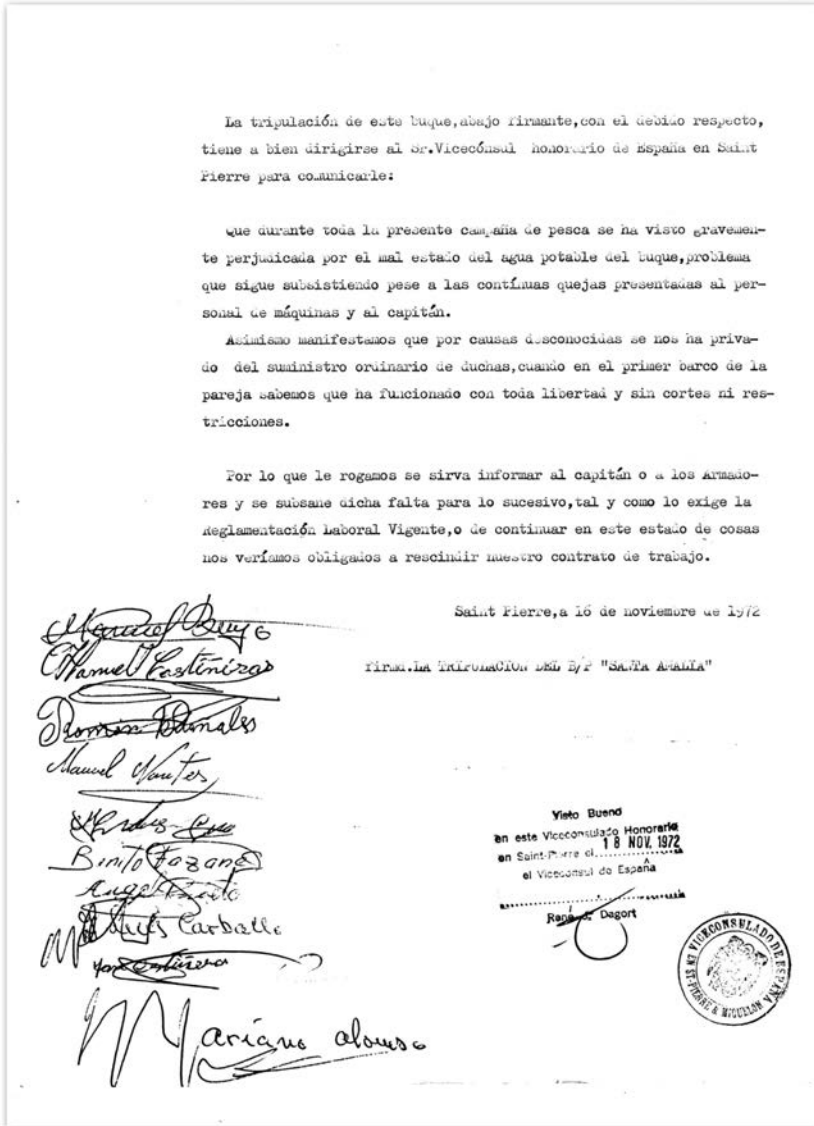
En cuanto al reclutamiento de la tripulación los testimonios nos dicen que este patrón cogía personalmente a los contraamaestres y para ello los motivaba económicamente. La dureza del trabajo era al límite. Ello provocó que en alguna ocasión un marinero al llegar a tierra le propinara una buena paliza. Por supuesto, esto suponía “coger la maleta”, es decir, el desembarco. No obstante, este patrón no sólo estará al mando de su pareja durante esta década, sino en los tiempos difíciles de trabajar fuera de las doscientas millas. También aquí era el más audaz, introduciéndose varias millas dentro. En el momento de esta investigación, es evocada en varias ocasiones por hombres del bacalao la pericia de este hombre así como la dureza de trabajo a la que obligaba a su tripulación.

## 6. La interculturalidad a bordo interpretada por un capitán.

**R**elacionado con el origen de la tripulación, hay peculiaridades propias de los dos grupos mayoritarios, vascos y gallegos. Según el parecer unánime, la forma de comer del gallego y del vasco tienen sus diferencias a destacar. “En aquellos años había unas comidas que para los gallegos eran esenciales: la caldeirada, el cocido, el cerdo... El gallego es loco de eso, y el vasco prefiere, igual, el pescado en salsa verde, al horno, otras formas diferentes; sabe comer más verdura. El gallego sólo comía berza y le costaba comer potajes. Me acuerdo que todos los puerros los comíamos a la vinagreta porque los gallegos no sabían lo que era una “porrusalda.” En cuanto al idioma, cada uno con el suyo, y no había ninguna dificultad; se chapurreaba tanto lo uno como lo otro. No había diferencia”. (Gaizka: 2002)

Gaizka, que comienza a mandar en las parejas a inicios de los años sesenta es partidario de que la tripulación del barco sea mixta, es decir vasca y gallega, ya que de ese modo la diversidad le da más juego para el respeto, la competencia... entre unos y otros. Considera que el mejor marinero en la mar para la pesca de





Problemas con el reparto del agua. Año 1972.

altura es el aldeano, bien sea vasco o gallego, ya que son más sufridos. En su tripulación cuenta con buen número de marineros de Bera de Bidasoa y Valle del Baztán y, en el caso de los gallegos, a inicios de los sesenta es grande el número de marineros que vienen de aldeas y que no tienen el hábito de ir a la mar, al contrario de lo que ocurría con la procedencia de marineros gallegos de épocas anteriores.



Respecto al comportamiento de esta tripulación mixta a bordo, según Gaizka Elordi, era en ambos casos similar, debido a la procedencia aldeana de los dos grupos culturales. Estaban familiarizados con el campo y estaban ya hechos a trabajar.



*“Monte Aitzgorri” con el costado de estribor ya cerrado. Año 1964.*

## 7. La pareja supera al bou.

Los capitanes de los bous reconocen que en esta década triunfan las parejas, que cuentan con patrones de pesca muy hábiles. Ellos también reflexionan sobre la técnica de las parejas en los siguientes términos. Comenzamos por Román Martínez:

“Porque los bancos de Terranova, en vez de ser fangosos, de arena, son de mucha piedra. Entonces, el aparejo, si no está hecho especialmente, al arrastrar con los diábolos, lo que cogen las piedras son las bandas del aparejo, que al pasar rompía la piel de protección y hacía un agujero...Y no virabas nada. Y las parejas, con sus enormes redes, venían a ver cómo hacíamos con los diábolos. Se enteraron que cortábamos parte de la labaja, que no la usábamos, no pescaba; sólo pescaba la bocana y el ala superior del aparejo (que tiene ala superior, inferior y el centro, la manga y el copo). Pues armaron unos con un resultado bárbaro. Ellos nos preguntaron, se informaron y corrigieron, porque eran hábiles en la fabricación de redes. De este modo llega la revolución del sistema del bou a las parejas, para el arrastre en fondos duros, y las redes de nylon. Ante la implantación de parejas con gran capacidad a lo largo de los años sesenta, simultáneamente van dejando los bous Terranova”.

Del mismo modo, a lo largo de esta década, la pesca de liña para la Flota Blanca portuguesa, deja de ser rentable, y así ya en 1974 entran por última vez en Saint John’s.

Hay unas rocas que no afloran en el Gran Banco de Terranova, pero tienen el pico a una braza o braza y media, con muy poco fondo. Ese era un santuario



para los doris portugueses, porque allí se escondía el pescado. Román Martínez nos introduce en la siguiente situación: “una pareja entró en arrastre por medio de ellos y se organizó un belén entre los portugueses y aquella pareja de Pasajes. Los portugueses estuvieron a punto de abordarlos, como en la época de los piratas. Recuerdo que salió un capitán portugués que tuvo la serenidad de pedir calma a todo el mundo y a la pareja le hizo retroceder, y le hizo ver el riesgo que corría, porque no se trataba sólo del afán de pesca; porque estos barcos, los doris, suelen estar fondeados con una pequeña ancla, y al pasar la red, arrastra el barco y se iban detrás de la pareja. Podían haber ahogado a medio mundo allí. Afortunadamente no ocurrió nada. La pesca es terrible. A veces obliga a mucho egoísmo. El aparato detector te marca pescado y vas ciego”.



*Trabajo en la máquina de los engrasadores. Año 1970.*

La red de un bou es mucho mas pequeña que la de la pareja. Un bou tiene que tirar el solo por la red y para abrir la red lleva dos puertas que frenan mucho la marcha del barco. Normalmente un bou va a toda máquina, mientras que la pareja lleva una máquina muy moderada y con un consumo inferior. Su producción es superior al bou.

“En el setenta y uno, eran las vacas gordas, había mucho barco, había mucha competencia entre patrones, siempre había patrones nuevos, patrones que fracasaban. Hoy en día no fracasa nadie, pero antes sí, antes había mucha más competencia que ahora. Era el pescar y fulanito ha traído tanto, fulanito ha traído tanto. Hoy en día eso existe pero es diferente”. (Josetxo Abal: 2003)

“Cuando las parejas comienzan a ir a Terranova, solo tienen capacidad para pescar en fondos de poca profundidad. Esto ocurre así durante los años cincuenta. Sin embargo, en los años sesenta, setenta las parejas superan a los bous. Pebsa, ya a finales de los sesenta, prepara sus barcos a la pareja y en los años setenta los reconvierte al congelado en estos bancos de Terranova. En los 70-71 ya empiezan los escarceos con la pesca del congelado. Pescanova no había empezado; pero sí barcos que más tarde compraría Pescanova. Yo he conocido el barco “Roncal” y otros, que pescaban de todo, hasta platuxa o gallineta, la cabra..., pero todo a base de congelado. En esos años también empezó la pesca del calamar en la zona de Boston, que fue otra salida a los barcos, pero todo esto ya no tiene relación con el bacalao. Y en segundo lugar tenemos el tema de las 200 millas.

En los 70 ya empezaron a vedar las zonas Oeste de los bancos próximos a Nueva Escocia”. “Los canadienses tuvieron unos golpes brutales con la pesca. No nos podemos hacer a la idea de la



escabechina que se hizo en los bancos de Terranova, no solamente con el bacalao”.  
(Anónimo:2003)

La Pysbe también adecuará sus barcos a la pareja en los sesenta pero no optará por el congelado. Al aumentar la concurrencia de estos barcos, los bous se ven obligados a dejar el banco de Terranova, y a trabajar en Labrador, Groenlandia, Noruega. Los barcos de Pebsa en los años cincuenta únicamente trabajaban en Terranova, Groenlandia, pero nunca en Noruega.

## 8. El cierre de cubierta se extiende a las parejas “clásicas”.

El cierre de la cubierta de estas parejas, va a suponer unos cambios importantes en la forma de trabajar. En el año 1963 comienzan a cubrir la cubierta, y en 1967 empiezan los primeros ramperos. Junto al cierre se incorporan máquinas que van a facilitar el trabajo en cadena y desaparecen las especialidades de los marineros. Toda esta situación la iremos mostrando y del mismo modo finalizaremos con el testimonio de un salador, el cual nos acerca a su trabajo en la bodega.

Es así como nos lo expresa este marinero Aquilino Sotelo, de Trintxerpe (Guipúzcoa), y el patrón de pesca Porfirio Casal.

“En el año 1965-1966 embarco en el “Bahía de Pasajes” y “Abra de Bilbao”, era de la casa armadora Velasco, voy de marinero. Son barcos de 250 Tm., y trabajábamos muy cerca de la costa en el Banco de St. Pierre. Cuando venía una borrasca entrábamos a tierra para pasar el fin de semana. Los golpes de mar te zapatean a cada momento y andas a rolos por la cubierta. En este barco cuando salíamos a la mar como había muchos ratones en el barco, nos comían la red y de noche salían a comer el pescado. Teníamos ratones donde dormíamos y los conocíamos y les poníamos nombre, y los matábamos cuando después de largar la red estaban en cubierta. Solíamos conseguir matar a todos. Pero llegabas a tierra y en el muelle se te llenaba otra vez el barco de ratones. Andando al fresco los ratones se escondían entre el costado del barco y el forro de la nevera y salían a comer el pescado de las cajas. El que más les gustaba era el salmonete, y se iban a los ojos”.

“Primero, en estos barcos se dormía en un rancho a popa. Luego, cuando cerraron en este barco la proa con unas chapas, se hizo el camarote y el pañol, y aquí dormíamos todos, con nuestras mascotas, los ratones. Teníamos una estufa pequeña de carbón, y cuando se terminaba el carbón le echábamos a la estufa trozos de red que no servían, pero el hollín de la estufa nos ensuciaba a todos y salíamos con las caras emborradas. El cocinero hacía buenos potajes, y las martinas también las preparaba muy bien”.

Del mismo modo, en estos años el patrón de pesca Porfirio Casal (1965-1985) nos señala las condiciones de habitabilidad de su pareja que es de doscientas toneladas y pertenece a la casa armadora Laboa. “Tenía la suerte de que mi camarote daba a la cocina y estaba caliente noche y día, pero los demás, con unos radiadores eléctricos que



*Celebrando Misa a bordo en el parque cubierto de pesca.*

no calentaban nada. En el puente me colocaba de cuchillas, encima de la mesa de ruta al lado de donde se cargaban las baterías. Allí había resistencias y te calentabas un poco. El timón era de cadenas y por ahí entraba el frío, el agua ...”(Porfirio Casal: 2003).

“En el año 1963 se comienza a cubrir la cubierta y en el año 1967 empiezan los primeros ramperos” nos dice Gaizka Elordi, capitán e hijo de marino de Terranova. En el “Claramar” y en el “Santa Mar” el año 63, en Vigo, se cerró toda la banda de estribor. Esto supuso un gran avance para la tripulación puesto que ya podían trabajar en cubierta protegidos al menos por uno de los lados. Después empezaron los barcos cerrando media cubierta. Luego toda la cubierta, hasta que en el año 1968 se comienza ya a trabajar con la rampa a popa. Ello facilita enormemente, según Gaizka, el trabajo en cubierta, y a esto hay que añadir la mecanización que se introduce en el parque de pesca.

En el año 1966 se estrena la pareja “Gure Ama” y “Antiguakoa” de la casa Cortázar. Eran barcos de unas quinientas toneladas cada uno, y es el patrón de pesca del segundo barco, Joseba, quien reflexiona sobre esta pareja recién estrenada y abierta. Llevaba cada barco veinticuatro hombres, y una capacidad en bodega de quinientos diez metros cúbicos. El técnico observa que para rellenar los cincuenta metros cúbicos finales se hallaban con problemas serios para trabajar en cubierta, debido a la inseguridad que suponía la entrada de la mar, que “barría” prácticamente la cubierta cuando las bodegas del barco estaban casi llenas y faltaban los últimos diez metros cúbicos por rellenar de bacalao. Así nos lo expone Joseba Badiola de Ondarroa, que trabaja en esta actividad desde 1966 a 1984.

“La tensión se hizo grande en Groenlandia en el mes de octubre sobre el sesenta y ocho, sesenta y nueve de latitud norte. El viento y las condiciones climáticas en general suponían un enorme riesgo para trabajar en cubierta. Comunico esta situación a los armadores, así como la importancia de cerrar la cubierta, y se optó por cerrar los barcos. Esto aumentó mucho la seguridad. Se cerró desde el castillo de proa hasta el puente, y ya esos últimos cincuenta metros cúbicos que había que llenar en la bodega, que suponían cien toneladas, se hacía sin tantos peligros. Puesto



que venía la red y entraba en una cajonada junto al castillo de proa, y luego ya venía el saco (copo) con el pescado eso ya se subía para arriba, se abría la escotilla exterior de arriba y de esa escotilla ya se cerraba, y el pescado quedaba bajo cubierta. Es decir, en la misma línea de guía estaba la cajonada colocada para la red y cuando venía la última troncada, entonces el palo con las pastecas se enganchaba al saco y subía hasta mediados del palo y ya en un pequeño balance se aprovechaba, porque la escotilla se hizo casi en la vertical del palo y ya se le abría el piñón, y todo el pescado en tromba iba al parque de pesca. Y ahí se ganaba mucho. El hecho de cerrar costó diez millones cada barco en aquellos tiempos, y así evitamos mucho riesgo. Del mismo modo cambiamos los servicios. Nosotros teníamos uno arriba y los marineros otro abajo, pero cuando los barcos estaban sobrecalados, para estas situaciones disponían de unos sistemas de válvulas que no eran prácticas, aquello no era higiénico. Entonces en la estructura superior de los barcos como había mucho espacio hacia la popa del barco, se alargó la chapa unos siete metros más y ahí se hicieron servicios de váteres individuales, duchas y quedó estupendamente, (Joseba Badiola: 2003)

En 1972, sale de Pasajes la primera pareja “clásica”, es decir, de las que eran abiertas, ya cerrada. El “Cruz de Aralar” y el “Playa de Zumaya” de la casa Andonaegui. Fue la primera pareja que en Pasajes apareció cerrada, le llamaban el submarino. A continuación ya fueron cerrando todas las demás. Del mismo modo que fueron incorporando estas parejas las máquinas en el parque.

Según Francisco Rodríguez, (2003) “En un principio los barcos llevaban un solo puente y luego llevaron dos, los barcos iban creciendo, hasta que llegó un momento en que aparecieron las 200 millas famosas”.

Queremos señalar que el hecho de que se haya tardado tanto tiempo en cerrar las cubiertas de estas parejas clásicas, se debe a que existía la concepción generalizada de que si se incorporaba esta reforma, podría afectar a la estabilidad del barco. Sin embargo, no fue así y más bien el barco ganó en seguridad.

#### *Del marinero especializado al marinero clasificador.*

Hasta inicios de los años mil novecientos setenta los marineros están especializados: tronchador, abridor, sacaespinas, salador... y se enrolaban como tales. Entonces el hecho de tener buenos profesionales en las mesas, con habilidad en su trabajo, era muy importante. Todavía cuando había barcos que bajaban el pescado a la bodega en cestos, se incorpora el uso de las cintas transportadoras. A los saladores sin embargo no les afectará la mecanización de la cubierta. Ellos seguirán con su especialidad de la misma manera. No es de extrañar la frase muy común entre ellos de que “todos los adelantos van para la cubierta, para aquí, nada...”

Vamos a acercarnos a esta situación a través de una pareja que ha sido pionera en el puerto de Pasajes: el “Gure Ama” y “Antiguakoa”. En el año setenta y uno, irán dos técnicos de la casa alemana Baader a bordo, y enseñan a los marineros a utilizar estas máquinas que hacían la labor de descabezar, abrirlo, sacar



la espina, y lavarlo con las lavadoras. Los marineros tenían que seleccionar el pescado. Los técnicos estuvieron a bordo durante un mes y medio, enseñando la utilización de estas máquinas.

Estas máquinas en un principio no supusieron una reducción de la plantilla, puesto que la cantidad de pescado que había era importante y se necesitaba todo el personal para su elaboración. Es así como se lo argumenta el técnico de pesca Joseba Badiola (1971) a su armador: “Necesitamos toda la gente. Preparar las redes supone mucho trabajo, llevan mucho hierro y para el manejo se necesitan muchas manos. Y cuando unos están elaborando el pescado otros están atando la red, y a ello hay que añadir que a las máquinas hay que darles el pescado. Ya que la experiencia les enseñaba que había zonas de mucho pescado y había barcos que se veían obligados a parar, debido a que los marineros no podían con tanta cantidad de pescado. Por lo tanto le dije al armador que dejara a todos los marineros y que eso sería beneficioso para todos.”

Los comienzos con las máquinas para trabajar el pescado tienen sus anécdotas curiosas. Así por ejemplo, en una pareja de Andonaegui, colocan las máquinas en el parque de pesca, con la cubierta toda cerrada. Envían así los barcos a la mar, y luego los marineros no saben utilizar las máquinas, regresando de campaña sin estrenarlas, y lo único que hicieron fue molestar por el espacio que estaban ocupando. También existe la resistencia de los marineros especialistas como el sacaespinas, que desafía a la máquina y dice que él saca más rápido que la máquina. O el descabezador, que al principio era mejor corte el manual que el de la máquina puesto que ésta decían que dejaban el corte “muy a lo garçon”. No obstante poco a poco se van haciendo a ello.

Pero después de estos inicios, ya se instaura definitivamente el trabajo en cadena con las máquinas, perdiéndose de este modo esa especialización del marinero abridor y quitaespinas que era tan valorada hasta entonces. “La única especialización en la marinería que no se pierde es la del salador. En la bodega el bacalao en vez de llegar en cestos, llega a través de una cinta, pero es labor del salador ir apilando el pescado y echando uno a uno la sal correspondiente según tamaño, labor decisiva cara a la conservación del pescado”. (Dario: 2003).

Hay que tener en cuenta que estos marineros especializados, que existen hasta este momento, formaban pareja entre ellos, ya que estaban coordinados en su trabajo. Por ejemplo, un abridor con un quitaespinas, y pedían que se les contratara juntos. Esto es algo que desaparece con el trabajo en cadena de las máquinas.

Los pasos de este trabajo con las máquinas son los siguientes: Primero la descabezadora descabeza el bacalao, luego lo abre, le quita la espina, pasa por la cinta a la lavadora y por medio de otras cintas bajará a la bodega. Los saladores tendrán que recibir el pescado con el pincho igual que siempre, salarlo y apilarlo. Por lo tanto sí se necesita esta especialidad de salador en el marinero, y también necesitamos rederos que sepan atar la red.



Todavía existen “grandes campañas”. Así, la que hace Majín en la pareja “Lenengoa”” Bigarrena”, en el año 1972, “Y en el Platier llegamos a cargar el barco en cuarenta y cinco días incluidas las rutas de ida y vuelta. Eran campañas agotadoras, nos quedábamos dormidos comiendo” (Aquilino Sotelo).

Para finalizar, hasta inicios de los años setenta se trabaja en las parejas el pescado manualmente, y a partir de 1974 y con la misma tripulación se trabajaba día y noche, las veinticuatro horas.

Desde la moratoria del bacalao (1992), ya son muy pocos los bacaladeros que siguen en esta actividad. No obstante, los pocos existentes actualmente, trabajando en Noruega, llevan en sus bodegas la posibilidad mixta: salado y congelado, con lo cual, el bacalao muy pequeño, no se sala. Esta situación ocurrió sobre todo cuando se hallaban pescando fuera de las doscientas millas.

### 9. Año 1967 se traslada la técnica de rampa en popa a las parejas.

La primera casa armadora que construye una pareja rampera en España es la casa armadora Lasa de Pasajes. Esta primera experiencia resultará un fracaso debido a que imposibilitaba un trabajo efectivo, pues la mar entraba por popa, hasta la maquinilla. Sin embargo, la primera pareja efectiva y con buen éxito que va a Terranova, es la de la Casa armadora Velasco. Es así como nos expone, el gerente de esta casa armadora, las características de este tipo de parejas.

“Se aplicó la técnica del bou de rampa para trabajar en pareja. La diferencia a grandes rasgos entre pareja y bou está en la potencia. Para pescar en pareja no necesitas la misma potencia propulsora que para pescar en bou, fundamentalmente es eso. Nosotros, un barco de pareja con una



“Bahía de Guipúzcoa” en Pasajes.



*Una gran "sacada".*



potencia de 1500 caballos, lógicamente para pescar al bou andamos muy escasos, pero para pescar en pareja, como son dos barcos los que tiran de la red, es como si lleváramos tres mil caballos. Pero en cuanto a concepción del casco, de líneas, de maniobra, de material de puente, viene a ser igual. La diferencia principal de un barco de pareja a bou está en la potencia de propulsión. Algunos armadores que han hecho actualmente parejas, en vez de meterles mil caballos les meten mil cuatrocientos caballos. En cualquier momento que quiera el armador puede perfectamente ir a pescar al bou, sola, ya que la adaptación es mínima. En lugar de tirar de ese gancho, tiene que tirar de esos pendientes (pescantes) que se les pone en la parte de atrás y de unas roldanas". (Andrés Mateo: 2002).

Es de destacar la efectividad de estos barcos ramperos. En la pareja clásica en cuanto se para el barco, la malla se abre un poco. Al poner el mallaje más grande en cuanto se para el barco se cuele mucho pescado por la malla, pero en las ramperas como se está virando y andando, con la presión no deja abrir la malla.

En la pareja son dos los barcos que hay que mantener, con los consiguientes gastos dobles. Pese a todo son rentables porque pescan más que el bou. Los testimonios coinciden en señalar que esta técnica de pesca era mejor que la del bou, pero es efectiva cuando no hay restricciones de pesca. Con restricciones de pesca no es ya efectiva.



*Secuencia de pesca a bordo del rampero "Bahía de Guipúzcoa".  
Fotografías cedidas por el patrón de pesca Sr. Jostexo Abal.*



*“Bahía de Guipúzcoa”. Recogiendo la red después de meter el pescado a bordo.*



## 10. Año 1968 el “Castelo” y el “Acorsa”.

Ya en los años sesenta comienzan a ir a Terranova parejas de 1.200 Tm. Entonces era habitual repostar bien en Saint Pierre, Saint John’s o Halifax. Los testimonios de los capitanes y personal de puente coinciden en señalar que debido a que la pareja se considera una unidad, el primer barco llevaba un mayor número de aparatos de navegación que el segundo barco. Si bien esto no ocurre con todas las parejas de nueva construcción, sí es habitual que, por ejemplo, respecto al sistema de comunicación el primer barco pueda comunicarse directamente con Pozuelo del Rey en Madrid, lo que suponía un coste de 120 pts, mientras que el segundo barco no disponía de las facilidades del primero y por ello para comunicarse con casa tuvieran que hacerlo por medio de Saint Pierre lo que suponía un coste de trescientas pesetas.

En aquellos años había parejas en las que el radar y el Decca sólo iban en el primer barco. El personal de puente considera que si ambos barcos hubieran dispuesto de los mismos aparatos se hubiese evitado más de una arribada a puerto. El hecho de aumentar la tecnología de estos barcos repercute en los descansos de los patrones en tierra. Así nos lo cuenta un capitán (1944–1986) de estos barcos: “Cuando estabas de permiso tenías que ir todos los días a bordo, que si el radar estaba bien, que si los equipos, que te enseñaran el funcionamiento de esto o lo otro para luego no tener problemas en la mar. Si haces un balance de tu vida, no has estado nada en casa. Nunca pensé que iba a llegar a la jubilación. Siempre pensé que me quedaría en la mar.” (P.T.:2004).

Los cambios ya están instaurados y en el año 1968 se estrena la pareja “Castelo” – “Acorsa”, con base en Pasajes y que sale para Terranova. Estos barcos ya llevan los dos los mismos aparatos en puente, y serán considerados en estos momentos la mejor pareja de Pasajes ya que se construyeron siguiendo las instrucciones de los mandos, incorporando gran número de innovaciones todavía no empleadas hasta ese momento.

De primer patrón de pesca irá Manuel Prego. Aquilino Sotelo, que va de marinerero, nos narra cómo se desarrollaba la vida a bordo. Estos grandes barcos se encuentran con que el bacalao que llega en el copo es pequeño y a ello se añade que hay que llenar unas grandes bodegas. Ello hace que se esté produciendo una gran tensión sobre todo en el responsable de la pesca, que es Manuel Prego. Vamos a exponer aquí algunas incidencias.

“El “Acorsa”, que es el segundo barco de la pareja, se queda sin sal; entonces, el primer pesca manda al “Castelo”, que todavía tenía bastante sal, a que siga trabajando a la baka. Entramos en St. Pierre a hacer sal y como están en huelga los saintpierreses, el pesca quiere que seamos los marineros del barco quienes metamos la sal, pero nos negamos. Tampoco nos quisieron meter los víveres hasta finalizar la huelga y entonces se enfrentó el consignatario Lourido con Prego.”

“De contraestre iba Bernardo, de Corrubedo, que no estaba hecho a la pareja y Prego lo tenía asustado. Yo iba de marinerero y continuamente la red se echaba al agua sin descanso. No había-





*“El Estornino” y “El Esturión” en St. John’s. Año 1968.*

mos terminado de elaborar el pescado y de nuevo entraba otro. Yo mismo me enfrenté al pesca diciéndole que no se vuelve a largar hasta terminar de trabajar el pescado que está a bordo.”

“En un primer momento, Prego envía para hablar con la tripulación al timonel que era Calo y yo dije que bajara Marcelino, que era el capitán del barco. El contra maestre no decía nada. Bajó Marcelino y yo dije en nombre de los marineros: “Aquí nadie se niega a trabajar. Nos negamos a largar sin dar margen a terminar de elaborar el pescado en cubierta”. Y así quedó la cosa. Pero estando trabajando en cubierta, el pesca le mandaba al cocinero que era Antonio, de Corrubedo, que nos llevara a cada marinero un bocadillo al parque de pesca y mientras el marinero comía el bocadillo, el cocinero trabajaba en el parque. Incluso hemos llegado a trabajar con fuerte temporal”.

“El pesca nos prometió que el día de San José no íbamos a largar la red, todos los marineros estábamos contentos, pero llegó el día de San José y había un fuerte temporal y nos mandó largar. Todos enfadados, pero, a callar. Yo no voy a decir el nombre del patrón de pesca. Esto me ocurrió en otro barco, pero a los marineros nos llegó a gritar un patrón de pesca desde el puente después de estar trabajando tres días y tres noches sin parar. Hacer meter de nuevo otro copo lleno de pescado que ya todos los marineros jurábamos en todos los santos de arriba y de debajo, hartos de que hubiera tanto pescado y el patrón de pesca decirnos que hasta que echáramos sangre por la boca allí nadie paraba de trabajar. Esto hay que vivirlo”.

“El fallo de esta pareja era el estibador automático, que no funcionaba bien, si bien el cable sí lo hacía bien, pero al llegar la malleta necesitaban tres marineros para estibar la malleta”.

“Can Can” era un marinero de Corrubedo que era el que se encargaba de baldear el parque de pesca y arrancharlo. Este nunca trabajaba en las maniobras, siempre trabajaba en el pescado. Iba de marinero extra”.

“Pero los marineros, además de trabajar con el pescado, también tienen que trabajar en cubierta. Aquí no hay relevos y les toca a todos. Son once marineros en cubierta entre saladores y contra maestre y se encargan del pescado y de la maniobra, no en relevos sino en grupo. Aquí iban doce marineros, pero lo de “Can Can” era una excepción. Los once hombres saben armar el arte, lo que no saben todos es atar, pero entonces pican”.



“Después de seis meses de campaña llegamos con los barcos cargados, pero el problema con que nos encontramos es que el bacalao era pequeño y no tenía salida en el mercado. Este año 68 hay una bajada importante en los precios del bacalao y se almacena el pescado por no tener salida para los vendedores”.

“Esta casa armadora con base en Pasajes, se ve obligada a vender al cabo de un año esta pareja, que es nueva, a una casa armadora de Vigo, ya que no pueden hacer frente a los créditos. Después de esta bajada, los precios en el mercado del bacalao en el año 70 suben un 50%, ello hace que sea rentable de nuevo esta pareja en concreto.” (Aquilino Sotelo: 2004).

El factor mercado es decisivo para mantener la viabilidad de estos barcos, pero junto a este factor la pesca es el auténtico motor y ya nos encontramos con que las capturas van descendiendo de tamaño, lo que provoca que cambien de casas armadoras.



*“Virgen del Cabo” y “Bahía de Guipúzcoa” navegando entre hielos. Marzo de 1985.*

A medida que aumenta la capacidad de las parejas llevan grandes tanques de agua, lo que permite que la higiene aumente considerablemente entre los tripulantes. Las potabilizadoras se extienden a todos los barcos a partir de 1985, pero ya es el momento de la retirada de un importante número de barcos del bacalao y quedan muy pocos años de actividad. En 1992, con la Moratoria, ya dejan definitivamente de pescar en Terranova, quedando únicamente ocho parejas faenando en Noruega.

## 11. Salario.

Vamos a mostrar una evolución en los salarios de las parejas y haremos un recorrido hasta el momento actual (2004). Es de destacar que en los años sesenta se produce un cambio muy importante y es que todavía existen contratos verbales entre el armador y sus tripulantes, sin la existencia de ninguna



firma. La parte verbal incluye básicamente la negociación de la prima, que era muy variada entre los tripulantes del barco. Vamos a mostrar diversas modalidades en las negociaciones, que ya son colectivas.

En el año 1971 la situación salarial está recogida en la revista *Stella Maris*. Bajo el título “Terranova. El salario del frío” recogemos estos comentarios.

“Tradicionalmente en Terranova ha habido dos estilos de cobrar. En general, los oficiales de puente y máquinas y algunos especialistas de cubierta cobraban el tanto por ciento del dinero hecho por campaña. El riesgo era únicamente que bajasen los precios y por otra parte el difícil control de los millones, del capital efectuado. El marinero en general cobraba el tonelaje y en acuerdo previo se establecía un tanto por ciento, cuarenta, cincuenta, o sesenta pesetas por tonelada. Según ello lo que interesaba era cargar el barco lo antes posible prescindiendo de la calidad y de los precios. Ambos sistemas tenían y tienen su aspecto negativo y positivo.”

“Como negativo habrá que apuntar lo arriesgado de basarlo todo a una carta, porcentaje o tonelaje, ya que en caso de accidentes, averías o desgracia (pocos días de pesca y muchos de puerto, por ejemplo) la retribución se reducirá lamentablemente. De ahí la importancia de fijar un sueldo mínimo asegurado bastante alto, aunque los porcentajes y tonelajes fueran más bajos. De otra forma en una campaña de mala suerte uno se expone a trabajar “para el inglés”.

“Concretando más lo de porcentaje o tonelada, en principio parece que es más justa e interesante la primera solución, después, claro está, de garantizar un mínimo mensual bastante elevado.”

“Porcentaje. Efectivamente, es lógico que si los precios suben, el beneficiario no sea exclusivamente el armador, que aumentaría sus beneficios y mantendría los sueldos al mantenerse el tonelaje. Una serie de conflictos surgidos este año tienen su raíz en este problema. En el mismo barco había quienes iban al porcentaje y otros al tonelaje. Según ello a los del tonelaje les interesaba pescar, llenar las bodegas y arrancar lo antes posible, mientras que los del porcentaje, preferían la calidad del pescado, que en definitiva era más rentable por el aumento de los precios”. (*Stella Maris*: 1971, pág.13).<sup>43</sup>



“En arrastre”. Año 1976.





Debido a la variedad de modalidades existentes la situación es compleja. No obstante, se está produciendo una evolución en la misma. Ahora queremos señalar en palabras de sus protagonistas cómo les afectaba esta situación.

En el año 1972 desde Saint Pierre y coordinados por Raimundo –sacerdote del Apostolado del Mar–, consiguen en la flota que se cumplan los acuerdos ya aprobados de la mejoras salariales del BOE. Este año y en vista de que había bajado la pesca en Terranova, la pareja “Pescafría II” y “Pescafría III” pone rumbo a Noruega “Los barcos están pescando bien, pero se rompe la maquinilla y hay que ir a tierra a arreglarla. En ese momento los motoristas piden subida de sueldo, con lo cual el armador nos manda arrancar para España con muy poco pescado. No hubo nada de porcentaje”. (Aquilino Sotelo: 2002).

El texto nos refleja que en definitiva la última palabra la tiene el armador, aunque ya tiene que ajustarse a los acuerdos colectivos.

Haciendo una valoración ya en el tiempo, Benito Calviño, que es motorista en las parejas de la pesca en Terranova durante el periodo 1985–1994, nos dice que en este periodo todavía es más rentable ir a la mar que trabajar en tierra. Ese ha sido en definitiva el aliciente más importante.

Este es su testimonio. “En mi generación se ganaba más en la mar; ahora ya sucede lo contrario y por eso ya la gente no quiere ir. Y la gente soltera, muchos gastaban el dinero de seis meses de mar en uno, con lo que te quedabas colgado y tenían que volver de nuevo. Y así iban pasando los años. Y los padres de familia, como vas cogiendo nivel de vida, eso mismo te obliga a seguir en la mar sin querer”. (Benito Calviño: 2003)

Y respecto a la diferencia de porcentaje existente entre la tripulación del barco, el mismo informante señala:

“Es algo totalmente descontrolado que el patrón de pesca, una única persona, gane por todos los marineros, un 8 ó 10% frente al 0,15–0,25%. En máquinas teníamos 1,25–1,50%. El patrón de pesca gana más que el armador y sin arriesgar nada. Si el salario estuviese un poco más repartido, la gente sí iría más a la mar. Si a un marinero le garantizas trescientas mil pesetas fijas, sí iría aunque fuese sin horario, porque eso es lo que tiene la pesca, no existe horario. Lo de la vocación yo no lo creo, quizás la puedan tener los militares y los curas, pero ni en ellos tampoco lo creo” (Benito Calviño: 2003).

Este testimonio corresponde al periodo 1985–1994 y contiene varios elementos de análisis: las diferencias de porcentajes estipuladas, el aspecto de la vocación, en el cual nos encontramos que es muy común exponer que van a la mar porque es lo que conocen, pero la vocación normalmente no la manifiestan como tal.

En el contexto actual (2004), con ocho unidades de barcos y pescando en Noruega con unas cuotas reducidas, es así como este patrón de pesca del primer barco ve la situación de los tripulantes.



*Faenando las parejas muy cerca unas de otras. Año 1970.*

“Para el marinero no hay aliciente ahora mismo, ya que cobra igual un marinero que sepa atar, ya sabes lo que es: coser, que uno que no sabe. Cobra lo mismo uno que trabaja mucho que uno que trabaja poco. Todos cobran igual. Entonces la circunstancia lleva a que haya marineros que no quieran aprender a atar porque si saben atar tienen que subir a cubierta y en el piso de abajo están más calentitos trabajando. Así como antes íbamos en un barco y sabían atar más de media tripulación, hoy en día que te sepan atar dos o tres ya vas que te matas. Cosa imprescindible porque todos los días hay que atar red. Y yo sabía atar en su día, pero se me ha olvidado y no tengo ni práctica” (Josetxo Abal: 2003).

A nivel de tripulación se ha llegado a una unificación salarial que, por su parte, trae el problema que aquí señalamos. Ante la igualdad de salario carecen de incentivo para ciertos trabajos donde antes estaba la marinería con varias especializaciones. Pero el origen del problema se encuentra en que en estos momentos (2004) ya no es rentable ir de marinero a la mar.

Es así como nos lo expone entre otros muchos este informante.

“En mi generación se ganaba más en la mar; ahora ya sucede lo contrario y por eso ya la gente no quiere ir. Están trayendo gente de Ghana, de Angola... Una tarde en Marín ves más negros que blancos. La gente de aquí no va a la mar. Muchos se meten a peones de albañil y ganan más. Se marchan para Tenerife o Mallorca, a la construcción y hostelería.” (Calviño: 2003)

Con este testimonio, que es la situación actual con la que nos encontramos, ya cerramos toda una etapa de un modo de vida de marineros del bacalao, vascos y gallegos. Ya estamos viviendo el momento del cambio. Otros han tomado el relevo. Del mismo modo, otras problemáticas y modos de ver y hacer se entretejen de nuevo en la vida marinera.



## 12. Los mercados y Política Pesquera.

Desde los comienzos de la pesca industrial del bacalao, se pedía la nacionalización de la producción aunque sin conseguirlo. Son los tiempos de la Monarquía y la República. Aún así ya está asentada la nacionalización de la producción bacaladera en esta década que señalamos en este capítulo de expansión de la flota. Sin embargo, se producen serios desequilibrios dentro de los mercados internos del país.

Como ya hemos señalado antes, en esta década del auge de las parejas nos hallamos con las enormes facilidades que presta el gobierno en la concesión de créditos para la construcción naval. Las capturas llegan a su punto álgido, consiguiéndose en el año 1968 una normalización en el precio del bacalao. Todo parece señalar que nos encontramos ante momentos de bonanza. Sin embargo, paradójicamente, este mismo años el mercado nacional llega a saturarse con la propia producción de bacalao. Pese a ello, el Estado sigue concediendo primas para la importación, desequilibrando así el mercado interior como consecuencia del exceso de oferta.<sup>44</sup>

Parece que se quiere fomentar una “socialización” en la adquisición de barcos. Prueba de ello es la orden del Ministerio de Hacienda, regulando las normas para fomentar cuentas individuales de ahorro-barco. Esto sigue en la línea existente del crédito social pesquero que protege a las cooperativas formadas por pescadores, las cuales cuentan también con préstamos para la construcción de barcos de pesca. Entran las Cajas de Ahorro para efectuar el ahorro con el fin de constituir una cooperativa.

El fomento en la construcción naval tiene fallas. Una de ellas consiste en que, si bien se autoriza la construcción de nuevos barcos, se permite que no se desguacen los viejos. Pero parece ser, según los informes del Stella Maris, que “Los diferentes sectores interesados, tanto armadores como astilleros, han acogido con gran satisfacción este retorno al sistema antiguo que los ministerios de Comercio e Industria han concedido” (S.M. Marzo-Abril 1968 pág.14).

Ya en un corto plazo, tal y como muestra esta crítica, las “fallas” no tardarán en mostrarse, puesto que ante el descenso de las capturas y las limitaciones de las zonas de pesca, la viabilidad para todo este despegue de medios, es nula. Así lo demuestra el desarrollo de este trabajo en el siguiente capítulo.

### 12.1. *Consecuencias en el mercado del aumento de capturas en 1968.*

El consumo nacional de bacalao en 1967 ha sido de unas setenta mil toneladas aproximadamente, según cifras del Gabinete de Orientación y Consumo. (S.M.Sept-Octubre 1968).





Respecto a la exportación, países africanos como Angola y Biafra han limitado sus cupos de importación. La situación queda agravada por la existencia de países exportadores de bacalao, tales como Noruega, Dinamarca, Islandia o Alemania de los que en 1967 importamos de quince a veinte mil toneladas. Al finalizar las campañas de bacalao en 1968, se produce la caída total en los precios, y se paraliza la flota en los tres puertos, Pasajes, Coruña y Vigo<sup>45</sup>. Ello hace que el gobierno en Consejo de Ministros conceda quinientos millones de pesetas a fondo perdido y otros trescientos a pagar en cómodos plazos. Todo ello para que los barcos del bacalao se hicieran a la mar. (S.M.1968).

Es interesante señalar que las exportaciones en el año 1967 tienen una importante aceptación en los mercados del Congo, USA, Centroamérica y Brasil, alcanzando la cifra de mil doscientas millones de pesetas. En el año 1968 deciden los exportadores hacer una agrupación tipo cooperativa con la finalidad de obtener la carta del exportador y la obtención de créditos de carácter oficial. (S.M. mayo-junio 1968)

En enero de 1974, sale el primer buque factoría de la empresa Pebsa, con alta tecnología. Paradójicamente, al finalizar este año catorce mil toneladas de bacalao quedarán almacenadas en los muelles tanto de La Coruña, Pasajes, o Vigo, debido a que no encuentran mercado. Los armadores no pueden enviar sus barcos a la mar y piden ayuda al gobierno para reflotar los barcos. Pero se encuentran con que el gobierno concede licencia de importación por valor de 31.000 Toneladas, teniendo el país un grave excedente de bacalao<sup>46</sup>. No obstante, aquí no finalizan los problemas y, así, tres años más tarde (1977), Africa deja de comprar bacalao, y el precio del mercado no llegaba a las 19 pts/kilo. Ello obliga de nuevo a amarrar toda la flota en los puertos de origen, con las bodegas llenas de bacalao y sin descargar. En esta situación están durante dos meses y medio, debido a que no era rentable ni tan siquiera realizar la descarga, ya que no se cubrían los gastos de manipulación.

Son enormes los problemas a los que se enfrenta la flota bacaladera puesto que este año (1977) se declara la ZEE de las doscientas millas marinas. Esta problemática se desarrolla en el siguiente capítulo.

### 13. 1974 Buques factoría y alta tecnología.

Según los testimonios, la incorporación de los buques factorías no se hará durante un prolongado periodo de tiempo en Terranova y esto es debido a que los bous clásicos habían comenzado a tener dificultades para completar sus bodegas en las campañas.

Es así como nos lo expone un técnico que va en los bous de la Pysbe.

“En los años sesenta hubo un bajón de pesca tremenda y empezaron a hacerse estudios y vie-



ron que el bacalao se estaba esquilmando, que era difícilísimo coger mil toneladas de bacalao en cinco meses. Entonces los barcos de arrastre empezaron a decaer y empezaron a surgir los buques factoría que pescaban todo tipo de pescado, lo cual era mucho más rentable”. (Enrique Pérez-Sostoa)

En el año 1974 se estrena el primer buque factoría que va a ir a la pesca del bacalao en Terranova. Pertenece a la empresa Pebsa y se llama “Arriscado”. Así comenzó una serie de barcos factoría: “Arriscado” y “Brincador”, “Cernello” y “Dianteiro”, “Esguío” y “Farfalleiro”. Cada barco llevaba una dotación algo inferior a los sesenta hombres, número tradicional en los clásicos bous de Pysbe y Pebsa, y aprovechaban todo el pescado. En estos buques trabajaban el pescado en varias modalidades: salado, filete pelado congelado, harina, todo dentro del barco. Es lo que se denomina un buque factoría como habíamos conocido de los rusos y alemanes.

Pronto tendrán que retirar la fábrica de harina que llevaba el buque, debido a que no podían competir con la alta calidad y los precios del mercado que tenía Perú. En el lugar de la fábrica de harina pusieron tanques de combustible<sup>47</sup>, con lo cual ya no era necesario repostar en la mar. Estos buques comienzan pescando bien y de hecho la misma empresa ha enviado seis buques factoría más para trabajar en Terranova<sup>48</sup>. A los pocos años envían todos estos barcos a Sudáfrica a la merluza.

Esta década es la de la gran competencia entre los patrones. La concurrencia ya es importante no sólo de flota española sino de otros países también. A ello hay que añadir que están trabajando en parejas de quinientas a mil toneladas, lo que hace que para defender la campaña había que ser hábil para encontrar las playas de pesca antes de que llegara la concurrencia de otros barcos. “En esta época siempre había algún que otro patrón que fracasaba”. (José Abal 1970:activo)

Respecto a las parejas, en 1972 se inaugura el “Lasaola”-“Lasaberri” de la empresa armadora Lasa de Pasajes. Esta pareja se había gastado siete millones y medio en aparatos del puente, siendo la única pareja que contaba con facsímil. Llevaban dos radares cada barco. Tenían una capacidad en bodega de quinientas y pico toneladas cada barco, es decir, ambos barcos podían traer mil cien toneladas. Disponían de dos máquinas abridoras, así como todo lo necesario para trabajar en las cintas. La rentabilidad era muy buena puesto que de un solo lance han llegado a meter treinta toneladas de bacalao. Incluso ha ocurrido que con un saco se llenaron las cubiertas de los dos barcos. Esta pareja ha cubierto el récord de hacer setecientas toneladas en dieciocho días. No obstante, es importante que veamos la evolución de esta exitosa pareja, según su armador.

#### 14. Año 1975. Las primeras parejas que van a pescar en Noruega.

Esta experiencia es narrada por un tripulante del buque factoría de Pebsa, que iba a Terranova y completaba la campaña junto con la de Noruega.

“Este año fuimos a Noruega, nos dice; era un buque factoría’. Luego en el setenta y cinco la pareja “Lasanta” y “La Salve” que era de Lasa, van por primera vez a Noruega. Después fueron yendo las demás parejas, aunque los bous ya iban a Noruega en años anteriores. Este año las aguas jurisdiccionales en Noruega eran de doce millas, pero luego a los españoles nos pusieron a cincuenta millas, hasta que en el setenta y siete imponen las doscientas millas a todos”.

## 15. Portugal y el fin de una pesca tradicional: “A Frota Branca”.

La evolución de esta investigación, nos lleva a introducir este capítulo sobre algunos aspectos del desarrollo de la flota portuguesa. El motivo principal que nos impulsa a ello, es mostrar el final de una pesca tradicional en los Grandes de Bancos de Terranova, con algunas consecuencias que se derivan de ello. Es en este modo de pesca donde va a incidir directamente la gran alarma que en corto plazo evolucionará hacia el colapso pesquero del bacalao. Sin embargo, dicha alarma no provocó en su día una respuesta hacia una gestión equilibrada del recurso pesquero, y aquí se halla una equivocación ya histórica.

Vamos a contextualizar un poco la vida que transcurría en estos doris. Para ello realizamos trabajo de campo en los pueblos portugueses de Caxinas y Praia d’Ancora, comprobando *in situ* la situación de los puertos de Viana do Castelo y Aveiro (mayo 2003), tradicionales puertos bacaladeros.

### 15.1. *Los doris portugueses.*

Es interesante señalar que los portugueses comienzan a practicar la pesca en Terranova en 1585, antes de los primeros asentamientos europeos; y este tipo de pesca que también se considera tradicional, va parejo al impulso de la “Frota Branca”. Esta modalidad de pesca de la liña se pierde en 1974, y nos encontramos que treinta años más tarde, y después de ya más de diez años de una veda sobre el bacalao, se elevan voces entre algunos pescadores terranovenses proponiendo un retorno a la pesca tradicional ( Johnston Douglas 2003)<sup>49</sup>. Estas manifestaciones las consideramos dotadas de una fuerte carga simbólica que conduce a una pesca necesitada de ayudas sociales.

Vamos a introducir una pequeña génesis histórica, para situarnos posteriormente en un relato de vida que nos acerca a la actividad de los doris.

Cuando Salazar se pone al frente del gobierno portugués, decide renovar la flota bacaladera, ya que se encontraban con una flota envejecida, y las capturas de pescado no correspondían con las de otras flotas de otros países que faenaban en Terranova. Ello hizo, por poner un ejemplo, que en el puerto de Viana do Castelo hacia finales de los años mil novecientos cuarenta, entraran 120.000 quintales de bacalao, mientras que diez años antes, entraban únicamente de 15 a 20 mil quintales. De este modo se impulsó la “Frota Branca” altamente ren-



*“The Evening Telegram” 24/08/1972. “Pescadores portugueses reparando sus aparejos”.*

*El texto indica que en estas fechas quedaban solamente seis barcos con un total de 500 hombres. Cuatro años antes había treinta barcos con unos 3000 hombres pescando en las mismas aguas.*

table para el armador y para el país. (Angelo Silva 2001:61-62).

La famosa “Frota Branca” salía en una ceremonia oficial desde el puerto de Lisboa en el mes de marzo o abril y regresaban para octubre. Podía tener su casa armadora en Viana do Castelo, Aveiro..., pero no obstante todos iban a Lisboa, todo un espacio simbólico, y también terminaban de hacer allí sus perrechos. La modalidad de pesca que realizan es a la liña en pequeñas embarcaciones llamadas “doris”, donde iba generalmente un solo marinero.

Además, también están los bous de arrastre que ya se encuentran a finales de los años cuarenta y perviven hasta finales de los años 1980, si bien ya bastante reducidos por los problemas que existen para explotar la pesquería del bacalao en Terranova. Entre los arrastreros están los clásicos, luego los de rampa y también existen unos barcos que llevan unos botes grandes –“balieiras”– con motores potentes y cuatro hombres. Éstos salen del barco nodriza y echan la red. Es, pues, una modalidad diferente de los doris.

Hay que tener en cuenta que en el año 1950 Portugal cuenta con 3.500 pes-





*Típica escena deportiva en los muelles de San Juan de Terranova en el verano.  
Los marineros de los doris portugueses juegan al fútbol en el muelle junto al barco.*

cadores trabajando en los doris a la liña. También contaba con 23 arrastreros y toda esta flota tenía un hermoso barco, el “Gil Eannes” que disponía de pertrechos y logística en general para abastecer a la flota, además de ser un barco hospital.<sup>50</sup>

Nos introducimos en el desarrollo de la actividad pesquera, guiados por un marinerero, Antonio, de Caxinas, quien durante once años (1957-1968) trabajó en los doris.



En 1957 cuenta con dieciocho años. En esta época, en los bancos de Terranova y Groenlandia faenan un total de 52 navíos de la “Frota Branca”, hermosos veleros que también llevaban motor y que pescan con sus doris.



*Doris portugues. Pesca a la “liña”.*

Cuando Antonio se incorpora a este tipo de pesca, cada hombre en su doris echaba unas catorce liñas ligadas unas a las otras y cada liña tenía de 50 a 52 anzuelos. Los “maduros”, más experimentados, podían echar hasta veinte liñas cada vez, pero los “verdes” echaban una diez liñas nada más. Estas descendían hasta el fondo, con profundidades de hasta 70 - 80 metros.

Los doris estaban numerados en números pares e impares. Cada doris necesitaba un amplio espacio a su alrededor. Por ello, los primeros doris que iban descendiendo se quedaban próximos al buque nodriza, pero los últimos incluso no veían al buque nodriza mientras trabajaban.

Todos los buques, pero especialmente los veleros cuentan, cómo queda dicho, con un buque de apoyo. Este barco, siguiendo el testimonio de Antonio de Caxinas, les llevaba el correo que les enviaban sus familiares, así como paquetes, que en la década de los años 50 contenían principalmente tocino, chorizo, cerveza, queso y vino do Porto. El “Gil Eannes” era conocido, sobre todo, como el buque hospital de toda la flota portuguesa.

Hay que tener en cuenta que en esta época muchos pescadores iban al bacalao para librarse de la mili<sup>51</sup>, y para ello tenían que hacer siete viajes a Terranova en los doris. Además también, algunos marineros cuando iban a tierra se escapaban y se quedaban allí viviendo, huyendo de la pobreza de estos años.

Existen, como en todo trabajo, unas normas, muchas de ellas implícitas y otras explícitas. Así, si un marinero de los doris realizaba pocas capturas, el patrón del barco no le permitía volver a embarcar. Además la primera vez que se embarcaba tenía que ir en pareja, es decir un “maduro” -un hombre ya experimentado-, tenía que ir con un “verde”, el novicio en el oficio, sin esta garantía no se podía embarcar.





Los años cincuenta son difíciles económicamente, y había problemas para el embarque, era habitual que los marineros regalaran cerdos a los capitanes. El salario cuando embarca Antonio, de Caxinas, como “verde” es únicamente de mil escudos al mes, estamos en el año 1957. Diez años después y siendo ya un “maduro”, ganará tres mil escudos al mes. Con lo cual sus seis meses de trabajo que formaba la campaña, suponían 18.000 escudos. Cantidad insuficiente, según su esposa, para mantener la familia. Por ello, ella trabajaba vendiendo pescado. Un día su esposa vio las condiciones de habitabilidad del barco donde su marido dormía, causándole esto una fuerte impresión. Además estos hombres cuando regresaban de la campaña, venían físicamente muy desmejorados, solían perder hasta diez kilos de peso. Todo ello, siguiendo el testimonio de su mujer, le llevó a ella a organizarse con su trabajo de vendedora de pescado. Con ello pudo reunir algo de dinero lo que permitió que su marido pudiera dejar de ir a Terranova en el año 1966 para trabajar con una pequeña embarcación en la pesca de bajura.

El ritmo de trabajo en los doris, consistía en salir del barco nodriza a las cuatro de la mañana, es decir, al amanecer. Por babor y estribor salían del barco nodriza los doris pares y los impares y se dispersaban en forma radial desde dicho barco nodriza.

En estos barcos había un cocinero y dos ayudantes que atendían a las necesidades de toda la tripulación, oficiales y marineros. Los cocineros, antes de subir a los doris los marineros, entregaban una garrafa de café y un pan para todo el día. Como denominador común todos coinciden en señalar que los españoles entregaban alimentos a los marineros de los doris cuando se acercaban a ellos, si bien esto lo tenían que hacer con cuidado puesto que los capitanes portugueses les tenían prohibido que se acercaran a los barcos españoles, y si les veían desde el buque nodriza eran castigados.

Cuando regresaban al atardecer, el cocinero tenía preparada la cena, que en realidad era la única comida “formal” del día. De primero, comían un plato de sopa caliente, y de segundo, bacalao frito o cocido con patatas, o si no alubias, aunque había unas empresas bacaladeras que daban mejor de comer. Sin embargo,





*“La Flota Blanca” en St. John’s*

para los oficiales y los de máquina tenían, según nos dicen, todos los días carne para comer. Por contraste, los marineros podían comer carne únicamente dos días a la semana los jueves y domingos. Cada marinero llevaba su propia cantidad de vino, y, además, el armador ponía una parte. Todo estaba en el contrato. En el momento de realizar esta investigación, estos hombres evocan en su memoria, la alimentación que tenían, y constato que de forma generalizada entre ellos, a este respecto, testimonian en los siguientes términos: “Se comían tres pratos: «Comiam-se tres pratos: Bacalhau com batatas, Batatas com bacalhau e só bacalhau.»<sup>52</sup> Esto nos señala la mono dieta a la que estaban sometidos.

Durante el tiempo en que los hombres están en los doris, el capitán los vigila atento desde el barco nodriza con los prismáticos. Existe una norma en estos navíos y era la prohibición de dormir durante el tiempo en que los marineros estaban en sus doris trabajando. Esta norma se extendía a todos los grados del barco, es decir, desde el ayudante de cocina hasta el capitán, pasando por todos los oficiales.

Existen dos grandes peligros a los que se tienen que enfrentar estos hombres: uno lo causan las condiciones climáticas (que se levantara mal tiempo y la niebla), y el otro es el exceso de carga de pescado.

Cuando entraba la niebla, o cambiaba la mar, el barco nodriza hace sonar su sirena tres veces seguidas, y así continuamente y de forma intermitente. Además, si es necesario también utiliza bengalas para que regresen. Los marineros, por su parte, también disponían de una brújula para poder buscar el barco nodriza.

El hecho de hacer una buena pesca es importante para los marineros a muchos niveles. Hay que tener en cuenta que ello asegura su continuidad en el trabajo, además se halla el incentivo de la prima, También les permite adquirir una cierta “autonomía” respecto a sus superiores: “Los marineros que pescaban podían “contestar” a los oficiales, ante una ofensa de éstos, pero si pescaban poco tenían que guardar silencio”. (Antonio de Caxinas:2002).



*Ancla Portuguesa*

Todas estas causas hacían que existiera una tendencia en los marineros a ir sobrecargados en sus pequeñas embarcaciones, incluso solían atar los bacalao y se arrastraban por una cuerda para que el peso no les hiciera volcar. Algunos capitanes no permitían esta práctica y cuando les veían acercarse al barco nodriza arrastrando la cuerda, les obligaban antes de subir al barco que cortaran la cuerda y con ello perdían estas capturas de bacalao. De este modo se protegía algo más la seguridad de los marineros. No obstante, según Angelo Silva la siniestralidad en los doris era muy inferior a la existente en los barcos de arrastre, ya que estos últimos, cuentan con materiales muy pesados, y peligrosos y a ello hay que añadir que tienen que trabajar con malos tiempos y también hacer frente a los hielos.

La primera vez que iban al bacalao les llamaban a los marineros “o verde”, y tenían que ir, en otro doris, como ayudante de un “maduro”. Así el “maduro” le decía al “verde” donde se tenía que poner a pescar, y luego iba a recogerle el “maduro”. A veces se acababa la carnada para pescar y en ese caso el “maduro” enviaba a su ayudante, el “verde”, a buscar la carnada.

Pescaban aproximadamente unos cien kilos de bacalao al día en bruto. Luego, al llegar al barco, el capitán apuntaba rigurosamente la pesca que traía cada marinero y solamente pesaba los bacalao cuando estos eran muy grandes o cuando eran muy pequeños.

Luego se juntaba toda la pesca y se trabajaba en grupo. Cada marinero tenía que elaborar su propia pesca, es decir, abrir, cortar, limpiar, salar; es decir, que de todos se podía decir que en cierto modo eran especialistas pues hacían todas las labores que en un arrastrero están repartidas de modo especializado entre los marineros.

Continúa su relato Antonio. Nos dice que en Navidades les entregaban a cada uno tres bacalao, y tenían que ir a recogerlos al gremio de los pescadores.

Respecto a la habitabilidad, en el barco, nos cuentan lo siguiente: En esta década, los marineros llevaban unas colchonetas de paja y dormían como en una especie de pequeños catres donde no se podía estirar todo el cuerpo, puesto que medían como metro y medio, además había cucarachas porque el rancho estaba cerca de la cocina, lo bueno es que no pasaban mucho frío. En el rancho de marinería dormían cincuenta marineros, y únicamente contaban con dos cuartos de baño que estaban en muy malas condiciones. Sus objetos perso-



nales los colgaban, bien encima del catre donde dormían, o debajo de este. En caso de que se pusieran enfermos continuaban en su misma cama hasta que eran trasladados al barco hospital. En esta década tampoco se trasladaban a los difuntos a Portugal. En el barco se les construía un ataúd y los enterraban, bien en Saint John's o en North Sydney.



*Arrastrero portugués en St. John's.*

Hacia el año 1966 desciende la pesca tanto para los arrastreros como para los doris, quienes se encuentran con que les falta el pescado adulto. Ello ocasiona unas enormes pérdidas de tiempo buscando pescado. A este problema que se enfrentan estas embarcaciones, se les suma el hecho de que los pescadores encuentran mejores salarios en los barcos de arrastre, no solamente de la flota portuguesa sino de la flota española o alemana. Todo ello hace, según Angelo Silva, que se pierdan a los marineros experimentados en este tipo de pesca.

Todo este conjunto de circunstancias lleva a estos barcos nodrizas con sus doris a transformarse en barcos nodrizas portando lanchas con potentes motores y con capacidad para trabajar cuatro hombres; son las balieiras. Estos grandes botes lanzaban sus redes en lugar de la liña. Los doris acabarán desapareciendo como modalidad de pesca hacia inicios de los años setenta. Esta flota sale por última vez del puerto de Saint John's en 1974, año de su desaparición. Sin embargo, las lanchas (balieiras) y los arrastreros perviven hasta la moratoria (1992).

Siguiendo el testimonio de los propios marineros, están algo más aliviados psicológicamente con las balieiras, ya que en los doris, tenían que estar las diez horas de trabajo en la mar sin poder comunicarse debido a que estaban solos, sin embargo en las balieiras al ir cuatro hombres podían comunicarse.

Casi treinta años más tarde (2003) estos hombres portugueses del bacalao expresan que actualmente en los Grandes Bancos de Terranova “o bacalhao ten que fever”, es decir tiene que haber una gran cantidad. Ya es nostalgia y el deseo de que los Bancos estén como cuando ellos pescaban.



INFORMANTES DE “LAS PAREJAS”

Por orden cronológico de citación en este trabajo

PÉREZ-SOSTOA - JUAN VILA  
FRANCISCO LASA - GAIZKA ELORDI  
JUAN MARI BENITO - VICENTE GARCÍA  
ENRIQUE BUSTO - MIGUEL CIRIZA  
ANDRÉS LOURO - DARÍO FONTÁN  
KAIO LAZKANOTEGI - AQUILINO SOTELO  
ANDRÉS LOURIDO - J.G.  
ANTONIO NEIRA - PATXI KALZAKORTA  
LUIS ALZUGUREN - PATXI T.  
BERNARDO, DE CORRUBEDO - ANGELO DA SILVA  
JOSÉ LOIRA - JOSETXO ABAL  
LEOPOLDO ABAL - J.A. LARRUSKAIN  
MANUEL GALLERO - J.L. GOITIA  
CURRÁS - J.A. MUÑIZ  
J. BADIOLA  
PORFIRIO CASAL - MOROTXO  
ANTONIO T.- J.L. ALARCOS  
E. MIRANDA- JOSÉ SANTOS  
MARINERO ANÓNIMO DE AGUETE  
JOSÉ MARI LANDROVE - DARÍO, DE PASAJES  
SEVERINO CASTRÁRAMOS - ANÓNIMO  
ANDRÉS MATEO - BENITO CALVIÑO  
TRIPULANTE ANÓNIMO - ANTONIO, DE CAXINAS  
JEAN REUX - R. DAGORT  
MARINERO ANÓNIMO - SANCHEZ ERAUSKIN  
J.M. MUÑIZ - PEDRO RODRÍGUEZ  
CONSUELO, DE POIO  
JOSÉ MANUEL Y CARMEN DE ESCARABOTE  
FRANCISCO RODRÍGUEZ - MANU PÉREZ  
VICTOR TXAKARTEGI - JUANTXO ALEGRÍA  
JESÚS ROMERO - MIGUEL IRIONDO  
MANUEL GÓMEZ LARRAÑETA - DAVID CLOSE





### III PARTE.

#### ENTIDADES, ORGANISMOS Y PERSONAS RELACIONADAS CON LA PESCA DEL BACALAO: INICIOS Y DESARROLLO.

1. Casas Armadoras y Consignatarios.
2. El Stella Maris en Saint Pierre.
3. Atención sanitaria a la flota.
  - 3.1. 1950-1964 Condiciones sanitarias en Saint Pierre y en la flota de parejas.
  - 3.2. Gestándose la presencia de un médico en Saint Pierre.
  - 3.3. 1964-1998.
    - 3.3.1. La morbilidad en 1964
    - 3.3.2. Los accidentes en la mar.
    - 3.3.3. Educación sanitaria.
    - 3.3.4. Periodo 1966-1979.
    - 3.3.5. Enfermedades mentales.
4. Saint Pierre: “el mito de una generación”.
  - 4.1. Socializándose a través de un mito: la siguiente generación.
  - 4.2. La percepción de Saint Pierre.
5. St. John's, presentado por Joseba Beobide.
6. Comunicación con casa.
7. La familia del marino.





## 1. Casas Armadoras y Consignatarios.

De 1926 a 1950 son tres las Casas Armadoras que figuran en la pesca española del bacalao y de las que ya se ha hablado en su capítulo correspondiente a la infraestructura que contaban en tierra y que son: Pysbe, Pebsa y, por último, Copiba.

A partir de 1950, y con la presencia cada vez mayor de las parejas, se establecen para estos barcos casas consignatarias estables en los dos principales puertos que sirven de base para ellos. Estos puertos son: St. John's (A Harvey & Co Ltd., Furness, Withy & Co. y Blue Peter Steamships Ltd.) y Saint Pierre et Miquelon (La Morue Française, Paturrel Frères y Urdanabia).

Los consignatarios son los representantes oficiales del armador en tierra y asisten a los barcos en todo aquello que les es necesario para su buen funcionamiento. Ellos llevan a cabo las gestiones portuarias y el suministro de víveres. Atienden a las necesidades sanitarias de los tripulantes, facilitan el acceso a los talleres mecánicos, eléctricos, de electrónica, etc., en resumen, dan respuesta a todas las necesidades que les formula el capitán del barco.

Siendo la Pysbe la primera empresa que comienza con la pesca industrial del bacalao en Terranova, es también la primera que cuenta con una casa consignataria muy conocida en el puerto de St John's: A. Harvey & Co., que continuará con su trabajo hasta la retirada de la flota de estas aguas. La Pysbe contaba con un representante especial en St. John's, que era de la misma ciudad. Posteriormente contará con un delegado español de la propia empresa y que hará también el trabajo de vicecónsul honorario de España en Terranova al estilo de los actuales viceconsulados honorarios que existen en los puertos mercantes. Esto va a suponer un gran paso adelante en la eficacia y agilidad de las gestiones que necesitan los barcos de la compañía allí.

El primero de ellos fue un capitán de la Marina, Olascoaga, comandante de marina de Pasajes y desde el año 1958, a raíz de su enfermedad, será un capitán de Pysbe, José Luis Arambarri, quien permanecerá en este trabajo hasta su fallecimiento en 1985.

Con relación a la consignación en St. John's, A. Harvey tenía una amplia gama de actividades comerciales y son ellos los primeros consignatarios de los barcos españoles que recalán en St. John's, y serán también ellos los consignatarios de Pysbe hasta la desaparición de la empresa en 1972. Pebsa estaba representada por Furness Withy & Co., siendo intérprete de esta entidad consignataria con los barcos españoles el popular Jack Pinto, del que hablaremos más adelante.

Es así como se desarrolla la secuencia de acciones que hay que tomar para que el barco sea atendido debidamente en tierra.





Primero, se anuncia desde la mar a la estación costera la intención del barco de entrar a puerto, se avisa a las autoridades portuarias, que darán su permiso para que el barco pueda entrar. Esto lleva consigo el aviso al práctico y la llamada a la casa consignataria correspondiente. En el caso concreto de Pysbe, es su delegado quien coordine la gestión de las necesidades del barco con la casa consignataria, que va a desarrollar una actividad múltiple para su servicio: gestiones, pertrechos, víveres, asistencia de todo tipo: médica, técnica (electrónica, eléctrica, mecánica, etc.), social...

La asistencia sanitaria en St. John's se desarrollaba del siguiente modo. Las casas consignatarias trabajaban con un grupo determinado de médicos. Este grupo médico trabajaba, a su vez, con un determinado hospital. Por ejemplo, A. Harvey trabajaba con un grupo de médicos conectados con el St. Clare's Mercy Hospital y Fourness Withy, que representaba a Pepsa, trabajaba con un grupo de médicos relacionados con el The Grace General Hospital. Esto no quita que si la patología presentada por un paciente así lo requiera, podían acudir a otro hospital de la ciudad.

A partir de los años mil novecientos cincuenta, Saint Pierre contará también con un vicecónsul honorario de España en la isla: Mr. René Dagort. Este trabajo lo ha venido desarrollando desde entonces hasta el día de hoy (2004), es decir, cincuenta años de servicio ininterrumpido.

Saint Pierre desarrollará una estructura ágil y eficaz, facilitada por las reducidas dimensiones del puerto.

La casa consignataria La Morue Française, cuyos directivos de Francia se hallaban entre los primeros fundadores de la Pysbe, representó también a estos barcos en St. Pierre y luego, a partir de los años cincuenta, a las parejas.



*St. Clare's Mercy Hospital en St John's.*



Anterior a 1950 Saint Pierre no fue un puerto de gran importancia para la flota española, debido a que carecía de servicios fundamentales como el aprovisionamiento de combustible y una adecuada infraestructura industrial.

En 1950 Mr. Dagort trae el servicio de gas-oil para los barcos y ello facilita la entrada regular de pesqueros.

Progresivamente se irán desarrollando nuevos servicios hasta completar una estructura capaz de responder a todas las necesidades que irán demandando los barcos. El que se tome a St. Pierre como puerto base va a estar influenciado por varios factores, económicos y otros. La entrada en puerto es más barata que St. John's, la proximidad cultural de la lengua, el francés, es más accesible que el inglés y tiene un modo de vida más parecido al nuestro. A esto tenemos que añadir la infraestructura de acogida que se ha generado en Saint Pierre para los barcos españoles. Al poco tiempo de estas entradas, una buena parte de la población, nos señalan, hablaba castellano, incluso con expresiones gallegas, y ya algo más tarde en el Lycée comienzan a impartir clases de español. El interés por la lengua se debe sobre todo a que el sector servicios (trabajadores portuarios, comercios, restaurantes, bares, etc.) constituye uno de los medio económicos más importantes para sus habitantes, y la llegada de una creciente flota española va a generar una riqueza importante para sus habitantes.

Llegados a este punto tenemos que señalar la presencia creciente de españoles que viven en Saint Pierre y que trabajan representando a los armadores de España y a las compañías de electrónica como Crame, Hispano Radio y Unasa. Tenemos que mencionar a personas muy conocidas que representaban a las casas armadoras y a las compañías electrónicas: José Luis Lourido (Urdanabia) Enrique Busto (Crame), Leoncio Bilbao y Pedro Cano (Hispano Radio), entre otros. El único que queda hoy, afincado ya en St. Pierre, es el pasaitarra José Antonio Torrontegui, que además de técnico de electrónica, sustituyó a Lourido en Urdanabia.

También queremos señalar la presencia de otros españoles que vivían allí y que completan la gama de servicios que requieren los barcos: Enrique Pérez (llamado El Asturiano), que tenía una tienda y una pensión, Emilio Taibo (taxista), así como el bar de Alicia con "Checho" Magaña... Estos tres últimos fueron hombres de mar que se quedaron en tierra y formaron su vida en Saint Pierre. Todos ellos, más los que fueron llegando luego, componían una pequeña colonia española en la isla.

Además de la Morue Française los dos consignatarios más conocidos eran Paturel Frères y Urdanabia.

La labor de estos consignatarios es similar a la que hemos señalado anteriormente en Saint John's, con la diferencia de que las gestiones son más rápidas y sencillas que las que pueden ser realizadas en aquel puerto, capital de Terranova,





una ciudad más extensa y grande que Saint Pierre y, por ello, mucho más burocrática.

*St. John's para las parejas.*

A inicios de los años cincuenta, Saint John's -"Sanxón" para los marineros- es un puerto muy frecuentado por las parejas para hacer consumos, debido a que trabajaban relativamente próximos a este puerto. A lo largo de esta década paulatinamente las parejas dejarán St. John's para tomar como puerto base Saint Pierre. Aquí incluimos cómo vivían en este puerto.

Según el marinero Lourido embarcado en el año 1951, en St. John's, les gustaba acudir al baile. Esto es una de sus preferencias siempre que entraban a puerto, pero parece ser que en esta década, en el baile existían categorías para tener éxito con las chicas. Así, los engrasadores de máquinas, llevaban en el bolsillo de la chaqueta un trozo de estopa enseñándolo, y de ese modo mostraban que no eran simples marineros. Concretamente en San Juan en estos inicios de los años mil novecientos cincuenta en el puerto había un almacén donde preparaban filetes de platuxa, y el fletán. Trabajaban mujeres y cuando salían de la fábrica, se organizaba el baile en un garaje donde guardaban un camión. Éste lo sacaban y allí hacían el baile al que los marineros le llamaban el Kansas City. Solo se hablaba inglés y las chicas facilitaban a los marineros tabaco y chicles. (Lourido:2003).

Siguiendo a Lourido, otra figura importante para los marineros era la Clarisa, quien tenía mucha amistad con los de la Pysbe. Iban donde ella a vender el coñac que se lo compraban al cocinero. También estaba el bar el Italiano, para vender el coñac y tener su dólar para poder estar en tierra y de este modo poder ir al baile del Chamorro. Además, los marineros para consumir ellos llevaban del barco en una botellita un poco de coñac para mezclar con coca cola. Alrededor del Chamorro había varios lagos y allí nadaban cuando era el mes de agosto y también pescaban truchas.

La Clarisa, continua Lourido, que tenía una tienda cerca del puerto por lo visto pesaba como unos doscientos kilos, y ella era quien les cambiaba el dinero, les vendía radios de segunda mano, compraban coca-cola, tabaco, en fin estraperlaban.

El uso del alcohol estaba restringido, de aquí que los marineros lo utilizaran para venderlo como contrabando y de ese modo obtenían algunos dólares para sus pequeños gastos personales: poder pagar el baile, realizar algunas compras...

Gaizka Elordi, capitán, reflexiona así respecto a las entradas a puerto:

“-Bueno, a las parejas les gustaba Saint Pierre por el sistema de vida. Saint John's era un ambiente de vida sajón. El idioma era una barrera y el ambiente también era totalmente diferente. Había restricciones alcohólicas, los bares se cerraban a las once de la noche, etc. Saint Pierre era lo con-



trario: ambiente de vida latino, francés, aunque la gente no lo supiese, los de allí hablaban castellano; había bailes, no había horarios... Era una vida que para estar 24 ó 48 horas era mucho más agradable. Se prefería ir a Saint Pierre. Aparte, el médico estaba en Saint Pierre; es decir, la vinculación con Saint Pierre era mucho más fuerte en todos los sentidos. Saint John's era por obligación o proximidad o por huracanes, con los que te tenías que meter en el puerto más cercano, Halifax, Saint Pierre, o Saint John's. Esos eran los tres más habituales. A principios de año, que se pescaba por Saint Pierre, iban allí, pero otros también iban a Halifax”.

## 2. El *Stella Maris* de Saint Pierre.

En los años mil novecientos cincuenta el primer sacerdote que llega a los bancos de Terranova a bordo de un bacaladero, es Xabier Eskibel, capellán del Apostolado del Mar en Vigo y cofundador de la Escuela Náutico Pesquera de la misma ciudad. Esta experiencia le permite entrar en contacto “in situ” con la problemática del pescador. Será la primera vez que un sacerdote, a través de la telefonía de a bordo, se comunica con los demás barcos animando a la gente en esta dura vida. Del mismo modo realizó una importante labor de apoyo psicológico y humano.

Debido a la débil infraestructura de tipo asistencial disponible entonces para tantos hombres, el Apostolado del Mar decide poner en marcha un *Stella Maris* en Saint Pierre.



“*Stella Maris*” en St. Pierre. Año 1970.

Guillermo Altuna, que era entonces capellán del puerto de Santander, decide viajar a Saint Pierre para explorar sobre el terreno las posibilidades de poner en funcionamiento allí dicho centro. Altuna tuvo para ello la colaboración de la igle-



sia de Saint Pierre y de personas sensibles a la problemática del marino como Mme Paturel, Mr Carricart (un vasco-francés que ayudó mucho a la flota), y Françoise Ruellan (Francisquita), que además de su propia aportación buscó a bastantes personas que colaboraron activamente con Altuna. De este modo se logró hacer un sencillo centro situado junto a un pequeño bar conocido por la flota como “El Homiño”, muy cercano al muelle. Este local prepara el terreno para la siguiente etapa definitiva, la del Club Stella Maris.



Estando ya en marcha este centro vino de Pasajes el capellán Alberto Gárate, y en 1963 llega Javier Sánchez Erauskin a Saint Pierre a petición del ya citado Guillermo Altuna. Para entrar en contacto con el mundo del bacalao, Javier decide embarcar en un bacaladero. Al llegar a Saint Pierre se encuentra con el pequeño local que había abierto Altuna, así como con una pequeña colonia española. Comienza por atender a las necesidades diarias más apremiantes, haciendo de intérprete en el hospital y conectando con lo que va exponiendo la gente. Llevará a cabo una línea de actuación muy social y comprometida. Hay que tener en cuenta que, a inicios de los años mil novecientos sesenta, la flota de parejas aumenta considerablemente en número y potencia y, por supuesto, en tripulantes.



*St. Pierre. Año 1960.*

Al mismo tiempo que llega el padre Javier a Saint Pierre, en el puerto de Pasajes, y concretamente, en la parroquia de Trintxerpe, será el popular sacerdote don Serafín Esnaola quien ante tanta afluencia de marineros proponga al Apostolado del Mar hacer un Día del Marino en Navidades, aprovechando la gran presencia de flota bacaladera en dicho puerto. Este año de 1963 se celebrará el primer Día del Marino, con una misa a las doce del mediodía, y a con-

Al mismo tiempo que llega el padre Javier a Saint Pierre, en el puerto de Pasajes, y concretamente, en la parroquia de Trintxerpe, será el popular sacerdote don Serafín Esnaola quien ante tanta afluencia de marineros proponga al Apostolado del Mar hacer un Día del Marino en Navidades, aprovechando la gran presencia de flota bacaladera en dicho puerto. Este año de 1963 se celebrará el primer Día del Marino, con una misa a las doce del mediodía, y a con-





*Sala de escribir en el Club Stella Maris de St. Pierre.  
Cerrado, "Recuerdo de museo". Año 2002.*



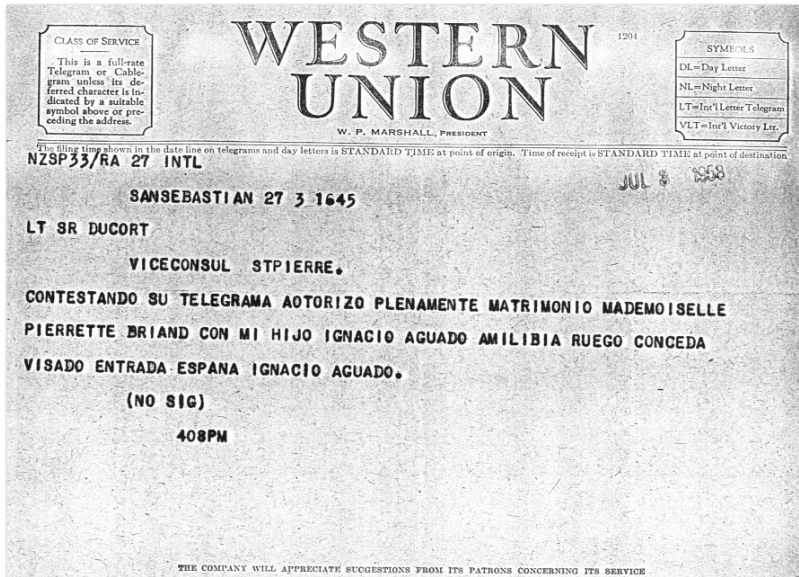
*Club Stella Maris, "Despacho del capellán".  
Año 2002. "Ibid"*

tinuación una gran asamblea donde se exponían las múltiples necesidades que afectaban a la flota bacaladera. Desde Trintxerpe una de las primeras luchas que se llevaron a cabo fue la de exigir a los armadores que se hicieran contratos firmados, ya que era muy habitual que los contratos fueran sólo de palabra. Otro problema que existía era la gran cantidad de armadores, con notables diferencias entre unas casas armadoras y otras. Estos problemas contaban con la dificultad añadida de que los hombres de la mar tienen unos obstáculos propios de su profesión, como la dispersión de los barcos pesqueros, que se mantienen hasta cierto punto aislados unos de otros<sup>53</sup>. Del mismo modo señalamos la ausencia de sindicatos libres en el régimen político imperante y el obstáculo de la

gran dispersión de las zonas de residencia de los pescadores, especialmente en Galicia. Estos factores mencionados, llevaban de hecho a que apenas se podían reunir para tratar sus problemas.<sup>54</sup>

Una de las actividades que se llevan a cabo por parte del Apostolado del Mar es la de formar el grupo de las Esposas de Marinos, que se crearon antes en Bilbao para la marina mercante. De este modo se afronta la problemática de forma múltiple, y se pueden trabajar conjuntamente las necesidades detectadas y ya coordinadas desde Saint Pierre. También se trabaja conjuntamente con las zonas de mayor población bacaladera: 1) Ferrol – Mugardos – Pontedeume – La Coruña. 2) La Ría de Muros y Noia (Muros – Noia – Porto do Son). 3) La Ría de Arousa (Ribeira – La Puebla – Boiro – Vilagarcía – Cambados. 4) La Ría de Pontevedra (Sanxenxo – Poio – Pontevedra – Marín – Bueu) y 5) La Ría de Vigo (Cangas – Moaña – Vigo y su entorno – Baiona). En cada una de estas zonas se hicieron durante algunos años asambleas masivas de las gentes del bacalao, en las que se aireaban los problemas más acuciantes y se creaba un clima algo ruidoso, pero que contribuía a la mentalización social colectiva.

El arranque de este Club queda explicado más arriba. Pronto tomará el carácter de centro coordinador de las necesidades de la flota. En pocos años ya se



*Autorización de matrimonio de un tripulante vasco con una Saint Pierresa. Documento cedido por Mr. Dagort.*

consigue el médico para la flota. Se abordan diversas problemáticas de la flota en una pequeña publicación denominada “Platuxa”, se organiza el trabajo con los enlaces sindicales para afrontar estos problemas, se llega a la creación de la Caja del Marino, para asistir de forma inmediata a las viudas de los marineros muertos en la mar. Además también existía la demanda de que querían que se repatriaran los cadáveres.

A este respecto testimonia José Luis Alarcos:

“Al principio no se repatriaban los cadáveres. Si era invierno aquello parecía fantasmagórico, portando el ataúd y enterrándose las piernas hasta las rodillas los porteadores. Luego, no se podía enterrar por la nieve y el hielo, y quedaba el ataúd en la capilla del cementerio. Esto no les gustaba nada a los pescadores. Luego ya se consiguió la repatriación. De los primeros cuerpos que se enviaron, nosotros allí no teníamos nada ni sabíamos embalsamar. Por lo tanto metimos el cadáver en una caja de cinc soldada y luego por encima otra caja de madera. Así lo enviamos en avión. Pero debido a que era verano, con el calor y los gases de la descomposición, reventó la caja y el olor inundó todo el avión, obligando a hacer un aterrizaje forzoso antes de llegar a Montreal. Y allí lo embalsamaron”. (Alarcos:2002)

### 3. Atención Sanitaria a la flota.

La flota bacaladera de Terranova ha tenido básicamente dos tipos diferentes de atención sanitaria, como diferentes fueron los mismos barcos: los bou y las parejas.







R. O. del E.—Núm. 300

15 diciembre 1964

16689

BOQUINES DE QUE HABRAN DE IR PREVISTOS LOS BUEYES Y ENMARCACIONES DE LAS FLOTAS MERCANTE Y DE PESCA NACIONAL, SEGUN LAS MEDIDAS QUE DESEMPEÑEN

Table with columns for 'BOQUINES', 'Grupo I - Buques de pesca', 'Grupo II - Buques de carga', and 'Grupo III - Buques de guerra, correo y servicios de puerto'. It lists various vessel types and their corresponding equipment requirements.

15 diciembre 1964

16685

Table listing various equipment items such as 'Termostato, gases estancos', 'Ventilador', 'Alfileres', 'Cable', etc., with their respective specifications and quantities.

15 diciembre 1964

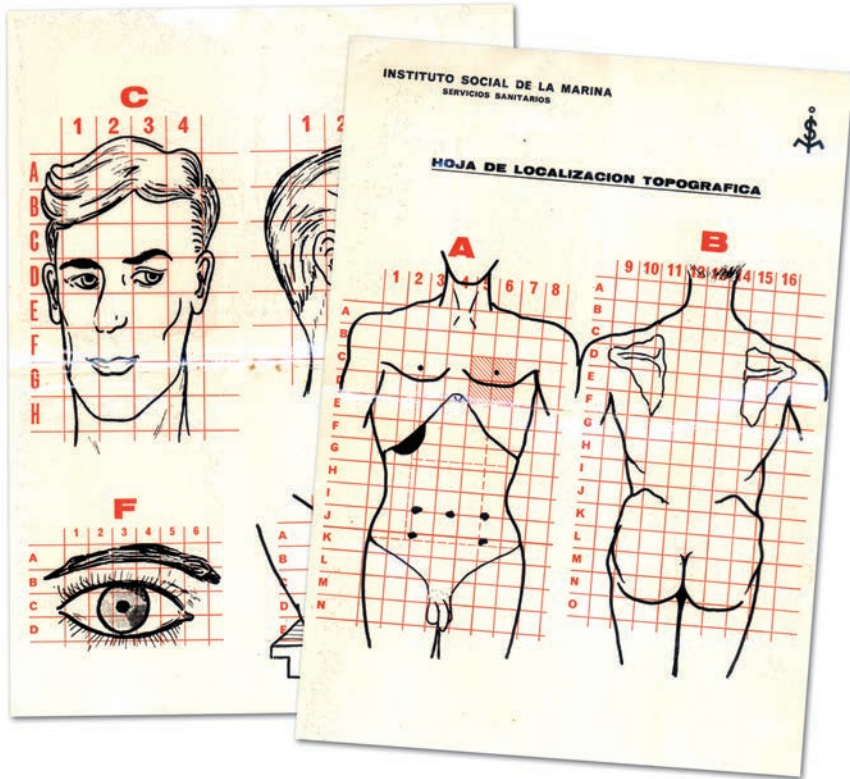
16686

Table listing various equipment items such as 'Vehículo de guerra', 'Vehículo especial', 'Vehículo de guerra', 'Armas', 'Equipamiento', etc., with their respective specifications and quantities.

Table listing various equipment items such as 'Separador automático', 'Módulo de automatización', 'Módulo de automatización', 'Módulo de automatización', etc., with their respective specifications and quantities.

Table listing various equipment items such as 'Alfileres', 'Cable', 'Cable', 'Cable', etc., with their respective specifications and quantities.

Publicación en el B.O.E., año 1968, sobre condiciones de los boquines.



*Hoja de localización topográfica para el diagnóstico a distancia.*

Los bous clásicos de Pysbe y Pebsa han tenido siempre su propia organización médica.

La flota de Pysbe dispuso de médicos embarcados, hasta tres algunos años, que atendían a todos los barcos de la compañía, unos 16 en total, con 900 hombres. Aparte de las consultas ordinarias por radio, los médicos hacían trasbordos a los barcos siempre que fuera necesario y la mar lo permitía.

La Pebsa optó por tener un practicante embarcado en cada uno de sus 12 barcos, que sumaban una tripulación global de unos 700 hombres.

Cuando el caso lo requería era este personal médico quien decidía con el capitán el llevar un tripulante a tierra para que fuera atendido por los hospitales correspondientes.

La atención médica en la mar estaba lógicamente limitada por las mismas condiciones ambientales (distancia de tierra, balances, temporales, falta de espacio a



bordo, etc.) en las que se tenía que desarrollar, por lo que tenía carencias importantes. Sin embargo, tenía un gran valor psicológico pues daba siempre una estimable tranquilidad a los tripulantes.

Las parejas tuvieron un recorrido completamente diferente y fueron los barcos que, desde unos inicios muy pobres, llegaron con el tiempo a tener la mejor atención sanitaria de los pesqueros de Terranova.

La base de esta atención se centró en St. Pierre y es por ello que mostraremos el contexto social y médico de esta población a partir de 1950, fecha alrededor de la cual comienzan a aparecer las primeras parejas. Asimismo, mostraremos resumidamente las condiciones de los barcos de esa primera época.

Distinguimos dos grandes períodos. 1950 - 1964 y 1964 - 1998

### 3.1. 1950 - 1964 Condiciones Sanitarias en Saint Pierre y en la flota de parejas.

En 1950 St. Pierre et Miquelon era un territorio francés recién salido, se puede decir, de la II Guerra Mundial. Vivía de la pesca y, sobre todo, de las ayudas sociales de París. Era un pueblo pobre, con una escasa infraestructura médica.

Nos recuerda Enrique Busto, que llegó allí en 1955, que para una población de algo más de 5 mil habitantes había solo dos médicos y un hospital dotado de equipos técnicos obsoletos, que provenían ordinariamente de las islas francesas del Caribe, como La Martinica. El número de camas no pasaba de la mitad de las que tuvo luego en la década de los 60.

Había también una pequeña farmacia abierta al público una hora al día.

En cuanto a la asistencia médica dispensada a los españoles en el hospital hay que tener en cuenta el problema fundamental de la mala comunicación por el desconocimiento mutuo de la lengua: ni los franceses hablaban español ni los españoles hablaban francés.

Por ello se daban situaciones tragicómicas que hoy resultan inverosímiles y que pasamos ahora a describir.

Los médicos franceses venían del mundo militar y, por ello, tenían una mentalidad particular.



*Evacuación de un marino del hospital de St. Pierre a St. John's.*





*Cementerio de St. Pierre.*

Enrique recuerda el caso de un médico que atendía a los marineros españoles y que, al parecer, sospechaba que muchos marineros no tenían propiamente una enfermedad y que acudían a él “por si acaso”, para hacer una revisión. Este médico acostumbraba a salir del quirófano todo lleno de sangre, sin lavarse, y se presentaba así en la sala de espera. Entonces iba mirando todo serio a algunos de ellos y les decía: “Tú, a operar y tú también, a operar” y luego ya se metía en la consulta para ir viéndolos. De esta manera, sólo se quedaban los que realmente estaban enfermos, el resto se marchaba. A este médico le llamaban, bien gráficamente, “el carnicero”.

El mismo informante nos recuerda también que, acompañando muchas veces a los marineros a la consulta, escuchó más de una vez a gente que sufrían de los bronquios que decían al médico: “Yo estoy constipé” (que en francés significa “estreñido”). El médico, por lo visto, ni les auscultaba y les recetaba un jarabe para el estreñimiento. Así ocurrieron varios casos con resultados “extraños”, hasta que los mismos marineros se dieron cuenta de que “algo no iba bien”.

Hubo también un caso, al parecer, verdadero, en el que dos marineros fueron juntos al hospital, uno aquejado de un dolor de muelas y el otro con un fuerte golpe en la pierna. No les debieron entender muy bien porque el que sufría de las muelas salió del hospital con una pierna escayolada y el de la pierna salió con algunos dientes menos.

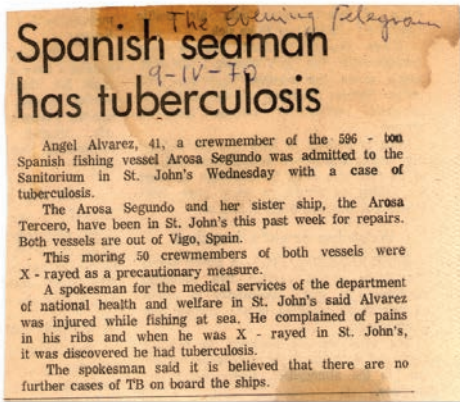
Ya entrados los años sesenta se repatriaban algunos marineros enfermos en avión. Enrique Busto estaba al lado de uno de estos primeros enfermos, al que le comunican que va a volver a España en avión. Salen los dos de la consulta y el marinero le dice a Enrique:

“Eu teño que volver a España en ese aparato que bota fume polo rabo?”.

Esta expresión nos evoca el origen rural de este marinero, pues hay que tener en cuenta que gran número de ellos provenían de diversas aldeas de las Rías Baixas.

### *Condiciones sanitarias de las parejas.*

Los primeros barcos estaban en unas condiciones muy precarias. Eran barcos pequeños, de unos 25 metros de eslora, abiertos, sin unas mínimas condiciones



*The Evening Telegram. 9/04/1970.*

*Un brote tuberculoso (caso excepcional en estos años)*

de higiene, sin váter (tampoco lo tenían en aquella época mercantes de 8 mil toneladas) ni, por supuesto, duchas. Tampoco había cocina interior, había un hueco a popa del guardacalor y abierto a la mar, donde de mala manera se preparaba la comida. A veces los golpes de mar le podían tirar al cocinero contra aquella rudimentaria “cocina” y se quemaba las manos. Los camarotes de la marinería estaban a popa del puente, debajo de la chimenea, y los del pesca y el costa tenían acceso solamente por el puente a través de una escalera vertical. La ventilación era inexistente dentro del barco.

El agua estaba racionada básicamente para beber y para hacer la comida. Fue un gran paso cuando en 1963 empiezan a aparecer las primeras botellas de leche embotellada, que les permitía poder tomarla durante semanas.

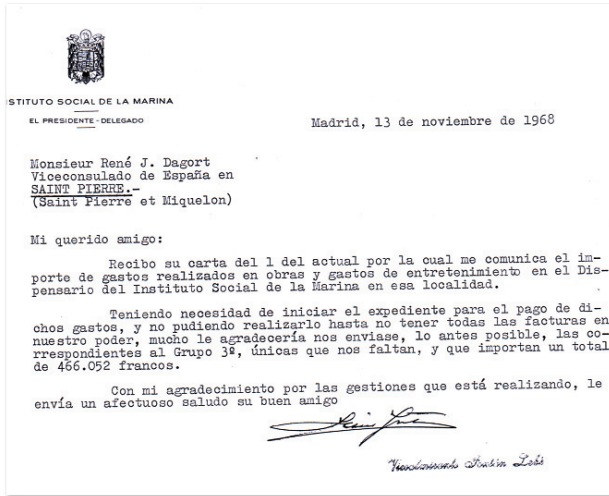
No había verdadero botiquín y se llevaban las medicinas que el patrón buenamente juzgaba suficiente. En la mar consultaban, cuando podían, con el personal médico de los bous, en especial con los médicos de Pysbe.

El propio balance de estos barcos tan pequeños, un tercio del tamaño de los bous (69-70 metros de eslora) agravaba la dificultad de los patrones para poner, por ejemplo, una inyección.

La alimentación padecía de la falta de frigoríficos, aunque la gente compraba fruta en St. Pierre o la encargaban en la mar a los barcos que iban a St. Pierre.

Estas condiciones van cambiando muy lentamente hasta que, a partir de 1964, se va a dar un cambio drástico a esta situación con la presencia de los médicos españoles enviados por el Instituto Social de la Marina a St. Pierre. Presencia que va a durar 24 años, hasta el cierre del Dispensario Español en 1998.

Mostraremos en este capítulo la evolución de los hechos, basados en la documentación que encontramos al respecto en las revistas publicadas en la época y, de modo especial, en el material que, con sus propios relatos biográficos, nos han entregado dos médicos muy señalados que trabajaron en Saint Pierre: José Luis Alarcos y José Luis Moreira.



*Documento que corresponde a la creación de un dispensario en St. Pierre. Año 1968.*

### 3.2. Gestándose la presencia de un médico en Saint Pierre.

La revista “Stella Maris”, del Apostolado del Mar, publicó en su número de Marzo-Abril de 1965 un artículo con el siguiente título: “Terranova: un paso al frente”. De este artículo entresacamos lo siguiente: “Las parejas bacaladeras contarán a partir de este próximo año con un médico especialmente dedicado a su servicio”. Esta noticia sale a la luz tanto en TV, como en la radio y la prensa en enero de 1965.

Los antecedentes de este hecho los exponemos a continuación. En el año 1963 el Club Stella Maris de Saint Pierre lanzaba una campaña de solidaridad dirigida a la flota bacaladera. Entre otras acciones se comenzó a distribuir en todos los barcos un pequeño cuestionario destinado a potenciar una nueva asistencia médica. Lo cual conducirá a establecer la base de un informe que se redactó en enero de 1964. Dicho informe se colocó durante todo ese año en el Club Stella Maris de Saint Pierre, lo que permite la recogida de mil cuatrocientas firmas de los tripulantes.

El contenido del informe:

“Mil quinientos hombres embarcados en parejas a la pesca del bacalao no disponemos siquiera de una elemental consulta médica por radio. Los capitanes sistemáticamente tienen que tratar, diagnosticar y decidir sobre una materia que no debiera competelerles exclusivamente, dados los riesgos que entraña esta situación.

La flota bacaladera ni siquiera dispone de una telegrafía para comunicaciones urgentes. Durante dos meses, época de ciclones, y con el consiguiente riesgo, no tenemos un servicio de partes meteorológicos, que pudiera atenderse con este telegrafista.



Por otra parte, queremos dejar constancia, que el acuerdo con el “Commandant Bourdais” de la marina de guerra francesa para la asistencia a las parejas, por diversas circunstancias, no ha tenido ni puede tener ningún resultado efectivo”.

Saint Pierre et Miquelon, 1964

El ocho de enero de este año 1964, el Padre Javier Sánchez Erauskin, capellán de Saint Pierre, se presentaba en Madrid ante el Subsecretario de la Marina Mercante y el Jefe del Sindicato de Pesca con el Informe al que nos hemos referido. Ello permite obtener la concesión de un médico español en veinticuatro horas, que atenderá a las necesidades de la flota bacaladera. Este médico, como todos los que luego ocuparán este cargo, estará contratado por el Instituto Social de la Marina, que en adelante será el organismo que atienda a las necesidades médicas de toda la flota.

### 3.3. 1964-1998

#### 3.3.1.- La morbilidad en 1964.

Este año 1964 llega a St. Pierre el primer médico, Dámaso Sánchez, que estará unos pocos meses. El mes de Agosto llega a St.Pierre el Dr. José Luis Alarcos Y se encuentra con la situación que aquí describe:

“Me encuentro una situación increíble en el siglo XX. Para mí que los barcos salían a la mar sin ninguna inspección mínimamente rigurosa respecto a higiene y seguridad en el trabajo. ¡Muchos barcos no llevaban ni servicios!, y lo marineros tenían que hacer sus necesidades por la borda! Y respecto a las duchas, si bien les habían colocado en algunos barcos, sin embargo se las quitaron para meter tanques de vino.



*Muerte a bordo. “Lenengoa”.*



Respecto a las enfermedades, me encontré que además de todas las enfermedades endémicas, tuberculosis, había mucha, y escorbuto, estamos en pleno siglo XX, y los hombres llegaban con las encías hinchadas y sangrantes. No tomaban ninguna vitamina, ni disponían de cámaras frigoríficas para poder almacenar fruta o verdura”.(Alarcos:2002)

En el año 1965 elabora el siguiente informe que saldrá publicado en la revista Stella Maris:

“He visto 49 hombres. De ellos, 26 padecían un proceso digestivo. O sea el 53,05%. Entre las afecciones digestivas ocupan lugar preferente las de localización gastro-duodenal. Y de ellas, las de tipo ulceroso, después la de colón –colitis agudas, subagudas o crónicas- después las biliares y hepáticas, después las apendiculares. Un pequeño porcentaje para las enfermedades mentales. Pocas hernias. Y escasa morbilidad de tipo catarral para hombres que están expuestos a todos los rigores en términos extremados: frío, mojados, sudoración profusa...

Las otras afecciones habituales son: cólicos nefríticos, cistitis, síndromes reumáticos, otalgias, forúnculos...” (S. M.: Junio-julio 1965)

Cuatro años más tarde, en 1968, ya existe un claro avance respecto a la situación sanitaria. Es así como se recoge en la revista Stella Maris, Marzo-Abril 1968.

“La tuberculosis durante mucho tiempo fue la enfermedad típica de los hombres de la mar y se halla en regresión. Respecto a las enfermedades venéreas son ahora combatidas mediante las aplicaciones de una convención internacional. El alcohol sigue siendo la mayor preocupación.”

Estos datos extraídos de sus informes de la época nos sitúan en la evolución de los hechos que están teniendo lugar.



*Marinero en su casa de Potosín (A Coruña).  
Sobrevivió a un grave accidente  
en la maquinilla. Año 2003.*

### 3.3.2. Los accidentes en la mar.

Los testimonios recogidos nos sitúan ante una realidad que se manifiesta en la mar y es que el exceso de trabajo aumenta considerablemente la incidencia de los accidentes. A ello hay que añadir el avance tecnológico que se incorpora en los barcos a principios de los años 1960. Este dato está recogido en otras investigaciones de la flota francesa, que al igual que la española y la del resto de los países que trabajan en estos caladeros, aumenta considerablemente su tecnología. Todos coinciden en el aumento de los accidentes.<sup>55</sup>

Centrándonos en la flota española vamos a mostrarlos a través de una doble perspectiva,





la de los testimonios que narran los protagonistas y la visión del Dr. José Luis Alarcos.

Siguiendo los testimonios recogidos, ilustramos este apartado con dos momentos en el desarrollo de la vida a bordo, en los que, aunque son situaciones propicias a un siniestro, afortunadamente no se produce. También mostraremos el desenlace de un siniestro.

Comenzamos por el testimonio literal de un marinero de las parejas, Aquilino Sotelo.

“Estando en este barco, trabajando en cubierta, teníamos la cubierta llena de pescado y estábamos trabajando. Era casi como ir al ras del agua, y poníamos caballetes para que el pescado no se fuera para el agua, porque con un poco de balance se nos podía escapar, de hecho muchas veces se iba el pescado al agua, incluso a veces hemos llegado a meter el pescado en el pasillo del rancho a proa, donde dormíamos, para que no se nos escapara el pescado. Un día estando en cubierta, calma chica, una de las ballenas que había cerca de nosotros, como son muy juguetonas, con la cola nos dio en un estay (es un alambre gordo que es el que sujeta el palo) tenemos el estay de galope que es el que va de proa a popa en los palos, y luego los estais (se llaman obenques) que van de babor a estribor sujetando al palo. La cola de la ballena cortó un tensor del estay y nosotros allí trabajando en cubierta, y no pasó nada por casualidad, al igual que cuando lo de la red no ocurrió nada. Pero son puras casualidades, sin embargo, pese al peligro que suponía el hecho de trabajar en aquellas cubiertas abiertas, no había muchos accidentes.” (Aquilino Sotelo :2003 ).

Este capitán nos narra del siguiente modo la situación de siniestralidad.

“Era más dolorosa y abundante la siniestralidad entre los tripulantes. Aquí ocurría (para mí) al revés que con la peligrosidad de la navegación, temporales, etc.. Había mucha peligrosidad en las maniobras de pesca y lo cierto es que no parecía. Hubo serios accidentes durante estas maniobras por inexperiencia de marineros novatos, otros demasiado confiados o despistes aislados en general. Se ponían en lugares muy peligrosos y había que estar constantemente avisándoles del peligro que estaban corriendo. Hubo bastantes muertos y muchos heridos de mayor o menor consideración, es cierto. Como en todo, yo tuve la suerte de apenas tener casos graves. Haciendo una gracia, te diré lo que solía decir mi padre en semejantes circunstancias: “la suerte continuada es HABILIDAD”, y a eso me agarro egoístamente.”

“Un puesto muy peligroso era el de la maquinilla de pesca. También los que trabajaban con los lanteones (cabezales del eje de la maquinilla). Aquí hubo unos cuantos casos horripilantes de gentes aprisionadas por los cables y despedazados brutalmente, incluso varios a la vez.”

“Por contar algo ocurrido en mi caso, te contaré el caso de Jesús Mejías (le veo frecuentemente). Es nacido y vive en el Muelle donostiarra. Venía de Pysbe a nuestra pareja. Era Octubre de 1959 (más o menos) a bordo del “Monte Jaizkibel” y “Monte San Marcos”. Estábamos en la boca de St. John’s esperando a ver si se marchaba un ciclón que iba a pasar relativamente cerca. Como estaba muy buen tiempo aprovechamos a colgar el saco de la red –eran de cáñamo– para que se





secase con el sol. Se puso al lanteón Jesús Mejías, que era sacador de espinas y no tenía práctica en estos menesteres, pero como total era una chorrada, era tan solo colgar el saco....

Se le enganchó la punta del guante en una de las vueltas del cable sobre el cabirón de la maquinilla. Girando el cable en el muñón, arrastraba la mano de Jesús hacia el centro del mismo y el peligro de quedarse sin mano o...sin brazo, se cernió sobre los que estábamos viendo el suceso (yo estaba en la ventanilla de babor del Puente viéndolo todo y sin poder hacer nada). Más adelante tuvimos montado un botón de seguridad al lado de la ventanilla, que frenaba en seco la maquinilla en caso de apuro.

El bueno de Jesús, viendo la que le venía encima, apoyó su pie derecho contra el muñón que le tenía atrapado y estiró con toda su alma para zafarse de aquella atrapada. Se arrancó la primera falange del dedo aprisionado. Lo cogí en un algodón y mientras atendían al herido, dí avante a todo correr para entrar en el puerto. Llamé por Radio y a la llegada estaba la ambulancia esperando. Sin cambiarnos, corrimos al Grace Hospital, yo con la falange de Jesús en la mano. Cuando le conté al médico de urgencias lo que había pasado, se impresionó y según pasábamos por los diferentes estamentos del Hospital, iba contando a todos los médicos el acto de bravura del amigo Jesús. De vez en cuando le veo en el Boulevard y puedo comprobar que no le ha crecido el dedo que se autoamputó.

Esto es un “acaecimiento” y como tal hay que narrarlo, sin que el amputarse dedos en la maquinilla fuese lo más corriente del mundo”. (Juan Mari Benito: 2003)



*“Bordaundi”. Incendio en Noruega. Año 1980.*

Del mismo modo, los cocineros nos exponen la existencia de pocos accidentes teniendo en cuenta las condiciones en las que trabajaban en la cocina.

José Mari Landrove, cocinero en las parejas, nos dirá cómo, pese a los temporales, se siguen los horarios de la cocina. “Hubo una ruta desde Terranova a Pasajes que duró dieciséis días. Era el regreso para pasar las navidades en casa. Ibamos en el “Barca” y “Lodairo” con base en Pasajes. Eran parejas de 700 Toneladas, y todos los días con temporal, llegamos con el barco destrozado. En la cocina los platos volaban por el aire, a veces también se nos ha llegado a volcar el puchero y tener que hacer otro, sin embargo durante mi vida de cocine-





ro, ni a mí ni a mis compañeros he visto que se quemaran en la cocina, y he trabajado con cocina de gas-oil, carbón y eléctricas”.

Nos relatan tripulantes del barco que se asombraban más de una vez, que estando a la capa y con muy mal tiempo, llegaba la hora de comer y allí estaba la comida.

Vamos a exponer también una situación de fuego en el barco. Los hechos son narrados por Leopoldo Abal, que va de patrón en el primer barco el “Ciclón”, el incendio se produce en el segundo barco el “Ráfaga”.

“Nosotros habíamos estado al oeste de Saint Pierre. Ibamos a ir a puerto. Serían las dos o tres de la mañana, vino el capitán y dijo que había fuego. Entonces le dije que echase una malleta al agua para ver si la cogía la hélice, porque el barco iba avante. Los engrasadores que estaban de guardia, al ver el fuego, cogieron unos extintores... Cuando ocurre una cosa de estas en un barco lo primero que hay que hacer es parar el motor. Y estos echaron a correr arriba con los extintores y cuando quisieron parar ya no pudieron parar el motor. Y al quemarse la instalación eléctrica que va al servomotor del timón, hace corto, y el timón se te va a un lado y se queda ahí fijo, con lo que el barco se queda dando vueltas. Y cuando hablé con Vicente Soler, que era el capi, le dije que tirara la malleta a ver si cogía la hélice y paraba el motor; ¡qué va!, toda la gente nerviosa y no pudieron. Luego le dije que tapasen el escape para parar el motor, pero con la fuerza de dos mil caballos del motor era imposible. Así que había que hacer algo y yo no me metí detrás de él, pero no había forma; primero, porque no se podía saltar. Así que pensé en meter el costado en la proa, de forma



*“Bordaundi”. Incendio en Noruega. Año 1980.*

que los que tuviesen que saltar estuviesen más altos, ya que al contrario no se podía hacer. Y salió. Pero ya te digo Rosa, que fue un churro, porque de cien veces que intentes eso no te sale.

-Porque puedes echar el otro barco a pique.

-No, eso es más difícil, aunque puede ser. Al quedar el costado por debajo de su proa, fueron bajando en un boleó.

-¿Cómo estaba la mar?



-Había niebla. Lo malo es que el viento, al dar vueltas, no veías el barco porque el humo cambiaba. Ese día haría unos dos o tres grados bajo cero. Y la gente en calzoncillos en cubierta. Porque era de noche. Y el barco sin luz, solo se veían las llamas.

En cuanto nos arrimamos la gente empezó a saltar. Se salvaron todos menos uno, y el perro no quiso saltar, ya que se puso muy nervioso y no dejaba que nadie le echara una mano, y lo tuvieron que dejar allí.

El resto de la noche lo pasamos vigilando el barco compañero con el radar mientras se estaba quemando, y el mismo barco dejó de dar vueltas en el momento en que se le acabó el combustible, eran las seis de la mañana. En ese momento, cogimos un bote y los enganchamos. El perro no se había muerto, y en ese momento saltó donde nosotros, el animal se había quedado en proa y allí aguantó toda la noche hasta el amanecer.

Ya pudimos remolcar el barco y lo llevamos a Saint Pierre, dejándolo fondeado en la bahía, porque el capitán de puerto no nos dejaba llevarlo al muelle.

Al día siguiente ya se había apagado y había un remolcador de la marina francesa, y allí fueron con unos trajes de amianto y bombonas de oxígeno... Fue una labor cojonuda; más que nada para enfriarlo, porque cuando un barco se quema no puedes hacer nada, porque el humo entorpece más que el fuego, y luego el calor. Ten en cuenta que un barco es una mole de hierro, y si se pone al rojo vivo coge un calor que no te deja acercarte. Cuando lo llevamos a puerto, abarloomos los barcos (juntar un barco al otro) y yo salté a ver cómo estaba. Me arrimé como a metro y medio del cristal y me vino un vaho de calor que se me quemó todo el pelo. A la semana de estar el barco quemado en puerto, como estábamos esperando los trámites sobre cómo volver a nuestro puerto de origen, yo le dije al salador que cogiera una linterna y que me acompañara, puesto que mi intención era ir a buscar a Manuel a ver qué encontraba. Encontramos un reloj medio quemado, una navaja quemada, y unos trozos de hueso como un puño, lo cogimos. Me fui donde el doctor Alarcos y le enseñé lo que había encontrado. Me dijo que parecían restos humanos, pero había que llevar al laboratorio, y me confirmaron al día siguiente que eran restos humanos. Se los llevaron al cura para que los bendijese, luego envolvió los restos en un trapo morando con una cinta negra, y los metimos en una caja de jamón. Es así como los entregamos a los compañeros para que los trajesen en el avión para España. Esto se le entregó a la familia y

le hicieron un funeral.” (Leopoldo Abal:2003)



*Hospital St. Claire en St. John's*

La pericia de estos hombres tan y como aquí se refleja es digna de mención.

Son varios los accidentes por causa de fuego que ha atendido Jean Reux, capitán y piloto del puerto de Saint Pierre. Según su percepción ante el comportamiento de los tripulantes





españoles en comparación con los de las flotas de otras nacionalidades, él decía que los españoles no temían al fuego.

Además del fuego, están los traumatismos, el Dr. José Luis Alarcos, testimonia para esta investigación en estos términos:

“Las fracturas de cráneo eran habituales cuando yo llegué, puesto que acostumbraban a trabajar sin casco, y el momento más delicado para producirse el accidente era cuando subían con la maquinilla las redes, a veces se soltaban los flotadores, éstos salían como una bala y les destrozaban toda la cabeza. O sea, que ya hubo que empezar por exigir este elemento (el casco) para la seguridad en el trabajo.

El otro aspecto era el nivel de defensas del organismo, que era dañado al no ingerir vitaminas, tener una mala alimentación y mala higiene.

Los problemas mentales se agudizaban por el hacinamiento.

Las congelaciones, sobre todo en los dedos, cuando trabajaban en las cubiertas abiertas”.

Sobre la necesidad de utilizar cascos, se señala esto en la revista *Stella Maris* de marzo-abril de 1967:

“Si de los 3000 pescadores españoles existentes en Terranova, trabajando en 140 embarcaciones, cinco han de ser repatriados a España cada mes, debido a accidentes, hemos de pensar que allí falta algo.” (S.M. 1967:6-7)

Va a ser el cinco de mayo de 1967, cuando por orden del Ministerio de Trabajo (B.O.E.del 12), se dispone:

*Industria de la Pesca del Bacalao.*

*Seguridad del Personal.*

*Por orden del Ministerio de Trabajo de cinco de mayo de 1967 (B.O.E. del 12) se dispone:*

- 1.- *Entre los elementos de protección personal a que hace referencia el apartado c) del artículo 128 de la Reglamentación Nacional de Trabajo en la industria de la Pesca del Bacalao, aprobada por Orden de 16 de julio de 1959, se incluirán los cascos metálicos que establece el apartado del artículo 86 del Régimen General de Seguridad e Higiene del Trabajo de 31 de enero de 1940.*
- 2.- *Las empresas vendrán obligadas a proporcionar dicho elemento protector, en todo caso, a los tripulantes de cubierta que intervienen en la maniobra, sin perjuicio de que se facilite igualmente a todos aquellos otros pes-*

*adores que por la naturaleza de la faena que realizan sea conveniente su utilización.” Pág.5*

En la misma revista Stella Maris. Marzo-Abril de 1966, y bajo el título: “Istmo en Terranova” el doctor José Luis Alarcos, va a argumentar sobre la necesidad de disponer de un helicóptero para poder atender los accidentes que se producen en la flota.

*“Se descarta la posibilidad de un buque hospital para la atención médica de nuestros pescadores. En este informe que presenta el Dr. José Luis Alarcos del Instituto Social de la Marina expone:*

- 1.- A no ser que se tratase de un barco de gran tonelaje, habría gran dificultad de intervenir a bordo por el movimiento de la mar.*
- 2.- Por esa misma causa se presentaría una gran dificultad de trasbordo en alta mar.*
- 3.- La gran dispersión de nuestra flota bacaladera no hace posible que un buque-hospital pueda efectuar una labor efectiva. En muchos casos el enfermo estaría más cerca del puerto que del barco citado.*

*Los servicios médicos de St. Pierre.*

- 1.- Es el punto central de los Grandes Bancos de pesca y los barcos españoles están siempre más cerca de este puerto que de los demás.*
- 2.- En este puerto es donde el marino se encuentra mejor ambiente.*
- 3.- St. Pierre cuenta con hospital.*
- 4.- Las tarifas de abastecimiento, derecho de muelles y médicos, son más reducidos en este puerto que en St. John’s, Halifax, Sydney...*

#### *Ventajas del helicóptero.*

Para el enfermo. Para los armadores, pueden evitarse pérdidas graves. Entre el 31 de agosto y 31 de diciembre entraron en St. Pierre seis parejas por causas médicas.

Además el helicóptero podría aprovecharse para otros servicios secundarios como: reparto de correspondencia, retorno a bordo de enfermos dados de alta...”

Este mismo año, la revista Stella Maris. (Septiembre-October 1966), bajo el título: “Aquí radio Saint Pierre et Miquelon” incluye un artículo de José Luis Blanco Maciñeira, que dice lo siguiente.

“En el mes de julio hubo de serle amputada una pierna completa a José Area Maneiro del pesquero “Peña Plata” al no poder llegar a puerto antes de las veinticuatro horas. Un caso claro en el que la ayuda del helicóptero hubiese sido la solución adecuada” (S.M. 1966:6-9)



Si bien se ha conseguido reducir considerablemente las enfermedades a bordo, se sigue, sin embargo, sin controlar los accidentes. Prueba de ello es este informe recogido en la Revista del Apostolado del Mar. (Mayo-Junio 1969) que lleva como título: “¡Aquí el doctor Alarcos! ¿Qué pasa este año en Terranova?”:

“Nunca hasta este año se habían registrado tantas muertes y tantos accidentes graves en Terranova y nunca se ha disfrutado de mejor invierno en la mar que el actual. ¿qué ha pasado?

Desde hace cinco años venimos luchando por disminuir el número de enfermedades y accidentes. Si bien podemos decir que se ha logrado reducir prácticamente a cero el caso de muertes por enfermedad, también debemos decir que hemos fracasado en el aspecto de los accidentes.

No hemos podido influir en la técnica de construcción, ni en la de la pesca, ni en el estudio de resistencia de materiales, porque no es nuestra misión. Actuamos en el aspecto de la protección, luchando por la implantación del casco protector...se logró la obligatoriedad y eso es todo.

Ante la dolorosa racha de accidentes mortales (6 en las parejas y 2 en los bous) Antes eran los golpes de mar inevitables los que se llevaban a los hombres; ahora la flota española está produciendo ella sola, más víctimas que todas las demás flotas juntas que faenan en Terranova...” (S.M. 1969:5). El tema de los accidentes sigue vigente en el año 1976, así lo recoge la revista Stella Maris. Hombres del Mar. (En-Feb.1976 n°. 121)

*“Accidentes, una sangría que no cesa” Autor. Armando Romero.*

*“Durante el año 1973 se registraron en la mar 203 accidentes laborales mortales. Según datos del Anuario Estadístico, la séptima parte del total de accidentes que ocurren en el país tienen lugar en el sector marítimo, lo que supone 15 veces más muertes que en otros sectores laborales.*

*Las causas de estos accidentes son múltiples: trabajo agotador, destajo, pocos descansos, alimentación inadecuada..., pero tiene un origen común: la subordinación del factor humano al económico. El avance técnico no ha ido unido al desarrollo humano de la profesión del marinero. Así las facilidades que la técnica ha concedido a la pesca nos ha llevado a la jornada sin limitación, mareas cada vez más prolongadas, alejamiento del puerto base...*

*El ritmo vigilia-sueño-comida, es básico en el hombre, y este ritmo es el que con mayor frecuencia se altera en la mar.” Pág.6-7*

### 3.3.3. Educación Sanitaria.

Todos los domingos se emitían por la radio local unos veinte minutos de información sanitaria, donde se orientaba a los barcos cómo debían actuar ante una fractura, ante una apendicitis, la importancia del preservativo, etc.

Siguiendo los testimonios del doctor Alarcos, respecto a la educación sanitaria





la aborda a varios niveles, tanto en la alimentación, como en la higiene, etc. Respecto al alcohol opina de esta manera:

“La lucha contra el alcohol fue al principio impresionante, había que cambiar hábitos y eso siempre cuesta.

Para ello era preciso organizar el ocio: Poner películas a bordo –entonces no había videos-. eran películas de 8 mm., biblioteca ambulante...

Cuando volvían de Groenlandia había que tratar en muchos casos las enfermedades venéreas.

Las enfermedades de la piel, las enfermedades de columna en los saladores y en los tronchadores tenían una enfermedad característica que se les ponía la mano rígida y no la podían mover”.

### 3.3.4. Periodo de 1976-1979: José Luis Moreira.<sup>56</sup>

Cuando José Luis Moreira llega a Saint Pierre como médico, se encuentra que ya está funcionando un dispensario español con una enfermera y una monitorea social. Todo el equipo es pagado por el Instituto Social de la Marina. También disponían de un aparato de rayos, y utilizaban el laboratorio del hospital para los análisis clínicos y la farmacia de la isla. También funcionaban las consultas radiotelefónicas. Esto supuso un avance muy importante ya que ante una opinión radiomédica en la que se considera una evacuación de un enfermo, si el capitán se niega, las consecuencias civiles o penales pueden caer sobre él.

Esto les daba mucha tranquilidad a los patronos por el hecho de no tener que tomar una decisión cara al armador: “mire, me ha dicho el médico”, y con eso ya quedaban tranquilos.

Llegarán a ir a la consulta médica no ya únicamente por sus dolencias, sino para tranquilizarse de que no tenían nada. Ese será el motivo de que al llegar a puerto todos los tripulantes del barco adquirieran el hábito de “ir al médico”.

Jose Luis Moreira: “No hay ninguna reglamentación que exija que haya tripulantes de unas características determinadas. A nivel mundial a las flotas se les dota de un servicio médico cuando la concentración es la adecuada. La pesca fundamental en la época que yo estuve era la pesca de parejas, era un sistema tremendo de desgaste físico para la gente. Además había muchos accidentes. Cuando llegaba el barco a puerto, prácticamente toda la tripulación pasaba por el dispensario. No era porque estuviesen todos enfermos, sino que era por si acaso..., sin embargo el porcentaje de patología era pequeño”.

“Respecto a las patologías, los cocineros, debido a las elevadas temperaturas en las que tenían que trabajar en la cocina, sufrían mucho de problemas circulatorios; los he visto con unas piernas llenas de llagas y muy hinchados, ya que trabajaban con unas chapas de hierro que se encendían y la temperatura alcanzaba hasta los sesenta grados”.





“Los accidentes de trabajo ocupaban un 25%. Eran en miembros sobre todo superiores, lumbalgias de esfuerzo, y luego ya los politraumatizados graves, sobre todo por la maquinilla que es un aparato maldito porque tira la red y si engancha a una persona la despedaza. Yo certifiqué la muerte de un tripulante de la ría de Arosa. Este tripulante estaba en la cubierta, habían subido el cabo, cogió uno de los puntos de enganches de la red y la red se desplazó hacia él cogiéndolo y murió en diez minutos, todos los síntomas eran de aplastamiento con una lesión muy grave de tórax”.

“Otra vez trajeron un tripulante, que había sufrido un accidente vascular y que había tenido una alteración en un vaso. Era presumiblemente un espasmo y entonces Jose Luis Alarcos, que era la agilidad mental para esas cosas, llamó por la radio de Saint Pierre, trajo un avión y nos fuimos a San Juan de Terranova, lo tratamos, y al cabo de seis meses lo ví volver a Terranova porque los reconocimientos no eran demasiado rigurosos. Hemos encontrado gente en muy malas condiciones físicas yendo a la mar y con unos envejecimientos prematuros terribles”.

“Muchísima gente con problemas digestivos. El nivel de estrés en el trabajo es tan alto y el sistema alimentario, que era abundante, pero había mucho trastorno digestivo, mucho cuadro ulceroso. En aquella época me sorprendió en las radiografías que hacíamos el elevado número de complejos primarios calcificados, eso era cosa normal, y era debido a las hambrunas que habían padecido”.

“Después de los problemas estomacales, venían los problemas respiratorios. Debido a que en los barcos no tenían agua caliente ni duchas, en el Stella Maris se pusieron duchas para que pudieran lavarse en tierra, de todos modos ellos venían a tierra con el aspecto limpio y mudados”.

### 3.3.5. Enfermedades mentales.

Vamos a mostrar este apartado a través de una doble perspectiva. En una primera parte los testimonios que recogemos de los protagonistas, y en la segunda parte mostramos la perspectiva del Dr. José Luis Moreira que trabaja con los marineros de la flota desde su consultorio de Saint Pierre.

En esta investigación hallamos que son casos excepcionales los de manifestaciones patológicas a bordo como la que aquí mostramos. Lo que sí observamos es que viven psicológicamente mucho estrés en la convivencia y en el trabajo, y esto se extiende desde la marinería al puente. De aquí la conocida reflexión: “Después de seis meses de mar, en un momento u otro parece que ya no sabes situarte, pero es momentáneo, ya que cuando saltamos a tierra, acabamos resituándonos. Para ello nos viene bien una borrachera o lo que sea”.

El aspecto pragmático que hallamos en muchos testimonios de los marineros, les ayuda como en el caso que aquí exponemos a manejar una situación difícil.

Un marinero, Dario Fontán, de Poio, Pontevedra, narra cómo otro marinero vecino suyo le dice:

- Non podo mais, eu aquí vou a tolear.<sup>57</sup>



A esto, Darío le responde:

-¿Qué volver para casa, e dime ti ¿en qué trabajas?.

Esta frase de su vecino y compañero ya fue suficiente para adaptarse y seguir la campaña. No obstante se dan casos con una clara patología, que en la reflexión de los capitanes y médicos en un alto porcentaje eran derivados del alcohol. Hay que tener en cuenta que trabajaban de noche, con frío y con poco descanso, se “mantenían” con la “patarra” (café con orujo) para no quedarse dormidos, y había por ello casos de alcoholismo.

Leopoldo Abal, que va de primero de pesca, dice que durante su actividad profesional ha conocido cuatro casos de delirium tremens. Uno de los casos nos lo detalla a continuación:

“A un marinero, Luis, el hermano del difunto Paco Porra, le dio un ataque de noche y le llevamos a las tres de la tarde...¡ Menos mal que le dio por aquí cerca, en la Estaca de Bares, o más cerca, por Cabo Mayor. ¡Si le llega a dar en la mitad del Atlántico, nos hace mear sangre, porque nos tuvo a todos...!

E: ¿qué hicisteis?

LA: Nada, veníamos para casa, y yo había estado merendando con él. Era el contraestre. Resulta que ese día, después de haber estado 4 o 5 meses en la mar, estas con ansias de llegar y no duermes. Y resulta, que a la una de la madrugada, no podía dormir, me levanto, llevo al puente y estaba todo el puente lleno de gente.

Le digo a Marcelino:

-“¿qué hace toda la gente aquí?” Y las puertas cerradas con el pestillo interior. Y se me echa a llorar, con el disgusto que tenía.

- “está Manolo loco, la gente la mitad está en el pañol y la otra mitad en el puente” el engrasador de guardia, y los demás aquí.

Debía de andar con un cuchillo en la mano. Así llegó el día, y todos teníamos ganas de desayunar.

Dije yo: - tendremos que bajar.

Salí y me voy al pañol de proa, llamo y no me querían abrir.

Allí estaban, cada uno había hecho una hamaca con la red. “¿qué hacéis aquí? ¿cómo vais a estar aquí tantas horas? Así no podemos estar, venga, vamos para afuera”.

Estaba Miranda, que anduvo con mi hermano de segundo. Ése era contraestre y no quería salir. Y le veo que sube él al puente, y claro, tiene el alerón del puente que le daba por la cintura, y las manos no le veía. Y le digo: “¡oye Jesús! ¡espera, que quiero hablar contigo!” “pues venga,





ven” Me voy acercando, me hace así: ¡jo!, ¡si me vieras correr...! Al pañol. Destrozó todo el camarote con el cuchillo. A media mañana o así...y seguimos todos sin comer, y el de la máquina escondido en la máquina.

Esperamos a que saliera sin el cuchillo. Entonces empezamos a hablar con él. Tuvo un momento de tranquilidad. Escondimos todo, pasadores...y ya entonces, nos atrevimos a salir... “¡es que este ha dicho que yo le he dado por c. al cocinero!” “¿pero este quién?” y Marcelino le dijo: “¡pero, Jesús! ¿cómo puedes decir eso de mí? ” “¡que venga el motorista!” Viene el motorista, se echa a él, el otro a correr, y nada. Conseguimos, tranquilizarlo, le dimos una inyección para tranquilizarle, y llegamos a puerto. Atracamos, y el primero que saltó al barco fue el hijo de Andonegui, Paquito, y al primero que se encuentra es a él, el contraestre.

Y Paquito le dice: Hemos pedido una ambulancia por telefonía ¿quién es el loco?”

Y le responde: yo.

En la ambulancia llegan al psiquiátrico y salen dos monjas. Y le dice él al otro: “estas hijas de puta todo el pescado pequeñito que hemos trabajado, todo va a venir para éstas, y no vamos a ganar nada.” Luego se marchó a su casa, en Galicia, y nunca supe nada más de él”.

Queremos mostrar que estos casos son excepcionales; no obstante, el reflejarlo nos puede acercar un poco más al calidoscopio de este modo de vida.

Ahora queremos mostrar la perspectiva del Dr. José Luis Moreira.

“Respecto a las enfermedades mentales, el alcohol también produce enfermedades mentales. Puedo jactarme casi de haber visto todas las formas de intoxicación alcohólica posibles durante este tiempo. Las enfermedades mentales eran un porcentaje relativamente pequeño de la patología que veíamos, pero era uno de los motivos más importantes para obligar a una repatriación. A un enfermo mental le tienes que sedar, conseguir quitarle la situación, traerlo aquí. A los enfermos mentales habitualmente les acompañaba yo hasta España. El Gobierno español pagaba los billetes del acompañante, los gastos que se producían y muchas veces los médicos cuando el acompañamiento no era necesario controlar una sedación, sino que había que ayudarle a llevar la maleta, acompañaba o bien algún sacerdote o personal sin ninguna relación con la actividad sanitaria”.

“Una vez me encontré con un médico de Terranova que estaba angustiadísimo porque había llegado a Londres llevando a un marinero enfermo. En Londres estaba con su paciente que había sufrido un accidente, un traumatismo craneo-encefálico con diversas secuelas inmediatas, y pidió que en Londres, como tenían que quedarse un tiempo, que le ingresaran al enfermo en un hospital. Pero se le escapó y lo encontraron al norte de la ciudad.

Otra vez iba yo con varios enfermos y estaba en el aeropuerto de Londres, que es un aeropuerto complicado. Yo iba con cuatro y los contaba de vez en cuando, pero de pronto estoy contando, y en lugar de cuatro cuento cinco, pregunto al nuevo qué hace con nosotros, y me dice que como oyó hablar en gallego se juntó a ellos. Este venía de Gran Sol, y yo después de eso he llegado a la conclusión de que ningún gallego se perderá viajando por el mundo. Los mandaban



solos sin hablar inglés, francés. El español lo conocían malamente y sin embargo llegaban a su pueblo”.

“Hemos visto gente que le daban el alta por dos años y al hacerle una palpación descubrías que tenían una cirrosis en el hígado que llegaba prácticamente hasta los testículos, y ¿por qué venía el sujeto?, porque tenía un trastorno en la coagulación importantísimo una especie de hematoma en el labio y no coagulaba; ese, a España, como muchos otros, las anécdotas son muy curiosas”.

“Había que pasarlos por los rayos, se les daba exceso de medicación, que no tomaban, pero si no les dabas eso no les daba nada, y sabíamos de antemano que no tomaban. Hicimos algunas cosas, transformamos en medicamentos la leche y el agua. Recetaba cajas de leche y cajones de agua mineral sin gas, no sé qué hacían con ello, pero mi conciencia quedaba tranquila”.

En los años 1976, 77,78 ya funcionaba el Gabinete Radio Médico de Madrid. Trabajaban con un esquema del cuerpo humano señalado por zonas. El Instituto Social de la Marina era quien coordinaba todo ello, y ya entonces comenzaron a controlar el botiquín, a informatizar la historia clínica de cada pescador y todo esto supuso un avance importante.

En el mes de octubre de 1998, ante la inexistencia de la flota, José Luis Moreira será quien cierre el dispensario de Saint Pierre. Con ello se cierra el fin de toda una etapa.<sup>58</sup>

#### 4. Saint Pierre: “el mito de una generación”.

**E**n los años cincuenta cuando los marineros de parejas comienzan a ir a Saint Pierre, el número de ellos no es muy abundante, sin embargo ya es muy importante en número en la siguiente década.

Conviene resaltar que si las parejas tomaron como base el puerto de Saint Pierre no fue porque a los marineros les fuese mejor o peor. La decisión fue



*Saint Pierre, años sesenta.*





exclusivamente de los armadores, y se debió a una serie de circunstancias cuyo denominador común fue el precio de los servicios a utilizar y, más tarde, servicios fundamentales como la atención médica, la rapidez de algunos trabajos – como el de los técnicos de electrónica dispuestos a cualquier hora–, la disponibilidad del personal requerido y la facilidad que daba la lengua. Saint John’s se les hacía muy complicado a algunos patrones. Sin embargo, a los barcos de compañías de mucha tradición (Pysbe, Pebsa), esta ciudad les resultaba familiar. La actitud de la gente local es la de tener un auténtico interés en establecer comunicación.

En la década de los años mil novecientos cincuenta, las parejas comienzan a ir a Saint Pierre. Allí efectúan sus trasbordos a mercantes y tienen a este puerto como puerto base durante todo el año. En esta década, Saint Pierre es un lugar de trabajo. Incluso los marineros andan por el pueblo y acuden a los bares con la misma ropa con la que estaban trabajando en el barco. Los habitantes de Saint Pierre, nos hablan de los marineros españoles diciéndonos cómo salían de los barcos con sus grandes fletanes llevados sobre sus espaldas, y que generalmente los regalaban o cambiaban por algún servicio, como el lavar la ropa. También tenemos relatos de jóvenes en que ellos mismos iban a los riachuelos a lavar su ropa.

“En esta década existen muy buenas relaciones con los hombres de la isla, y así cuando éstos entran en peleas con los franceses de la metrópoli que están allí destinados, los marineros españoles salen en defensa de los saintpierreses” (Dagort:2002).

Además también en tierra, había a veces peleas entre los marineros; en la mar no era habitual pelearse aunque después de un mes de mar todo molestaba a bordo y se discutía a gritos. Al salir a tierra se olvidaba todo con cuatro copas. Los marineros recuerdan algunas personas de la isla. “La Alicia empezó de camarera sirviendo a los españoles en el Café del Norte, luego puso el bar Alicia en los años sesenta avanzados. Será la Alicia la que era considerada “la madre” de los españoles, y si éstos le decían en el bar del Norte que no tenían dinero, ella les servía y les dejaba ir sin pagar. También lavaba la ropa de ellos. La Simona era otra mujer de St. Pierre conocida de los marineros, a los que también les lavaba la ropa, y la Ramoni que se casó con un español, y Pierrete (La Chata) que siendo una niña muy pobre diariamente comía en los barcos con los marineros y le compraban regalos. Pierrete que tuvo una infancia llena de privaciones llegó a ser en su edad adulta una mujer muy querida por la flota”. (Marinero Anónimo:2003)

Siguiendo en esta década de los cincuenta, los habitantes de St. Pierre solían tener un vale para obtener descuentos en las compras, y algunos de ellos daban estos vales a los españoles para que les hicieran rebaja. “Nos conseguían entonces pantalones vaqueros y camisas vaqueras y de franela Paturel. También comprábamos espuma de nylon para hacer abrigos en España, medias de cristal que allí eran más baratas. Los marineros regalábamos a las familias saintpierresas fletanes, Licor 43 y Anisete, y también vendíamos estas bebidas al buzo que era el propietario del baile de la Estrella.”(Marinero Anónimo:2004). Con





*Restaurante y Sala de Fiestas en Saint Pierre. Años sesenta.*





estos vales se podían obtener, mantequilla, aceite, carne y azúcar, que venían de Canadá y que estaban subvencionados por Francia.

En esta época, concretamente un marinero anónimo nos cuenta que en 1958: “La ilusión era ir a tierra, comprar muslos de pollo, ya que solo metían carne para dos días. Comíamos muslos de pollo porque era lo más barato, y luego íbamos a beber” (Marinero Anónimo:2004).

Mencionan también las cosas que se podían comprar en los comercios. Entre los artículos que más compraban estaban la espuma de nylon para hacer abrigos y las botas de agua, así como aparatos de radio y magnetofones, etc.

Hacen referencia al Club, sobre todo porque era uno de los primeros lugares donde generalmente acudían para ponerse en contacto con sus familias, y del mismo modo acudían al médico, ya no sólo por estar enfermos sino para recibir esa especie de tranquilidad, de que “estoy bien puesto que he ido al médico”.

Al factor diversión hay que añadir el de la amistad. A todo esto hay que señalar que para “saltar a tierra”, a diferencia de la década anterior, no salían del barco con la ropa de trabajo, sino que se arreglaban y se vestían como acostumbraban a hacerlo en casa los días de descanso. Tenemos el dato de que en septiembre de 1968 y debido a los ciclones, entraron en Saint Pierre mil seiscientos hombres de las parejas, y no se registraron desórdenes en la isla.

También señalamos que en Saint Pierre existía una “complicidad” para facilitar la estancia a los marineros. Así, ante la llegada de los barcos, aunque coincidiera ser un día entre semana, abrían el baile.

Había varios bailes, siendo los más populares dos de ellos. El baile de “La Estrella” (L'Étoile), llamado por algunos el “Baile Comunista” que pertenecía al buzo del puerto -que con su saludo, puño en alto y “¡hola, camaradas!” se ganó el



Baile de “La Estrella” cerrado. Año 2002.



Baile “Select” cerrado. Año 2002.



título de comunista-. También había un cine “comunista” diferenciado del cine de los “frailes” o cine “católico”. Asimismo, estaba el baile del café Joinville, calificado por algunos marineros como “baile católico” porque en él tocaba el piano Thérèse Arthur, que estaba relacionada con la iglesia local. En el club Stella Maris no había baile. La Sala de Fiestas era otro de los lugares de diversión. Allí acudían los jóvenes y las madres se situaban en los palcos para vigilar a sus hijas.

En el baile, una mujer de Saint Pierre, importante para buen número de tripulantes gallegos, era “La Cheposa”, puesto que, entre otras cosas, había marineros que tenían la idea de que bailar con esta mujer y tocar su espalda les daba suerte. Por este motivo solían hacer cola en el baile para poder bailar con ella. Según el testimonio de Enrique Busto, había patrones de pesca gallegos que pedían a esta mujer que orinara sobre sus redes y que por esta labor le entregaban hasta mil francos.

Los patrones señalaban generalmente la hora de salida del barco, que era una o dos horas después de cerrar el baile. Aquí surgían problemas a la hora de juntar a toda la tripulación.

A menudo el capitán del barco, tenía que ir a buscar aquellos tripulantes que le faltaban con la ayuda del consignatario, del cura, etc. Hay que tener en cuenta que la Legislación Marítima señalaba que si un barco deja en tierra a un tripulante, éste es considerado un desertor y, por lo tanto, teóricamente podía ir a la cárcel, si bien no nos consta que por este hecho fuera nadie a prisión.

Saint Pierre tiene muchos elementos que evocan los lugares de origen de los tripulantes. Hay que tener en cuenta que la mayoría de ellos provienen de zonas rurales y los que vienen de zonas urbanas están cómodos en Saint Pierre.



*Saint Pierre. Año 1970. Al fondo la isla de Terranova.*





Así, por poner el ejemplo de Pasajes, el barrio de Trintxerpe, poblado de gente del bacalao, es una zona urbana que, al igual que Saint Pierre, se puede recorrer con facilidad, las gentes se conocen mutuamente, son espacios muy manejables. A ello tenemos que añadir que la vida nocturna es aceptada en Saint Pierre. Incluso en el momento de recoger datos en el archipiélago (2002), los habitantes de este lugar evocan con nostalgia la vida nocturna que llevaban a cabo los tripulantes españoles y narran cómo solían cantar por las calles durante la noche (“Asturias patria querida”, “A Rianxeira”,...) y este hecho era más bien tolerado por ellos. Del mismo modo bastantes tripulantes acudían a las casas familiares donde se forjaban estrechos lazos de amistad.

De esta década disponemos de varios testimonios, pero este que aquí mostramos resume una actitud bastante corriente referente a este lugar. Los hechos ocurren en los años sesenta y son observados en la vida a bordo por el padre Javier. “En el momento en que se decía en el barco “vamos a Saint Pierre”, eso suponía ya que había que celebrarlo. Pero ello conllevaba que algunos cuando el barco estaba en Saint Pierre no bajaban del barco porque estaban borrachos, ya que llevaban diez horas celebrando que iban a Saint Pierre.”(Javier Sánchez Erauskin:2002).

“Allí había que hacer de todo, y cuando había los ciclones se juntaban cerca de cuatro mil hombres, se organizaban partidos de fútbol contra el pueblo. La relación era buena” (Ibid: 2002)

Saint Pierre adquiere una fuerza simbólica muy importante para los marinos, sobre todo en la década de los años mil novecientos sesenta. Esta generación influirá en la siguiente, que se incorpora en la década de los setenta, transmitiendo una serie de elementos de Saint Pierre, no como lugar de reivindicación de sus necesidades profesionales, sino como un importante espacio de referencia personal.

#### 4.1. Socializándose a través de un mito: la siguiente generación.

Son varios los testimonios de la generación que se incorpora a la pesca del bacalao a inicios de los años mil novecientos setenta que nos hablan cómo ellos en su niñez escuchan a sus mayores hablar sobre Terranova. Es así como nos lo muestra José Manuel Muñiz que nace y se desarrolla en un entorno social en el que la actividad más importante de los hombres es la de trabajar en un bacaladero. Nos hallamos en La Puebla del Caramiñal (Coruña). Según este informante, él solo conoció esta inercia de ir a Terranova que era como cumplir una carrera. Seguramente de haber vivido en una ciudad como Coruña o Vigo, que le permitiría ver una mayor diversificación social, posiblemente todo hubiera sido diferente. Es así como se expresa:

“Una ilusión muy grande por conocer personalmente aquel mundo que yo conocía de tanto oír hablar en mi entorno social y familiar, puramente marinero, de pescador de Terranova. Entonces siempre escuchas y hablas, y Saint Pierre, y San Juan, ...y el buzo... y el baile,...y esto te va que-





*Tripulantes del "Gure Ama" jugando a pelota en el frontón de St. Pierre. Año 1974.*

dando una idea porque parecía que si no había Terranova, el que no conocía todo aquello le faltaba algo, y oías hablar de aquellos grandes patrones de pesca, como hoy se habla de los grandes futbolistas, de los maradonas, de los bebetos, pues, antes se hablaba de los patrones de pesca. Y esto, pues, naturalmente induce a "ir a Terranova", por inercia y porque era prácticamente lo normal. Lo normal era que veías cuando llegaba aquella gente, en el año 71 y 72, y venía la gente con el famoso tabaco y los jerseys de la Pepsa. Todo esto era como una especie de carrera en el mundo de la mar, y ser alzado marinero de Terranova. Tampoco tenía otra motivación más que esa, que seguir el cauce que seguía todo el mundo en aquel tiempo en mi entorno".

Después de esta socialización emprende su viaje a Terranova, al igual que muchos otros jóvenes de las Rías Baixas: "Aquella primera experiencia, con el autobús que salía de Galicia, de las Rías Baixas, e iba recogiendo tripulantes, nos llevaban allí a todos como aquellas películas de.. " vente a París, o vente a ..." íbamos todos allí, que ya ni maletas había, con los sacos, iba la gente con los sacos de la mili, llenos de ropa, para pasar campañas de cinco, seis o siete meses".(Ibid:2002)

#### 4.2. La percepción de Saint Pierre.

El informante arriba citado, José Manuel Muñiz, continúa exponiendo:

"La primera vez que llego a Saint Pierre era en el mes de febrero. Todo helado. Yo iba pensando en aquello que tantas veces había oído y pensaba en la Simona, la Maruja, la Faneca y la otra...Lo primero de todo me pareció un pueblo pequeño, triste, y que todo lo que me habían contado lo habían magnificado, y el baile aquel famoso de la Estrella me parecía patético. Allí, un hombre tocando el acordeón, cuatro mujeres mayores bailando con aquellos marineros que se habían bebido el botellón de coñac y estaban borrachos... Me pareció una miseria." (Ibid:2002)

Al igual que este joven de Galicia, que acude por primera vez al bacalao, vamos a reflejar en la misma generación el testimonio de un joven en este caso del País Vasco, que se ha socializado en la cultura del bacalao, concretamente en Trintxerpe.



Para Josexo Abal, cuando llegó a Saint Pierre, aquello le pareció muy pequeño y también muy triste. Del mismo modo para él las mujeres que bailaban en la Estrella, ya no eran de su generación, si bien considera que son mujeres con una gran dignidad.

Estos dos testimonios nos sitúan en el salto generacional que se produce de una década a la otra, si bien ya en la próxima década se finaliza “la bonanza” donde vendrán auténticos problemas para defender la campaña, a causa del descenso del bacalao y a ello se unen las restricciones de las zonas de pesca llegando, incluso, a tener problemas para entrar a puerto.

No obstante, queremos destacar que en esta generación, al igual que en la anterior, hay quienes consideran que una forma de reequilibrarse del duro trabajo en la mar es cogiendo una borrachera al llegar a tierra; de ese modo, según estos, vuelven a sentirse normales. Es así como nos lo muestra el marinero Currás:

“Me daba igual cómo estuviera El Estrella, yo me emborrachaba, me lanzaba desde la puerta del baile a la calle deslizándome encima de la nieve, y de ese modo ya me había olvidado un poco del barco”.

“En Noruega a las diez de la noche cierran todo. Para nosotros mejor era SP. Allí en el baile de la Estrella, y luego con aquella cuesta, todo nevado te echabas por allí y yo he llegado a aparecer debajo de un coche con un cepillo. Tu allí a las tías le decías “posible confi à la maison” y nos decían que sí, son mujeres normales. Les gusta mucho la reunión.



*Cabo de Cruz. Recogida de información a un marinero de Terranova. Año 2002.*

Al llegar a tierra lo primero que había que hacer era llamar a casa, y luego ya a tu pedo. Un día mi mujer me ha llamado allí y no me ha encontrado. Allí todo es muy diferente a esto. La Chata era la abuela para nosotros.

De entrada la norma es que hasta que no se termine el baile no se va al barco, no hay salida. ¡Hombre! después de mes y pico mar y cielo, mar y cielo, al llegar a tierra necesitas tus cosas.”

“Y en esos días que estabas en puerto querías vivir lo que no habías vivido en el mes y pico o dos meses de la mar. Unos aguantaban más, otros aguantaban menos. En la mar hay muchas penas. Penas del trabajo que has pasado, penas por estar solo y no estar con la familia, pena de estar allí encerrado, pena de ver siempre las mismas caras, de estar todo el tiempo a mar y cielo. Cuando llegas a tierra te tienes que olvidar de todo. En dos días o tres hay que vivir mucho, me dan ganas de echarme a llorar, pero no lo voy a hacer. Yo jamás he tomado ninguna droga, pero en tierra coger borracheras, todas”.(Currás: 2002)





Si bien ésta es una de las formas de reequilibrarse que existe entre los tripulantes, también ello cambiará y así se refleja en el momento de recogida de datos para esta investigación, es decir, treinta años más tarde de estos testimonios aquí escritos. Entre los tripulantes de los bacaladeros que ahora, en vez de ir a Terranova pueden ir únicamente a Noruega, no se halla el antiguo elemento de “la borrachera” de Saint Pierre, sino el simple hecho de poder ir ocasionalmente a tierra y a veces desear comprar cosas como fruta fresca. No entraremos en más elementos de análisis, pero sí debemos señalar que las diferentes generaciones van cambiando sus carencias, y del mismo modo la forma de simbolizar ante las mismas. Sin embargo los dos elementos, como son la carencia y la simbolización, serán las constantes intergeneracionales.

### 5. St. John's, presentado por Joseba Beobide.



*Tripulantes pasando las Navidades en el “Hogar del Marino”. St. John's. Año 1976.*

“La atención a los pescadores en St. John's era muy diferente a la de Saint Pierre. El Hogar del Marino se abrió en el año 1974. Anterior a esta fecha no existe un centro español donde pueden acudir los marinos. Sí había un centro para los marinos, el “King George the Fifth Institution”, construido en tiempos de guerra para los marinos aliados. Los únicos marinos que tras la guerra lo utilizaban eran los pescadores portugueses. Hasta el punto de que los españoles lo conocían como el “Centro Portugués”. No estaba restringida la entrada, pero no era muy frecuentado por los españoles.

La lengua en St. John's era una dificultad y el estilo de vida también. Debido a que, por esta razón, el marino era más dependiente en este puerto que en Saint Pierre, he tenido que hacer de intérprete con los médicos, consignatarios, en los juicios... Una vez ya con vehículo, organizábamos partidos de fútbol, íbamos de compras a las grandes superficies que estaban a las afueras de la ciudad, etc... Las visitas a los hospitales era un quehacer casi diario”. (Beobide:2004)

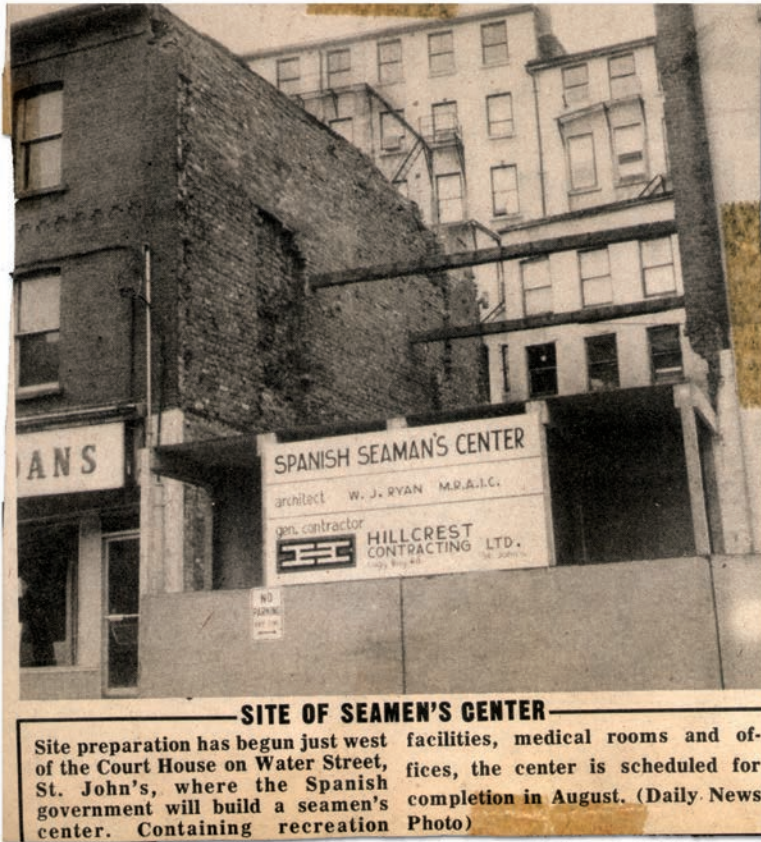


El Apostolado del Mar verificó la necesidad de una asistencia médica española en Saint John's. Las gestiones realizadas ante el Instituto Social de la Marina llevaron a que este organismo oficial pudiera enviar a una asistente social, Pilar García, para que organizara una labor que pudiera conducir más adelante a la construcción de un Hogar del Marino Español.

Pilar García va a Saint John's por primera vez en marzo de 1972. Aquí se encuentra con que hay una flota bacaladera total de unos cuatro mil hombres entre, bous y parejas. Desde el Instituto Social de la Marina quieren que esta asistente social haga un informe sobre cómo es la situación de estos hombres.



*"El Estornino". Al fondo entrada del puerto de St. John's.*



*"The Daily News" 11/06/1973. Lugar en St. John's donde se construirá el Hogar del Marino.*

Es así como se expresa ella misma:

“Fui en plan de observar. Yo allí veía que venga a hacer radiografías, venga bolsas de medicinas que luego al otro día iban a la mar<sup>59</sup>. Claro, eran facturas que el Instituto iba pagando, yo fui viendo todo eso, que todo el mundo robaba y que la gente no estaba contenta. Hacia finales de agosto vine con un plan donde proponía que necesitábamos un centro donde tuviéramos asistencia médica que la controláramos. Porque, claro, el capitán llega con tantos enfermos, el consignatario llama a un médico que conoce. Terranova era una isla clave, que estaba muy atrasada. La asistencia allí era lenta, pero yo en veinticuatro horas tenía que ventilar la asistencia de todos. Te imaginas a la velocidad que había que moverse, yo, cuando llegaba un barco recogía los enfermos y así iba yo por todas las consultas haciendo de intérprete. Ya había una atención más directa, la gente ya iba teniendo una asistencia personalizada, si había que hacer análisis, corriendo al hospital a que me los hicieran y que lo hicieran en ese momento. Y nos fuimos haciendo con los hilos en la ciudad, San Juan de Terranova. Ese fue un factor muy importante.

En mi informe dije que estaban muy desatendidos. Enfermaban muchísimo sobre todo de digestivo porque la tensión era horrorosa, y también de circulatorio, por el frío. Los cocineros estaban hinchadísimos con unas llagas, es impresionante. Los envejecimientos precoces eran impresionantes. Es una vida durísima. Yo había encontrado un terreno en Walter Street y entonces me propuse comprar ese terreno y construir un centro. Alquilé un despachito y mientras fuimos construyendo el centro.”

“En el Centro teníamos mi despacho, un poquito de cocina y lavadero con secadora y se llevaban la ropa limpia. En el segundo piso estaba la consulta médica, estaba la consulta del médico y la sala de espera, allí teníamos que distribuir quiénes tenían que ir a análisis clínicos o lo que fuera, y Joseba me ayudaba a llevarlos o bien a poner conferencias telefónicas. Y también teníamos en el segundo piso una salita con un televisor y algunos libros, revistas.



*Antigua casa del “Hogar del Marino Español”.  
St. John’s. Año 2002.*

El tercer piso era un salón corrido a todo lo largo del edificio donde tenía varios futbolines y la biblioteca. A veces allí se hacía misa o reuniones. Cuando llegaban a tierra de vez en cuando organizábamos una cena e invitábamos a los españoles de tierra, con lo cual ellos vivían con gente de la ciudad, tenían amigos, y los españoles de allí estaban encantados de colaborar con la flota española. Aquello era una familia. Cuando yo empecé a construir la casa, vino un periodista e hicieron fotografías, y me dijeron que yo estaba soñando porque estaba haciendo una casa muy bonita y lo iban a destrozar. Iba todo muy acogedor, y decían que todo lo iban a llenar de pintadas. Y yo les dije que les invitaba a que fueran dentro de un año, y volvieron, sacaron fotografías y la casa estaba impecable. Yo les dije que estaban muy equivocados que los marinos no eran fieras y había que tratarles como personas. Yo les trato con todo el respeto del mundo. Se sienten personas y se comportan como personas.”

“Una de las primeras cosas que se consiguió fue una reglamentación en el trabajo, se confirmó el tema de la reducción de tiempo para la jubilación. Todo eso fueron logros muy importantes. En ese tiempo se dio la gran reforma de la seguridad social. Y empezó a entrar en la base de cotización no sólo el sueldo sino todo lo que se percibía, lo que cobraban a la parte, las antigüedades. Todo entraba como base de cotización. Esa fue al gran reforma de la seguridad social. En aquellos años se dieron reformas muy importantes. Es entre los años 1972-1974”. (Pilar:2002)<sup>60</sup>

Joseba nos comenta también que “fue una verdadera pena, que a los tres años de abrirse el Hogar del Marino se implantaran las doscientas millas en el años 1977, con lo que las entradas a Saint John’s se vieron muy reducidas y el centro fue languideciendo hasta su desaparición,





por venta, en los años 1990. Hay que añadir que en toda la ciudad no existía un centro comparable en calidad a este Hogar del Marino. Mientras duró fue la admiración de la ciudad y un punto de mira de las flotas de otros países” (J.B.:2004).

Mostramos aquí varios aspectos, desde las vivencias y percepciones intergeneracionales en puerto, hasta la compleja infraestructura que se genera tanto en Saint Pierre como en Saint John's, partiendo de las necesidades demandadas por la flota bacaladera. En este trabajo se señalan reivindicaciones que se formulan, aspectos que se logran, otros que no acaban de conseguirse. Pero nos llama la atención que entre los tripulantes de la flota, se evocan los temporales, el hecho de trabajar con mala mar, etc., pero no se pide que se estipule una reglamentación en la cual el criterio de trabajar con mala mar no dependa únicamente del patrón de pesca, sino que se regule cuándo la mar esté con una fuerza determinada, que se evite trabajar en las maniobras de pesca. Sin embargo, en los años mil novecientos ochenta, los pescadores de Terranova pidieron en una huelga, entre otras reivindicaciones, que no se trabajara en la mar con una fuerza determinada de la escala Beaufort.

### 6. Comunicación con casa.

Para los tripulantes de la flota, Saint Pierre, el contexto de sus gentes y su modo de vida, unido al Club Stella Maris, llegará a suponer en estos años un auténtico nexo de unión con sus hogares. Así lo decía un marinero: “Hay que tener en cuenta que el Club nos “habla” de nuestra tierra, de nuestro hogar, ya que grabábamos cintas que mandábamos a casa y del mismo modo las recibíamos de casa”.

Este comentario nos lleva a tratar una cuestión importante en la vida de los pescadores del bacalao: la comunicación con casa.

La radiotelegrafía. Es el primer medio de contacto que tienen los barcos para comunicarse con tierra. Estos equipos solamente lo han tenido los grandes bous.

#### La radiocomunicación.

Los barcos fueron disponiendo con los años de aparatos de radio (la “fonía”) mejores y de mayor potencia. Esto permitía establecer contacto con tierra más fácilmente y más a menudo. Aunque la “fonía” de a bordo se utilizaba más para asuntos profesionales, había también momentos en que, a través de las grandes estaciones “costras”, como Pozuelo (Madrid), se podía hablar con casa. Este sistema tenía, y sigue teniendo en la actualidad, la carencia de privacidad, ya que el canal de tierra a la mar puede ser escuchado por cualquiera sintonizando su receptor privado. Así ocurría que la gente oía y comentaba algunos “casos y cosas” hasta convertirse aquello en una “porterada”, en expresión común. Por ello, se decían solo generalidades (“todos bien”, “a ver si venís pronto”, etc.) y





de ningún modo se daban noticias claras de tipo personal ni, mucho menos, sobre cómo se estaba pescando o de problemas de a bordo. A pesar de ello, era vital para la recepción de noticias urgentes de casa y para poder oír las voces de casa. Este periodo nos lo ilustra este testimonio de Pedro Rodríguez, radiotelegrafista de Pebsa, en el bacaladero “Santa Rita” desde el año 1954-1957:

“Para entender un poco el aislamiento y la soledad, baste decir que todavía no se disponía a bordo de un elemental aparato de radio que permitiera oír noticias, música...Solamente en la Estación de Radio se producían esos “milagros” y podíamos oír las canciones que entonces tanto nos gustaban de Elvis Presley”(Pedro Rodríguez:2004)

### El teléfono.

La falta de privacidad y el tiempo largo de estancia en la mar explica la ansiedad de los hombres en poder hablar por teléfono al llegar a tierra y poder tratar en privado los asuntos familiares, sin interferencias “a la escucha”...

Seguimos a continuación la memoria de Joseba Beobide, coautor de este trabajo. Él recuerda que los teléfonos del Stella Maris “echaban humo” por el uso continuado del mismo cuando los barcos estaban en puerto.

“Había, sin embargo, una particularidad muy especial, que ponía a prueba los nervios de los que tenían que esperar su turno y, no menos, los nervios de los que teníamos que poner las conferencias para la gente”.

“Nada tenía que ver una llamada de entonces a España, aún sin red automática, con lo que hoy se puede hacer. Era algo más sencillo comunicarse desde Saint John’s”.

“Esta era la secuencia de una “simple” llamada desde St. Pierre:

Del teléfono del Stella Maris se hablaba con la operadora local. Esta conectaba a continuación con la de Montreal y ésta con la de Madrid. A continuación, Madrid conectaba con, pongamos por caso, la operadora de La Coruña, que a su vez se encargaba de llamar a, por ejemplo, Ribeira y marcar el número de casa. Pero no terminaba aquí el asunto”.



“Stella Maris” en St. Pierre. Año 2002.  
Fotografía realizada por Rosa García-Orellán.

“Como una gran proporción de marineros era de pequeñas aldeas (las “parroquias”) de Galicia y no tenían teléfono en casa, había que llamar en primer lugar al locutorio o al bar del lugar, que a su vez tenían que pasar a la familia (si estaban en casa) el encargo de presentarse a una hora determinada para poder hablar por teléfono con la persona que estaba esperando (no siempre pacientemente) en el Club”.



“Por si esto fuera poco, la cosa podía complicarse si, encima, había que hacer una llamada a cobro revertido, con lo que suponía de complicación añadida. De todas formas se lograba, al final, poder hablar con casa. Las ganas de comunicarse con los familiares hacían que a menudo no se dieran cuenta del tiempo transcurrido y ponían cara de sorpresa al ir a pagar (“¡pero si no he hablado ni diez minutos!”). Los dos teléfonos del Club no eran suficientes y se hablaba, por ello, desde los bares, el consignatario, etc”.

“Todo esto cambió radicalmente a mejor cuando ya se pudo marcar directamente el teléfono de casa y también cuando se podían utilizar monedas desde cualquier teléfono público, cosa que la gente aprendía rápidamente”.

“Este gasto era muchas veces el más importante que se hacía en tierra. Recuerdo a un amigo contraamaestre que en sólo los dos días de estancia en puerto (luego vendrían dos meses y más en la mar) se “fundía” cerca de 80 mil pesetas, y esto no le dolía nada, pues tenía claras sus prioridades y, gastándose poco en bares y bailes, se pegaba así verdaderas “panzadas” hablando largo y en detalle con todos los miembros de su casa”. (Beobide: 2004)

### Las cartas

Esta ha sido siempre una cuestión importante para la gente del bacalao.

Hay que considerar varios factores: el alejamiento de tierra, el tiempo de ausencia de casa, la soledad “acompañada” del hombre de mar, que no tiene muchas veces con quien puede compartir sentimientos personales (aunque esté rodeado de gente), el aislamiento físico del barco, que impide saber y sentir lo que pasa en el mundo, la falta, sobre todo, de noticias de casa, etc.

Por todo ello, las cartas venían a ser el único “cordón umbilical” que tenían los hombres con su familia. Todo barco que iba a puerto, en cuanto el consignatario embarcaba a bordo, entregaba, el fajo de cartas que estaban guardadas en la oficina. El contraamaestre las repartía entre todos inmediatamente.

Al mismo tiempo, el capitán recibía también el paquete de cartas para los barcos que le habían encargado recogerlas en tierra. Y aquí, al salir de vuelta para la mar, se daba a menudo una situación particularmente espinosa y que definía la humanidad (o falta de ella), tanto del barco que llevaba las cartas como la del que las tenía que recoger. Y era la de hacer la ruta necesaria para que ambos barcos hicieran contacto. Lógicamente, tenían que ser los barcos receptores de las cartas quienes debían acercarse más al barco que las había llevado a la mar. El caso normal era de barcos de la misma cuadrilla, por lo que todos estaban en una zona más o menos cercana.

Nos cuenta Joseba Beobide: “Pero he conocido barcos que tenían que molestarse más (puesto que eran los interesados en recoger sus cartas) y que, por no poner interés, tardaban semanas (o simplemente se iban a otros caladeros) en hacerse con la correspondencia. Esto creaba un clima sordo, a veces no tan sordo, de animosidad contra el patrón, que tarde o temprano, “las iba a pagar”.



“El momento de recibir las cartas a bordo en la mar era algo muy especial. En cuanto se hacía el reparto a toda la tripulación, ocurría un fenómeno curioso. Se extendía por todo el barco un clima de silencio, se paraba el trabajo y la gente desaparecía o se escondía en cualquier sitio para leerlas en la intimidad y si alguien no recibía carta alguna, se quedaba abatido o rencoroso”.

“Recuerdo un caso estando a bordo del “Narrondo” en Terranova el año 1968. Todos recibimos cartas, excepto un marinero, el único de todo el barco. Su reacción de hombre humillado se manifestó de modo furioso contra su mujer: “le voy a poner a caldo”, “me voy de fulanas”, etc. Para animarle algo le dije que si normalmente recibía correspondencia, como los demás, también ahora su mujer le había escrito, sin duda, y que, igual, estaba la carta en el barco compañero. Dios quiso que su carta estuviera en el otro barco, cosa que ocurría muy raramente. Tras recibirla se serenó y quedó recuperada su dignidad ante los demás. Para terminar puedo constatar que las cartas llegadas a bordo se leían y se volvían a leer repetidamente, hasta aprendérselas de memoria.”.(Beobide: 2004)

“Un capítulo lamentable solía ser el de las cartas perdidas. La mala letra y, sobre todo, las direcciones equivocadas o insuficientes –por ejemplo, fulano de tal de la empresa tal, sin poner el nombre del barco– hacía que se extraviaran no pocas cartas. De la emisora de radio de St. Pierre solíamos dar una lista de cartas que, aunque fuera por el remite, permitiera encontrar a los destinatarios. Además, guardábamos y poníamos a la vista esas cartas perdidas en el Club. De todas formas, algunas, aunque pocas, siempre se perdieron”.

“ Precisamente, una de las razones que se argumentaron además de la importancia para atender a los enfermos, para conseguir el servicio de un helicóptero era el que hiciera posible enviar a la mar, entre otras cosas, la correspondencia. No se llegó a esto.

En el Stella Maris había una sala con una larga mesa corrida destinada a escribir cartas. Puedo decir que fue una de las cosas mejores y que más se usaban en el Club, más incluso que la sala de televisión. El Stella proporcionaba gratis papel, boli y sobres; la gente pagaba sólo el sello. Nosotros mismos, los del Club, nos encargábamos de llevar esta correspondencia al consignatario o al mismo edificio de Correos cuando la gente no tenía tiempo o no sabía cómo hacerlo. De todas formas, eran muchos los que iban a la “Poste”. También lo hacían así en St. John’s, en Water Street.”(Ibid:2004)

La única compañía que se preocupó de modo efectivo de que las cartas llegaran siempre a destino fue la Pysbe. Sus tripulantes disponían de unas etiquetas con el nombre del barco y la dirección detallada de St. John’s. Fue una buena idea. De este modo no se extraviaba nunca la correspondencia de los barcos de Pysbe.

### Cintas magnetofónicas.

“Este no fue, en comparación con las cartas, un medio muy usado para comunicarse, precisamente por una paradoja que he observado en el mismo Club.”

“El efecto de oír tan cercana la voz de los familiares tuvo en algunos casos, un efecto tan fuerte



que apenas podían contener las lágrimas, por lo que ya no quisieron recibirlas más”.(Joseba Beobide:2004)

Desde Saint Pierre la revista “Platuxa” nos señalaba que a finales de los años sesenta algunas parejas empiezan a colocar altavoces en cubierta conectados a la radio. Así pueden oír los programas de la radio de Saint Pierre.

Vamos a señalar aquí un breve informe del Apostolado del Mar en Terranova (año 1966), que redacta el Padre Javier Sánchez Erauskin.

*“El Apostolado del Mar está sobre todo centrado en el puerto de Saint Pierre, centro natural de aprovisionamiento, etc., de esta flota. El año pasado hasta el 12 de Noviembre hubo 187 entradas de parejas, es decir, 374 barcos con un total de 8.228 hombres. Este año la cifra se ha alzado a 239 entradas, 478 barcos con 10.516 hombres, lo que hace un promedio de 6 entradas por pareja en Saint Pierre al año”.*

La labor, pues, se ha centrado en Saint Pierre, donde funciona ya desde hace cinco años un Club Stella Maris.

*”Entre las funciones del club se hallan las emisiones en castellano por la radio de Saint Pierre, cuatro veces por semana, envío de mensajes magnetofónicos familiares, animación de campañas y encuestas, organización y difusión de la biblioteca con libros de préstamo en la mar, atención y facilidades a los enfermos, hospitalizados y convalecientes en pensión, etc.”*

Esta situación poco a poco irá cambiando a partir de 1977 con la implantación de las 200 millas marinas, ya que los barcos tendrán dificultades para entrar en puerto debido, en algunos casos, a que son fotografiados en la mar. A medida que transcurren los años hasta la moratoria de 1992 no sólo disminuye drásticamente la flota sino que también se va instaurando desde los barcos la comunicación telefónica con casa. En esta investigación encontramos casos de tripulantes de esta etapa que centran la comunicación más en el teléfono que en las cartas. Y actualmente (2004) la flota bacaladera que está en Noruega ya tiene centrada la comunicación con casa a través del teléfono.





## 7. La familia del marino.

Esta investigación está centrada sobre todo en la actividad de los hombres del bacalao, pero hemos acudido a sus propios domicilios y también hemos hablado, aunque en menor medida, con sus mujeres. Por ello hacemos unas breves consideraciones.

En la recogida de datos, se hace mención al hecho de que los marineros del bacalao han podido hacer sus buenas casas en sus aldeas, esto lo dicen mucho los capitanes y patrones de pesca. Por ello queremos señalar un poco cómo se ha gestado este fenómeno.

En la década de los años mil novecientos sesenta, constatamos en la Galicia rural unas características generales sobre el funcionamiento de los grupos domésticos. En estos es de destacar que el trabajo que realizan las mujeres es múltiple y no figura como tal. Sin embargo, en 1980 Segalen ya señala la complementariedad entre hombre y mujer en el medio rural, sobre todo a nivel de trabajo. En este caso no se produce una complementariedad continuada en el trabajo rural debido a los largos periodos del hombre en la mar; sin embargo, esta complementariedad la enmarcamos dentro de las estrategias que influyen en el desarrollo económico del grupo doméstico.

Queremos mostrar a continuación dos grupos domésticos, uno pertenece a Poio (Pontevedra), y el segundo grupo doméstico se asienta en Escarabote (Boiro), en la Ría de Arousa. Los datos



*La mujer del marino en Galicia.*



*La Jubilación. El marino en su casa de Galicia. Año 2002.*



*Regreso de Terranova.*



*Marinero de Terranova, Txetxo Magañe de Pasajes San Juan, en el "Bar Alicia" de St. Pierre. Año 2002.*

son recogidos en el año 2002. En ambos, el matrimonio reside solo en su casa y están jubilados, pero nos muestran una perspectiva de funcionamiento enmarcada en cuarenta años.

Poio, Pontevedra: En 1960 Darío está casado y tiene cuatro hijos. El va al bacalao en las parejas de Pasajes, sobre todo. Así, hasta su jubilación en 1990. Trabaja de marinero, y también de contraamaestre. Vamos a exponer el testimonio recogido a Consuelo, su mujer, en marzo del 2002, en su propio domicilio, donde vive únicamente con su marido.

“Consuelo: Cuando mi marido iba al bacalao yo tenía mis hijos pequeños. Como me casé para la casa, vivía con mis padres a los que cuidaba. Pero en una finca quisimos hacer la casa nueva. Mientras, yo trabajaba en las leiras, y también bajaba a marisquear en las temporadas. Así llevaba la casa. He ayudado muchas veces a los albañiles en el trabajo, y la casa la hicimos poco a poco. Con el dinero que venía del bacalao echábamos las placas, pagábamos el tejado, así hasta que se terminó. También les hemos dado estudio a los dos hijos, que se han hecho capitanes, las dos hijas después de casadas pusieron sus tiendas en Pontevedra. Ahora ya mis nietos van todos para estudiar”. (Consuelo:2002)

Son varios elementos de análisis a los que nos lleva este relato. El dinero del marido se invierte en la construcción de la nueva casa, así como en la formación de los dos hijos varones, los cuales tienen preferencia respecto a las hijas.

Escarabote (Boiro), provincia de Coruña: En 1960 José Manuel está casado y tiene tres hijos. El va al bacalao, de marinero, en los barcos de Pepsa y también en las parejas. Se jubila en 1990. Su mujer, Carmen, vive en la casa de una tía soltera a la que le quedó la *millora*<sup>61</sup> y Carmen está con ella para cuidarla y quedarse con la casa.

“Carmen: Además de trabajar mucho, estás sola para llevar los problemas de la casa. A mí me tocó



tener la hija pequeña muy enferma, me ha costado mucho trabajo sacarla adelante, siempre andando con ella en los médicos. Pero aunque vivíamos “na casa vella”, hicimos una casa nueva. Siempre he trabajado en las fincas, y los sábados iba a vender a la plaza. Nos arreglábamos con la pensión de la tía y con la plaza. Procuraba no tocar el dinero de la mar. Con éste hicimos la casa nueva. Nuestra hija mayor aprendió el oficio de costurera, el hijo aprendió de mecánico, y la pequeña ha estudiado en Santiago para asistenta social. Mis nietos están todos estudiando”. (Carmen: 2002)

Vamos a señalar a continuación algunas de estas características, las cuales no significan que se den en todos los grupos, pero sí son aspectos existentes en ellos.

- 1.- Nos hallamos con el cuidado de los mayores que se quedan en la casa, con lo cual administran sus pensiones, que ayudan a la organización económica de la casa.
- 2.- Trabajo como mariscadoras en las rías.
- 3.- Trabajo en las “fincas”. Contribuye también a la economía doméstica al aportar elementos para la subsistencia, pero además al vender en la plaza los productos, también generan un dinero.
- 4.- En menor medida trabajo en las conserveras.

Siguiendo con las estrategias económicas de estas familias, veremos que van a ser básicamente las mujeres de los mandos las que se dedican a administrar el dinero de sus maridos. Montan negocios o bien hacen inversiones inmobiliarias. Del mismo modo en el boom económico de las parejas –años sesenta y parte de setenta–, los patrones de pesca invierte a petición de las casas armadores capital en las empresas de pesca. Ante la llegada de la crisis, esto supuso para muchos de ellos una auténtica ruina.

También es habitual hacer un Contrato Notarial en el que el hombre cede a su mujer la posibilidad de poder comprar, vender etc. de un modo totalmente unilateral.

También en las zonas urbanas se da la actitud de los marineros que no quieren que sus mujeres trabajen fuera de casa, puesto que “para eso nos sacrificamos, para que a la familia no le falte de nada”. Esta mentalidad está muy arraigada entre ellos y la detectamos en esta investigación de forma bastante mayoritaria en las generaciones de hombres de mar de los años cincuenta, sesenta, y setenta. Al entrar los años ochenta, la concepción y organización familiar cambia radicalmente debido a que ya es necesario los dos salarios: el del hombre y el de la mujer.

Las mujeres nos dicen que en hechos tan sencillos como ir al médico de cabecera o al especialista, es habitual que los hombres en tierra quieran ir acompañados. Si hay reuniones de vecinos y aunque ellos estén en tierra, son las mujeres las que se presentan, lo mismo ocurre con las reuniones del colegio... etc. Es decir, en la vida social de tierra la mujer es la que lleva el protagonismo.





Otro aspecto que detectamos y queremos mostrar aquí es una actitud muy extendida entre las mujeres de los hombres de la mar, y es el hecho de no comunicar a sus maridos los problemas que están teniendo, sino hacerlo “a toro pasado”<sup>62</sup>, es decir, comunican los hechos una vez que ya están en fase de resolución. Estas mujeres a veces han tenido que enfrentarse a problemas serios de enfermedades o a toma de decisiones delicadas respecto a la organización económica de la casa y se han encontrado solas.

Existe una comunicación entre las mujeres que tienen a sus maridos o hijos en la misma empresa o mismo barco. Se pasan unas a otras la información que recibe cada una. Concretamente en Pysbe los telegramas se mandaban, previo acuerdo con sus mujeres, según una clave implícita. Por ejemplo, al recibir el primer telegrama significaba un número determinado de toneladas, el segundo era otra cantidad y así sucesivamente. Con lo cual estaban básicamente informadas de la evolución de la campaña. En las parejas, al carecer de un telegrafista, la información tenía que ser forzosamente por radio o por teléfono y carta en tierra. Ellas sabían interpretar la información recibida. De este modo se crea un grupo espontáneo de mujeres que están en la misma situación. En estos grupos está circulando información sobre la situación de los hombres en la mar y de sus familias en tierra.

Ya en el año sesenta y a lo largo de esta década, el Apostolado del Mar contaba con un buen número de voluntarios tanto hombres como mujeres. Entre estas últimas tenemos que señalar la figura de M<sup>a</sup> Carmen Sáez, asistente social en Pasajes que dedicaba sus tardes a trabajar por las familias marineras. Ella llevó a cabo una importante labor educativa y social, haciendo que fueran las mismas mujeres capaces de tomar las riendas de sus problemas ante armadores, organismos oficiales, etc. Estamos en la fase previa a la constitución de grupos organizados de Esposas de Marineros, que culminarán posteriormente en asociaciones organizadas con personalidad jurídica propia, implicadas en acciones locales, nacionales e internacionales de fuerte contenido social.

Una realidad que constatamos y que tenemos que considerar es el momento de crisis que puede surgir cuando el hombre ya se jubila de la mar. Aquí es importante la readaptación de ambos, ya que hasta este momento la mujer está acostumbrada a tomar decisiones y a organizar sola toda la vida familiar. Al incorporarse el hombre definitivamente a la familia viene una etapa de necesario reajuste no siempre fácil que puede conducir a crisis familiares. Así tenemos la inercia del hombre de mar que tiene el peligro de trasladar sus actitudes requeridas por el trabajo abordo al ámbito familiar, y del mismo modo la mujer con sus inercias. Ambos tienen que adaptarse a un importante desajuste.

En todas estas reflexiones sueltas que aquí mostramos subyace una realidad que ha dado lugar al dicho: “La mujer del marino es una viuda de vivos” pero ante todo para el hombre de la mar su mujer es el nexo de unión entre el barco y la familia. Simbólicamente, ella es la guardiana de su hogar y de sus hijos.





NOTAS



- 22 Cita de Alfonso Alonso-Barcón en la Revista Hoja del Mar en el artículo “Un montón de héroes solitarios”. Pág. 80-81
- 23 Pareja: Dos barcos iguales que tiran de una misma red.
- 24 Esta nueva etapa, constituye la consolidación de la pesca de arrastre según Giraldez, Jesus, 1997: *De las Rías a Terranova: La expansión de la pesca gallega (1880-1950)* Edit. Industrias Pesqueras.Vigo.
- 25 Directivo de Pysbe.
- 26 Don Francisco Lasa ingeniero naval nos expone en el anexo de este libro esta idea que fue suya, y se realizó en sus astilleros y en otros del país una prueba ello son las declaraciones de este capitán. “La pareja que yo mandaba se seccionó y se alargó 6 metros en los Astilleros Astano de El Ferrol el año 1957” (Juan M<sup>a</sup>Benito 2002)
- 27 Respecto a estos “créditos blandos” que daba el gobierno, lo desarrollamos en la página del capítulo de Pysbe.
- 28 Baka : Barco que traba en solitario al igual que el bou. Aunque con forma de trabajar diferente.
- 29 Martin, Lionel, 1986: *La grande pêche de Terre-Neuve*. Edition Hermé, Paris.
- 30 En el Apéndice del libro se halla el testimonio de este armador escrito por él mismo para esta investigación.
- 31 El trabajo de Angelo da Silva corrobora esta situación respecto a los doris portugueses
- 32 Hay que tener en cuenta que los ciclones afectan a estos bancos a finales de verano y en otoño.
- 33 Queremos señalar que hay capitanes que no comparten esta opinión.





- 34 Este testimonio que corresponde a la primera época de las parejas, tenemos que enmarcarlo en las zonas de pesca que eran de poca profundidad, y si bien el informante habla de “limpiar” el fondo, ello no significa dejarlo libre completamente de su biomasa, ya que si esto ocurre los mismos capitanes testimonian que no se puede pescar. Pareja a esta información quiero exponer las palabras del biólogo el Dr. Larrañaga quien señala que la fertilidad del mar no viene de remover los fondos sino de arriba, de la luz. Las algas son siempre costeras y así por ejemplo a 150 metros de profundidad apenas existe vegetación. El cambio de las corrientes va a suponer la auténtica causa que afectará a toda la biomasa. (Dr. Larrañaga 21.05.2003)
- 35 “Como homes” es una expresión gallega que significa “Como hombres”, es decir el bacalao tenía el tamaño aproximado de casi una persona.
- 36 “Falso” golpe de mar: Llega una ola y el barco sube, la proa no coge la siguiente ola, y entre ola y ola hay un vacío, y el resultante es un “falso” golpe de mar.
- 37 Pesca de rapeta: sistema de pesca de bajura característico de las Rías Bajas
- 38 Josetxo Abal, patrón de pesca en activo en la pareja de la casa armadora Velasco ....
- 39 La actuación de las cuadrillas de pesca es tratada por Andersen en el capítulo “Caza y engaño en la flota arrastrera de altura de Terranova”, donde investiga las prácticas pesqueras de los habitantes de Terranova. Es interesante este estudio por las semejanzas existentes con la actuación de las cuadrillas españolas. Título: *North Atlantic Fishermen*  
 Autor: Raul Andersen  
 Edit. Institute of Social and Economic Research. Memorial University of Newfoundland 1972 SJ.NF Canada. 3ª edición 1998.
- 40 “Desde 1954 hasta 1963 solo dispusimos como ayudas a la navegación de un compás magnético, una sonda y un radiogoniómetro, que se usaba para tomar marcaciones y también como emisor- receptor y fue de una gran ayuda.! Ah! Y de un pito Supertifón que gastaba un montón de aire comprimido y preocupaba a los de la máquina, pues se podían quedar sin aire para la maniobra siguiente – el motor arrancaba con aire comprimido en casi todos los casos” (Juan Mari Benito:2004)



- 41 Información recogida en mayo del 2002 en el muelle de Aguete (Pontevedra) por el marinero protagonista de esta narrativa.
- 42 Declaraciones del informante recogidas en Portosín, mayo 2002.
- 43 Hombres del Mar. Noviembre-Diciembre 1971 – N°95 Imprime: Editorial Gráficas Torroba.
- 44 La crítica que se realiza desde la revista Stella Maris, ante esta situación es como sigue: “Un postulado elemental de esa política debería ser el de contribuir a la consolidación de aquello que el propio Estado fomenta con la desgravación fiscal, o el crédito a la construcción naval, las primas...Y sin embargo la antítesis se produce sembrando el desconcierto entre actores y pescadores”. Stella Maris. Revista del Apostolado del Mar Julio-Agosto de 1968. Imprime: Edit. Montepío Diocesano.Vitoria.
- 45 Hay que tener en cuenta que en este año 1968, en el puerto de Pasajes se desembarcan mas de 60.000 Tm de bacalao verde (Según las Memoria de la Junta de Obras del Puerto de Pasajes). Este año se produce un desajuste entre la oferta y la demanda. Pero no será la única vez que esto ocurre tal y como demuestra este trabajo.
- 46 Revista Hombres del Mar. Stella Maris Enero-Febrero 1975 – número 115. Imp. Editorial Gráficas Torroba.
- 47 Hay que tener en cuenta que la planta de harina consumía 700 litros de gas-oil diarios.
- 48 Hombres del Mar. Stella Maris. N°110- Marzo-Abril 1974. La prodigiosa escalada de Pebsa. “No todos se hunden”. 19 enero 1974. “Ha llegado a La Coruña el bacaladero “Arriscado”, primer barco de una serie de seis que la factoría Pebsa tiene encargados a unos astilleros asturianos. El “Arriscado” de 1460 TRB, tiene un motor de tres mil caballos. El buque es factoría con una producción diaria de 24 toneladas de congelado, 10 toneladas de harina de pescado y 800 kilos de aceite de hígado de bacalao. A bordo y automáticamente se filetea, despelleja, abre, lava y seca las especies capturadas”. Pág.15





- 49 Johnston, Douglas, 2003: *Diplomatic and Legal Options for Dealing with NAFO Fishing*. St. John's, NL.
- 50 Silva, Angelo (2001): *Gil Eannes*”, *Historias do “fiel amigo*. Edit. Câmara Municipal de Viana do Castelo. Portugal.
- 51 Era el servicio militar en las colonias portuguesas de Africa que se encuentran en plena descolonización. La elección era, o bien ir a Africa, durante cuatro o cinco años, o al bacalao en Terranova durante siete años.
- 52 Testimonio recogido en el puerto de Praia d’Ancora a un grupo de marineros del bacalao, es mayo del 2003.
- 53 Queremos destacar que si bien existía una estrecha comunicación entre los barcos a través de la fonía, sin embargo se limita casi exclusivamente a nivel profesional de los mandos, debido a su alto coste, luego con la llegada del VHF la comunicación se hará mucho más asequible.
- 54 Concretamente respecto a los salarios En el año 1972 desde Saint Pierre coordinados con Raimundo (sacerdote del Apostolado del Mar), consiguen que se cumplan los acuerdos ya aprobados de las mejoras salariales del BOE.
- 55 Martin, Lionel, 1986 : *La grande pêche de Terre-Neuve aux Kerguelen*. Edit. Hermes. Paris.
- 56 De Arriba Valdés, M.N, y Moreira Sánchez-Alarcos, J.L., 1982: “Un estudio casuístico de la patología del hombre de Mar en Terranova”, *Actas del Congreso Extraordinario de Medicina del Trabajo*, Madrid. En este trabajo se analiza la incidencia de morbilidad en la flota que es atendida en el Dispensario Español en Saint Pierre et Miquelón, con 10.885 consultas producidas durante los años 1973-1976. Estancia del Dr. Moreira en el archipiélago.
- 57 Traducido al castellano: -No puedo más, yo aquí me vuelvo loco. La respuesta de su compañero: -Quieres regresar a tu casa, y dime: ¿de qué trabajas?.
- 58 Aunque merecerían una mención mucha más larga, no queremos dejar de notar





aquí los nombres de algunos médicos del Dispensario Español de St. Pierre, que ejercieron allí su labor. Esperamos pronto disponer de las facilidades necesarias para describir ampliamente su trabajo y su propio testimonio. He aquí los nombres de los que ahora podemos evocar:

Después de José Luis Alarcos: Fernando Asuero (San Sebastián), Ricardo (id.), Jaime Aguilar (Gijón), Paco (Sevilla).

- 59 Joseba Beobide advierte que esta afirmación carece de base y no ve qué pruebas se pueden aportar para afirmar semejante práctica. Las medicinas se entregaban al patrón de costa o al oficial de abordó (en el caso de los bous), y este los distribuía individualmente a cada enfermo. En el caso de los practicantes de Pebsa, eran ellos los que hacían esta labor. Muchas veces he llevado las medicinas de la farmacia a los barcos.
- 60 Joseba, autor de este trabajo, respeta la literalidad de estos comentarios, aunque no comparte la imagen que se da en ellos.
- 61 Millora: es la parte más importante de la herencia.
- 62 Expresión recogida en Málaga de Matilde, la mujer de un capitán de un capitán de los bous en Terranova.



# LAS 200 MILLAS





## **Capítulo III:** *Las doscientas millas*

### **I PARTE.**

#### LAS DOSCIENTAS MILLAS.

1. El contexto de la implantación de las doscientas millas desde la perspectiva del derecho marítimo internacional.
2. Establecimiento de las doscientas millas.



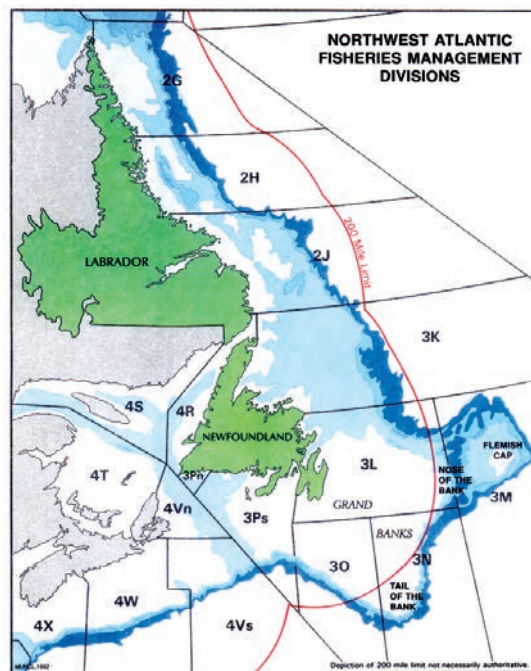


## Introducción

Este capítulo da cuenta del periodo comprendido desde el establecimiento por parte de Canadá de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de las doscientas millas marinas en 1977, así como un breve desarrollo de la administración del recurso por parte de Canadá.

Mostraremos cómo un importante recurso, como es la pesca, se pondrá en peligro en el término de unos diez años, debido, entre otras causas, a una importante sobrepesca de las capturas. Ello provocará nuevos planteamientos, nuevas estrategias, nuevas luchas tanto internas –dentro de Canadá–, como externas con los otros países, si bien este trabajo se centra en su relación sobre todo con España. Se desarrolla todo un nuevo proceso en las relaciones internacionales, ante un bien que en principio era común, y que empieza a dar señales de agonía.

La raíz del problema se halla en el bacalao como recurso de propiedad común, la competición cada vez más feroz para capturarlo y la ausencia de un régimen internacional capaz de manejar o conservarlo, sin hablar de regular la concurrencia.





## 1. El contexto de la implantación de las doscientas millas desde la perspectiva del derecho marítimo internacional.

Hasta la primera mitad del siglo veinte, las aguas del Atlántico Norte son de propiedad común, existiendo países que trabajan estos caladeros desde varias generaciones.

### *Breve reseña histórica.*

De conformidad con el Derecho Internacional clásico, los espacios marítimos situados más allá de las aguas interiores eran considerados como mar territorial o como alta mar. En el mar territorial, el Estado ribereño era plenamente soberano y no tenía más limitación en su soberanía que la derivada del derecho de paso inocente de los buques extranjeros. En la alta mar existían una serie de libertades, entre las que figuraban las de la pesca, navegación marítima y aérea, y tendido de cables y tuberías submarinos. (Yturriaga 1996:36)

Estos principios se hallan plenamente asentados a principios del siglo veinte. Incluso para efectos de la pesca, “el mar territorial” hasta mediados de los años 1960, contaba apenas con tres millas. Ello hizo que países como Portugal y España siguieran en estas fechas manteniendo sus programas de expansión en la construcción naval, si bien ya comienzan a plantearse el hecho de que los recursos no son inagotables, así como la utilización de los mismos por los estados ribereños.

Estados Unidos se encuentra en 1945 ante la necesidad de proteger las pesquerías de salmón norteamericano en las costas de Alaska, frente a la concurrencia de pescadores japoneses. Del mismo modo necesita asegurar los recursos submarinos próximos a las costas estadounidenses. Todo ello constituye el factor inicial de un rápido desarrollo, tanto en relación con la jurisdicción del Estado costero sobre los recursos más allá del mar territorial, como por lo que respecta a sus derechos sobre la plataforma continental, que hasta esa fecha sólo había tenido una relevancia geográfica.<sup>63</sup>

En el mismo año, la proclamación del presidente norteamericano Harry Truman supone el origen del cambio respecto a la tradicional forma de concebir la utilización de los espacios marítimos. En la misma se señalan cinco puntos: 1) la ruptura de la dicotomía tradicional mar territorial-alta mar; 2) relevancia del interés económico sobre los recursos; 3) insuficiencia de la normativa para la protección de los recursos; 4) utilización de la técnica del acto unilateral; 5) naturaleza confusa de los nuevos aspectos creados, frente a categorías existentes, e indeterminación en cuanto su extensión. (Yturriaga 1996:39).

Nos hallamos ante la génesis de una nueva relación con los derechos de pesca marítima. A partir de este momento, el proceso comienza a desarrollarse en el sur del continente americano.





Posterior a este proceso en el año 1958, los estados ribereños se plantean en contra de los estados que pescan en alta mar. Aquí se intenta dar otro paso más que se halla recogido, en la Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas, ONU, que especifica que todos los estados tienen el Derecho de pescar en alta mar con las siguientes limitaciones:

- a) obligaciones de tratados;
- b) intereses y derechos de los estados costeros definidos en la Convención;
- c) provisiones relacionadas a la conservación de los recursos vivos del mar.

Aunque pocos estados firmaron esta Convención, se abre el camino para que los estados ribereños adopten medidas unilaterales en la regulación de las aguas de alta mar contiguas a su mar territorial. En el caso de Canadá, este país recogerá de forma unilateral una serie de medidas para regular las doscientas millas en el Ocean Development & International Law en el 28:3, 203-268 <sup>64</sup>

En 1960 se celebra en Ginebra la Conferencia de las NU sobre los derechos del mar, y los estados discuten la anchura de las millas desde fijar en tres millas, hasta doce millas y dos estados piden doscientas millas.

Acogiéndose a estos principios emergentes de soberanía en el mar en 1963, el gobierno de Dinamarca establece en doce millas los límites de la zona de pesca de las aguas costeras de Groenlandia concediendo un periodo transitorio de diez años para la aplicación de este principio. Por su parte, Canadá, después de una tentativa abortada en 1963, en 1970 extendería sus aguas territoriales de tres a doce millas. <sup>65</sup>

En un primer momento surge la necesidad de negociar tratados bilaterales de pesca que les permita el acceso de sus pescadores a las aguas jurisdiccionales de terceros estados, sobre todo a partir del momento en que se inició el proceso de ampliación de las jurisdicciones de los Estados ribereños hacia aguas situadas más allá de su mar territorial. España en pocos años firmó numerosos tratados. Estos se vieron afectados por el ingreso de España en la CE en 1986, aplicándole a España la Política Pesquera Común (PPC). Los espacios marítimos españoles dedicados a la explotación y a la conservación de los recursos vivos, pasaron a ser objeto de la reglamentación comunitaria y quedaron abiertos a su explotación por los pesqueros de los demás Estados miembros.

Tanto en el Convenio Europeo de Pesca o la sentencia del TIJ de 1974 se avanza de forma generalizada en los países adquiriendo un mar territorial de 12 millas y una zona económica exclusiva más allá del mar territorial, hasta una distancia máxima que complete las doscientas millas marinas. No se menciona para nada el respeto a los derechos históricos, tradicionales adquiridos o establecidos de los Estados de pesca habitual, o cuanto menos de sus legítimos intereses (Yturriaga 1996:79) a pesar de hallarse recogidos en numerosos tratados internacionales, bilaterales y multilaterales. Recogiendo únicamente en la



Convención la necesidad por parte del Estado ribereño de reducir al mínimo la perturbación económica de los Estados de pesca habitual.

El Gobierno español en octubre de 1976 publica el decreto sobre la creación de empresas pesqueras conjuntas por lo cual se preveía una serie de beneficios a todas aquellas exportaciones de buques realizadas a empresas de capital conjunto español y del país costero de que se tratara, cuando la participación del capital español fuera del 40%. Esta medida fue considerada como uno de los mayores aciertos de la legislación pesquera española incluso a nivel mundial ya que ayudaría al desarrollo de las industrias pesqueras de muchos países y de este modo colaborarían con los países ribereños<sup>66</sup>. Si bien este decreto no tuvo gran relevancia en las relaciones pesqueras con Canadá, sí sirvió para desarrollar otras pesquerías en otros países, sobre todo Argentina y Chile.

Hay que tener en cuenta que en diciembre del 1976, Canadá anuncia en el foro de la ICNAF, la extensión de sus aguas jurisdiccionales, desde el primero de enero de 1977.

De este modo, los bacaladeros españoles que faenan, tanto en las costas canadienses como en las de Noruega se hallan ante la puesta en vigor del establecimiento de la ZEE (zona económica exclusiva) de 200 millas marinas.<sup>67</sup>



Spanish consul general visits

Spain's consul general in Canada Fernando Satorius (centre) visited St. John's during the weekend as part of a familiarization tour of the country during which he is

trying to discover and remedy some of the problems facing the 20,000 Spaniards who live in Canada. Mr. Satorius held a press conference Friday as part of his tour. Attending the

conference were: (l-r) Jose Arambarri, Spanish vice-consul in Newfoundland; Mr. Satorius; and Alvaro Rengifo, commercial counsellor of Spain.

## Spain would use St. Pierre if port closed to fleets

The Spanish fishing fleet of 70 vessels and 4,000 men, which fish off the Grand Banks of Newfoundland will load their supplies from St. Pierre should St. John's harbor be closed to foreign fishing fleets in the future says Jose Abraham, Spanish vice consul in Newfoundland. He was speaking at a news conference at Hotel Newfoundland Friday afternoon, held in conjunction

with the visit to St. John's of Fernando Satorius, consul general of Spain in Canada, and Commercial counsellor Alvaro Rengifo. Mr. Arambarri said Spain would rather use St. John's, because of historic links with Newfoundland, and because the facilities are better here than in the French owned islands. He cited the dry dock and medical facilities of St.

John's as two reasons why the fleet would prefer to be stationed in Newfoundland. However, if the port is closed, said Mr. Arambarri, "we shall have to return to St. Pierre". The move would mean a loss of nearly \$50 million to be port of St. John's. Mr. Arambarri said that fish stocks are being depleted along the eastern shore of Newfoundland and cited the private enterprise of such countries as England, France and Portugal as the main reason. Spain, he said, wishes to properly manage the fish, so the decline will not be so rapid.

The Spanish Consul General, Mr. Satorius, who has been in Canada two years, is on a familiarization tour of Canada. He is travelling to various provinces trying to discover and remedy some of the problems facing the 20,000 Spaniards who live in Canada.

Mr. Satorius said that the problems are not the same in all areas. The main problem overall, said Mr. Satorius, is the adaptation to a new country and the generation gap, which many Spaniards coming to Canada encounter. The parents, he said, want to come for a few years to see what life is like here, but the children want to remain.

There has also been some talk that the Spanish government is interested in renting the Newfoundland and Labrador Press Club building to be turned into a Spanish Seaman's Centre. Plans for the centre were begun early this summer with the arrival of Pilar Gracia, a Spanish social worker. Mr. Arambarri would make no comment on the Press Club building, but did say it was being handled by the Spanish labor department and not his foreign affairs staff.

The establishment of such a centre would provide a "home away from home" for Spanish seamen, contact with their own citizens and a place to meet and enjoy Spanish meals.

"The Evening Telegram". 13/11/1972.

"España usará el puerto de St. Pierre si cierran el puerto a la flota"



En el caso de España nos hallamos ante un país con una importante tradición pesquera que obtiene unos dos tercios de sus capturas fuera de sus aguas jurisdiccionales. Respecto al bacalao, es un país con una fuerte tradición en el consumo del mismo, produciéndose su pesca en las aguas del Atlántico Norte. Todo ello provocará, en un primer momento, una resistencia, no solamente de este país, sino también por parte de los países que están utilizando desde varias generaciones estos caladeros de propiedad común, hasta el planteamiento de toda una auténtica reestructuración en todo el sector pesquero. Siguiendo el criterio de los armadores de esta época, que está recogido en el anexo de este libro, tenemos que señalar que ellos se encontraron bruscamente con la implantación efectiva de las doscientas millas. Esto ocurría en un momento de facilidades de créditos blandos por parte del Gobierno para la construcción naval. Todo lo cual supuso a que muchos de ellos a los pocos años tuvieran que malvender sus barcos. La pesca del bacalao ya no era rentable.

## 2. Establecimiento de las doscientas millas.


El 19 de marzo de 1947, fue constituida la Comisión Nacional de la FAO. Si bien no tiene una incidencia exclusiva sobre la reflexión de los recursos marinos, asienta precedentes para otros organismos internacionales ya dedicados exclusivamente al tema pesquero.

En 1954 la ICNAF<sup>68</sup> tiene como objetivo regular la pesca. Sin embargo fracasó por su incapacidad de implantar sus normas ya que tenían que ser determinadas por consenso<sup>69</sup>. La importancia de este organismo, se halla en que este sistema inspirará al resto de las organizaciones internacionales. También es de destacar que ya en 1973 se establecen los primeros niveles de capturas permisibles (TAC) y su reparto en cuotas de capturas entre los países miembros. (Lopez Veiga:315).

Canadá anunciará en diciembre de 1976, en el seno de la ICNAF, la extensión de sus aguas jurisdiccionales de las 200 millas marinas a partir de enero de 1977. Comienza históricamente a partir de esta fecha un antes y un después para todos los países que están trabajando en estos caladeros. No obstante los países extranjeros podrán pescar durante un periodo de transición con unas cuotas

En un primer momento todos los países quedan, pues, excluidos de esta zona, y podrán entrar sólo a cambio de tratados con Canadá. A partir de entonces la pesca se va a regular sobre la base de negociaciones internacionales entre Canadá y los países interesados. Dentro de las doscientas millas, Canadá regulará sus recursos pesqueros y en un primer momento distribuirá con los países afectados una serie de licencias. La pesca fuera de las doscientas millas se regula en base a negociaciones internacionales cuyo organismo representativo, a partir de 1979, es la Organización de las Pesquerías del Atlántico Noroeste NAFO, (Northwest Atlantic Fisheries Organization).

**The Evening Telegram**  
"The people's paper"  
Founded in 1879 by W. J. Herder  
published by  
**St. John's Publishing  
Company Limited**  
- 273 Duckworth St., St. John's, Nfld.



Page 8, Wednesday, December 1, 1976

## U.S. and 200-mile limit

There was an intriguing interview in the Telegram on Monday with an officer of a U.S. coastguard vessel aptly named the "Chase" which was visiting St. John's. While we would not be prepared to accept that the officer interviewed was empowered to speak for the U.S. Coastguard or the U.S. government, the fact that he was so forthright and informative is worthy of note.

It suggests at least two things: 1) the Americans do have a much more "open" society and system than we do in Canada; 2) the U.S. is taking the 200 mile fishing limit and Exclusive Economic Zone (EEZ) very seriously, and making no secret of how they plan to deal with enforcement and related problems.

According to the officer, the U.S. authorities are now in the process of preparing to build some thirty new coastguard vessels, similar to the "Chase" but even more modern. The first of these should be in operation by 1979. In the meantime, they are making preparations to reactivate a number of other vessels of World War Two vintage that have been "in mothballs" and when this is done they will be put into service. The source declared there would be no problem in manning the recommissioned ships.

This information only bears out what was generally anticipated and suggested when the U.S. sometime ago announced the intention to establish the limit by March 1, 1977. The Americans never do things by

halves. Although, like Canada, the U.S. does not rate the fisheries as one of its major industrial occupations, nonetheless, once the decision has been made to delineate and protect offshore resources, the government is going to make certain they have the power as well as the will to do it; and they won't hesitate to spend the money either.

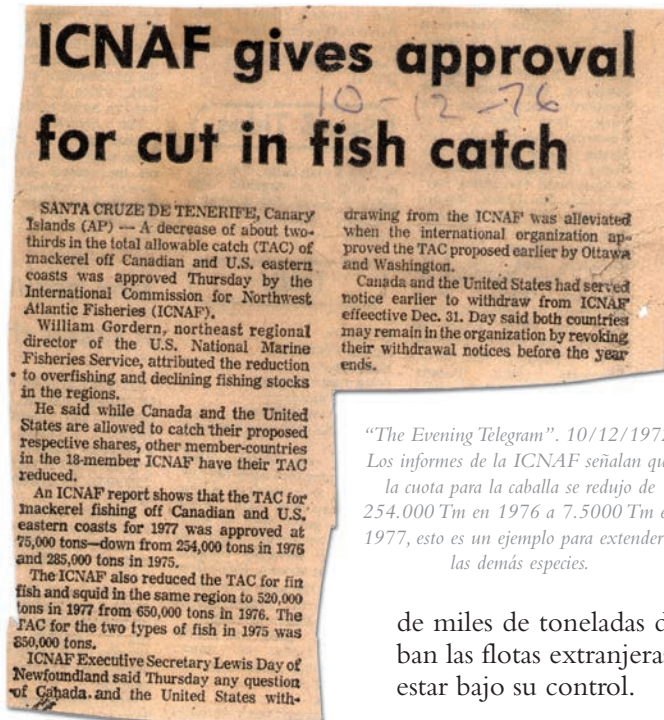
It was only last week that we referred to the remark of Minister of State for Fisheries Romeo LeBlanc, that it would cost something like \$8 million to enforce the Canadian limit and EEZ, and that it was a lot of money. Really? In a budget pushing \$40 billion! Why it is less than the AECL (with post facto government approval) allegedly paid some foreign agent to sell a nuclear reactor, with all of its potential for harm!

We have elected to extend our control far beyond our shore, and our immediate coastal waters, far out on the continental shelf. The area of oceans that will be included is enormous, although it's not likely to be all occupied by foreign vessels at the same time; in fact some portions will never see a ship. However, in spite of that we are going to have to show that we mean business; otherwise we might just as well get the Americans to do the job for us. It should be obvious to us, as to the rest of the world, that they are the ones who have the ships, who have the men and who have the money too.

*"The Evening Telegram", 1/12/1972.*

*La decisión del gobierno estadounidense de establecer unilateralmente las 200 millas marinas.*





Si bien existía ya desde el establecimiento del actual estado canadiense (1949) una serie de tratados bilaterales con los países que tenían una larga presencia histórica de pesca en estos caladeros, como es el caso de Francia, Portugal y España, Canadá se encuentra con que dentro de la ZEE los cientos

de miles de toneladas de bacalao que pescaban las flotas extranjeras, van a pasar ahora a estar bajo su control.

En un primer momento Canadá distribuye unas licencias de cuotas de pesca para faenar dentro de las doscientas millas. Así, en 1978 la administración pesquera canadiense anuncia que establece la política denominada de “commensurate benefits”, que consistía en que los diversos países que desearan acudir a las aguas canadienses tenían que ofertar contrapartidas comerciales a Canadá a cambio de las cuotas de pesca que este país les concediera.

Y ya iba anunciando Canadá derechos preferenciales de su país fuera de las doscientas millas, bajo el discurso conservacionista. En enero de 1978, se forjan las negociaciones sobre accesos canadienses mejorados para el mercado español. Así en este mes de enero España acordó comprar bacalao salado a Canadá. Según (Lopez Veiga, 2000) “a finales de 1978, Canadá estimaba que la industria española debería de adquirir productos pesqueros canadienses por valor de 1,5 millones de dólares canadienses a cambio de las cuotas de pesca que se les ofrecía a la flota española”. A cambio, expone el informe, que la concesión total de bacalao en el Atlántico Noroeste para este año aquí analizado fue de 19.600 toneladas. No obstante, este mismo año Canadá acusa a España de sobrepesca y de no respetar las cuotas de la ICNAF.

Dichas cuotas, si bien son insuficiente para toda la flota existente, se intentará, a pesar de ello, “defender la campaña” faenando en los caladeros permitidos fuera de las doscientas millas: las llamadas “nariz” y “cola” del Gran Banco, Flemish Cap, así como en Noruega. Desde el principio del establecimiento de

## Foreign fishing venture short-term, experimental

OTTAWA (CP)—Any ventures between Canadian and foreign fishermen will be short-term and experimental, the Commons fisheries committee was told Tuesday.

Bob Applebaum of the international fisheries directorate section of the fisheries department said that the government wants to be able to monitor any arrangements to make sure there are no adverse effects to Canadian fishermen.

He said the fisheries department has established guidelines for dealing with proposals from foreign nations.

The department prefers to call them cooperative arrangements rather than joint ventures to avoid the connotation of equity ventures.

The main criteria for any venture would be that it is beneficial to Canada and involve fish stocks not utilized by Canadian fishermen.

The Newfoundland government has been

1-12-76  
negotiating with the Soviet Union to have fish caught by Russian vessels processed in Newfoundland fish plants.

### SOLD TO POLISH

Bay of Fundy herring fishermen sold fish directly to Polish vessels this summer in one experimental venture. Others have been proposed.

Mr. Applebaum said the department wants to make sure that any venture does not undercut Canadian fishermen through lower prices for their catches from plants handling foreign catches.

The department also wants the foreigners to teach their technology to Canadian fishermen and help develop foreign markets.

He said that most proposed ventures involve the landing of foreign-caught fish in Canada, something that requires a permit from Fisheries Minister Romeo LeBlanc.

Others would see Canadian fishermen selling their catches directly to foreigners. That also requires ministerial permission.

"The Evening Telegram". 1/12/1976.

El texto indica que las empresas mixtas deben ser de corta duración, a título experimental. El criterio principal para establecer estas empresas mixtas debe ser el que sean beneficiosas para Canadá y que los "barcos de pesca" no afecten a las pesquerías de los pescadores de Terranova.

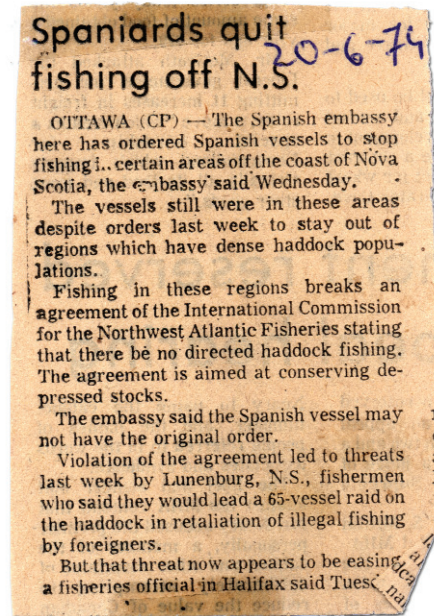
la ZEE Canadá anuncia también que promueve la creación de una nueva organización internacional, la NAFO (North Atlantic Fisheries Organisation) con el objeto de regular las pesquerías más allá de las doscientas millas. Dicha organización tomará el relevo de la ICNAF en el año 1978.

La postura del Gobierno español respecto a las cuotas que se le conceden, va a decidirse, según López Veiga, en función de la contrapartida canadiense: "El gobierno canadiense estaba, sin embargo, dispuesto a garantizar cuotas de pesca para la flota congeladora por un periodo de diez años, pero no a la flota bacaladera, a la cual ofrecía cuotas escasas y sólo para tres años y sin garantías de continuidad. Tras una serie de reuniones presididas por la incertidumbre, la industria española, dadas las exigencias de los canadienses de todo tipo, estimó que era preferible correr el riesgo y llevar a cabo una pesquería exclusivamente por fuera de las doscientas millas sin tener que depender de las exigencias de los canadienses. Aunque esta propuesta no era buena para la flota congeladora española, ésta decidió solidarizarse con la bacala-

dera, por lo que la Administración española hizo suya esta arriesgada decisión” (Lopez Veiga, 2000). Esta decisión es de suma importancia para la flota bacaladera, puesto que de esta forma se asienta el desarrollo de una pesquería del bacalao fuera de las 200 millas apoyada por la Administración española. Dicha pesquería se regulará mediante los acuerdos que se vayan llevando a cabo dentro de la NAFO.

Hay que tener en cuenta que en 1983, ya no disponemos de licencias para pescar dentro de la ZEE, nuestra flota queda confinada a un 10% del conjunto del caladero, regulando el Gobierno canadiense el 90% de las zonas de pesca. Este año se publica el Informe Kirby, que elabora el equipo del senador Kirby de Nueva Escocia. A nivel interno este informe supone una visión capitalizada de la pesca. Pregonaba la nacionalización de las pesquerías canadienses en el sentido de no recomendar la autorización de la participación extranjera en las mismas. Si bien dentro de la política interna canadiense este informe tiene sus detractores, es interesante la utilización del mismo, justificando las posturas canadienses en las discusiones que se producían en el seno de la NAFO con los otros países. Según testimonia para esta investigación el biólogo Dr. Gómez Larrañeta, que en estos momentos acudía a las reuniones de NAFO, dicho informe crea fuertes discusiones en estas reuniones y provoca tensiones en las relaciones entre Canadá y España.

Tenemos que destacar que en el año 1986 España ya entra a formar parte de la UE, con lo cual se produce un considerable cambio en la escena internacional, ya que adquiere una posición de más poder cara a las reuniones de NAFO. Pero, a su vez, entra la contradicción, tantas veces señalada por los armadores que supone que todos los países pesqueros de la UE solo podrán ser representados con un único voto. Nos hallamos ante la complejidad de decisiones en las que priorizan otros sectores de la macroeconomía europea. No vamos a desarrollar esta situación pero sí señalar que en 1992 ya se declara la moratoria general para los tradicionales bancos de pesca de bacalao. Ello va a suponer la reducción drástica de la flota bacaladera a muy pocas unidades. Todo ello hace que en España la pesca del bacalao, ya reducida a Noruega, tenga un peso prácticamente simbólico.



“The Evening Telegram”. 20/6/1974.  
 “Los Españoles dejan la pesca en áreas de Nueva Escocia”  
 El texto indica que según los canadienses los barcos españoles estaban amenazando los bancos de “eglefino”  
 (“Burro”, especie similar al bacalao) y abandonan estos caladeros.





## II PARTE

### EL DESARROLLO DE UNA PESQUERÍA FUERA DE LAS DOSCIENTAS MILLAS.

#### **Introducción.**

1. Las doscientas millas: adaptación y resistencia.
  - 1.1. La dualidad de mandos en las parejas.
  - 1.2. Pescando de noche.
  - 1.3. Vida a bordo.
  - 1.4. Dificultades para entrar a puerto.
2. Situación de nuestra flota bacaladera a partir de 1980.
3. Adaptándose a la concurrencia.
4. Evolución en la vigilancia y apresamiento de los bacaladeros a partir de la puesta en vigor de las doscientas millas.
  - 4.1. Primera etapa 1977-1981: Todos los casos se relacionan con el cubillaje de las bodegas y sus correspondientes registros.
  - 4.2. Segunda etapa 1981-1985: Petición de permiso para entrar en las doscientas millas.
  - 4.3. Tercera etapa 1985-1992: recrudescimiento de los apresamientos. Conflicto: ¿la pesca se realiza dentro o fuera de las doscientas millas?.
    - 4.3.1. Cambio en la política pesquera canadiense.
5. La moratoria: repercusiones en la pesca terranovense y en la flota española.
  - 5.1. Estrategia interna canadiense.
  - 5.2. Noruega
6. ¿Podemos afirmar que en la pesca hemos pasado del “instinto” a la alta tecnología?
7. Año 2003: Vida a bordo en los bacaladeros.
8. La viabilidad de la pesca del bacalao desde la perspectiva del armador.





## Introducción

Una vez implantada la ZEE, Canadá concedió a España las posibilidades de pesca en sus aguas hasta 1980, en virtud de un acuerdo bilateral firmado anteriormente en 1976 y que tenía vigencia hasta 1986. En 1979 se crea la Organización de Pesquerías del Atlántico Noroeste (NAFO: North Atlantic Fisheries Organization), pero España no se incorpora a esta organización hasta 1983 y este mismo año Canadá retira las licencias concedidas a España para pescar dentro de la ZEE.

España se encuentra con una importante flota bacaladera confinada a unos caladeros que suponen únicamente un 10% del total de los bancos donde hasta entonces había estado pescando. Los lugares de pesca en los que está permitido faenar a la flota bacaladera serán las zonas correspondientes a las aguas internacionales de ICNAF (International Commission for Northwest Atlantic Fisheries) que posteriormente pasará a ser NAFO, en los extremos nordeste y sureste de Gran Banco, la zona conocida por los canadienses como “the nose and the tail” (la nariz y la cola) del mismo y que los españoles la conocen como “el cantil del 47 y cantil del Este”. También en zona NAFO se encontraba Flemish Cap, la playa más alejada al Este de Terranova.

Todo ello supone una nueva adaptación forzosa a una situación insólita, que hacía echar de falta con dolor toda aquella inmensidad anterior de los bancos de “Terranova” y de la que, de un golpe, fueron expulsados, quedándose por primera vez en la historia confinados a un espacio extraordinariamente reducido. Esta situación les conduce a una angustiosa lucha por su supervivencia.



*Armadores de Pasajes en St. John's y representantes del Gobierno Vasco.*

Además de la flota española también se quedan fuera los demás países europeos: portugueses, alemanes, franceses (con algunas limitaciones al principio), etc. Los barcos rusos pequeños quedaron fuera igualmente, pero no así los grandes barcos-factoría, que continuaron pescando dentro con las cuotas que tenían por acuerdos comerciales con Canadá.

Con ello ocurrió que, en cierto sentido, se llegó a trabajar con más intensidad que antes esta pesquería, puesto que en zonas críticas y migratorias del bacalao, como Flemish Cap, la concentración del esfuerzo pesquero de todos es más fuerte que nunca. La flota rusa tenía unos barcos piloto que se dedicaban exclusivamente a controlar las emigraciones del bacalao y en el momento en que éstas eran localizadas acudían allí todos sus barcos.. y también los demás, que se enteraban sin gran dificultad de lo que hacían los rusos. Esto era posible porque protegían poco sus “claves” de pesca, como también lo hacían los portugueses con sus sencillas “claves” (una silla era un cuatro, una bicicleta un ocho, un pato un dos, etc.), mientras que las de españoles y franceses eran más herméticas.

Los testimonios de los patrones coinciden en afirmar que las pocas zonas que quedaron para trabajar, pronto se “rasparon” del todo y luego, si querían rentabilizar la campaña, era preciso arriesgarse y adentrarse algunas millas en la zona prohibida, de noche y con malos tiempos, con el peligro de que los apresaran y les impusieran una fuerte multa. Esto lo hacía prácticamente toda la flota, según los testimonios recogidos, ya que de lo contrario no “defendían la campaña”.

Esta situación provoca una enorme tensión en los patrones, que luchan duramente por salir adelante. Los armadores, por su parte, ponen en marcha todo tipo de estrategias, desde poner los barcos al salado y al congelado (como lo hace la casa Velasco, de Pasajes, por ejemplo) para que de ese modo puedan rentabilizarlos también con otras especies. Hasta incluso envían barcos-factoría, que durarán allí poco tiempo. También las parejas se irán retirando de estos caladeros, se reducirá considerablemente la flota y ya para cuando Canadá imponga la “Moratoria” general en 1992 el número de parejas es meramente simbólico. Así, parejas como el “Gure Ama”- “Antiguakoa”, que pescaron mucho los años 84, 85 y 86, notaron que en 1987 hubo un descenso importante en la pesca. Las mismas parejas que antes hacían dos y tres mareas al año tuvieron que conformarse con hacer ahora una sola campaña y pasarán las Navidades en la mar. Al año siguiente, 1988, el “Gure Ama”- “Antiguakoa” ya no podrá ser rentable y, tras 22 años de buen rendimiento, estos barcos, como tantos otros, irán al desguace.

Así nos presenta esta situación el armador Francisco Rodríguez, de Pasajes.

“Y esas 200 millas nos obligaron a plantearnos la pesca de diferente forma. Los canadienses decían que las aguas dentro de las 200 millas eran de ellos, se lo han reconocido legalmente. Entonces,



poco a poco nos han ido echando de dentro de las 200 millas, en base a unas cuotas muy bajas. Llegó un momento en que solo se pudo pescar fuera de las 200 millas, entonces había que ir buscando otra serie de productos aparte del bacalao para hacer rentable la pesquería. De ahí nacen los barcos mixtos: al salado y al congelado. En 1988 empezaron a salir los barcos bacaladeros-congeladores. Salen primero dos parejas, una de Galicia y otra de aquí. Vemos que el resultado es acertado y en ese momento hay una serie de parejas que se acomodan a la nueva pesquería y a la nueva transformación del pescado, ya no es solamente salarlo sino que ya es salado y congelado. El congelado al mismo tiempo trae otra serie de productos como puede ser la cabra, el fleacán, la platija, la raya...hay una serie de productos que se acompaña al bacalao aunque la estrella de la pesca es el bacalao.” (Francisco Rodríguez oct.2002).

Pese a las diversas estrategias que se van siguiendo en la pesquería fuera de las doscientas millas, sin embargo no se pudo mantener la flota y el número de barcos que van al desguace es cada vez mayor. Las capturas, además de ir en descenso, muestran a lo largo de los años 80 que el tamaño del pescado es cada vez menor.

A partir de la “Moratoria” de Canadá (1992), Noruega e Islandia controlarán firmemente en sus aguas los stocks de bacalao con sus propias estrategias. No las abordamos en este estudio.

España, que en los mejores momentos (años 60 y 70) llegó a tener unas 80 parejas, se queda ahora (2003) con ocho parejas, pescando las “migajas” que permite Noruega.

## 1. Las doscientas millas: adaptación y resistencia.

**A**ntes de la implantación de las doscientas millas marinas, la flota bacaladera se podía desplazar a lo largo y ancho de una amplísima zona, que iba desde Groenlandia hasta la altura de Nueva York y desde el Golfo de San Lorenzo (al Oeste de Terranova) hasta Flemish Cap (350 millas al Este de la misma isla).

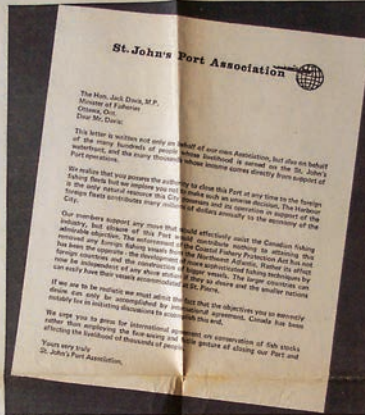
Esto se debía, en parte, a que el bacalao es una especie muy migratoria y, por ello, los barcos tenían que desplazarse, según temporadas, de un sitio a otro. Esto, que fue práctica habitual durante tantos años, ahora quedó cortado de un plumazo.

La caída en picado, desde fines de los 80, de la pesca del bacalao, que culmina con la “Moratoria General” de Canadá en 1992, va a llevar a los demás países europeos a una larga fila de desguaces. Alemania lo hace con más de 100 barcos. Francia, por su parte, hace lo mismo con el último barco que salió de Fécamp para Terranova, el “Le Dauphin”, que será vendido y desguazado el 9 de Noviembre de 1987. (Bernet, Etienne:1998)<sup>70</sup>. En España el desguace fue más bien un lento, pero constante, goteo. La poca “cuota” de pescado disponible fue muy disputada y, por ello, hubo armadores que desguazaron barcos y



2. THE DAILY NEWS, ST. JOHN'S, NEWFOUNDLAND, MAY 12, 1970

## OPEN LETTER TO THE FEDERAL MINISTER OF FISHERIES



### FACT FACT FACT

**CONTRIBUTION TO THE ECONOMY OF ST. JOHN'S YEARLY - NEW DOLLARS OR CANADA.**  
The foreign trade from fishing in St. John's is a vital part of the economy of St. John's and the province as a whole.

**THE PORT PROVIDES JOBS FOR MEN, WOMEN AND YOUTH.**  
The port provides employment for more than 1500 men and women and this is a conservative figure.

### FACT

**SOME FISHING FLEETS ARE ALREADY SELF-SUSTAINING**  
Fleet of the size from the Port would not only sustain itself but also provide for the needs of the fishing industry in St. John's.

### FACT FACT

**ST. PIERRE CAN HANDLE THESE FLEETS**  
Both the port of St. John's and the port of St. Pierre can handle the same number of fishing vessels.

### EMPLOYMENT FOR HUNDREDS OF JOBS IN PORT FOR SUPPLIES



### WELFARE FOR MANY IF FLEETS WERE RAISED



"The Evening Telegram", 12/5/1970.  
Carta abierta al Ministro Federal de Pesquerías de la Asociación Portuaria de St. John's.

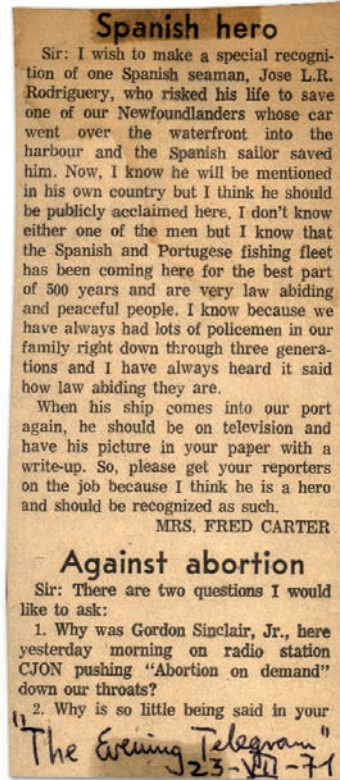
- "Esta Asociación presenta los siguientes hechos:
- Hecho 1 - 22 millones de dólares anuales para la economía de San Juan.
  - Hecho 2 - El puerto proporciona trabajo para 1500 hombres y mujeres.
  - Hecho 3 - Algunas flotas pesqueras son ya insuficientes.
  - Hecho 4 - Saint Pierre puede atender a estas flotas.
  - Hecho 5 - La Asociación Portuaria está de acuerdo con el límite de las 12 millas.
  - Hecho 6 - Control Internacional, no cierre de puertos.



otros que los compraron para poder tener así la cuota que les correspondía. Pero, en definitiva, la flota quedó reducida a ínfimas unidades simbólicas.

Vamos a exponer mediante la experiencia de este técnico de pesca de Pasajes (L.A.:2002), una visión global de las estrategias a seguir desde la implantación de la ZEE:

“Empezamos primero trabajando dentro con un cupo de tantas toneladas, desde el 76 hasta el 78. Era lo de la licencia, que le llamábamos. Solamente tenías que respetar las seis millas jurisdiccionales. Así se estuvo dos años. Se cansaron, retiraron las licencias y establecieron las 200 millas. Al principio se echó en falta toda aquella inmensidad de caladero para circunscribirte a esas doscientas millas. Al Flemish ya se iba. El primero en ir fui yo. Allí se pescó la tira, ha sido lo que ha mantenido a la flota. Yo fui en el año 1975... No es que yo haya sido el primero en ir. Cuando ibas a Terranova pasabas por encima y se hacían pruebas de poner la lupa, pero nunca se había acertado; así que se dejaba. Pero a partir de 1975... Una noche me dijo el capi, oye, que Juanotxo, el telegrafista, está oyendo a los bous pasarse las notas de pesca y que están pescando la ostia en Flemish. Y yo, que ahí no se cogía un puto rabo; que íbamos a perder dos días. Y él, que donde íbamos tampoco había demasiado y no sabíamos lo que íbamos a pescar... Así que al final le dije que íbamos. Yo fui el primero, con el difunto Filiberto, porque cuando andaba en el Ciclón teníamos telegrafista, que oía pasarse las notas de pesca a los bous franceses y portugueses. Detrás nuestro vino el “Puente del Carmen” y “Puente de Triana”. El primer día no pescamos nada, pero a partir del segundo, que nos encontramos con toda la flota de bous...: en un mes hicimos 500 toneladas. Hicimos la sal y para casa. Entonces ya se empezó a trabajar más en Flemish”. No es el gran banco de 200 por 200, pero es bastante grande, y se ha pescado mucho allí. Flemish ha sido el que ha aguantado a la flota. Para nosotros ha supuesto una especie de “Auxilio Social” de la pesca española, porque a pesar de que en verano andaba pescado



“The Evening Telegram”. 23/7/1971.  
El siguiente texto refleja el ambiente en St. John’s sobre la concepción de los marineros.

“Quisiera hacer aquí una mención especial de un marinero español, José L.R., que puso en peligro su vida para salvar la de uno de nuestros compatriotas cuyo coche cayó al agua en el puerto y el marinero español le salvó la vida. Se que harán mención de el en su propio país debiera ser aclamado públicamente aquí. No conozco a ninguno de estos dos hombres pero se que la flota de pesca Española y Potuguesa ha estado pescando en estas aguas la mayor parte de estos 500 años y que es una gente pacífica muy cumplidora de la ley, esto lo se porque somos tres generaciones de policías en nuestra familia y siempre oi de ellos decir cuan cumplidores de la ley son estos hombres.  
Cuando su barco venga a nuestro puerto, este hombre debe estar en la TV y que aparezca su foto con una nota, pienso que es un héroe y debe ser reconocido como tal.”





grande, por el sureste de las 200 millas, y se trabajaba allí porque el pescado era mucho mejor, en Flemish estábamos todo el año. Entonces ya no ibas a Terranova, ya ibas al Flemish”.

Respecto a entrar dentro de las doscientas millas, sí he estado, porque el tema era que toda la zona del sureste, a veces marcaba y poco a poco te ibas metiendo más. Aunque no quisieras, a veces te metía el pescado: te marcaba la lupa y tenías que maniobrar; pero te metías sin querer. Yo nunca he tenido problemas de juicios. Pero entonces empezaron los nervios de los armadores y querían que se repostase en la mar y eso. El motivo no era por una mayor rentabilidad, sino porque si ibas a tierra podían apresarte; así que se decidió no ir a puerto. Esto suponía que en el barco podías estar siete meses sin tocar puerto, era lo estipulado en el convenio. Ahora, yo he estado en el barco un año. He salido un 27 de marzo y llegar un 21 de diciembre. Por suerte o por desgracia, de estos me ha tocado hacer muchos”. (L.A.:2002)

En este estudio mostramos cómo ante un recurso que se halla cada vez más limitado se activan pactos implícitos entre la tripulación. “Sacrificando” las entradas a puerto, pescando de noche y con malos tiempos, alargando la campaña, pasando las Navidades en la mar, (algo contra lo que enconadamente se había luchado antes y que ahora se va a hacer común), etc. todo ello con el fin de “defender la campaña”.

A todo ello tenemos que añadir que se incrementan los problemas relacionados con la dualidad de mandos, una realidad con la que tienen que convivir en las parejas.

### 1.1. La dualidad de mandos en las parejas.

En las parejas el patrón de pesca es quien tiene el control absoluto del barco mientras se efectúan las labores de pesca; sin embargo, el capitán es siempre ante la ley el máximo responsable del buque.



“Claramar” y “Santamar”, de Pasajes, en arrastre





*“José Cornide” y “Eduardo Chao” en St. Pierre. Diciembre de 1988.*

Esta doble estructura de autoridad<sup>71</sup>, que siempre ha existido en las parejas (y en general en la pesca de altura) se va a ver agravada ante la nueva situación de las doscientas millas. El patrón de pesca va a estar más presionado aún por el armador, que ve en peligro la rentabilidad de sus barcos.

En un primer momento vamos a exponer cómo se desarrolla la organización de la dualidad de mandos en una pareja, para luego pasar a mostrar cómo lo viven los propios actores sociales.

En la pareja, los dos barcos se organizan como primero y segundo. Así, en el primer barco decide el patrón de pesca que va con su patrón de costa o capitán, y en el segundo barco va el segundo de pesca y también con su patrón de costa. Sin embargo, éste último sigue las órdenes del primer barco tanto en lo referente a los lugares de pesca como a las rutas.

Cuando van en ruta, el primer barco siempre lleva a popa al segundo a una distancia variable, que normalmente se procura que no sea de más de media milla. El patrón de pesca hace la guardia de día y el capitán o patrón de costa hace la guardia de noche.

Al amanecer, el patrón de pesca se pone a faenar, es decir, se larga el arte, se vira, se trabaja el pescado y después de repetir esto las veces que haga falta durante el día, ya terminado el trabajo de la pesca al anochecer, el capitán hace la guardia de noche en el puente. Durante este tiempo se está “lupeando” – explorando con la lupa que detecta el pescado– y esa información se pasa luego al pesca cuando por la mañana aparece en el puente. Hay que advertir aquí que esta situación cambió hace años en Terranova, pues los barcos trabajaban día y noche, con una carga sobreañadida para el costa, pues era corriente que estuviera él solo en el puente, mientras que el pesca tenía al timonel con él. El segundo barco estará siempre a las órdenes del primero. Debo notar aquí que siempre ha habido, por esta razón, una cierta animosidad y celos de la gente del



segundo barco respecto al primero, pues ni sabían lo que se “cocía” en aquel y, a menudo el equipo técnico del segundo era inferior al del primero.

Cuando sale la pareja del puerto base, el patrón de pesca del primer barco es quien indica al patrón de costa o capitán en qué banco o zona van a iniciar la pesca. A partir de este momento es el capitán quien marca el rumbo hasta la zona de pesca. A lo largo de la campaña se sigue repitiendo esta situación, es decir, el patrón de pesca señala dónde quiere ir a pescar y el capitán traza la ruta.

Respecto al despacho del “rol” (licencia que obtiene en puerto el capitán de un barco y donde consta la lista de tripulantes), en caso de que el patrón de pesca y el capitán tengan el mismo título y ambos puedan despachar, será siempre el patrón de pesca quien realice el despacho y en el “rol” el patrón de costa figurará como primer oficial. Hay que tener en cuenta que en este caso la persona que despacha el buque es también la responsable de la pesca, por lo que tiene el mando total del buque.

Ahora presentamos los testimonios de los capitanes. Comenzamos por el capitán Juan M<sup>a</sup> Benito, quien nos expone qué es para él el mando: “el ejercicio del mando está íntimamente vinculado con la toma de decisiones, muchas veces comprometidas y siempre criticadas. El ejercer el mando de una manera instintiva y eficaz es un don con el cual se nace y se incrementa con el ejercicio continuado. Las dotes de mando no se enseñan, desgraciadamente, en las Escuelas de Náutica, por lo que en ese aspecto cada cual ha de apanarse como pueda. En el mando no caben equivocaciones, puesto que una equivocación puede echar al traste un prestigio ganado en mucho tiempo. Parece exagerado, pero es así de cierto. Cómo se vive en un Puente, meses y meses seguidos, incluso muchos años, sin vislumbrar ni siquiera de lejos cuándo vas a poder dejar semejante trabajo tan agotador y de tanta responsabilidad. Sobre todo la soledad del mando, el verte solo al tomar decisiones que más de uno está deseando que te equivoques para regocijarse (ésto en el peor de los casos). La pelea contigo mismo para no decaer, para no caer en la depresión cuando no se pesca, el horror cuando recibías malas noticias (personalmente lo he padecido). Los miles de horas navegando de noche, o con enfermos que no



*“Donosti” haciendo un transbordo. Fotografía sacada desde su pareja “Iruñako”.*



sabes muy bien si se van a curar con tus cuidados o tendrás que llevarles a tierra. Y de eso nadie se da cuenta, ni nadie de la tripulación se entera, ni se entera el armador.” (J.M.Benito:2004).

Este testimonio refleja varios elementos de análisis, pero sobre todo la “soledad” que conlleva el mando, puesto que la eficacia del mismo, tanto a nivel explícito como implícito, parece ser un requisito indispensable que determina el espacio en el que se desarrolla.

Otro capitán, Manu Pérez, nos expone desde su experiencia la dualidad de mandos

“Lo que hay que conseguir es que toda persona que vaya en el puente de un barco sea en primer lugar un titular y en segundo que el técnico de pesca sea él el capitán, que si hay que ponerle medallas se las pongan a él, pero si hay que ir a juicio que vaya él y que tenga toda la responsabilidad. En la última empresa que he estado han sido cuatro años. La primera marea fui de primer oficial, luego pasé como técnico de pesca y capitán de pesca. Eso es diferente, sabes que si te pasas vas tú a la cárcel, no va el otro. La tensión es muy grande cuando estás con esa responsabilidad y es muy incómodo cuando no vas de técnico de pesca y es otro el que se mete. La realidad es que tienes ahí la línea y que no puedes pasarla, pero el pescado te obliga a arrimarte a ella.”(PEREZ Manu, 2001)

Además, durante los meses de verano y siguiendo los testimonios de los capitanes, el bacalao emigra hacia zonas de poco fondo, es decir está dentro de la ZEE: “En verano el pescado esta dentro de las ZEE, está en el seco (donde hay poco fondo), veintitantas brazas, treinta brazas. (Una braza: 1,82 metros).” (JA: 2003) Esto conlleva a que se corran “riesgos” dentro de la ZEE, ya que los días van pasando y de un modo u otro hay que ir metiendo pescado a bordo.

Otra vivencia sobre la dualidad de mandos, en este caso satisfactoria: “Por fin, coincidí con el que habría de ser “mi técnico de pesca”, amigo y compañero durante muchos años. Fue una verdadera reconciliación con la figura del técnico de pesca. Aquí desapareció la “dualidad de mandos”. La línea divisoria que siempre hubo entre los dos mandos y que tuve que defender con dientes y uñas, desapareció.



*Cocinero y Cho a bordo. Navidades en la mar.  
Año 1980.*



Xullo-Julio		Xullo-Julio	
21	Lunes a las 7 de la mañana vira el Comp mero y 1 pote largamos nosotros en el de Cautidad de todos Bicos y alcumias a las 3 de la tarde viramos y 2 potes Para de 1 hora y largamos nosotros	17	Jueves a las 5 1/2 de la mañana viró abeyna a las 5 de la tarde viramos nosotros el apesqueño: Boticas, 1 pote y 7 de Bicos de y grande Baticas
22	Martes a las 7 de la mañana vira el Comp mero y 2 potes largamos nosotros a las 9 de la tarde viramos nosotros y 1 tes y largamos el Compacero.	18	Viernes a las 5 de la mañana Bichamos la de el agua a hervir Boticas con el Castela y viramos y el Compacero Capiro 10 potes y a las 10 de la mañana al termino todo los gamos nosotros y a las 10 de la noche viramos y 2 pote y largamos el Compacero
23	Miércoles a las 7 de la mañana vira el y 1 pote y largamos nosotros y a las 6 de la tarde viramos nosotros y 6 potes y acantunamos largamos nosotros el apesqueño a la Red Robo	19	Sábado a las 5 de la tarde viramos y Bap 20 de Bicos para apesqueño 17 el motor pesqueño y labor.
<p>Algunos tipos, como este de Cádiz, Membranos de pulbera que, según para conservar a herba seca, tienen que permitir unba boa aireación e aillamento do chan.</p> <p>Algunos tipos, como éste de Cádiz, nos recordan a la pulbera que, también para conservar la herba seca, tienen que permitir una buena aireación y el aislamiento del suelo.</p>		<p>20</p> <p>Domingo a las 9 de la mañana vira el Compacero y 3 potes y largamos nosotros a las 5 de la tarde viramos y 1 pote y largamos el Compacero</p>	

Diario privado de a bordo de un marinero. Pareja de Vigo. Año 1988.

De todos modos, siempre se ha procurado “suavizar” los problemas de la dualidad de mandos y por ello el patrón de pesca se buscaba a su capitán para despachar. Al ser gente que se conoce entre sí, tienden a arreglarse más entre ellos.” (Juan M<sup>a</sup> Benito: 2003)

Según el armador Miguel Ciriza, si bien legalmente el responsable del barco es el capitán, “a la vuelta de campaña el patrón de pesca es quien tiene la última palabra sobre toda la tripulación, y es él quien decide con qué personas quiere seguir trabajando y a quiénes quiere desenrolar. Es importante que haya pocas dualidades en el mando del buque. El patrón de pesca es el responsable de toda la pesca. El capitán administra con el cocinero los víveres, cuida a algún enfermo. A mi modo de ver, la “llave” del buque está formada por el capitán, el patrón de pesca, jefe de máquinas y cocinero; de aquí la importancia de que exista una buena comprensión y coordinación entre estas cuatro personas. Nosotros entregamos la lista de los víveres, tanto al cocinero como al patrón de costa o capitán, y el control lo llevan entre los dos. Si bien, la última palabra la tiene el capitán”. (Ciriza: 2002).

Son varias las perspectivas que aquí mostramos. No obstante, la realidad es múltiple así como múltiples son las vivencias. Todos son conscientes de que en la dualidad de mandos, se trata de “suavizar” la situación mediante la amistad entre el técnico de pesca y el capitán. Ambos viven una gran soledad y una tensa responsabilidad, sobre todo cuando está en peligro la campaña de pesca, que va a repercutir en toda la tripulación, el personal de tierra, la casa armadora y, no hace falta decirlo, su propio futuro.





### 1.2. *Pescando de noche.*

La imposición de las 200 millas va a endurecer más aún el ritmo de trabajo a bordo. Ya se acepta sin rechistar que el barco este trabajando ininterrumpidamente día y noche. Hay que notar aquí que, precisamente por la escasez de pescado, los lances son mucho más largos, hasta de 12 horas y más, por lo que el trabajo en cubierta de la marinería queda reducido. A pesar de ello, si lo comparamos con el trabajo de tierra, el trabajo a bordo de las parejas en esta época es de guardia de 24 horas, pues hay que estar siempre disponible para ir a cubierta para lo que sea y a la hora que sea.

Además, aunque pescar con malos tiempos ha existido siempre, variando según las actitudes de los patrones, ahora va a ser todavía más frecuente, lo que va a implicar una serie de accidentes muy graves.



*Navidades a bordo. Año 1979. Barco de Vigo en el puerto de St. Pierre.*

### 1.3. *Vida a bordo.*

En esta etapa, las condiciones de habitabilidad del barco, así como los víveres, ya eran satisfactorias. No obstante, el “tono” de la vida a bordo está íntimamente relacionado con la pesca, y ahora la pesca es ya escasa. A ello tenemos que añadir que las entradas a puerto prácticamente se procura evitarlas del todo con lo cual ya pueden ser seis o siete meses en el mismo espacio claustrofóbico, sin poder comunicarse con el mundo exterior y sin desconectar tensiones.

Esta situación la vamos a exponer partiendo del testimonio de un motorista que está en los bacaladeros durante el periodo 1985 a 1994

“Las condiciones de los barcos ya eran excelentes, ramperos, bien equipados, con duchas, comedor, video... Intercambiábamos las películas con otros barcos. Se recibían paquetes de casa (libros, revistas, rosca, etc)”





“Respecto a la vida a bordo había tiempos muertos, en la época de 1985 a 1994. Esto no era muy agradable, ya que se pensaba mucho. Aunque al trabajar en máquinas siempre tienes los turnos, pero cuando había mucho pescado era más agradable, porque el ambiente estaba más distendido. En esos tiempos ya no teníamos problemas de agua, llevábamos potabilizadoras. Los camarotes y las cocinas estaban bien. Solíamos estar seis meses y siempre con tensión de que algo saliera mal, es decir, de ser apresados, siempre inquietos pensando que no íbamos a “defender la marea”, puesto que igual estabas con poco más de doscientas toneladas que habías tardado cuatro meses en cogerlas y en el último momento cogías trescientas toneladas y conseguías salvar la marea. Esto hacía que hubiese mucha movilidad de personal, se marchaban a Malvinas, Canarias..., con una cosa segura garantizada. Pero la vida en Terranova en esta época se convirtió en muy dura para todos”. (Benito Calviño: 2003)

Es muy importante la variedad de matices de este testimonio. Los barcos ya están bien equipados, tienen sus comodidades. Sin embargo, aquí se halla la preocupación latente de defender la campaña, igual estaban cuatro meses con doscientas toneladas, hasta que conseguían mínimamente cubrir la bodega. Esto refleja que la pesca del bacalao se ha convertido en una actividad de mucha paciencia y tensión.



*Stella Maris de St. Pierre. Año 1989.*

“El inconveniente de la mar, bien vayas a Terranova o a Africa, es que en cuanto sales del muelle te aíslas de la vida de tierra. Ya no tienes el telediario, ni el chiquito con los amigos... Se acabó todo. Tienes que adaptarte a trabajar, comer y dormir. No entiendo cómo los hombres en la mar no tenemos más problemas mentales. Cuando el barco sale del muelle, es un mundo aparte: es una fábrica que se mueve de un lado para otro... Yo leía... cuando no hay pescado hay mucho tiempo libre, y eso es peor; porque cuando trabajas sabes que estás ganando dinero y se te pasan los días rápido. Si no, se te hace eterno. Das vueltas a la cabeza y a pensar. Y aunque la tecnología avance, igual que las comodidades, se sigue pensando. Y ahora más porque se echa más tiempo”. (Ibid: 2003)

Este testimonio nos indica la necesidad, nunca explicada seriamente a la gente de mar, de tener adaptaciones psicológicas para poder sobrellevar una vida tan aislada de la vida ordinaria del mundo, a pesar de disponer de algunas comodidades modernas. Lo resume muy bien la última frase del último testimonio: “Y aunque la tecnología avance, igual que las comodidades, se sigue pensando. Y ahora más, porque se echa más tiempo en la mar” (Ibid:2003)





#### 1.4. Dificultades para entrar en puerto.

El hecho de que muchos barcos de la flota estaban fotografiados por el servicio de vigilancia canadiense supuso que no se atrevieran a ir a puerto bajo ningún concepto, por temor a ser apresados.

Un patrón de pesca de las parejas que trabajó en Terranova desde 1966 a 1989, nos expresa la situación que están viviendo los barcos sobre todo en la década de los años ochenta, en los siguientes términos:

“Hubo una temporada en que, por evitar el repostar en la mar, los canadienses empezaron a poner pegas por todos lados: empezaron a negarnos el combustible y los víveres. Eso sí, si tenías un hombre enfermo, lo podías llevar. Entonces, ibas siempre a Saint Pierre. Pero había barcos que entraban, pasaba el avión y les hacía la fotografía; con lo que se enteraban de cuándo iba ese barco a Saint Pierre, y a la salida lo estaban esperando. Le enseñaban las fotos y los detenían. Así que los barcos que tenían fotos no podían ir a puerto, ni a Saint Pierre ni a Saint John’s, porque tenían miedo de que a la salida los detuviesen. Entonces, los armadores sacaron el sistema de enviar un barco con provisiones y combustible y te lo daban en la mar. Ese fue el motivo de que no se fuese a puerto”.(L.A.:2002)



“Lenengoa” “Bigarrena” saliendo de St. John’s.  
Agosto 1988.

Esta situación hace que se una toda la flota, y de este modo el barco que creía no haber sido fotografiado iba a llevar consigo a tierra a los enfermos de otros barcos. “Llegamos a llevar a puerto docena y media de lesionados de otros barcos” Y en caso de poder entrar en tierra era habitual que prácticamente toda la tripulación fuera a visitar al médico como medida preventiva puesto que la estancia en la mar podía alargarse hasta cinco meses sin tocar puerto. Tenemos que tener en cuenta que en este año mil novecientos ochenta se hallan faenando en estas aguas treinta y seis parejas y diez bous, con más de dos mil hombres<sup>72</sup>.

Respecto a los víveres, también a veces carecían de algunos y entre los barcos se pasaban de unos a otros. Entonces deciden que otro barco les haga el suministro en la mar, bien sea de víveres o de combustible. Los peligros a los que se exponen son impresionantes, puesto que desde Saint Pierre envían barcos mercantes para hacer estas tareas y ante la diferencia de tamaño de los barcos y las condiciones de la mar, el trasbordo se vuelve muy peligroso. Los pesqueros tienen que echar sus botes a la mar, incluso estando con mal tiempo y en estas condiciones ir remando hasta el mercante llegando a echar las propias balsas salvavidas para poder ir a coger los alimentos. Y a la hora de pasar el suministro del gas-oil, debido a que se tenían que acercar muchísimo al mercante y si había

mala mar, en más de una ocasión se han producido abolladuras. A ello hay que añadir escapes de gas-oil por cubierta, con todo el peligro que esto suponía de accidentes.

Este contexto lo vamos a mostrar en el testimonio del capitán Victor Txakartegi, de Lekeitio, quien lo expresa así en su trabajo que lleva por título “El hombre y la Mar”.

“Nos reunimos Salvador (patrón de pesca), Cleofé (mecánico) y yo. Estábamos preocupados por la gran inseguridad que estábamos sufriendo: el barco, sin acabar de cargar y el reloj andando en contra, debido a la escasez de víveres y gasoil”.

“En estos momentos, cuando hacemos repaso de la situación de otros barcos, Salvador comenta que el “Monte Aitzgorri” ha pescado ocho toneladas de bacalao, aunque otras parejas cercanas no han pescado apenas. Cleofé dice que el gasoil del que disponemos es 75 toneladas, lo cual significa que, como obligatoriamente hemos de reservar 50 toneladas para la ruta de regreso a casa y el consumo diario en las faenas de pesca es de 2,5 toneladas, únicamente disponemos de combustible para diez días de pesca” (Txakartegi Victor1977:5).<sup>73</sup>

Este testimonio expresa las dificultades con las que se hallan a bordo, así como la escasez de la pesca con la que se encuentran y, como bien señalan otros patrones, la pesca se convierte en un elemento de “gran paciencia”, se meten unos pocos cestos, están “raspando” las playas.

## 2. Situación de nuestra flota bacaladera a partir de 1980.

Según la información recogida en “Hoja del Mar”, del Instituto Social de la Marina, en 1972 la flota bacaladera vasca contaba con 86 unidades, pasando en 1980 a 33 unidades. Lo que supone en los últimos ocho años, que 1.272 hombres de este sector pierden el empleo. En 1978 las parejas todavía hacían tres mareas con unas capturas en conjunto de

200.000 toneladas anuales. En 1980, el cupo fijado por las autoridades canadienses a la flota española es solo de 20.000 toneladas. Existe una auténtica preocupación por parte de las casas armadoras ya que piden al Gobierno que se aumente el cupo a los pescadores vascos y gallegos. (“Hoja del Mar”nº180 sept.1980)



“Leh”Ciclón” rebautizado como “Shafico 1”. Año 1980.



### 3. Adaptándose a la concurrencia.

Según Joseba Badiola, patrón de pesca de Ondarroa, la tensión que se vivía en los barcos era muy elevada. Este hecho constituye una constante entre los patrones. Además de la fuerte concurrencia de barcos de flota española, también estaban los barcos de la flota portuguesa. Estos con sus volantas solían echar su red en la línea de las doscientas millas. La actuación era como sigue: Los mismos patrones nos dicen que a menudo las parejas se metían dentro de las doscientas millas, a veces incluso hasta dieciocho y veinte millas, debido a que allí se encontraba el pescado grande y conocían las fechas adecuadas para capturarlo. Una vez dentro de la zona, si venía la lancha tenían que salir rápido “pican-do” –cortando–el cable y dejando todo en el fondo, pero lo señalaban con balizas para ir luego a recogerlo. A su vez la baliza hacía de acusadora del barco ya que la lancha de vigilancia sabía que estaba allí la red y que esa baliza pertenecía a una pareja determinada, y buscaban por la mar a esa pareja. Incluso llegaron a apresar alguna pareja al identificar la baliza. Por eso, otra de las estrategias a seguir ha sido salir sin “picar” la red. Se ponían los dos barcos de la pareja juntos y a toda máquina salían de las aguas prohibidas, pero a veces se encontraban con las volantas de los portugueses y arrastraban con todo.

Los capitanes portugueses normalmente señalaban a los capitanes españoles dónde tenían colocadas sus balizas, pero, a pesar de ello, a veces se enganchaban con las balizas portuguesas. Si bien los portugueses andan más en fondón (esto es característico de los bous) y las parejas más al seco, no obstante han trabajado muy cerca unos de otros.

### 4. Evolución en la vigilancia y apresamiento de los bacaladeros a partir de la puesta en vigor las doscientas millas.

Contemplamos aquí los antecedentes protagonizados por Islandia en su “guerra del bacalao” con los pesqueros ingleses, que tradicionalmente faenaban en sus aguas.

“De forma unilateral Islandia extendió el primero de septiembre de 1972, su zona jurisdiccional de pesca a 50 millas, y para alejar de sus aguas a los ingleses, la Guardia Costera islandesa utilizó su “arma secreta”, los “tronzadores” (tijeras cizalladoras) para cortar los cables de arrastre. Esto supuso una amenaza real para los arrastreros británicos que, debido al tronzado de sus cables perdieron cientos de miles de libras en aparejos” (Jónasdóttir 2000:37)

Respecto a la pesca del bacalao, éstos son los antecedentes más inmediatos que se darán en el Atlántico Norte. Dicho recurso pasa de ser propiedad común, a una “propiedad privada”<sup>74</sup> de los estados ribereños en una zona importante de pesca, la integrada dentro de las doscientas millas<sup>75</sup>.

Existen toda una serie de relaciones que se dan entre los países y que son la



base sobre la que se asienta el desarrollo de los hechos. Por ello debemos considerar el conjunto del doble sistema de las relaciones: las de dentro de la misma nación y las de fuera con otros países (Balandier, 1971).

Respecto a la situación interna canadiense en materia pesquera, la mostramos someramente, pero no podemos dejar la perspectiva de que en la actitud mostrada con terceros países, se da también respuesta a acciones internas. En este caso, las acciones mostradas con España, que si bien cuenta con una flota bacaladera importante, también otros países cuentan con flotas importantes en esos caladeros, incluso mayores, en esos caladeros, como es el caso de Rusia. Sin embargo, el hecho de hacer una focalización de fuerza con España, cambia de forma importante en 1986 al entrar ésta a formar parte de la UE.

Es interesante señalar en las relaciones pesqueras entre Canadá y España que la primera medida de “fuerza”, según el estudio que plantea López-Veiga se produce en 1976 con el apresamiento del congelador español Noguerosa y como Canadá no se va a poner a hostigar a Rusia ni a la Unión Europea, lo hará contra España y Portugal (López-Veiga:321).

En el caso de nuestra flota bacaladera en su relación con Canadá, vemos que en un principio se trabaja con una serie de licencias cuyas cuotas y correspondientes capturas son controladas por los canadienses.

El abogado John Sinnot, que es el abogado defensor de la flota ante los tribunales canadienses, mantiene principalmente tres etapas en la evolución de las causas de apresamientos. Primera etapa 1977-1981. Segunda etapa de 1981-1985. Tercera etapa de 1985-1992.

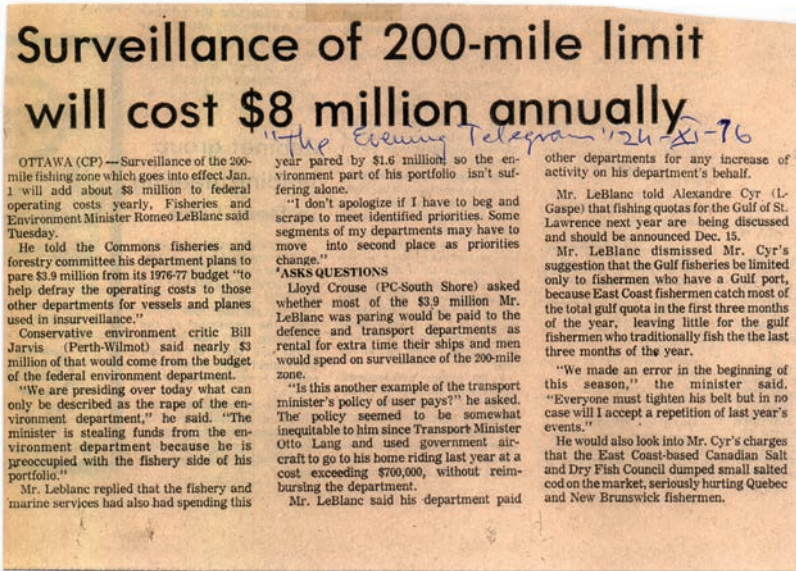
#### 4.1. Primera etapa 1977-1981: Todos los casos se relacionan con el cubicaje de las bodegas y sus correspondientes registros.

A la preocupación de la pesca se une, por primera vez en la flota, la tensión de estar pendientes de las patrulleras canadienses, cuya velocidad era al principio igual, pero luego, con la incorporación de verdaderos barcos - patrulla (sin mencionar a los buques de la Armada Nacional), era superior a la de los bacaladeros.

Los testimonios de los capitanes reflejan que, en un comienzo, los canadienses ejercían el control de las doscientas millas con un barco de color rojo al que algunos llamaban “o barco dos pinos”. Este barco, un mercante de unos 70-80 metros de eslora, tenía la misma velocidad que nuestros bacaladeros y, según los testimonios de estos últimos, “se podían escapar fácilmente”. Así, por ejemplo, si lo veían en el cuarenta y seis latitud norte y los bacaladeros estaban en el cuarenta y cuatro, tenían tiempo suficiente para salir de las doscientas millas y luego volvían a entrar. La contraseña que utilizaba nuestra flota para avisar a sus compañeros que han sido cogidos dentro de la ZEE es un mensaje que todos







“The Evening Telegram”. 24/11/1976.

El texto indica que la vigilancia de las 200 millas costará anualmente 8 millones de dólares.

entienden: “Ven o demo” -viene el demonino- (portugueses y españoles). En esta primera etapa, si bien existe una cierta tensión, pues hay que responder a los controles de la patrullera, existe también una cierta “complicidad” entre los barcos de vigilancia y la flota y se producen buenas relaciones entre unos y otros y los testimonios reflejan que esta etapa es “llevadera”.

#### 4.2. Segunda etapa 1981-1985: Petición de permiso para entrar en las 200 millas.

Según el testimonio de Sinnot: “se dejan de hacer cubicajes y comienzan las acusaciones sobre si piden o no permiso en el momento adecuado para entrar dentro de las doscientas millas”.

“En 1981 hubo una pareja de Vigo, el “Mar de Galicia” y “Mar de Coral”, que fue apresada y conducida a St. John’s. Se les acusó de pescar dentro de las doscientas millas y los barcos se quedaron en Saint John’s todo el verano, tiempo que duró el juicio. La cuestión era si realmente habían pescado dentro de las doscientas millas. En esos momentos era muy difícil demostrar con suficiente precisión y certeza ante el juez la situación de los barcos. El capitán puede saber dónde está exactamente su red, pero señalar con exactitud la situación del barco es ya más difícil. Además, en la acusación se hacía notar que el barco español no había notificado a las autoridades canadienses veinticuatro horas antes que entraba en la ZEE”.

“Nos hallamos ante el hecho de que el gobierno canadiense trata de acusar al capitán español sobre algo que había ocurrido fuera de las doscientas millas, lugar donde no existía ninguna obligación respecto a dicho gobierno”.





El capitán Juantxo Alegría, de Castro Urdiales nos muestra así la situación:

“Al principio, las multas no pueden ser muy fuertes porque no hay sistema de posición. Consideraban que no era intencionada la entrada en las doscientas millas. Luego, ya con posición buena ya sabías donde estabas y ahí las multas suben de un millón a cien millones de pts. Y también hubo un momento que por parte de la flota española nos “pasábamos” bastante cuando estábamos con la multa de un millón o así, y entrábamos a seis, ocho y diez millas, venía el helicóptero canadiense y a picar cables y a volver a recogerlo. Cuando te cogían detenido por dentro de las doscientas millas te llevaban detenido y el 99% de las veces hicieron caso a las fotos por mucho que dijeras que no estabas” (Juantxo: 2002).

En el año mil novecientos ochenta y tres retiran el primer barco mercante de vigilancia y esta labor la realiza la patrullera “Cape Roger”, que puede alcanzar una velocidad de 15 - 16 nudos, claramente superior a la velocidad que podían alcanzar nuestros barcos. Por entonces, ya dispone el Departamento Federal de Pesquerías de un barco, el “Leonard M. Cowley”, expresamente construido para esta misión de vigilancia, más grande y rápido que el “Cape Roger”, y que está dotado en el puente de un impresionante equipo electrónico diseñado especialmente para evitar cualquier duda negativa ante el juez sobre la solidez de sus acusaciones respecto a la posición de un pesquero en relación a las doscientas millas. Incluso, en algunos casos se obtiene la colaboración de la propia armada canadiense.



*“Mar de Galicia” y “Mar de Coral”  
detenidos en el puerto de St. John’s.*

En 1985 hay un cambio importante de Gobierno canadiense que influirá decisivamente en la posterior evolución de la pesca.

Hasta este momento es algo generalizado en la flota trabajar “rozando” las doscientas millas, entrando y saliendo de ellas.

La actitud general de la flota era, pues, trabajar rozando las doscientas millas, “metiéndonos y escapándonos” Hay que tener en cuenta que los patrones de pesca y capitanes conocían ésta

zona, dentro de las doscientas millas, y estaban habituados a trabajar en ellas.

Cuando los barcos se escapan, lo que hacen es “picar” todo y dejar el arte en el fondo, señalándolo con una baliza que normalmente la recuperaban luego. Todo esto ocurre en los años 80 al 83.

Es así como lo expresan algunos: “Arriesgábamos a tope, con niebla, muy atentos al radar. Todas las parejas trabajábamos dentro de las doscientas millas y tan pronto veíamos algo, a “picar”,





*Barco patrulla en St. John's. Año 1986.*

avisar y a escapar ya que, de lo contrario, fuera de las doscientas millas igual echabas y venía un canasto, que son cien kilos de pescado, eso no es nada. Y si pasa el tiempo y no se va llenando la bodega, pues te metes y a arriesgarte. Fue muy duro aquello, no vivíamos” (M.2000:5).

“Cuando empecé de técnico de pesca, era en el año 1985, me metí dentro de la ZEE la primera marea, pero lo pasaba fatal. Allí nos avisábamos, pero estás en continua tensión porque viene el helicóptero o la lancha.”

“En esa primera marea, estábamos pescando muy bien y los barcos estaban metidos muchas millas, y había mucho pescado y es muy goloso porque el pescado está dentro, y de meterse a no meterse, las mareas tenían una diferencia bestial. Yo me metía, pero sólo de noche. Salí un veinte de noviembre, di una marea de tres meses y cogimos mil doscientas toneladas y me fue bien. Pero la segunda marea, estaba pescando muy bien, pero nos llevamos tal susto todos que yo salí para fuera y le dije al armador: me voy para Noruega y estábamos pescando la leche de bien, pero fue terrible. Nos cazaron a todos, y éramos tantos que no se pararon a coger a ninguno, y, claro, todos a correr... un desastre. Además, me acuerdo que, fíjate, estábamos una porrada de millas adentro, una pasada, que en marcha tardábamos dos horas en salir de allí, había mucho pescado, en una de estas una pareja dijo: aquí viene un barco, que viene a cuarenta nudos y tiene que ser una lancha. Y nosotros estábamos a diez millas de ese barco. Y, claro a meter la red y a salir corriendo, pero el problema es que nos venía una sacada terrible, y safamos como pudimos la papeleta. Al final, el pescado no lo metimos porque tardaríamos tres horas. Por lo tanto a picar cable y a señalar. Pero me llama Jorge que estaba en una pareja y me dice: que viene la lancha a toda leche. Y nosotros, que no llegábamos a salir de allí, y el corazón a toda velocidad. Aquello era pan para hoy y hambre para mañana, pero todos queríamos mucho a Terranova y nos costó bastante ir para Noruega.” (J. A. 1971)

A esto hay que añadir que en estos primeros tiempos la línea de las doscientas millas no estaba claramente trazada en la carta de pesca. Hasta diez años después de puesta en vigor la ZEE, había muchas dudas sobre cual era realmente



la línea divisoria. Ello eternizaba los juicios y en estas fechas la multa impuesta a los barcos apresados era de un millón de pesetas. El motivo se debía a que se utilizaba el sistema de navegación Decca, cuya precisión no era exacta y por lo tanto resultaba difícil determinar en los juicios si estaban dentro o fuera de la ZEE. Mientras que los barcos canadienses de guerra el sistema de navegación empleado entonces era el Loran C, el mismo que usaba la US Navy, y que estaba por encima del empleado por los barcos mercantes o pesqueros. Por ello obligaron a la flota a colocar un Magnavox con lo cual daba las actualizaciones vía satélite. Este nuevo sistema proporcionaba la posición geográfica cada cuatro o cinco horas, al paso del satélite por la vertical del barco. Luego, se hace obligatorio el uso del Loran C, que daba con garantías la posición del barco. Sin embargo, la línea divisoria todavía no está totalmente delimitada.



Situación actual 2004:  
 "Equipo de localización de buques".  
 Controla de forma centralizada todos los  
 barcos de la UE.

**4.3. Tercera etapa 1985-1992: recrudescimiento de los apesamientos.**

Conflicto: ¿la pesca se realiza dentro o fuera de las doscientas millas?.

Sinnot nos indica que la mayoría de las señales recibidas por los aparatos de situación del puente venían de muy lejos y también había problemas con la periodicidad de los satélites. En aquellos momentos no había los medios que tenemos hoy en día. Eran solamente siete los satélites en órbita que cubrían las



"Cape Roger" patrullera del Departamento de Pesca Canadiense en St. John's, Terranova.



*De dcha. a izda. un pesquero canadiense, bou de vigilancia y un rompehielos.*

zonas de pesca y, por ello, había momentos en que no ofrecían una buena conexión. Dicha conexión podía durar diez o doce minutos, o incluso llegar a una o dos horas.

Entonces los canadienses utilizaban un procedimiento mucho más simple: medir la velocidad de los barcos y el rumbo que llevaban. Sin embargo, esto no era nada fácil y había cosas que no estaban claras.

Cuando los oficiales canadienses decían que los barcos estaban dentro de las 200 millas, el capitán acusado mantenía que estaba fuera. Las acusaciones contra nuestros barcos mantenidas del 85 al 92 fueron mayormente de este tipo.

#### 4.3.1. Cambio en la política pesquera canadiense.

El cambio en la política pesquera canadiense, corresponde al cambio de gobierno de Bryan Mulroney, que es conservador. Nos hallamos ante el primer gran cambio de política pesquera del nuevo gobierno. Así lo anuncia en 1985 el ministro de pesca Tom Siddon en un discurso ante la Cámara de Comercio de St. John's, proclamando "una política tendente a reforzar la conservación de los recursos halieúticos dentro de la zona de las 200 millas y aguas adyacentes, aumentando por ello el dispositivo de control y vigilancia". Hace referencia al hecho de que los barcos extranjeros "que pescan ilegalmente en las aguas canadienses y hacen la sobrepesca fuera de la zona de las 200 millas". También se anuncia la reducción de la sobrepesca fuera del límite de las 200 millas (I.P.nº 1424, 1986, Pág. 18-19). Propone, asimismo, "que los patrulleros de pesca canadienses que evolucionan en el Atlántico sean dotados de un armamento ligero para protección personal y para paliar toda forma de resistencia". También que "los agentes de pesca y los equipos que aborden los buques estarán armados". Respecto a las sanciones: "En virtud de la Ley sobre protección de las pesquerías costeras la máxima multa impuesta en caso de pesca sin permiso en las



aguas canadienses es de 100.000\$. En la actualidad se tramita ante el Parlamento el incremento de la sanción a 150.000\$, sobre declaración sumaria de culpabilidad, y a 750.000\$ por vía de puesta en acusación.”(ibid:I.P)

Además de existir estos recrudescimientos con los apresamientos de los barcos, respecto a las licencias que Canadá mantiene con la flota extranjera, decide en 1985 aumentar el coste de las mismas en un 25% de su importe además de reducir el tiempo de pesca en las zonas (I.P.nº1410 Pág.21)

En estos momentos las disputas se centran en el método de navegación utilizado por el avión y el barco. En el avión utilizaban el sistema de navegación por inercia que se basa en la tendencia de un cuerpo en movimiento a seguir moviéndose.

Este sistema fue el que utilizó el gobierno canadiense. El avión tenía una posición exacta al principio, y volaba a una velocidad precisa. Era independiente de señales de satélites y calculaba la posición según el movimiento del avión, la velocidad y el viento existente.

Esto fue lo que utilizaron para ir contra la posición que decían tener los barcos. En aquellos días, los barcos utilizaban el sistema de Loran C. - Había un problema con el Loran, porque la señal de radio venía de muy lejos, unas 400 millas del centro emisor.

Había también otros sistemas como el Omega etc. pero todo el mundo utilizaba el Loran C, muy empleado por la armada canadiense.

#### Apresamiento del “Cudillero”.

Este caso lo mostramos aquí como un caso ejemplar, por varias razones.

No era una pareja, sino un bou moderno, más bien pequeño, como los bous ramperos del fresco. Fue el primer barco apresado y conducido a St. John’s en Mayo de 1985 con la acusación de pescar dentro de las 200 millas. Los detalles del apresamiento los mostramos a continuación:

“Estaba yo entonces como capellán de la flota bacaladera nuestra y como capellán del puerto de dicha capital de Terranova. Los oficiales del Departamento de Pesquerías me pidieron acompañar a un equipo armado especial (el llamado SWAT Team) de la Policía Montada de Canadá para hacer de intérprete con ellos. Así, pues, salimos del aeropuerto de St. John’s en un helicóptero, capaz de albergar a una docena de personas, que estaba aparcado en la zona militar del mismo”.

“ Fuimos directamente a St.Lawrence, un pequeño puerto al sur de la isla de Terranova y a unas 30 millas al este de St.Pierre. Atracado al muelle estaba allí el “Cape Roger”, un barco como de unos 50 metros de eslora, habilitado como patrullera de vigilancia y que no estaba armado.



Embarcamos a la mañana siguiente y salimos a la mar, a la espera del “Cudillero” con quien ya se había pactado que se entregaría voluntariamente al “Cape Roger” a la salida de St. Pierre. La Policía Montada nos mostró a todos en el comedor del barco el armamento que llevaban y la secuencia del progresivo uso de fuerza que estaban preparados a ejercer, según sea la oposición que en estos casos pueda ofrecérseles.

Vimos allí, sobre la mesa, las metralletas, granadas especiales (que no destruyen, pero que meten mucho ruido, para intimidar a la gente), taladros-sierra capaces de romper las puertas estanco de un barco y un completo equipo de ataque y defensa.

A las pocas horas de salir a la mar apareció en medio de la niebla el Cudillero. Pedí permiso al jefe del equipo que pudiera subir antes que nadie al barco, para evitar cualquier posible malentendido por la lengua, pues los españoles no hablaban inglés, ni castellano los canadienses. Así se hizo y no hubo por parte de nadie ninguna violencia, ni física ni verbal. Pusimos rumbo a St. John's y allí llegamos tras unas cuantas horas de ruta con los medios de comunicación esperándonos en el muelle.

En el Juzgado el capitán dijo que estaba pescando fuera de dicha zona, pero los datos del avión indicaban que el barco estaba dentro. Tanto el avión como el barco mantenían con firmeza sus posiciones respectivas. Hubo juicio y los cargos fueron retirados”.(Beobide:2004).

También hubo otra detención de un pesquero español a la salida de St. Pierre. Siguen los apresamientos con fuerza. Así, en el mes de mayo de 1986, se arresaron cuatro barcos, y en el mismo mes otros dos barcos, la pareja “Julio Molina” – “Amelia Meirama”, fueron protagonistas de un famoso episodio, que tuvo repercusión internacional.

Iba de primer capitán Jesús Romero. La acusación seguía siendo, como en los anteriores casos, que estaban faenando dentro de la ZEE, y el capitán decía que no era cierto. El oficial canadiense, después de varias horas sin tomar una deci-



*“Leonard J. Cowley” alta tecnología para vigilancia.*





sión, ordenó que pusieran rumbo a St. John's y el capitán de la pareja, cansado de la espera, dijo que no, que se iban a España.

Anduvieron 700 millas hacia las Azores, seguidos por un barco de patrulla canadiense, y barcos militares de Canadá.

Uno de los puntos que se debatieron durante el juicio fue precisamente la persecución del barco español en aguas internacionales. La ley internacional permite, si las autoridades canadienses tenían las suficientes razones para creer que el barco estaba dentro de la ZEE cuando fueron a bordo, perseguir al barco aunque estuviese fuera de la zona. La ley dice que pueden seguir persiguiendo si han empezado antes a hacerlo, no cuando ya están en aguas internacionales. Es lo que se entiende por "hot pursuit" ("persecución en caliente").

El abordaje de esta pareja española se producirá poco antes de entrar en zona portuguesa de las islas Azores. Probablemente el mismo equipo armado especial de la Policía que había intervenido en la detención del "Cudillero" fue el encargado de abordar a la pareja. Para ello utilizaron granadas que creaban humo y ruido, subieron a bordo con sus zodiac y los barcos en marcha. Se señala que se mantuvieron en el barco con fuerza porque estaban en contra de la voluntad expresa de los capitanes, en unos barcos extranjeros y en aguas internacionales.

El mismo hecho es narrado por el primer capitán, Jesús Romero<sup>76</sup>, de la pareja arriba citada, "Julio Molina" – "Amelia Meirama", quien nos lo cuenta ahora.

"A partir de nuestro apresamiento se trazó en la carta de pesca la línea de las doscientas millas. Si bien diez años después de puesta en vigor la ley nosotros sabíamos los puntos de delimitación, sin embargo, había muchas dudas sobre cual era exactamente la línea. A nuestro juicio, no se podía demostrar exactamente si estábamos o no dentro o fuera, y si bien nos declararon culpables y querían imponernos cien millones de multa, nos redujeron a diez millones."

Sinnot reflexiona sobre estos casos de Mayo del 86: seis barcos españoles, incluidos los apresados en aguas internacionales, recibieron un mensaje claro de que las autoridades canadienses estaban determinadas a utilizar la fuerza para combatir las infracciones.

Al mismo tiempo, hubo un barco de Corea cuyo capitán tampoco quiso ir a Saint John's y fue perseguido. En los dos casos españoles, me acuerdo que los militares canadienses no intervinieron; pero en el caso de Corea sí. Después de esto las cosas se calmaron un poco, pero hubo casos como el del "Pescafría", el "Virgen de la Barca - Virgen de Lodairo" y otros, también portugueses, pero menos.

Esta época también la vamos a ilustrar con un hecho ocurrido en el año 1987, mediante el testimonio proporcionado por el capitán Manu Pérez Pego en diciembre del 2002, en la Escuela Nautico Pesquera de Pasajes.



## Captains fined \$15,000 each

The captains of two Spanish fishing trawlers, charged in June, 1986, with illegally entering Canadian waters, were each fined \$15,000 Friday in Provincial Court.

Capt. Manuel Pego of the Virgin de la Barca and Capt. Constantino Suarez of the Virgin de Lodairo were fined after their lawyer, John Sinnott, changed the plea to guilty to the charge on their behalf.

They had pleaded not guilty and

their vessels were released on \$75,000 bonds when they appeared last June. The captains were released on \$10,000 bail each and ordered to appear again Friday for a preliminary hearing.

The hearing wasn't necessary after the guilty plea was entered.

Their vessels were intercepted June 23 on the tail of the Grand Banks and escorted into St. John's after they were allegedly seen inside Canada's 200-mile limit.

*"Capitanes multados con 15.000 dolares cada uno".*

Manu Pérez, iba al mando del "Virgen de la Barca" y es apresado junto al capitán Constantino Suárez que iba al mando del compañero, el "Virgen de Lodairo". Exponemos con todos los detalles que nos facilita el capitán:

"Comenzamos las faenas de pesca en el Gran Banco en situación 44° 32' N y 49° 02' W. Estuvimos trabajando en diferentes zonas de pesca hasta el día 22 -6-1987. A las 00 horas y 35 minutos, estando en situación de 44° 11' N y 49° 50' W y después de un mal lance, pusimos rumbo a otra zona de pesca. Esa zona de pesca a la que íbamos era el cantil del 47 o también llamado el cantil del Este. Los equipos de posicionamiento que teníamos a bordo eran el Loran C y un equipo que nos daba actualizaciones vía satélite llamado Magnavox.

En la madrugada de este día 22 encontrándonos aproximadamente en 45° N y, debido a que es una zona que no aparece en los planos de pesca ya que el plano del Gran Banco termina en 44° 58' N, y el del cantil del 47 comienza en 45° 15' N, divisamos la lancha Margaree 230 (barco de la armada canadiense) que venía hacia nosotros. En ese momento íbamos navegando dos parejas hacia la misma zona de pesca. Por precaución modificamos el rumbo hacia el Este por si acaso estábamos demasiado cerca de los límites canadienses. Cuando nos llamaron para que nos identificáramos les contestamos y nos mandaron parar los buques; por lo tanto, acatamos dicha orden dada por el buque de guerra.

A partir de ese momento fue todo una pesadilla, saltaron a bordo los inspectores y registraron el parque de pesca. Ellos creían que habíamos dado un lance y nos escapábamos con el pescado, pero lógicamente no encontraron nada.

La siguiente maniobra que realizaron fue intentar que firmara un documento, en el cual decía que entendía las causas del apresamiento y que nos llevaban a puerto apresados. La situación fue angustiosa ya que el inspector tuvo un comportamiento poco educado y con muy malas formas. Este oficial era William Charles Brake con un n° de identificación de B-01341.

Por supuesto que me negué a firmar ningún documento, pero la trampa que nos tendieron en



YEAR	SHIP	BOND	RESULT
1985	Cudillero	\$30,000.00 Bond	Charges Dismissed
1985	Albaro and Albarino	\$120,000.00 Bond Total	Charges dismissed
1985	Urzaide and Urizar	\$2,400,000.00 Guilty Plea \$300,000.00 Bond Total	Penalty Total
1986	Riel	\$1,200,000.00 Bond	Charges Dismissed
1986	Peonia #7	Released opposed; Bond set by Court - \$400,000.00	\$92,000.00 Penalty
1986	Rigero and Narval	Released opposed; Bond set by Court at total of \$550,000.00	\$350,000.00 Penalty Total under appeal; other charges not disposed of
1986	Pescaderia II & Pescaderia III	Released opposed; Bond set by Court at total of \$300,000.00	Charges dismissed
1986	Abelia Matraun and Julio Molina	Released opposed; Bond set by Court at total of \$507,000.00	\$100,000.00 for 1st ship; \$50,000.00 for second ship
1987	Pescamax	\$670,000.00 Bond	Guilty plea on one charge; others dropped - \$62,500.00
1987	Virgin de la Marce and Viriun Zodeliro	\$150,000.00 Bond Total	Guilty plea - \$30,000.00 Penalty Total under Appeal
1988	Ria de Pontevedra	\$1,417,000.00 Bond	\$110,000.00 Penalty;
1988	Notalon		\$45,000.00
1988	Lanega and Bisgarrena	\$500,000.00 Total Bond	\$100,000.00 Penalty Total

Relación de juicios, cargos, fianzas y resultado del juicio. Documentos donados por John Simnot para esta investigación.



breves minutos la llevaron a cabo. Querían ver el arte de pesca. Este estaba en la bañera estibado como es habitual. Sacamos el arte de su lugar de estiba y fueron fotografiando toda la red encima de la cubierta; ese fue el gran fallo, nos acusaron en primer lugar de intentar largar el arte para pescar ilegalmente dentro de las 200 millas canadienses. Las supuestas pruebas eran las fotos de la red que ellos mismos mandaron sacar de su lugar de estiba.

Fue todo una trampa, nos llevaron detenidos a St. John's y el armador tuvo que pagar una fianza por cada buque de 75.000 \$ y por cada Capitán de 10.000 \$.

Nuestra estancia en puerto fue breve, pero se hizo muy larga a causa de los impedimentos que nos ponían las autoridades para realizar el pago de la fianza teniendo en cuenta además, que el día 24 (de junio) era festivo y los bancos estaban cerrados para poder realizar dicho pago. Tengo que resaltar el buen trato recibido por parte de nuestro armador el cual hizo lo imposible para que nuestra estancia fuera breve. Después de pagar la fianza, el día 26 salimos del puerto de St. John's y fuimos nuevamente hacia los caladeros de pesca. Esa campaña terminamos las faenas de pesca el día 4-8-1987. Y pusimos rumbo a España.



*St. John's, "The Courthouse".*

*Palacio de Justicia donde se desarrollaban todos los juicios contra los bacaladeros españoles una vez instauradas las 200 millas marinas. Foto realizada por la autora en el año 2003.*

En enero de 88 volvimos los capitanes a Canadá para el juicio. Como no tenían pruebas suficientes para poder acusarnos de pesca ilegal y debido a una serie de errores suyos en las situaciones planteadas el día del apresamiento, ya que los equipos de navegación a esas horas de la madrugada no funcionaban correctamente, nos ofrecieron declararnos culpables de navegar dentro de las 200 millas canadienses sin llevar el arte tapado. Parece de risa pero, fue la realidad si se lleva el arte tapado significa que vas de buena fe y que no pretendes largar.

Nuestro abogado nos comentó que su corazón le pedía luchar el caso, pero si nos declaráramos culpables la multa era de 15.000 \$ por cada capitán y caso cerrado. Finalmente la decisión que se tomó fue ésa ya que si no, el caso podría estar abierto durante meses, quizás años, con los consiguientes gastos para el armador de hoteles, viajes, etc..., y, además, teniendo en cuenta que dependiendo del juez que nos tocara podríamos ser declarados culpables". (Manu Pérez 2002)

Cuando empiezan a hacer las vigilancias con los helicópteros ya no sirve el hecho de adentrarse dentro de la ZEE durante la noche, puesto que el helicóptero fotografiaba de noche, les dejaba pescar, y cuando el barco tenía que entrar a puerto, que normalmente lo hacía en Saint Pierre, entonces a la salida les esperaban y los llevaban apresados. De este modo se produjeron varios apresamientos.

Los apresamientos se producen con intensidad Así, la pareja bacaladera de Pasajes "Pescafría Segundo"- "Pescafría Tercero" es detenida por una patrullera de la armada canadiense y puesta en libertad tras depositar una fianza de 25



millones de ptas. Son acusados por encontrarse dentro de las doscientas millas, y el armador del barco declaró que estaban a trescientos metros fuera del límite intentando localizar el aparejo que habían perdido en medio de una fuerte tormenta. (I.P. n°1497, 1989 pág. 41).

En este trabajo no abordamos todos los casos de apresamientos y conflictos que existieron entre los barcos de la flota española y los inspectores canadienses. Señalamos estos casos para contextualizar la situación y acercarnos a una realidad vivida.



*Picando hielo con mala mar.*

## **5. La moratoria: repercusiones en la pesca terranovaense y en la flota española.**

En el mes de julio de 1992, John Crosbie, primer ministro de la pesca, anuncia la moratoria sobre el bacalao del Norte con una duración de cinco años. En un primer momento, los pescadores terranovaenses del litoral pensaron que sería una medida provisional, pero que esta no se extendería durante más de diez años, conllevando con ello todo un reajuste de la actividad pesquera. En el caso de la flota española, en julio de 1992 se halla con una dotación de barcos prácticamente simbólica, debido a que el desgaste de la misma ya viene produciéndose desde la implantación de la ZEE en 1977 y donde la pesca se va a producir en Noruega.

### **5.1. *Estrategia interna canadiense.***

En el momento de anunciar la moratoria, el Gobierno federal ofrece 225 \$ a la semana para 19.000 trabajadores y plantas de procesamiento de pescado<sup>77</sup>. Nos hallamos ante la génesis del plan estratégico (TAGS) La estrategia del pes-







cado de fondo del Atlántico, cuya cantidad insuficiente va a necesitar una ayuda que ascenderá a dos mil millones de dólares canadienses en mayo de 1994 para poder hacer frente así a la economía de la región<sup>78</sup>. Respecto a este plan, Maurice Beaudin<sup>79</sup> expone que las empresas de transformación de pescado se han adaptado bien a la moratoria mediante una diversificación importante, si bien se han perdido muchos puestos de trabajo. Hay que destacar que nos hallamos ante un cambio importante de un modo de vida tradicional, muy arraigado en la isla de Terranova, con una importante carga identitaria.

Es importante señalar que este plan, según la reflexión de Maurice Baudin, a los cinco años de su puesta en marcha llegó a abarcar a 40.000 beneficiarios. El 90% de ellos no han encontrado alternativas en materia de empleo. En junio de 1998 el gobierno federal anuncia una ayuda adicional de 730 millones de \$. El nivel de desempleo continuará elevado, pero, en cambio, los beneficios de las plantas procesadoras, que trabajan con pescado importado, aumentan considerablemente. En Terranova estas plantas de pescado, pasan de tener unos beneficios de tres millones de dólares en 1991, a 222 millones de dólares en 1996. Pero lo que sí hay que abordar, sostiene el autor arriba citado, es que ante las tecnologías de transformación y la mundialización de los mercados se ha transformado radicalmente la industria halieútica. En este marco ya no hay lugar para las cuarenta o cincuenta mil personas que en Terranova dependían directamente de la pesca.

Sin embargo, en la UE no se adopta ninguna medida de protección directa para el pescador, sí para los barcos pesqueros. No obstante, el Instituto Social de la Marina, ya desde los años sesenta realiza una labor importante de protección social, donde abarca desde los aspectos sanitarios, diversos aspectos sociales relacionados con los hombres del mar —como ayudas familiares— hasta la regulación de la jubilación.

## 5.2. *Noruega.*

La alternativa de utilizar los bancos de bacalao de Noruega, la realizan ya nuestros barcos antes de la implantación de las doscientas millas.



*Inspección Noruega en la pareja "Bahía de San Sebastián" "Bahía de Guipúzcoa". Año 1996.*





“En el año 1974 las parejas comenzamos a ir a Noruega” (L.A.:2002) A inicios de la década de los años mil novecientos sesenta, los bous de la Pysbe, ante la escasez de bacalao en el Labrador, optan por ir a Noruega. Esto lo vamos a ilustrar con esta experiencia del capitán Román Martínez que va al mando del “Tornado”, de la Pysbe:.

“En Noruega he estado pescando dentro de las tres millas en el año 1963. Había fallado un poco la pesca y los barcos en cuadrilla estábamos cerca de las tres millas. El patrullero vigilaba, pero nosotros sabíamos a qué hora pasaba. Dentro de las tres millas pescaban los barcos de litoral y nos denunciaron al patrullero, pero éste no nos podía coger, hasta que los inspectores se metieron en un barco de pesca de litoral y nos cogieron. Tuvimos que ir a Hammerset, que se conoce que era la capital de ese estado. No nos quitaron ni el bacalao ni las redes... Yo creo que fue el primer apresamiento que hubo en aguas jurisdiccionales, porque en Terranova no se pescaba nunca dentro de las tres millas, sólo en el Golfo de San Lorenzo y por muy poco tiempo, porque luego ya no hubo pescado por allí. Yo en el juicio dije que estaba fuera de sus millas... Por eso creo que no le dieron importancia, porque no quedó claro...”

Respecto a la experiencia de las parejas en Noruega incluimos lo siguiente: “Al principio, en Noruega había mucho pescado. Decían que había tres años de pesca buena y uno de fracaso; que era el ciclo. Yo no me lo creía, y ahora se ha demostrado, porque en Noruega llevan diez o doce años bien. Cuando pusieron las 200 millas en Noruega no le hacías ni caso; porque el primer año que fui yo a Noruega, en el 76, trabajábamos dentro. A partir del 78 tuvimos que salir de las 200 millas de todas partes...” (L.A.:2002)

A diferencia de Canadá, Noruega, al no tener impuesta una moratoria, va a seguir con sus doscientas millas y las estrictas cuotas de pesca. Con esta situación nos encontramos en 1986 cuando España se incorpora a la UE.



*“Bahía de San Sebastián” y “Bahía de Guipúzcoa”, pareja pescando en Noruega. Año 1994.*





Noruega tiene una cuota comunitaria para toda la flota. Esto, en opinión de los capitanes, supone una mala estrategia de pesca para ellos debido a la feroz competencia que ello conlleva. Ahora lo importante es meter el máximo de pescado a bordo. Ello no permite una selección del pescado, puesto que en caso de que se quiera meter únicamente pescado mediano o grande, y los otros barcos están metiendo una mayor cantidad de todos los tamaños, una vez se cubra toda la cuota toda la flota debe retirarse.

Por ello, los capitanes dirán: “Por muy grande que sea el pescado, con cien toneladas no hago nada, y mis compañeros si llevan más cantidad eso significa que yo voy con “capote”.

Esta reflexión refleja claramente la nueva situación en la que se encuentra la flota.

“Las inspecciones en Noruega todavía eran más duras que en Terranova, te podían durar siete horas tranquilamente, te miraban los libros, veían la echada que venía, y te controlaban el pescado que tenías en la bodega”. Parece ser que era habitual entregar alcohol y tabaco a los inspectores todavía en esta época.

En el año 1992 se establece la moratoria de Canadá del bacalao, con lo cual el único reducto que queda es Noruega. Este año hubo un cambio importante en la forma de organizarse con la cuota que concedía Noruega a la flota española. Los armadores acuerdan que la cuota global que recibe España sea dividida entre ellos. Esto supone que cada pareja vaya a las Svalbard (o Spitzbergen), al Norte- Noroeste de Noruega con una cuota fija. Ello implica pescar según las necesidades de cada uno.

En el momento de redacción de este libro (año 2004), se hallan pescando en Noruega un número muy reducido de barcos, ocho barcos de Pasajes (aunque cuatro de ellos trabajan desde Vigo) y otras cuatro parejas gallegas operativas radicadas en Galicia. Estos cogerán su cuota permitida y regresarán.

Según el testimonio de los patrones de pesca “ya no es la competitividad que se vivía antes: una vez que cumples la cuota te tienes que retirar, aunque para el armador es más rentable que te retires cuanto antes”.

En este bacalao ártico, el TAC<sup>80</sup> (Total Admisible de Capturas) lo fija el Comité Mixto Noruego-Ruso de Pesquerías en noviembre de cada año. Dicho comité concede tradicionalmente a la UE una cuota que recoge y se basa en los derechos históricos de la flota vasca y gallega que han pescado tradicionalmente en aguas del Mar de Barents.

Además de las cuotas de Mar de Barents tenemos unas cuotas dentro de la ZEE de Noruega. Ahora se pesca una en la zona de Svalbard que está fuera de la ZEE y otra que está dentro.



*Josetxo Abal. Año 2002.  
Momentos antes de salir hacia Noruega.*

### *La última generación de patrones de pesca.*

La última generación de patrones de pesca que están actualmente en activo comienzan su actividad en este tipo de pesca a inicios de los años mil novecientos setenta. Gran número de ellos tendrán que continuar en otras pesquerías. Aquí mostramos la experiencia de Josetxo Abal que siempre ha estado en esta actividad. El ha conocido la forma clásica de pesca, que es actualmente la misma, pero cuyo contexto ha cambiado. Hay más tecnología, muchos controles por parte de países ribereños, lo que ha llevado a la adaptación de nuevas formas. Ahí ya no es tanto la lucha con la competencia cuanto un fatigoso trabajo administrativo lo que tienen que soportar, por la necesidad de hacer varios diarios y someterse en el momento menos esperado a un día entero de cubicajes y controles “del noruego”.

Comienza por mostrarnos el cambio que se produce en esta actividad.

“Al no poder ir a Terranova el cambio ha sido muy importante ya que los caladeros disponibles para poder ir a pescar se quedaron muy reducidos. En mis comienzos, el año 1971, en la pesca del bacalao se trabajaba todo el año ya que se podía pescar en toda Terranova y en Groenlandia. Esto poco a poco se fue acotando hasta estar relegados a la pesca en una zona muy pequeña de Terranova, lo que hizo inviable el continuar allí. Desde entonces, ya sólo con los caladeros de Noruega disponibles, el tiempo de pesca se reduce a cuatro o cinco meses al año”. (J.A.2003)

Respecto a los registros, en los diarios nos expone la comparación entre Terranova y Noruega.

“En Terranova tenías un margen del 20% en lo que te podías equivocar en los diarios, mientras que en Noruega es cero, no te puedes equivocar. Ya que en Noruega basta con que te vean mala intención de engañar, para hacerte llevar el barco a tierra. Mientras que en Terranova si encon-





traban un 15% de más de toneladas, no pasaba nada.

Los últimos años en Noruega son agotadores a nivel administrativo por la obligación de rellenar un número tan elevado de diarios. Un dato importante es que si bien antes, julio y agosto eran los mejores meses de bacalao, ahora son mayo y junio. Se ha adelantado un par de meses y a ello tenemos que añadir que cada vez esta más hacia el norte” (Abal:2003)

No hay que olvidar que actualmente se pesca solo en función de unas cuotas fijadas de antemano. Si bien es rentable que esa cuota de pescado se coja en el menor tiempo posible, ya que eso supone menos días de mar y, en definitiva, menos gastos de mantenimiento de barco y tripulación, sin embargo también es importante la calidad del pescado cara al mercado. De aquí que, junto al anterior, se tenga muy en cuenta este segundo aspecto.

## 6. ¿Podemos afirmar que en la pesca hemos pasado del “instinto” a la alta tecnología?

Desde el comienzo de la pesca industrial del bacalao en 1927, hasta prácticamente mediados de los sesenta, los capitanes y patrones de pesca, asesorados por rederos, contra maestros y a veces también algún marinero, fueron haciendo modificaciones en el armamento de los aparejos. Esto se hacía por deducción de una observación constante, asesoramiento de expertos diversos, muchas consultas con los demás profesionales del ramo.. y también a veces por intuición. En el caso de los patrones de pesca tradicionales, sin niveles académicos altos, se tenía en una aureola de “artistas” a quienes se guiaban más bien por “instinto” y pescaban mucho.

No obstante, se llegará a conocer la técnica científica de diversos aspectos de la pesca, como, por ejemplo, el comportamiento de la red en el fondo, observado en tanques de experimentación. De aquí que se plantea por algunos la cuestión de si hemos pasado de una etapa en la que prevalecía el “instinto” pesquero a una supremacía absoluta de la técnica científica.

A mediados de los años setenta se construyó en Rouen (Francia) un canal de pruebas donde se podía ver cómo se producía el comportamiento de la red en el agua. Previamente ya se hicieron pruebas con hombres rana que iban siguiendo el comportamiento de la red en aguas poco profundas. Estamos en un momento importante de cambio. Hay que tener en cuenta que un elemento básico en la pesca está en armar correctamente el arte. Precisamente por la habilidad que esto requiere se le denomina “arte” a todo el conjunto del aparejo y aquí radica buena parte de la habilidad y la intuición del patrón de pesca para conseguir el éxito en las capturas. Sucedió a veces que echando un barco la red en el mismo lugar que otro, uno pescará y el otro, no; esto era debido a la diferencia que existía en “armar” el arte.



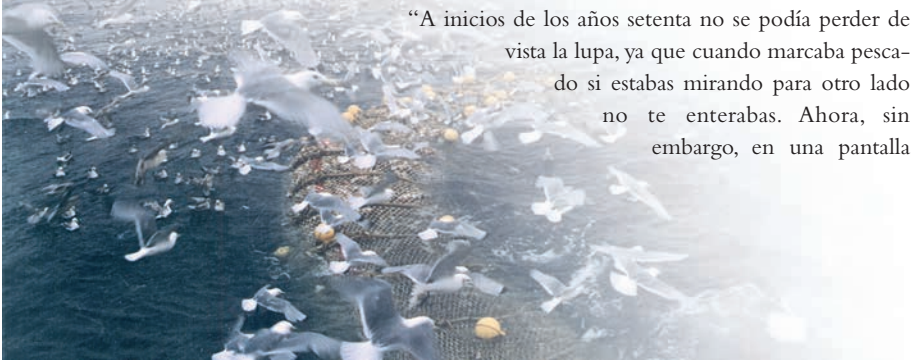
Es así como se expresa al respecto el capitán Román Martínez.

“En Pysbe había doce o trece barcos. Todos los barcos contaban con los mismos aparejos, y ¿por qué unos llenaban el barco en cuatro meses y otros en ese mismo tiempo sólo pescaban la mitad?, la respuesta se la doy al arte”. “Pero a partir de que ya podemos saber el comportamiento de la red en el fondo, desde ese momento ya no estamos con el “¡arte al agua!” (sin más) sino que estamos con pura tecnología”. Ante esta reflexión Josexo Abal, que actualmente está pescando el bacalao en Noruega en las parejas de Velasco (Pasajes) y va como primero de pesca, nos dirá que seguimos con el viejo “¡arte al agua!”, puesto que “los aparatos como mucho nos detectan el pescado cuando estamos encima del banco, pero nada más, hasta este momento el pescado hay que buscarlo”. Hay que tener en cuenta que en la pesca del bacalao nos hallamos ante una pesca de fondo, no es pelágica (entre aguas), donde el sonar, si estás cerca de un banco lo detecta, pero esto no sirve para los bacaladeros.”



“Alta tecnología”. Puente de mando de un barco moderno.

“En las parejas, la parte delantera del copo va rastreando el fondo y lleva incorporada la tralla de plomo. Se dice “de plomo” porque es donde va situada toda la parte pesada y hasta diábolos de hierro, que son unos bolos de hierro, que van en la parte baja del copo. Y en la parte alta, que es la visera, lleva los flotadores. Según sea el patrón pone más flotadores en la visera o más peso en la tralla de plomo en la parte baja. También algunos patrones, tanto en las parejas como en los bous, solían llevar en la parte baja entre la tralla del plomo y el cornucho, un cuero de vaca para proteger la red de posibles roturas que se pudieran originar en el copo a causa del rozamiento en malos fondos. Pero, en definitiva, estamos montando el arte en la pesca de fondo, que es la del bacalao.”



“A inicios de los años setenta no se podía perder de vista la lupa, ya que cuando marcaba pescando si estabas mirando para otro lado no te enterabas. Ahora, sin embargo, en una pantalla





del ordenador se va quedando registrado el fondo y lo que hay sobre él. Las sondas para detectar el fondo y el pescado en definitiva han ganado en fiabilidad y comodidad. Las sondas son mucho más precisas y mucho más cómodas, pero sólo vemos lo que hay debajo del barco”.

“También nos facilita la labor de encontrar pescado, cuando el arte está en el agua, el scanmar. Este es un aparato que llevamos en el puente y que comunica con unos sensores que instalamos en la red. Nosotros llevamos tres: uno es el ojo de red y los otros dos son de captura. El ojo de red es una minisonda que se instala en la boca del corcho y que además de dar la abertura vertical a la red, da el pescado que entra en la boca de la red. Esto supone un gran avance ya que con frecuencia se da la circunstancia de que en la sonda no se ve nada y el ojo de red detecta la entrada de pescado en la red. También puede suceder lo contrario, que se vea mucho pescado en la sonda y que no entre en la red”.

“Por todo esto, si pierdes una red con ello se iría la rejilla de selección, los sensores del scanmar y esto supondría perder una cuarta parte del armamento de pesca de la pareja ya que normalmente salimos para la mar con cuatro redes, dos en cada barco”.

“Pero una cosa sí tiene que quedar clara y es que actualmente seguimos con el “arte al agua”, donde es necesario, pese a todos estos elementos y ayudas tecnológicas, también pescar con intuición y tener paciencia, si no hay pescado por mucho que dispongas de aparatos no lo vas a encontrar”.

En el momento actual, la experiencia de este profesional nos señala que los avances tecnológicos solo sirven en la pesca del bacalao para cuando se hallan encima del banco. Aquí sí pueden ya hacer muchos cálculos, no obstante hasta encontrar dicho banco se tienen que valer de su propia experiencia en las zonas de pesca.

## 7. Año 2003: Vida a bordo en los bacaladeros.

En el momento de escribir este libro sólo se cuenta con ocho parejas que pueden pescar unos meses al año. Los hombres que ahora están en esta actividad se hallan confinados a faenar únicamente en las aguas de Noruega.

Vamos a señalar aquí cómo se desarrolla la vida a bordo. Nos lo muestra Josexo Abal.

Nos dice que respecto a la higiene, en estos momentos se hallan potabilizando el agua de la mar, con lo cual no existen restricciones, siendo por ello habitual la ducha diaria en todos los miembros de la tripulación.



*Marinero en su camarote. Años 80.*



*Poco alcohol y mucha agua.*



*Gambuza (despensa).*



*Gambuza (despensa).*



*Comedor de marinería.*

Ésta es mayoritariamente de origen gallego, no existe una gran movilidad entre los marineros y suelen ser los mismos de una campaña a otra en un 70% pese a que el barco está más de la mitad del año amarrado a puerto. Pero Galicia está dotada de una infraestructura que permite que estos hombres continúen en esta actividad, pues los meses que están en tierra van al marisquero o bien están embarcados en los barcos de altura a Gran Sol y también andan a la bajura.

El problema es que no existe relevo generacional, y por ello, si alguno se jubila hay verdaderos problemas para encontrar marineros especializados. En palabras de Josexo Abal: “Llevar en un barcos dos marineros que sepan atar la red, ya puedes darte por satisfecho, antes eran prácticamente todos los marineros los que sabían, pero ahora las especialidades se están perdiendo” (Abal:2003).

Alimentación.

Respecto a los hábitos en la alimentación, actualmente se hacen unas dos o tres caldeiradas (pescado cocido con patatas) a la semana. Diariamente se come potaje de primer plato y el segundo puede ser carne o pescado. El domingo se sigue comiendo el solicitado cocido gallego. Actualmente comer “los morros” del bacalao ya es una



excepción, puesto que es muy laborioso quitarlos y prepararlos. Estos platos que requieren una preparación laboriosa (como morros, “callos de bacalao”, corazones, espinas, pardelas, etc.) ya prácticamente no se hacen. En general, la carne está mucho más presente en la cocina que el pescado.

El consumo de alcohol ha descendido muchísimo, ahora llevan gran cantidad de botellas de agua. Antes era imprescindible el vino, ahora si bien se intenta que no falte, se adaptan bien con agua, cerveza o refrescos. Sin embargo, el café sigue consumiéndose en grandes cantidades (unos 16 litros al día). También se toma algún “carajillo”, pero mucho menos que antes; el motivo es que se trabaja en la cubierta cerrada y el frío es mucho más llevadero que antes.



*Comiendo con buen tiempo en popa. Años 80.*

### Relaciones y trabajo.

Seguimos con el mismo informante: “Toda la vida a bordo se centra alrededor del trabajo. Cuando se va en ruta hay unos horarios tanto para el trabajo como para el descanso, pero una vez iniciadas las faenas de pesca, ésto se rompe y el ritmo lo marca el volumen de capturas y las incidencias de la pesca. Un marinero no sabe si mañana le tocará estar trabajando de día o de noche, ni a qué hora empezará o acabará de trabajar. En cuanto al compañerismo entre los tripulantes, desde mi punto de vista se lleva bastante bien. Pienso que la gente es bastante cuidada en el trato, evitan discutir a bordo, son conscientes dónde se encuentran y de que somos veinticuatro hombres encerrados en un barco”.

“En cuanto al tiempo libre, es curioso observar que, si bien antes, las condiciones de trabajo eran muy duras, sin embargo ahora hay muy poco tiempo libre. Antes solamente íbamos al salado y esto te proporcionaba más ratos de ocio, pero ahora al ir los barcos mixtos (salado y congelado),



no llegan las horas, puesto que el congelado conlleva mucho trabajo: ir haciendo los filetes, clasificarlo por tamaño, empacarlo en unas bandejas interfoliados, para que no se toquen unos con otros, ya que el mercado exige un producto immaculado. Todo esto lleva mucho tiempo. Nosotros, como tenemos una cuota limitada procuramos pescar calidad y llevamos la malla de la red bastante más grande que lo permitido. Entonces entre la malla y la rejilla de selección, hace que el pescado pequeño que se capture sea una reducida cantidad, y nosotros así lo preferimos ya que es mejor salario”.

Como acabamos de decir, “es poco el tiempo de ocio, y si bien llevamos televisión, ésta no se ve desde la mar, y nos limitamos a los videos, películas, documentales, programas, etc. La radio sí se escucha y los tripulantes se mantienen más o menos informados con este medio”.

Este testimonio actual nos muestra los cambios que se han producido en la pesca del bacalao. Antes se intentaba pescar y aunque fuese pequeño lo importante era llenar la bodega, aunque sabían que como mínimo doscientas toneladas tenían que ser de bacalao grande, actualmente incluso se utiliza una malla para la red más grande que la permitida, buscando la calidad más que la cantidad teniendo en cuenta las exigencias del mercado.

### Enfermedad.

Siguiendo con el testimonio de Josetxo Abal: “rara es la campaña en la que no hay algún caso de enfermedad de algún tripulante. Cuando esto sucede el primer paso que damos es el de la comunicación periódica con el centro radiomédico de Madrid. Se medica al paciente hasta su recuperación o en caso contrario se le desembarca en puerto.

Para los accidentes, si son graves, contamos con la ayuda de un helicóptero.”

### En puerto.

“Desde que sólo vamos a pescar a Noruega, las entradas en puerto son mucho más frías que antes. En Noruega entras a puerto y normalmente todo se reduce a algún paseo, algunas compras y poco más. Trabajando en Terranova se entraba casi siempre en Saint Pierre, y allí todo era mucho más familiar, casi toda la gente hablaba español, había muchos bares y restaurantes, conocías a mucha gente y la mayoría nos íbamos con pena de no estar más tiempo en puerto. Sin embargo, en Noruega, donde a veces se necesita coger algún pertrecho, te sientes como un cliente más”. (Ibid:2003).

### Comunicación con casa.

“La mayoría de la tripulación habla periódicamente con casa. El método utilizado es la radio aunque creo que somos los únicos que todavía utilizamos este sistema ya que ahora existe el sistema vía satélite y es como si hablaras desde un móvil en tierra. Si bien el sistema que tenemos se hace bastante incómodo, sin embargo nos arreglamos. Los sábados por la noche es cuando pasan todos los tripulantes para hablar con casa. Tenemos que contactar previamente con la costera, y en caso de que haya algún cumpleaños de un familiar o un motivo especial, comunicamos entre semana” (Abal: 2003).





Salario

Actualmente, respecto al salario, podemos decir que la nómina de fin de campaña - si se trae una buena campaña de pesca-, un marinero puede sacar en bruto hasta las quinientas mil pesetas al mes; de aquí hay que hacer luego las deducciones. El problema es que solo son los cinco meses de mar y luego hay que trabajar en tierra, y mientras no encuentran trabajo a veces incluso no pueden ni cobrar el paro porque no tienen tiempo cotizado.

¿Cómo ves el futuro de la flota bacaladera?

Jose txo: No lo veo mal para una flota pequeña. Habrá años buenos y años no tan buenos, dependiendo de la cuota de que se disponga, pero creo que se podrá subsistir. Últimamente el mayor problema con el que nos encontramos es la venta del pescado salado. El que nosotros traemos es un pescado elaborado de forma artesanal; al pescado abierto se le echa sal marina y punto. El proceso de salazón produce una oxidación y la hoja del bacalao coge un aspecto amarillento, un tanto acaramelado. El mercado demanda una hoja más blanca y aquí es donde empiezan los problemas. De momento se va solucionando a base de aumentar la dosis de sal pero es un problema de difícil solución. Además, el oficio de salador está en vías de extinción y cada vez es más problemático encontrar sustitutos para los que se retiran.



*Botiquin a bordo.*



*Capitán Goitia en el momento de la oración junto a la tripulación y momentos antes de echar las cenizas al mar en Flemish Cap, siguiendo la voluntad de un redero de Pasajes. "Virgen del Cabo". Año 1995.*





*“Los bacaladeros” hoy. Puerto de Vigo. Año 2002.*

## 8. La viabilidad de la pesca del bacalao desde la perspectiva del armador.

Lo exponemos partiendo del testimonio de tres casas armadoras que al cierre de esta investigación (2004), están todavía activas en la pesca del bacalao. Comenzamos por las declaraciones que el armador Francisco Rodríguez facilita a este trabajo en octubre del 2002.

Considera que tal y como está actualmente esta pesquería, con un régimen de cuotas tan reducido, la viabilidad es a muy corto plazo.

“Tendremos que disminuir más la flota de la que estamos. En estos momentos somos muy pocos barcos, pero la cuota es muy ínfima, porque hay que tener en cuenta que los barcos en estos momentos están pescando cuatro, cinco o seis meses el que más. Claro, todo depende de cómo lo pesques, o a qué ritmo pesques las cuotas que tienes para estar más o menos tiempo en la mar. Pero si pudiéramos pescar como antiguamente se pescaba, probablemente en tres meses acabaríamos con las cuotas. Antes había mareas que duraban 5, 6 meses, incluso 7 meses. Ahora hay mareas de 60 días. La pareja viene con 500 toneladas, cuando tiene capacidad para cargar mil toneladas. Esto lo hacemos para darles más tiempo de pesca a los tripulantes, estos descansan un mes o mes y medio. O sea, ¿que el futuro dónde está?, pues para hacer rentables los barcos, hay que disminuir la flota. Nuestra casa armadora tiene dos parejas, cuatro barcos, y nos sobran dos.

Nosotros vamos a la mar a pescar, y ¿qué tenemos que pescar? Lo que podemos. Antes se podía pescar todo lo que pudieras pescar, ahora en cambio, la pesca tiene dueño. La pesca no es de todo el mundo, ahora cada país tiene sus 200 millas, dentro de sus 200 millas regulan la pesquería a juicio de ellos para que se mantenga y me parece perfecto, y fuera de las 200 millas hay países que están protegiendo la pesca fuera de las 200 millas. Hay una política de ellos hacia el mantenimiento del sector pesquero, pues, a mi juicio, buena, pero resulta que nosotros tenemos una



*Sala de máquinas del “Nuevo Virgen de la Barca” “Nuevo Virgen de Lodairo”*

serie de barcos con unas capacidades pesqueras muy buenas, y que las cuotas son insuficientes para esos barcos. Entonces, en definitiva, si en un momento determinado fuimos 80 parejas y ahora somos los que somos, ¿cuál es la causa? Porque en aquel entonces se podía pescar lo que se quisiera. Hubo un momento que en España entraban 300.000 toneladas de bacalao y ahora entran 15.000 toneladas más o menos.”

“Y creo que, en definitiva, las parejas desaparecerán, a corto plazo. Las sustituirán otra serie de barcos, otro tipo de buques. Así como hubo un cambio de bous bacaladeros a las parejas bacaladeras, pues tendremos que volver a bous bacaladeros otra vez, es una forma de reducir gastos. Ten en cuenta que un barco de estos, gasta 5000 o 6000 litros diarios de gasoil, y gastar 10.000 litros para una pareja para una sola red a gastar 5000 litros para la misma red o una red muy similar, entonces le vamos a dar a ese barco la posibilidad de estar más tiempo en la mar y será menos rentable en tripulantes porque habrá menos tripulantes pero, el tiempo de trabajo para esos tripulantes será superior. Yo calculo que en estas condiciones en ocho o diez años no podemos seguir en parejas, es muy difícil mantenernos.”

“Para pescar necesitamos tener más cuotas. Esas cuotas las tendrían que conseguir a nivel político. Tenemos una flota en muy buenas condiciones de pescar. Pescan bien, tenemos buena técnica, pero, claro, con esta técnica las toneladas que nos dan para pescar son pocas porque en estos momentos, vamos a hablar de la zona Svalbard, fuera de las 200 millas noruegas, pues a España le corresponde creo que 0,3 % del total de TAC que hay allí. Allí el TAC es importante, es 90% del pescado. Se lo reparten Rusia y Noruega, el resto queda para los demás países y para los demás países esto es muy poco. Nos controlan esas 10.000-12.000 toneladas que podríamos pescar y ellos están pescando por cientos de miles de toneladas, que no te digo que nos las controlen, pero es que nosotros representamos un 1 o 2 % de lo que lo verdaderamente se pesca. Hay que controlar todas las pescas, tanto las del 1 % como las del 90%. para que los caladeros se mantengan y sean rentables en el futuro. Lo que pasa es que a mi juicio, la cuota está mal distribuida. Los barcos en tierra nunca están bien. En tierra se deterioran, no pescan, se tienen gastos, se averían... los barcos están hechos para pescar y sólo los podemos tener pescando 4 o 5 meses.”



*Sala de pesca en una pareja moderna. Zona congelado. Vigo 2003.*

“Yo preveo que de aquí a 5 u 8 años, no digo que no queden parejas, pero seremos nostálgicos de la pesca de las parejas”.

Andrés Mateo, gerente de la Casa Armadora Velasco se expresa en los siguientes términos:

“Actualmente no tiene sentido la pareja con las restricciones de pescado, ateniéndonos a unas cuotas. Es más rentable el bou. En estos momentos la pareja que más cuota tiene de España es 1300 toneladas, la nuestra. La rentabilidad de la pesca siempre está en función del tiempo. No es lo mismo pescar 1500 toneladas de vivo en seis meses que en tres meses. Pero ha perdido valor la pesca en pareja. Si yo ahora tuviera que hacer unos barcos no haría una pareja, haría un bou y al congelado. Nuestras parejas tienen ya congelado, salamos dos tercios y un tercio de congelado. Hace diez años compré el “Lasaola” y “Lasaberri”, y a los cinco años de tenerla metí una bodega de congelado, y luego el parque de pesca con una filateadora para hacer filetes de bacalao, pero, ¿qué pasó?, que ya nos sobran barcos, no podíamos tener los cuatro barcos. Tenemos una cuota para una pareja para cuatro meses y el resto del año estamos parados. Si hubiéramos repartido la cuota entre dos parejas hubiésemos tenido cuota para dos meses. Entonces había ayudas al desguace y tuvimos que desguazar esa pareja”.

“En los años setenta había en Pasajes treinta y seis parejas, y otras tantas en Galicia. Actualmente tenemos cuatro en Pasajes y cuatro en Galicia, es toda la dotación bacaladera”. (Andrés Mateo. 2003).

Si bien estos armadores coinciden en señalar que actualmente, debido a las escasas cuotas de pesca, ya no son rentables las parejas, un técnico de pesca que está actualmente trabajando en pareja opina lo siguiente:

“En una pareja son cincuenta hombres, mientras que un bou son treinta y cuatro o treinta y seis hombres. La pareja produce más. En Noruega hay bous que andan con poco personal con un parque de pesca todo automático.”



“Puede ser que salga más rentable para el armador, pero la pareja son más puestos de trabajo. Lo malo que tenemos nosotros a la hora de buscar tripulación es que, por ejemplo, este año tenemos tres meses, y un marinero con solo tres meses no vive”. (X:2003)

Parece que la pareja es más productiva que el bou, pero teniendo en cuenta que, como bien señalaba Rodríguez, debido a las cuotas, estos barcos vienen cargados con la mitad de su capacidad. Está claro que para el armador la rentabilidad aumenta con un único barco. El otro problema añadido es que los marineros con un contrato de tres meses, tienen dificultades para organizar su vida profesional. Por ello se corre el peligro de perder a buenos profesionales y también hacemos notar hoy en día que no se forman los nuevos marineros.

Respecto a la situación de los mercados podemos decir que actualmente “nosotros lo que estamos haciendo es introducir la mercancía de bacalao congelado poco a poco. En nuestro país ya está aumentando el consumo, pero la gran parte de la producción la consume Francia, Inglaterra y Alemania. El país más importador de bacalao en este momento, de bacalao español, es Inglaterra en sus diferentes productos: filete, con piel, sin piel, en lomo, con espinas, sin espina... En España vamos a poner por caso que se producen 12000 o 15000 toneladas de congelado y España consumirá de bacalao congelado un 10 %, el resto es exportado. En estos momentos ya ha aumentado el consumo en el mercado español, estamos en el año 2002. De ese 10% ya hemos conseguido que se consuma un 30% de lo que pescamos, aunque lo demás va al extranjero”. (Francisco Rodríguez:2002)

Anotamos las declaraciones de Miguel Iriondo, gerente de la casa armadora Pesquera Laurak Bat, S. A. de Pasajes y representante de las empresas de la flota bacaladera de pabellón español. Son varios los puntos de reflexión en los que nos introduce: la presencia de la UE en las organizaciones regionales con el poder que le confiere un solo voto cuando en realidad está representando los intereses de todos sus Estados miembros, la incidencia de la política pesquera común. También tratará el tema de la rentabilidad de la empresa pesquera, así como la gestión de la misma por parte de Noruega, país ribereño, y sobre la situación en NAFO.

“En la Unión Europea, la Comisión que realiza las propuestas al Consejo y ejecuta los acuerdos de éste, debería defender las posiciones de la industria pesquera en las diversas organizaciones regionales con tantos votos, del mismo signo, como Estados miembros tengan intereses en el asunto.”

“Ante esta propuesta del sector, la Comisión y el Consejo manifiestan que la Unión Europea tiene “peso” suficiente para tratar de establecer sus criterios sin necesidad de tenerlos que hacer valer por medio de votaciones. Sin embargo, en muchos casos se demuestra que no es suficiente.”

“En relación con la política pesquera común, es evidente que la Comisión no es todo lo imparcial que debiera. Analizando la incidencia únicamente sobre la flota bacaladera, es necesario subrayar que el principio de estabilidad relativa fue establecido como medida cautelar antes de que se produjera la adhesión de España y Portugal a la CEE. Con este mecanismo lograron que todas las posibilidades pesqueras de bacalao, afines y asociadas se distribuyesen antes de la citada



adhesión. De esta manera sólo se pudieron conservar nuestros derechos de pesca en organizaciones regionales como NAFO y Svalbard, sin acceso a las aguas de Groenlandia y Noruega.”

“Se ha intentado resolver este conflicto ocasionado por el establecimiento del principio de estabilidad relativa recurriendo ante los tribunales de justicia de las comunidades europeas sin ningún éxito. Si añadimos los problemas de tipo discriminatorio del resto de las flotas pesqueras, cabe señalar que la solución vendría dada si la flota pesquera fuera única, es decir, de pabellón comunitario, sin tener en cuenta el Estado miembro del que proceden, como corresponde a una verdadera política pesquera común. En pocos años, debido al dinamismo de la industria pesquera, los intercambios de posibilidades pesqueras entre las empresas dejarían sin efecto las intervenciones de los Estados miembros movidos por sus intereses políticos.”

“Se puede decir con toda rotundidad que la explotación de las empresas pesqueras está totalmente intervenida por las distintas administraciones públicas: Unión Europea, estados miembros, comunidades autónomas, etc.. La solución no consiste en mantener muchos barcos en actividad. Podemos ser muchos e ir mal, y podemos ser pocos e ir muy bien. También en la industria pesquera es necesario aplicar los mismos criterios que se consideran en cualquier otra empresa mercantil. La productividad es fundamental para desenvolverse en cualquier actividad económica. No cabe duda de que muchas de las medidas que se adoptan para mejorar la rentabilidad de las empresas pueden resultar a corto plazo antisociales. Pero no es coherente que el criterio social únicamente se argumente cuando se trata del sector pesquero. No se deben explotar los recursos con una flota sobredimensionada. Los medios de producción, barcos, deben ajustarse a las posibilidades pesqueras.”

“La explotación de los recursos pesqueros debe ser sostenida. La extracción debe ser permanente y constante y para ello es necesario establecer medidas de conservación que garanticen la estabilidad de los recursos pesqueros y la garantía de la actividad de una flota pesquera de dimensión constante. No es objetivo fácil. Se puede afirmar que es imposible mientras la flota pesquera enarbole los distintos pabellones de los Estados miembros.”

“Si a los costes de explotación y estructurales de las empresas pesqueras se sumaran los costes de las administraciones públicas vinculados a la pesca de la Unión Europea, estados miembros, administraciones regionales, etc. se podría demostrar la inviabilidad económica del sector pesquero en la Unión Europea. Recientemente se ha vivido la tan cacareada reforma de la política pesquera común y se siguen padeciendo los mismos problemas que se tenían. No hay voluntad, y lo que es peor, ni capacidad para resolver la viabilidad de las empresas pesqueras. De ahí el poco interés por parte de la Unión Europea de poseer una flota pesquera que abastezca el mercado interior.”

“Noruega, país ribereño del mar de Barents, gestiona los recursos pesqueros de su zona económica exclusiva y de las aguas de la zona de protección pesquera de Svalbard. Las flotas pesqueras de los estados miembros con derecho a percibir los fondos de cohesión, como España, Portugal, Irlanda y Grecia, obtuvieron el derecho a pescar bacalao en la zona económica exclusiva de Noruega en virtud de la constitución del espacio económico europeo, por el que los terceros países, miembros de EFTA, accedieron al libre comercio comunitario. El principio de estabilidad relativa impedía el acceso hasta ese momento a la flota española. Sin embargo, en las aguas de Svalbard se accede por derecho propio en virtud del Tratado de París de 1920, por el que







Noruega se hacía cargo de la gestión. Indebidamente la Unión Europea asumió la defensa en exclusiva de los citados derechos impidiendo la intervención de los estados miembros signatarios del citado tratado de París. La defensa de los intereses de la flota está resultando muy deficiente, al renunciar la Unión Europea al derecho a pertenecer a la Comisión ruso-noruega que establece las medidas técnicas y de gestión.”

“La gestión noruega es proclive a establecer medidas de gestión excesivamente conservacionistas y por fortuna suelen ser compensadas con una gestión rusa más liberal. Las inspecciones noruegas pecan de exceso de celo para con las flotas extranjeras mientras que a la suya le permiten sobrepesar, en ocasiones, hasta 50.000 Tm. de bacalao al año. De esta manera fija un total admisible de capturas, TAC, más bajo posible, sabiendo que no le va a afectar a su propia flota.”

“En NAFO, fuera de las 200 millas canadienses, el bacalao se encuentra en moratoria y nadie es capaz de explicar las causas que han originado esta situación. Sin embargo, las partes contratantes de la organización regional siguen enviando a sus respectivas flotas pesqueras a capturar fletán y cualquier otra especie capturable que les permita acceder a aquellas aguas para capturar también bacalao como captura incidental. Por otra parte, España al disponer de una flota sobredimensionada optó por realizar censos por especies, y como a la flota bacaladera sólo se le reconoció el derecho al bacalao, a pesar de su tradición secular, es la única, de todas las partes contratantes, que no puede acceder a aquellas aguas”. (Miguel Iriondo:2003)



*Hélice y Codaste del “Ciclón”, en un parque público de Errenteria (Gipuzkoa).  
Único vestigio de la flota bacaladera de Pysbe. Año 2002. Enfrente, a 1 Km. de distancia, nació la Pysbe en 1926.*





NOTAS

- 63 AGUILAR, A.: "The patrimonial sea or economic zone concept" San Diego Law Review, N°11, 1974. pág 579 y ss.
- 64 el mismo es analizado por SULLIVAN, Michel, 1997 en "The Case in International Law for Canada's Extension of Fisheries Jurisdiction Beyond 200 Miles," (28:3, 203-268)
- 65 "Fishing in the cold war: Canada, Newfoundland and the international politics of the twelve-mile fishing limit, 1958-1969" in *Journal of the Canadian Historical Association*, New Series, 8, St. John's, 1997.
- 66 LOPEZ VEIGA, E.C. (1983): *El proceso de la adhesión española a la Comunidad Económica Europea. Perspectivas desde la pesca*. Comisión de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación. Publicaciones de Alianza Popular. Madrid. 112 pp.
- 67 En realidad, la zona económica exclusiva tiene un carácter híbrido. De un lado no es mar territorial, pero a los fines de la explotación, administración y conservación de los recursos el Estado dispone de derechos, competencias y jurisdicción, en todo, que son análogos a los que tiene en aquel. De otro lado, a los fines de la navegación y las comunicaciones, la situación es igual a la de alta mar.
- Vamos a señalar las competencias del Estado ribereño en la zona económica, recogidas en la Convención apartado b del n°1 del Art.56:
- "1. En la zona económica exclusiva, el Estado ribereño tiene:
- Derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y el subsuelo del mar, y con respecto a/o otras actividades con miras a la exploración y explotación económica de la zona, tal como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos;
- Jurisdicción, con arreglo a las disposiciones pertinentes de esta Convención, con respecto a:
- El establecimiento y la utilización de las islas artificiales, instalaciones y estructuras;
- La investigación científica marina;
- La protección y preservación del medio marino;
- Otros derechos y deberes previstos en esta Convención." (TRIGO CHACON,



Manuel 1996: 348,450)

El estado canadiense utiliza también el término ZPE (Zona de Pesca Exclusiva). (EFZ)

- 68 La ICNAF es fruto de los trabajos presentados en la Conferencia de Washington realizada entre el 26 de enero y el 8 de febrero de 1949.
- 69 Citado en la tesis de BRIAN W. REVEL (1996): *¿Un acto de piratería? A legal and political Analysis of the Dispute over Greenland Halibut between Canada and Sapain*. In the departament of Political Science of the Carleton University
- 70 Bernet, Etienne, 1998: *Bibliographie Francophone de la Grand Pêche. Terre-Neuve-Island-Groenland*. Edit. Musée des Terre-Neuves de Fécamp et l'Assotiation des amis du musée des Terre-Neuves.
- 71 ZULAIKA Joseba (1981): *The Ethos and Luck of Deep-Sea Fishermen*. Edit. Institute for the Study of Human Issues, Inc. Philadelphia.
- 72 Información recogida de la revista Hoja del Mar que publica el Instituto Social de la Marina, en ella se halla la preocupación de los armadores respecto a los acuerdos firmados entre España y Canadá. N°175. HM/10 Abril 1980.
- 73 Este relato ha sido presentado en el Concurso que se celebra en marzo de 1977 por el Instituto Social de la Marina, es la experiencia del propio capitán y ha sido premiado como accésit. Nos lo entrega para esta investigación el propio autor.
- 74 Dicho término es analizado por GHERSI Enrique: "La privatización del Mar"
- 75 Estos hechos que aquí mostramos, se extienden además a otros tipos de pesca partiendo de la existencia de la ZEE, ello hace que existan debates en el gobierno. Es interesante mirar la obra de CHUECA SANCHO, Angel y Varios (1997): *El Derecho Internacional público en la práctica*. Edit. Egido Zaragoza
- 76 Información recogida en el domicilio de capitán Jesús Romero, en Noia (A Coruña) en mayo 2002.





- 77 Crosbie, John C. (Minister of Fisheries and Oceans and Minister for the Atlantic Canada), 1992: *The people of Newfoundland and Labrador on Fishery for Northern* (2J3KL) Cod. Edit. St. John's, Newfoundland July 2, 1992
- 78 Erl Account
- 79 Beaudin, Maurice: "Tags: une stratégie de transition ou d'assistance ? »Edit. Policy Options January-February 1999 pág.45-48.
- 80 TAC: Total Admisible de Capturas: captura total regulada que se permite obtener de un sotck en un período dado, por lo general un año.



# CONCLUSIONES





## **CONCLUSIONES**

EL BACALAO EN LOS BANCOS DE TERRANOVA: CONSERVACIÓN Y SUPERVIVENCIA DEL RECURSO. MANIPULACIÓN DE CONCEPTOS.

1. Génesis y desarrollo de la sobrepesca.
2. La concurrencia y las capturas en la flota española.
3. Situación interna de Terranova y la emergencia de sus propios símbolos.
  - 3.1. Gestándose el concepto conservacionista.
4. Cuestionando la soberanía de las ZEE en materia pesquera.





## Conclusiones

Los Grandes Bancos de Terranova han supuesto durante cuatrocientos años una fuente de riqueza incomparable para los pueblos europeos de la costa Atlántica (bretones, normandos, vascos, portugueses, irlandeses...), quienes acudían regularmente a estos bancos y cuyas pesquerías han constituido todo un modo de vida, incluida la posterior génesis del asentamiento de la población terranovense (Bernet, 1998). La actividad pesquera ha generado el desarrollo de toda una infraestructura pesquera alrededor de importantes puertos de la costa europea Atlántica: como La Rochelle, Fecamp, Burdeos, Lisboa..., y ya en el siglo veinte Pasajes, A Coruña, Vigo, y del mismo modo, anteriormente, en la costa americana atlántica St. John's (Terranova) y Halifax (Nueva Escocia) en Canadá y el territorio francés de Saint Pierre et Miquelon.

Respecto a la pesca del bacalao se puede decir que antes de 1886, entre todos los barcos que pescaban en los bancos podían llegar a unas 400.000 toneladas de bacalao en un año, utilizando una tecnología básica (Soublin, 1991)<sup>81</sup>. Nos encontramos un siglo después con que para pescar esta cantidad es suficiente sólo alguno de los países que están faenando en la zona. Se declara la veda del bacalao en el año 1992 para los Grandes Bancos y no se percibe la recuperación del mismo once años más tarde.

En este ensayo dejamos abiertos puntos de reflexión en los que partimos de este supuesto: el origen del problema dentro de la administración del recurso pesquero se halla en una pérdida de perspectiva de futuro del recurso, el cual ante la fuerte concurrencia y tecnología empleada va a llevar a una sobreexplotación y puesta en peligro del mismo. El desarrollo que aquí mostramos, nos acerca a las siguientes perspectivas ya históricas: un análisis socio-político de la gestión del recurso, así como el desarrollo ecológico del mismo.



*"Cape Spears" cerca de St. John's.  
Punto más próximo a Europa  
del continente americano.*



Respecto al análisis socio-político, mostramos cómo la administración de las zonas económicas exclusivas por parte de los países ribereños, pueden conducir a graves errores en el mantenimiento de un desarrollo sostenible de los recursos pesqueros. No obstante, ya desde 1948 la ICNAF regulaba a nivel internacional estos Grandes Bancos, imponiendo incluso las tasas de capturas o TAC<sup>82</sup>, si bien posteriormente a partir de 1977 pasará a NAFO<sup>83</sup>, la cual regula las aguas de propiedad común, fuera de las doscientas millas marinas. A pesar de ello, siguen actualmente (2004) los problemas de la sobrepesca, relacionada con la pesca ilegal, practicada incluso en ocasiones por los mismos países perteneciente a NAFO y que abanderan barcos con banderas de conveniencia. Este complejo entramado no se aborda en este trabajo, sino que nos centramos básicamente en el periodo de gestión de las doscientas millas marinas desde 1977 hasta la declaración de la moratoria en 1992<sup>84</sup>.

### 1. Génesis y desarrollo de la sobrepesca

Respecto al desarrollo ecológico del recurso, comenzamos por mostrar los dos elementos más importantes para dejar abierta la reflexión:

1º.- La sobrepesca y las repercusiones en la costa canadiense sobre todo Terranova, (si bien se extiende a Labrador, y a Nueva Escocia). Aquí mostramos su situación interna, fuertemente dinamizada por una mala articulación entre los dos tipos de pesca locales: la pesca de litoral, y la pesca de altura. A ello se puede añadir la pesca internacional. Dentro de esta última, nos introducimos básicamente en la flota bacaladera española, enmarcada con otros países que faenan<sup>85</sup> en la zona.

2º.- En segundo lugar abordamos la regulación dentro de la ZEE de las doscientas millas marinas desde una visión ya histórica con una perspectiva socio-política. Ahí mostramos la doble perspectiva interna/externa respecto a la pesquería del bacalao. Ello nos lleva a considerar el conjunto del doble sistema de las relaciones: las de dentro de la misma nación y las de fuera con otros países (Balandier, 1971).

Hay que tener en cuenta que la segunda guerra mundial, que dura seis años (1939-1945), supone una especie de veda de pesca en los Grandes Bancos y una vez finalizada esta “veda forzada” por la contienda, hace que aumente considerablemente el volumen de pescado. Además, se produce un importante aumento demo-





gráfico. Todos estos factores inciden para que se genere una concurrencia cada vez más activa. A ello tenemos que añadir la potencia de los barcos, que van incorporando progresivamente una nueva y sofisticada tecnología. Todos estos factores inciden en la pesca del bacalao en todo el Atlántico Noroccidental.

Al abordar la génesis de la sobrepesca existen dos elementos inherentes a ella y son: el aumento de capacidad de los barcos y la falta de control de la concurrencia. Esta investigación se halla centrada en la flota española pero se considera su problemática dentro del conjunto de las flotas de otros países que se hallan faenando en estas aguas.

Comenzamos por el aumento de capacidad de los barcos. Para ello tenemos que considerar la introducción de la modalidad del arrastre, que comienza a implantarse en el siglo XIX. En la pesca del bacalao en los bancos de Terranova, la introducción del arrastre fue mucho más lenta que en las costas europeas. Hasta 1904 no sale el primer arrastrero francés, y dos años más tarde Francia ya cuenta con seis arrastreros; sin embargo la presencia en esos bancos, de este tipo de técnica de pesca es minoritaria, y ya a partir de la primera guerra mundial, esta técnica se halla totalmente implantada en la mayoría de los países extranjeros que pescan en estas zonas, como son Francia, España, Inglaterra..., Paulatinamente se incorporarán otros países, como señalamos más adelante.



*Port de Grave, Terranova.*



*Bay de Verde, Terranova.*



*Petty Harbour cerca de St. John's, Terranova.*



*Pesca artesanal en Terranova.*

La importancia de la introducción del arrastre se halla en que posibilita la explotación de la plataforma continental más allá de las zonas de capturas tradicionales realizadas en la pesquería pelágica y costera artesanal. Hay que tener en cuenta que con el arrastre se incorporan maquinillas que permiten faenar con el arte a mayores profundidades. Esto conlleva un giro importante en la explotación de las pesquerías.

La pesca de arrastre es una modalidad plenamente extendida en todos los océanos donde se practica la pesca de altura<sup>86</sup>. No obstante, esta modalidad de pesca bien regulada en base a unas cuotas puede operar junto al equilibrio biológico. El peligro, se pone de manifiesto con su falta de regulación y control tanto de la capacidad de pesca como de la concurrencia, ambos elementos nos llevan al problema de la sobrepesca.

La sobrepesca constituye una amenaza de primer orden para el equilibrio biológico y prueba de ello es que nos hallamos con más de un antecedente de auténticos colapsos de los stocks pesqueros. “El fenómeno más llamativo en la historia de las pesquerías de Europa ha sido el colapso de los stocks más importantes de arenques en el noreste del Océano Atlántico. Los desembarques que habían alcanzado 1.700.000 tons. en 1966 se redujeron a solo 20.000 en 1970. Otra pesquería del arenque al otro lado del Atlántico, la de Georges Bank, que soportaba capturas de más de 140 mil toneladas durante 1966-1975, desapareció a partir de 1976”. (Gómez Larrañeta, 1990).

Al igual que ha ocurrido con esta pesquería de arenque, en el año 1992 se declara para todos los Grandes Bancos de Terranova, la veda de la pesca del bacalao, sin que se haya verificado a los diez años de la misma la recuperación de la especie.

La sobrepesca que se va a producir en dichos Bancos tiene su antecedente inmediato en Europa, en las costas del mar del Norte, y ya antes de producirse el conflicto de la primera guerra mundial, se comienzan a resentir los stocks de las pes-

querías del Mar del Norte. Por ello en el periodo posterior a la primera guerra mundial, se establecieron acuerdos internacionales, y ya desde 1937 se intenta la recuperación de las poblaciones de peces, y en marzo de 1946 se celebra en el Reino Unido una conferencia internacional sobre la Sobre-pesca. En esta conferencia ya se discuten los tamaños mínimos, cantidades de pesca... Sin embargo no es posible llegar a un acuerdo amplio debido a que las economías de los países implicados estaban muy debilitadas a causa de la guerra, con mucho desempleo y escasez de alimentos (López Veiga 2000:280).

La situación de la pesca al finalizar la contienda la mostramos partiendo de la investigación llevada a cabo con la flota bacaladera española. Los barcos utilizados por la flota, son exclusivamente barcos de arrastre, bien sean bous o parejas. Ambos pueden pescar al estilo tradicional de costado o con rampa en popa. Va a consistir la modalidad de bou la primera en resentirse en las capturas, sin embargo las parejas todavía perviven durante una década más, debido a su especial modalidad de arrastre.



*Twillingate, Terranova.*



*Musgrave Harbour-Doting Cove, Terranova.*



*Secando calamares.*



*Secado natural del bacalao en Terranova.*



## 2. La concurrencia y las capturas en la flota española.

En el caso de la flota española, los grandes bous de más de 1.100 toneladas de la Pysbe y Pebsa se hallan solos realizando la pesca del bacalao hasta los inicios de los años mil novecientos cincuenta. Es entonces cuando las parejas, que explotan las pesquerías de merluza en las costas francesas e inglesas, entran en un período de crisis, debido a la concurrencia que se produce al finalizar la contienda. Escasean las capturas y el tamaño de las mismas es cada vez menor, poniéndose en peligro la viabilidad de las casas armadoras. Por ello, mandan estos barcos a Terranova y ya a inicios de los años mil novecientos sesenta se asientan parejas con alta tecnología y barcos ramperos, incluso buques factoría.



*“Arriskado” primer gran barco factoría rampero de Pebsa.*



*“Arriskado” visto de popa.*



*Buque Hospital y de Apoyo Técnico de Alemania Occidental.  
Año 1970.*

En menor medida, y durante un breve periodo de tiempo, las capturas comienzan a fallar ya a finales de los setenta. No obstante, se considera el comienzo de los años setenta como el momento dorado en la pesca española en general (no únicamente de la pesca bacaladera)<sup>87</sup>, ocupando el octavo puesto en el ranking pesquero mundial. Sin embargo, la flota parejera será rentable hasta inicios de los años mil novecientos ochenta, dejando los grandes bous de ser rentables ya a inicios de los años mil novecientos setenta.

Siguiendo el testimonio de los capitanes de la Pysbe<sup>88</sup> que faenan en la modalidad de bou, en los años 1945, 1946, 1947, no era necesario salir del banco de Nueva Escocia en la primera marea, (enero a junio); luego, ya en la segunda, (junio

a diciembre) no se podía trabajar allí, porque se calentaban las aguas y los barcos subían a Terranova, no siendo necesario recorrer más el Gran Banco. No obstante, bien entrados los años cincuenta necesitan ir explorando nuevas zonas, Labrador, Groenlandia o mar de Barents (Noruega).

Seguimos la evolución de la flota española que faena en la modalidad del bou. Según el testimonio de capitanes de Pysbe, los mejores años de pesca se dan en 1966, 1967 y 1968. Después, en 1969, empezó el declive y, ya en 1970, se produce un descenso brusco en la pesca del bacalao en los bancos de Labrador, lugar tradicional de los grandes bous de Pebsa y Pysbe.

Una muestra de esta evolución negativa de la pesca de estos bancos, nos la proporciona el testimonio de un capitán de la Pysbe: “Aquel año 1969 o 1970 fue una cosa curiosa porque de estar pescando de forma abundante, de pronto notamos que la cosa iba a menos, a menos, y bancos que eran riquísimos y que estaban dando todos los años una cantidad de captura terrible, de la noche a la mañana dejaron de dar. Labrador, de la noche a la mañana dejó de dar bacalao y aquel año fuimos a Noruega. Aquí la pesca de bacalao tampoco fue muy abundante y en



*Barco soviético en St. John's. Año 1970.*



*Rampero de Alemania Occidental. Año 1968.*



*Gran remolcador soviético de apoyo a la flota en St. John's. Año 1982.*



*Buque Factoría de Alemania Occidental en St. John's. Año 1983.*



*"Rembrandt" USSR. Año 1970.*



*"Nikolai Browzev" pesquero ruso. Año 1968.*



*Remolcador soviético. Año 1968.*



*"Sinoe" pesquero rumano. Año 1970.*

su lugar cogimos mucho fognero, que lo salamos al igual que el bacalao. El problema fue el mercado, donde los precios del bacalao mezclado con el fognero descendieron de tal forma que en un barco de mil toneladas de pesca, no pudieron pasar de los diecinueve millones de pesetas, cantidad insuficiente en una campaña normal del bacalao." (Sergio Reyes 2002:5).

Respecto a las parejas<sup>89</sup> hay que resaltar lo siguiente: hasta el año mil novecientos setenta y uno, era habitual hacer tres campañas en el año, y será a partir del año mil novecientos setenta y dos cuando lo normal es hacer dos campañas. Las exigencias del mercado hace que los armadores pidan a sus patrones de pesca que el bacalao sea de un tamaño mediano a grande desechando el pequeño y la barajilla. Para rentabilizar al máximo la campaña se va a procurar evitar las entradas normales a puerto, con todos los gastos que ello supone (días de ruta, gas-oil, víveres, reparaciones etc.) Hay que señalar que es en estos momentos cuando se está dando el hecho de que en importantes empresas armadoras son técnicos economistas, sin apenas ninguna sensibilidad marinera, quienes toman las decisiones de la empresa enfocadas bajo un prisma estrictamente económico.





*Barco factoria soviético con más de 100 hombres. Construído en Polonia como compensación de la II Guerra Mundial. St. John's. Año 1970.*

En la experiencia de los patrones de pesca de las parejas, se constata que las cantidades aunque en leve declive, se mantenían más o menos estables, pero que había disminuido claramente el tamaño del pescado capturado<sup>90</sup>.

Modalidad bou ....finales de los años 1950 necesitan explorar el Gran Banco.  
finales de 1969-1970 Descenso brusco en Labrador.

Modalidad pareja.....1960-1971 Época dorada, hacían tres campañas.  
1972 Comienzan a hacer dos campañas.

#### EVOLUCIÓN DE LA FLOTA BACALADERA.

1977.....119 barcos.  
1986.....84 “  
1990.....24 “

Desde la moratoria de 1992 la flota bacaladera, va a relegarse únicamente a Noruega. En el momento actual (2004) el número de barcos bacaladeros es ya simbólico, cuenta solamente con ocho parejas. A los diez años de declarada la ZEE de las doscientas millas marinas, la flota se reduce a la mitad, y ya al entrar en la década de los noventa la reducción es todavía más drástica debido a que las campañas van dejando de ser rentables.

Vamos a introducirnos en la situación interna de la provincia de Terranova.



### 3. Situación interna de Terranova y la emergencia de sus propios símbolos.



*Whoping Harbour, Terranova.*

**D**urante los años del colapso del bacalao, el gobierno canadiense mantuvo una política pesquera poco clara (Schrank, William 1995). Por una parte, el Departamento Federal de la Pesca y de los Océanos promovió una pesca eficiente y moderna, basada en una racionalidad económica. Por otra parte, mantuvo, por lo menos en Terranova y las provincias marítimas (Nueva Escocia, Nueva Brunswick y la Isla del Príncipe Eduardo), una pesca social, basada en la preservación de las comunidades pesqueras. Hubo una tensión entre estas dos metas. Mantener las comunidades suponía mantener una pesca pasada de moda, ineficiente y con la participación de demasiadas personas. Las autoridades reconocieron en repetidas ocasiones, que la organización pesquera en Terranova y la política empleada para mantenerla no fueron sostenibles. Sin embargo, se sostuvo esta situación hasta 1992, momento definitivo de la pesca del bacalao. Ello forzó a todos a cambiar sus planteamientos. (Close, David, 2003).

Antes de comenzar a mostrar la situación interna de Terranova queremos señalar que Canadá es un país basado en una política económica continental. La pesca en el Atlántico Noroeste no supone una preocupación de primer orden, que se halla en recursos continentales como puede ser los de la minería, la hidroeléctrica.. (Savoie, Donald, 2003), No obstante en materia pesquera se ponen en marcha las relaciones centro-periferia Ottawa-Terranova.



A partir de la segunda mitad del siglo veinte, se va a producir el paulatino agotamiento de los recursos pesqueros en el Gran Banco. Ello va a afectar en un primer momento, directamente a una parte de la población terranovense de pesca litoral debido que se pone en peligro un modo de vida existente. Posteriormente, tal y como desarrollamos en este trabajo, se verá afectada la pesca de altura tanto en Nueva Escocia como en la costa sur de Terranova.

Es importante destacar en este problema que la pesca, si bien no es un elemento decisivo en la economía de la región, constituye, sin embargo, un elemento que cuenta con una importante dotación simbólica “Our Newfoundland way of life”<sup>91</sup> para toda la población en general, ya que dinamiza los orígenes de su memoria histórica, puesto que el asentamiento de esta población se produce a partir de la pesca, y concretamente de la pesca del bacalao. La fuerza que tiene este tipo de pesca se halla en la utilización incluso del lenguaje utilizado en las poblaciones costeras de Terranova donde “ir al bacalao” (“to go to the cod”) es sinónimo de “ir a pescar”.

En la provincia de Terranova, el sector pesquero tiene una fuerte dependencia de la pesca del litoral, y por ello es la provincia en la que se va a generar una mayor tensión entre los dos tipos de pesca: la de litoral y la de altura.

En los pequeños pueblos del litoral norteño de Terranova, la actividad pesquera dura un periodo de tiempo relativamente breve, debido a las duras condiciones climatológicas, y de la llegada a la costa de peces cíclicos que condicionan su



*“Parker’s Cove” pueblo de pesca del litoral de Terranova.*



modo de vida, según un informe de la FAO (1949). No obstante, el pescador realizará en lo posible el trabajo en la mar, así como en tierra en las factorías que procesan el pescado. Esto se aplica tanto a los pescadores de los doris como a los barcos pesqueros.

A finales de los años mil novecientos sesenta la actividad pesquera de la provincia de Terranova muestra unos signos de alarma que se van haciendo cada vez más apremiantes. La multitud de los pequeños pueblos del litoral sufre una alta y creciente tasa de desempleo, acercándose en lugares a un 30% de la población activa<sup>92</sup>. Las factorías de pesca que condicionan fuertemente la economía de estos pueblos dependen de la actividad pesquera que llevan a cabo los “doris”<sup>93</sup> y barcos de bajura, sobre todo. También acusan la crisis los barcos de altura de mediano porte que están repartidos en puertos diseminados por toda la provincia.

Las mencionadas factorías se van cerrando paulatinamente. Los pescadores de litoral manifiestan una autentica animosidad respecto a la propia flota nacional de altura, que a menudo faenaban en los caladeros donde tradicionalmente pescaban los pescadores de bajura.

Ante una situación de crisis interna como la aquí desarrollada se dinamizan elementos simbólicos como el concepto conservacionista, que va a constituir la confluencia del discurso relacionado con la administración del recurso pesquero.

### 3.1. *Gestándose el concepto conservacionista.*

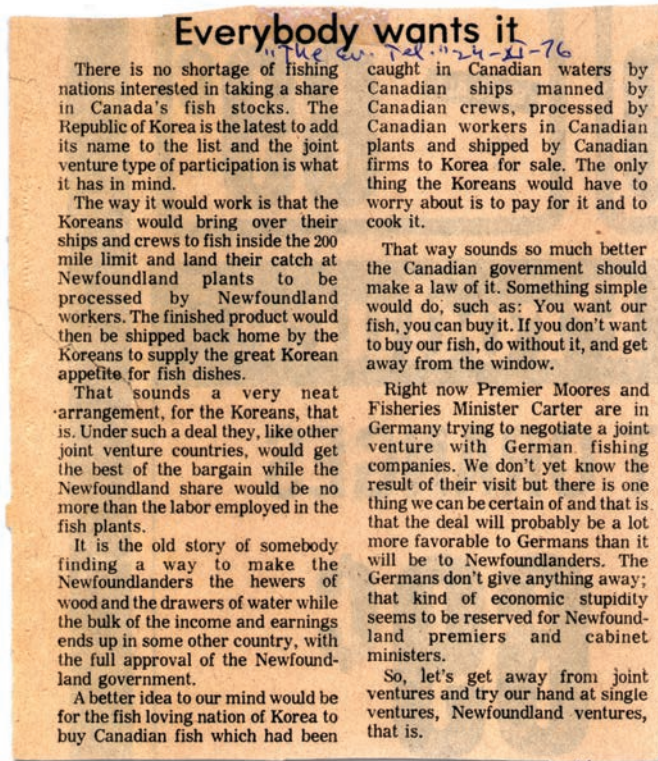
El concepto conservacionista<sup>94</sup>, complejo en sí mismo por sus múltiples aplicaciones, forma parte de la línea política que sigue Canadá a nivel internacional<sup>95</sup> como potencia mediana ya desde la guerra fría. En materia pesquera va a constituir uno de los conceptos en los que se va a articular el discurso tanto a nivel interno como externo.

Dicho concepto, a nivel interno, se va a manejar ante las fuertes y continuas protestas de todo el sector pesquero, ante la lucha que se desencadena entre la pesca de litoral y la pesca de altura que se da sobre todo en la provincia de Terranova.

En el desarrollo de estas luchas, es interesante ver como se está gestando el concepto “conservacionista” que se apoya en el discurso de “sobrepesca extranjera”.







*"The Evening Telegram". 24/11/76.*

*El texto indica la postura nacionalista de Terranova que no quieren admitir empresas mixtas con los países extranjeros.  
 "Usted quiere nuestro pescado, ¡Pues cómprelo!"*

Estos conceptos ejercen una doble función: a nivel interno, focalizan los problemas "de casa" / "los unos", en los "otros", los extranjeros. A la vez que se va forjando toda una reflexión conservacionista ante la pesca con sus implicaciones tanto internas como externas.

La situación de crisis interna en materia pesquera hace surgir en el año 1966, el "Save our Fisheries Organisation". Desde esta organización se comienza a denunciar a la flota extranjera utilizando la radio y la televisión. Nos hallamos ante el origen en la formación de todo un nuevo simbolismo colectivo, "los extranjeros responsables de la sobrepesca" y por ende de los problemas que los acechan.

La flota española trabajó durante un periodo de tiempo con las licencias, dentro de la Zona Económica Exclusiva, desde el año 1977 a 1982. Es interesante señalar que en este periodo ya son muchos los testimonios de los capitanes que





señalan los problemas que tienen para arribar al puerto de St John's, donde se les niega combustible y víveres, imputándoles que no respetaban ninguna norma de pesca y que arrojaban grandes cantidades de pescado a la mar. Se producen los apresamientos de los barcos dentro de la ZEE y, según la versión de los barcos españoles, se les llamaba "pirate ships" ("barcos piratas")<sup>96</sup>. Sin embargo, uno de los principales periódicos de St. John's, el "The Evening Telegram", si bien hace referencia a algunos de los apresamientos en la década de los años 80 no hace referencia a la negativa mencionada por los capitanes españoles respecto a sus arribadas a Saint John's.

El autor J.P. Andrieux<sup>97</sup>, 1987, señala al respecto que en la década de los ochenta se les niega a los portugueses repostar en los puertos canadienses, concretamente en Saint John's, con el rechazo de parte de la población ante esta medida, pues se finalizaba así un lucrativo comercio con ellos.



*Un arrastrero, y dos Balieiros portugueses en St. John's. Años setenta.*

Si bien mostramos un breve esbozo sobre la actitud en puerto con las flotas extranjeras, no obstante a finales de los años 1960 y 1970, el sindicato NFFAWU (Newfoundland Fishermen Food and Allied Workers Union) articulará las fuertes y continuas protestas de todo el sector pesquero. Ante el panorama de crisis generalizada, el Gobierno canadiense estará presionado por esta grave situación y en un principio adopta como una de las respuestas la implantación unilateral de la zona económica exclusiva de las doscientas millas marinas en el año 1977<sup>98</sup>, que viene ya gestándose desde hace años en los foros internacionales, con lo cual, Canadá va a regular en términos conservacionistas la actividad pesquera.

Es interesante destacar dos posturas que se van a producir por parte del gobierno canadiense a partir de la regulación de la ZEE: La administración de sus recur-

sos pesqueros a nivel interno y la regulación de los mismos en su relación de política económica y de tratados con terceros países.

Comenzamos por adentrarnos en la administración del recurso pesquero dentro de la ZEE a nivel interno. El gobierno



*Ramperos de St. Pierre. Año 1970-1972.*

pone en marcha una importante infraestructura: compra en Noruega barcos de altura y del mismo modo propulsa sus pesquerías atlánticas como elemento a tener en cuenta dentro de la economía de los estados federales de Terranova y Nueva Escocia. La política y las inversiones iban dirigidas entonces a la pesca de altura. Esta política del gobierno va a abrir una brecha entre los pueblos costeros que viven mayoritariamente de la pesca de litoral y la fuerte infraestructura de la pesca de altura. Una prueba de ello nos la muestra el antropólogo canadiense Yvan Breton<sup>99</sup>, quien nos expone cómo los pescadores, que habían vivido en su mayoría de la pesca del litoral, provocan en el verano de 1980 una paralización en Terranova de toda la industria pesquera.

Junto a la nueva concienciación de la población, a lo largo de los años ochenta existen interesantes mejoras salariales en el sector pesquero de altura. Ello favorecerá el que se incorporen al mismo personas sin apenas preparación en la pesca, ya que el gobierno seguía con las decisiones que adoptó en el año setenta y siete.

Kurlansky<sup>100</sup> señala cómo unas compañías de pesca de altura de Terranova se fusionan en la compañía “Fisheries Products International”, con subvenciones estatales. También en Nueva Escocia se fusionan las empresas en la “National Sea Products”. Ambas compañías eran muy prósperas a finales de los años mil novecientos ochenta, aunque ya existe una disminución en las capturas de pescado.

En 1986 aparece la noticia en el diario canadiense “Mail-Star” de Halifax, (Nueva Escocia), una información en la que se denuncia el desembarco y posterior venta ilegal en el mercado americano de miles de toneladas de pescado, por encima de la cuota federal, sin el control de Ministerio de Pesca canadiense. Las autoridades canadienses han reconocido su incapacidad para luchar contra el fraude, dada la existencia en Nueva Escocia de millares de enclaves en los que pueden



# Redfish failure could close plants, end thousands of jobs

# FISHERY DISASTER THREATENS

(C) The Daily News, 1973  
 BY JAMES R. THOMS  
 Editor-in-Chief

The redfish catch in Newfoundland is expected to dip to such an extent in the next couple of years that it could mean real disaster for several fish plants in the province. The Daily News has learned.

Most industry spokesmen are reluctant to talk about it, but federal research scientists have sounded the warning. And one prominent fishery official has said he wouldn't be surprised at a layoff of from 3,000 to 4,000 workers in the fish plants by 1976.

**FORCED TO CLOSE?**  
 Any decline in redfish would undoubtedly seriously affect such plants as Burgess, Rammer and Gaudin's, where 80 to

15 per cent of the production is from redfish. The National Sea Products plant in St. John's also depends on redfish to a large extent. In fact, the plant may be threatened by closure if the "substantial" decline in redfish forecast for the next two years actually occurs.

**SEVENTEEN YEARS OLD**

Scientists have uncovered facts to indicate that the main redfish grounds for Canadian fishermen, the Gulf of St. Lawrence, is rapidly running out of stocks with no hope of a major restoration in the foreseeable future. And other fishing areas of Newfoundland can't fill the gap. They won't comment on the effect the situation might have on the fish plants. But they will confirm the unhappy redfish outlook.

One fishing field in that around 75 per cent of the redfish being taken now by

trawlers in the Gulf are 17-year-old fish. They are the last of their kind, the only ones from 1946 to 1965 in which an substantial number of redfish survived. There was "reasonably" good survival in 1965 as well...but only one-eighth as many as in 1964; and, besides, the 1965 crop won't be ready for harvest for at least another two years.

Redfish are slow growing and it takes eight to ten years for them to reach commercial size.

An index of the survival rate for the two years is contained in the projections that the 1966 crop will have yielded 1.3 to 1.4 million metric tons (one metric ton equals 2,205 lbs.) before it runs out in another year or two, while the 1965 crop will be good for a total of only 150,000 to 180,000 metric tons.

**HIGH MORTALITY**

The Gulf has been producing 80,000 to 90,000 tons of redfish a year, mainly from

the 1965 crop. But the 1965 redfish will not yield more than 50,000 to 60,000 tons a year from 1966 to 1969. The 1966 redfish apparently have a high mortality rate most years. They bear their young alive and are very susceptible to water temperature and currents.

If they sink to the bottom in the Gulf, they have a good chance to survive. If they are swept out of the Gulf into the broad Atlantic, as happens many a year, their chances of survival are slim.

**CATCHES BIGGER**

Newfoundland caught some 28,000 tons of redfish in 1972. That was approximately 30 per cent of the total Canadian catch. It's rather ironic that the pessimistic outlook for the fish is coming at a time when record catches are being made. The Newfoundland catch to the end of September this year has been 2,000 tons (about 81 million pounds), double what it

was for the corresponding period last year. But that's because more vessels are after redfish and they're scooping them up in much deeper water with very efficient mid-water trawls.

The one hope to even come close to maintaining that pace is the redfish grounds off the south and northeast coasts of the province, Labrador, the Flemish Cap, the Grand Banks, Nova Scotia Shelf and the Gulf of Maine.

Outside of northeast Newfoundland and Labrador, the federal government has set a quota of 150,000 tons of which Canada's share would be 35,000 tons. These areas are fished mainly by Europeans.

The fact is that if the fishery fails or falters in the Gulf, it could result in massive shutdown of fish plants in Newfoundland and other parts of eastern Canada.

More on this tomorrow.

## The Daily News

"The morning newspaper of Newfoundland and Labrador"

**KENMOUNT**  
 BUGHT - SOLD - TRADED  
 GOOD DEALS ON WHEELS  
 WANT TO BUY/SELL? 725-3533

VOL. 81 NO. 213

ST. JOHN'S, NEWFOUNDLAND

MONDAY, NOVEMBER 19, 1973

18 PAGES

PRICE 10 CENTS

ANYWAY YOU LOOK  
 AT IT



"The Daily News". 19/11/1973.  
 Gestándose el clima social de alarma  
 en Terranova.  
 "Amenaza de desastre en la Pesca".  
 El fracaso de la pesca puede llevar a  
 cierre de factorías de pesca afectando a  
 miles de puestos de trabajo.





*El “Croix de Lorraine” primer rampero de St. Pierre, donación personal del presidente De Gaulle.*

efectuarse desembarcos. Estos hechos salen cuando Canadá está acusando a Francia de sobrepasar las cuotas en la zona 3PS.

Mientras que la nueva pesca de altura canadiense prosperaba, con una flota industrial moderna fuertemente competitiva por las capturas y la calidad del pescado procesado, se encontraban los pescadores de litoral, que pescan dentro de las doce millas, que ven disminuir seriamente sus capturas e, incluso, vean peligrar su propio modo de vida. Esta situación les lleva a pedir al Departamento de Pesca y de los Océanos una regulación de la actividad pesquera. Hay que tener en cuenta que nos hallamos a los treinta años de puesta en marcha del programa de seguros sociales para los pueblos pesqueros del litoral terranovense, con un exceso de población dependiente del sector pesquero y de las ayudas estatales.

Junto a este panorama interno y en su relación con terceros países, Canadá va a permitir, a partir de la regulación de la ZEE, la entrada a terceros países a cambio de importantes tratados comerciales. Para ello trabajarán con una serie de cuotas y licencias.

A lo largo de la década de los años mil novecientos ochenta nos hallamos con que, además de producirse una fuerte actividad pesquera regulada por Canadá dentro de la ZEE, fuera de la misma, países históricos, como España y Portugal, junto a muchos otros países que no disponían de cuotas para pescar dentro de la ZEE, están explotando la pesquería mientras cada año va disminuyendo el tamaño de las capturas<sup>101</sup>.



*Miquelón. Año 2002.*



*Puerto de St. Pierre. Año 2002.*



*St. Pierre. Año 2002.*



*St. John's. Año 2002.*

Ello nos sitúa en el epicentro del problema desencadenado, en parte, por una mala administración del recurso pesquero, y que no se regula adecuadamente la concurrencia ni las capturas. Los resultados de las capturas del bacalao se verán seriamente resentidos en el plazo de doce años.

El ministro de pesca canadiense John Crosbie, (nativo de Terranova y representante de una circunscripción terranovense), asesorado por el Consejo Científico de NAFO, comienza a reflexionar, entre otras variables, sobre la realidad histórica de que en los bancos han existido siempre periodos de escasez de bacalao; no obstante, se comienza a considerar la implantación de una moratoria, que comienza dentro de las doscientas millas, aunque ello suponga el cierre de las pesquerías nacionales. Así en julio de 1992<sup>102</sup> anuncia dicha moratoria sobre la pesca del bacalao. Ello supondrá un paro forzoso para treinta mil personas<sup>103</sup> relacionadas con la pesca. Además, hay que tener en cuenta la repercusión a nivel simbólico de esta medida en la población local, debido a que por primera vez en cuatrocientos años la pesca del



bacalao ha sido prohibida en la costa este de Terranova y Labrador, afectando a cerca de cuatrocientas comunidades.

Canadá hizo responsable de esta situación a “los otros”, “los extranjeros”; por eso existe la frase de la “sobrepesca extranjera” (foreign overfishing), como motivo principal de la crisis. Este es el punto de vista oficial canadiense del Ministerio de Pesca, así como la creencia entre un gran número de pescadores terranovenses.

El discurso conservacionista constituye el eje del diálogo tanto interno, dentro del país como externo en la relación de Canadá con terceros, justificando de este modo la extensión de la moratoria en 1999 a Flemish Cap. El programa de ayudas que había puesto el Gobierno para propulsar la pesca de altura y la construcción de barcos, finaliza en mil novecientos noventa y ocho.

Diez años más tarde sigue la moratoria respecto a los stocks de bacalao. Los recientes resultados<sup>104</sup> de una laboriosa investigación sobre la situación interna terranovense indican que desde la Confederación, es decir la unión de Terranova y Labrador con Canadá en 1949, los recursos hidroeléctricos del Labrador se han desarrollado a favor de Québec, sus recursos petroleros se han desarrollado de manera que sea Canadá continental (“mainland Canada”) y no Terranova, la primera beneficiaria; la pesca casi ha desaparecido bajo la administración del gobierno federal, el 12% de la población se ha instalado fuera de estas provincias y el paro es el más elevado de Canadá.

No es el objeto de este trabajo hacer una análisis exhaustivo sobre la situación interna de esta provincia ni de su relación centro-periferia, pero sí pretendemos plasmar estas reflexiones internas que parten del mismo país y de este modo dejamos abierta la investigación a otras disciplinas.



*Puerto de St. John's. Año 2002.*



*Barco de pesca transformado en museo.  
Puerto de Halifax. Año 2002.*

#### 4. Cuestionando la soberanía de las ZEE en materia pesquera.

La unión de la población terranovense en torno a una causa común, que es la conservacionista, ha supuesto una forma de drenaje de la tensión creada por la puesta en peligro de un modo de vida tradicional. Es un momento de des-concierto y de búsqueda de adaptación al ritmo que impone el recurso halieútico de una especie emblemática, como es el bacalao, sin recuperación por el momento. La lección impuesta obliga a que la industria pesquera no pueda seguir funcionando con las premisas del pasado, es decir, su productividad no puede girar en programas económicos a corto plazo, ni centrada únicamente en factores económicos, sino en la simbiosis económico -biológica (Conti 1993).

La nueva perspectiva ante la pesca ha llevado a generar en las industrias de transformación de Terranova un cambio importante. Ello se refleja en la importación de productos marinos, los cuales en 1991 ascendían a un valor de tres millones de dólares, pasando a los 222 millones de dólares en 1996 (Beaudin, 1999) Tanto en momentos coyunturales como a lo largo de toda la génesis y desarrollo del proceso del colapso pesquero, a nivel doméstico se “descarga” la responsabilidad propia en la ya famosa expresión “sobrepesca extranjera” (“foreing overfishing”). Actualmente Canadá importa una cantidad considerable de productos marinos, que es altamente rentable para su industria de procesado y al mismo tiempo regula la pesca en su ZEE, controlando sus capturas de forma rigurosa. El ejemplo de este país no es suficiente para resolver el problema de la sobrepesca que sufren actualmente muchos de nuestros mares.

La perspectiva histórica que aquí mostramos, nos acerca al origen del problema. Por ello pretendemos abrir una reflexión. Desde 1977 hasta el momento actual



*Las dos parejas de la casa armadora Rodríguez de Pasajes, atracadas en el puerto de Vigo. Año 2003.*



2004, han transcurrido más de veinticinco años en que los países ribereños administran una parte importante de los recursos pesqueros ya que la mayor parte de la pesca mundial se halla dentro de las ZEE<sup>105</sup>. En 1970 las capturas mundiales eran de 65 millones de toneladas, actualmente se aproxima a los 130 millones de toneladas. A ello tenemos que añadir el problema de la pesca ilegal y su repercusión en los mercados mundiales. El epicentro del problema sigue sin resolverse. La lección de la historia nos muestra los errores a los que puede llegar la soberanía de un país administrando totalmente sus recursos halieúticos, y por ello, ¿no sería necesario que consideremos a nivel supranacional una supervisión de la administración de los recursos pesqueros por parte de los países ribereños, así como del pequeño porcentaje de recursos pesqueros que se hallan fuera de las ZEE? Esta perspectiva nos llevaría a una administración global equilibrando no solo las especies transzonales sino todo el equilibrio pesquero en su conjunto.

Somos conscientes de que este planteamiento se puede encontrar con múltiples obstáculos, como son: la pesca ilegal, los barcos con banderas de conveniencia, etc. etc. y de hecho el organismo internacional de la FAO ha estudiado los problemas de la sobrepesca y de la administración de los recursos halieúticos; sin embargo, una de las mayores dificultades con las que se encuentra es la soberanía de los estados; tanto los ribereños como los que aún sin ser ribereños abanderan barcos con banderas de conveniencia, tienen su propia reglamentación y no contemplan acuerdos que puedan ser largoplacistas y globales. De aquí que actualmente sigamos observando problemas de sobrepesca en muchos de nuestros mares y el peligro de extinción de especies enteras.

Podríamos formularnos un planteamiento en la línea que desarrolla Ann Florini, donde nos señala que nos hallamos organizándonos con estructuras que



*Vista del Puerto de Pasajes. Al fondo a mano izda. y dcha. las dos únicas parejas de bacalao que actualmente operan desde este puerto. Año 2004.*

## CONCLUSIONES



datan de la segunda guerra mundial, y por ello insta a incluir nuevos sistemas donde se hallen incorporados lo público y lo privado, lo nacional y lo internacional. Aplicando estos planteamientos al sector pesquero ¿no deberíamos permitir que en ciertos aspectos de la soberanía de los países, como es en materia pesquera, se permitiera una supervisión supranacional que revise y haga cumplir normas comunes relacionadas con la pesca?. Este aspecto aquí señalado, ¿no nos daría un mayor margen de maniobra para planificar a largo plazo el desarrollo sostenible y global de nuestros mares?.

Pasaia, 25 de Mayo de 2004





NOTAS



- 81 SOUBLIN Léopold (1991): *Cent ans de pêche à Terre-Neuve* Tomo I 1815-1867. Tomo II 1868-1897. Edit. Kronos. Paris.
- 82 TAC: Total Admisible de Capturas: captura total regulada que se permite obtener de un stock en un periodo dado, por lo general un año.
- 83 NAFO: Organización de Pesquerías del Atlántico Noroeste
- 84 Temple Swing, September/October 2003 : "What future for the Oceans?" Volume 82, number 5 Pág. 139-152. Señala que ya en 1972 se estudian los efectos del cambio tecnológico y su afectación en la pesca.
- 85 Faenando: terminología marinera que significa trabajar.
- 86 En España, los precursores de la pesca del arrastre se encuentran en las zonas del Levante y Sur español. Eiroa del Río, Franciso, 1997: *Historia y desarrollo de la pesca de arrastre en Galicia*. Edit. Diputación Provincial de A Coruña.

Las repercusiones que las diversas técnicas de pesca tienen en las poblaciones costeras de Terranova, se hallan ampliamente estudiadas por el antropólogo, Raoul Andersen a lo largo de su extensa obra. Citaré entre otros trabajos el publicado en :,1977, *The Need for Human Sciences Researchs in the Atlantic Coast Fisheries*. Background Study nº15 prepared for the Fisheries Research Board of Canada Committee on the Human Sciences.

En el Bou el arte tiene puertas, lleva bolos por el fondo y presenta una gran abertura horizontal. (Enciclopedia General del Mar. Ediciones (1982). Garriga. Tomo VIII pág. 1017 y ss.) Siguiendo las explicaciones de los propios capitanes, en un principio había una diferencia importante entre el bou y la pareja. El bou trabaja a una mayor profundidad que la pareja. Asimismo, era habitual que trabajaran en diferentes playas. Una vez implantada la ZEE, en 1977, las parejas, en las zonas que aún quedan (Nariz y Cola del Gran Banco y Flemish Cap) serán las que más tiempo resistan en esta pesquería, y los bous son los primeros que se retiran de la actividad, pues dejan de ser rentables.

En la pareja dos barcos arrastran una misma red, normalmente el arte no lleva puertas y presenta una gran abertura vertical. (Enciclopedia General del Mar. Ediciones (1982) Garriga Tomo nº VI pág. 863 y ss.)



- 87 [web@lavozdegalicia.es](mailto:web@lavozdegalicia.es): Sección Marítima tomo 2413, folio 84, hojaC-12502. La noticia señala que si bien durante la década de los setenta es el momento dorado de la actividad pesquera española ocupando el octavo puesto en el ranking mundial, sin embargo para 1985, había descendido ya al puesto 16 del ranking mundial tras una década con las ZEE en vigor y justo antes de adherirse a la UE.
- 88 PYSBE, creada en 1926, con base en Pasajes de San Juan (Guipúzcoa) constituye la primera empresa española pionera en la pesca industrial del bacalao, que va a articular toda una infraestructura pesquera alrededor de ella, además de constituir la empresa en donde se van a forjar muchos y experimentados hombres de mar. Son ellos quienes posteriormente aportarán sus conocimientos a otras empresas y pesquerías de gran altura, como P.E.B.S.A., COPYBA y, en menor medida, a las parejas a lo largo del siglo veinte.
- 89 Sobre el inicio de las parejas y la controversia desatada por las mismas, contamos con un facsimil manuscrito de 1886, donde se exponen sus comienzos en el golfo de Valencia en 1765, faenando 12 barcos en la modalidad de pareja, sus reflexiones sobre la el beneficio que supone para el fondo marino. Esta modalidad, al limpiar dichos fondos y removerlos, prepara una mayor entrada de peces. Esto coincide con los testimonios que nos facilitan los capitanes de la flota española para esta investigación. Ellos consideran que han preparado grandes zonas de los bancos de Terranova, renovando los fondos y facilitando la entrada de bacalao. (José Loira 2002:3)

Respecto a las diferentes hipótesis que se barajan con relación a la disminución del bacalao y su falta de recuperación es interesante mirar los documentos de la NAFO. Voy a señalar a continuación el testimonio que el biólogo Dr. Don Enrique Cardenas facilita para esta investigación: “Respecto al bacalao en Terranova, se han dicho muchas cosas. Primero, echaron la culpa del colapso a las flotas internacionales que pescaban fuera de las doscientas millas. Después, se comprobó que durante la moratoria la pesca de estas flotas era irrelevante y entonces echaron la culpa a las focas, que efectivamente pueden consumir muchísimo bacalao y a gran distancia de la costa, pues se desplazan sobre la banquisa de hielo. Concretamente, yo he visto focas en Flemish Cap a más de doscientas millas de la costa más cercana. Sin embargo, focas siempre hubo y no se produjo el colapso de poblaciones de pescado. En mi opinión, este colapso ocurrió debido a que a comienzos de los años mil novecientos noventa hubo una actividad muy alta de la corriente del Labrador, lo que produjo un gran enfriamiento en la zona. Las especies árticas como el camarón boreal, el fletán negro y el cangrejo tuvieron una expansión y se desarrollaron nuevas pesquerías, que antes no existían, desplazando hacia el sur a las especies boreales, como el bacalao o la platija americana. Como la corriente Noratlántica (cálida) forma un frente térmico al sur



del Gran Banco, estas especies sufren una restricción del área de distribución y, en consecuencia, aumenta la competencia entre ellas, lo que aumenta su mortalidad natural y reduce sus reclutamientos. Pero esto no deja de ser otra teoría, el hecho es que llevamos diez años de moratoria y el stock no se recupera.” ( CARDENAS, Enrique: 30.09.2002)

<sup>90</sup> La opinión generalizada de los patrones y capitanes de pesca es la de que estos datos reflejan a la baja las cifras reales de capturas. Estas cifras han sido publicadas por Virginia Labin: “Terranova, principio y final de la pesca del bacalao” en la Revista Mar N° 272 Enero-Febrero 1990 pág.37-40

<sup>91</sup> Es interesante la reflexión que realiza para esta investigación el profesor en ciencias políticas David Close, de la Universidad Memorial de St. John’s (27.06.2003) respecto a la dotación simbólica existente en Terranova: “Un símbolo, pues dos, que se encontraron mucho, pero muy mucho, son: (1) la preservación de comunidades y (2) la preservación del estilo de vida terranovense, “Our Newfoundland way of life”. Y tanto las élites como la gente corriente de “around the bay” hablaban así. Con frecuencia se envolvían en un lenguaje de derechos casi de indígenas o derechos autóctonos. Hay una tendencia entre los terranovenses de presentarse como autóctonos y construir historias imaginarias que les dan una presencia que nunca existió. Un ejemplo anodino es llamar a St. John’s “la ciudad más vieja de América del Norte”.

“No hay evidencia definitiva de que otros europeos aparte de los vikingos conocieran Terranova antes del viaje de Cabot 1497. Hay múltiples reclamaciones de haber llegado a Terranova antes de Cabot. Las reclamaciones que más merecen consideración serias son las de los portugueses, los vascos españoles y los comerciantes de Bristol”

Rowe, Frederick W., 1980: *A History of Newfoundland and Labrador*. Edit. Toronto McGraw-Hill Ryerson.

Para estudiar como se forjaron los asentamientos en Terranova es importante revisar: O’Flaherty, Patrick, 1999: *Old Newfoundland: A History to 1843*. Edit. St. John’s Long Beach Press.

<sup>92</sup> BEAUDIN Maurice (1999): “TAGS: une stratégie de transition ou d’assistance ? » Edit. Policy Options January-February 1999 págs. 45-48. El autor establece la cifra de 40.000 personas que tienen que recibir subvenciones, y, concretamente en 1992, el gobierno canadiense dota de una subvención para cinco años de cerca de dos mil millones de \$ canadienses.





- 93 “Doris”: pequeña embarcación autóctona de unos cuatro metros, muy marinera y manejada originalmente a remo por uno o dos hombres.
- 94 Según López Veiga, el apoyo que se prestaban Canadá y Estados Unidos en los foros internacionales tanto de ICNAF como en la FAO, les sirvió para moldear una política conservacionista cara al exterior. (L.V.2001:315)
- 95 En la escena internacional, refuerza su imagen de país conservacionista de sus recursos pesqueros, con lo que intenta, por ello, extender su control fuera de las doscientas millas marinas.
- 96 El volcaje de estos datos lo realiza Mr. Christopher Lahey, estudiante asistente en el departamento de ciencias políticas de la universidad de Memorial NF.
- 97 J.P.Andrieux, 1987. *COD WAR Canadá ir France*. Edit. O.T.C. Press. Copyright Ottawa.
- 98 Sobre el desarrollo de la implantación de las doscientas millas marinas, GARCÍA-ORELLÁN Rosa., (2002) “Conflicto entre España y Canadá: las doscientas millas” *Actas del IV Congreso de Antropología Marítima de Bermeo*.
- 99 BRETON Yvan: L’anthropologie sociale et les sociétés de pêcheurs. Réflexions sur la naissance d’un sous champ disciplinaire. *Anthropologie et Sociétés* 1981 volume 5 número 1, 1981 pp.7-27
- 100 Esta información es facilitada por la escritora terranovense Françoise Enguehard y corroborada por Kurlansky en *La fabuleuse histoire de la morue*. Industrias Pesqueras N°1430 LIX 15.11.1986 Pág.28
- 101 Para una información más detallada sobre las capturas de bacalao mirar SOUBLIN Léopold (1991): *Cent ans de pêche à Terre-Neuve* Tome I 1815-1867. Tomo II 1868-1897. Edit. Kronos. Paris.
- 102 La moratoria de 1992 se produce sobre la población de bacalao en las zonas que se encuentran totalmente dentro de las doscientas millas 2J3KL (Labra-



por y Norte del Gran Banco), no obstante tiene un TAC (Total Admisible de Capturas) autónomo de 7.000 t. en el año 2001. La moratoria para las demás poblaciones de bacalao se establece en 1994 para la zona de 3NO (Sur del Gran Banco), y en 1999 para la de Flemish Cap. En las dos últimas poblaciones la regulación está en manos de NAFO. Información basada en los Comités Científicos de ICCAT, ICES/CIEM y NAFO de AZTI ARRANTZA 2001: Edit. AZTI, Instituto Tecnológico Pesquero y Alimentario.

<sup>103</sup> La cifra de treinta mil personas está recogida por Kurlansky.  
Canada and the World, sept. 1992, pag.4

<sup>104</sup> Existen declaraciones en prensa sobre el TAGS, The Atlantic Groundfish Program. Voy a señalar la siguiente debido a las repercusiones que tuvo, realizadas por D. BUERHERT, a la agencia de prensa Canadian Press Newslite, 7/10/97. Bajo el título: “Audit finds fisheries program a failure”, Trad. del inglés: “a) el dinero para recapitación no había sido bien utilizado, porque muchos tomaron programas relacionados a la pesca b) los 40.000 solicitantes excedieron las estimaciones originales c) los 1.9 mil millones de \$ canadienses fueron mal controlados y administrados; por ende, mal aplicados. Estas declaraciones, entre otras, harán que finalice el programa de ayudas en 1998, un año antes de lo planificado.  
Comisión royale d’enquête sur le renouvellement et le renforcement de notre place au sein du Canada : [www.gov.nl.ca/royalcomm](http://www.gov.nl.ca/royalcomm) June 30, 2003

<sup>105</sup> Cifras extraídas de la sección Marítima, de la Voz de Galicia, lunes 29 de septiembre 2003







APÉNDICE  
&  
BIBLIOGRAFÍA



## Apéndice

En este apéndice presentamos el desarrollo de dos temáticas, ya que es un material valioso elaborado por los propios informantes. Si bien algunos de estos elementos están articulados en los capítulos hemos considerado conveniente incluir íntegramente estos testimonios.

Franciso Lasa nos expone el desarrollo de su empresa en la actividad del bacalao. Y del mismo modo Enrique Pérez-Sostoa, nos presenta la evolución del desarrollo tecnológico.

### **Francisco LASA.**

#### Año 1939

*“El día uno de abril termina nuestra “Cruzada” (la guerra civil española). En septiembre Alemania invade Polonia y comienza la segunda guerra mundial.”*

*“España está de hambre. Primero por razones políticas y luego por económicas, estamos a falta de todo. Como alimentos no teníamos más que la agrícola, la ganadera mermada por nuestra guerra y la pesca doblemente mermada por barcos hundidos durante nuestra contienda y porque no había combustible para los del fuel o diesel y el carbón, racionado.”*

#### Periodo 1939-1945

*“Europa estaba en guerra y la flota pesquera extranjera, muy importante, no trabajaba, los caladeros estaban a tope de pescado, sobre todo de merluza. Los barcos de Pasajes, que trabajaban en pareja, obtienen capturas de 5 a 10 toneladas/día. Corre el dinero por Trintxerpe, que le sobrenombran*

como “La Nueva California”. Se van normalizando los suministros de combustible líquido, y entra la euforia de hacer nuevos pesqueros, cada vez mayores y potentes.”

“Durante la segunda guerra mundial, los barcos españoles tenían que llevar la bandera española pintada en el costado; no obstante, a pesar de eso hubo ametrallamientos de barcos y heridos. La ruta que tenían que coger al salir de Pasajes era la de desviarse hasta Gijón y desde ahí subir hacia el norte para evitar la costa francesa.”

“Trintxerpe, cuando las tropas de Franco, al frente de Beorlegui, entraron, se fue toda la gente y también se llevaron todos los barcos. Sólo quedó un barco en construcción que lo estábamos haciendo nosotros. Por la calle solo se oía el maullar de los gatos que salían a los balcones. El hecho de que la gente dejara Trintxerpe hay que tener en cuenta que era un foco de CNT, FAE... tipo comunistoide, y de ahí la huida. Con el tiempo fueron regresando.

Además, también intentaron taponar la entrada a la bahía de Pasajes, por miedo a que entraran los barcos de guerra, hundieron un barco que taponó media bahía.

Posteriormente, terminada la guerra, había que retirar este barco y pidieron un presupuesto a los alemanes y dieron como cifra un millón de pesetas; era una cantidad excesiva, se pidieron presupuesto aquí y dieron uno de quinientas mil y otro de doscientas mil. Se le adjudicó el trabajo a los de doscientas mil y tenían que realizarlo en una fecha impuesta. Y así se hizo.

En estos momentos que entramos en la posguerra, el 90% de los barcos eran de madera porque el hierro y el acero estaba intervenido.

A partir de 1945.

Entra en funcionamiento toda la flota pesquera de los países en guerra y a los pocos años comienza a notarse que las capturas van descendiendo alarmantemente.

A inicios de los años 1950 hay una reunión internacional en Canadá para tratar sobre la pesca del bacalao; y en nuestra provincia hay solamente una empresa que se dedica a ella: Pysbe. De esta empresa acude a Canadá un



representante y a su regreso le pedimos que nos de un informe de la reunión. Acudimos veinte armadores de barcos merluceros con miras de enviar allí nuestros barcos a las aguas de Terranova. Pero el conferenciante de Pysbe, el Sr. Espada, nos informó que los fondos eran muy duros y pedregosos y la pesca allí en pareja sería una ruína. Pysbe trabajaba al “bou” (un solo barco) Y consiguió, lo que sospecho pretendía, que nadie de momento osara probar fortuna.

Pero la sociedad Alvamar tenía a la merluza la pareja “Rande” y “Rodeira” de unos 26 metros entre perpendiculares y con motores de unos 300 H.P. Su capitán ya había trabajado previamente en los “bous” españoles a Terranova. Este capitán propuso a su empresa ir a Terranova con hielo en sus bodegas y traer el bacalao capturado sin tripas, pero entero, como si se tratara de merluza traída de las costas inglesas. Capacidad de bodegas en la pareja para unas sesenta toneladas, con el correspondiente hielo. Ida, diez días; pesca, de 14 días y regreso de diez días. Marea total 34 días. El pescado más viejo tenía 24 días. En la siguiente marea los resultados fueron mejores. Ida, diez días; pesca, 10 días y regreso, 10 días. El pescado más viejo 20 días. ¡Fue un éxito total! Pero el rendimiento industrial muy bajo, diez días de trabajo en un lapso de 30 días.

Armadores con barcos similares al “Rande” “Rodeira” se decidieron preparar sus barcos para la pesca del bacalao, pero con sal como conservante, en lugar de hielo. Pero para ello había que habilitar los barcos para el descabezado, destripado, desespinado, y así se hizo. Nuestra pareja “Miracruz” y “Buenavista” hizo su primer viaje con 113 toneladas de bacalao grande, pero nos surgió otro grave problema, su almacenamiento y venta.

Intentamos hacer acuerdos con Pysbe, les ofrecíamos nuestro pescado a 10 pts/kilo. La contestación fue que esperaban sus barcos y que no disponían de sitio para las 113 toneladas. Por ello decidimos construir nuestras cámaras y secaderos, que posteriormente se ampliaron a petición de armadores, hasta llegar a uno de 20.000 metros cúbicos bajo tierra para evitar fugas de frigorías y cuatro secaderos de bacalao con capacidad para secar de 15 toneladas a 30 toneladas día, según tamaño y estado atmosférico reinante.

#### Alargamiento de los barcos.

Con el tronchado del bacalao y con su salazón se ampliaron los días de mar

*de la marea, pero la sabia realidad nos decía: diez días de ruta de ida, 20 días de pesca (cinco toneladas de pescado salado/día) y 10 días de regreso. En total 40 días de marea con 20 días de pesca. Rendimiento 50%.*

*Por ello, basándome en los conocimientos de mi carrera profesional, estudié aprovechar la parada de invierno para varar los barcos bacaladeros, cortarlos por su parte central, correr el trozo de proa 5 metros y unir nuevamente la proa con la popa con un nuevo trozo de barco de esa longitud. Este trozo de alargamiento se destinaba principalmente para ampliar la bodega y hacer un nuevo tanque de combustible de unos 20.000 litros para mayor ratio de acción.*

*El resultado fue apoteósico. Al aumentar el desplazamiento, se preveía que la velocidad del barco iba a disminuir 0,5 nudos por lo que el tiempo de ruta iba a aumentar 12 horas. En la realidad, la pérdida fue de 0,4 nudos pero la capacidad de la bodega de la pareja, de 113 t. pasó a 343 t. Con mareas de 90 días con 21 días de ruta. Rendimiento 77%.*

*Se alargaron unos 20 barcos. Se construyeron nuevas unidades, de mayor capacidad, potencia y radio de acción, pero como las bodegas no estaban debidamente aisladas, el bacalao viejo venía con la carne que fue en un principio de un tono amarillo, para terminar en rojo.*

### Bacalao rojo.

*Se acaba de decir que al capturarse el bacalao descabezado y convertido en hoja, ésta es blanca. Antes de su salado se lava con agua salada tomada de la mar y a continuación se echa a la bodega, donde los saladores lo estaban en capas cubiertas de sal, a razón de unas 300 a 400 gr. de sal por kilo de bacalao.*

*Hay una creencia general, que la sal es desinfectante y que mata toda clase de microbios. Quien cree esto está en un completo error.*

*En la sal conviven muchos microbios.*

*Para que entre en acción, tiene que estar en un ambiente triple que son: sal-humedad-cuerpo orgánico y que este terceto esté a una temperatura superior a unos 12°C.*





*Por tanto, si falla alguno de estos elementos el “coco” no actúa. Por ejemplo, si tenemos un cuerpo orgánico húmedo y sin sal, el “coco” no enrojece este cuerpo orgánico y éste se pudre.*

*Si la sal está húmeda, que generalmente sí lo está, si no está en contacto con un elemento orgánico, la sal No se pone roja.*

*Si el cuerpo orgánico está con sal y no tiene humedad, el cuerpo orgánico no se pone rojo. Por esto, se seca el bacalao.*

*Si el bacalao salado y húmedo se conserva a temperatura inferior a 12°C, el “coco” no actúa. Por ello, el bacalao salado descargado de los pesqueros, se almacena en tierra en cámaras frigoríficas que mantienen esta mercancía entre 5°C y 8°C. Y así puede estar un año o hasta su consumo. Por esto, hoy en día, el bacalao se vende húmedo, “en verde”, que en las tiendas se exhibe en cámaras refrigeradas. Las amas de casa, este bacalao lo deben consumir de inmediato, o si no mantenerlo en el frigorífico familiar.*

#### Secado del bacalao.

*Por lo dicho anteriormente, el bacalao se seca para que no actúe el “coco” que lo enrojece.*

*La partida de secar se saca de la correspondiente pila almacenada en el almacén frigorífico. Esta partida se lava. El ideal sería hacerlo con agua salada, pero se hace con agua dulce. Después, los bacalaos lavados se cuelgan en unos carros que llevan unos listones con ranuras y una vez cargado el carro, se introduce en el túnel con railes para que los carros caminen debidamente. En la boca del tunel se pone un ventilador y en la boca de ese ventilador un radiador por donde circula vapor de agua recalentado por la caldera correspondiente. Importante la temperatura del aire que seca el bacalao, no debe de pasar de los 28°C, porque si sobrepasa, la hoja de bacalao se cuece y rompe y el cogote o se impregna con moco o sustancia que se pega a la mano.*

*En el túnel se colocan una serie de carros, 10, 15, 20, etc.*

*El bacalao del primer carro, como coge el aire directamente del ventilador, se secará antes que el bacalao del segundo, porque éste coge con la humedad quitada al primero y el 3° se bañará con las humedades del 1° y 2°, y así*



*sucesivamente. El número ideal de carros es que le llegue al último el aire del ventilador con el 100% de humedad arrebatada a los carros que le preceden.*

*Secado del bacalao del primer carro, se saca del tunel y se corren la fila de los entonelados. Así, el carro que era el n°2 pasa al n°1 y el que estaba en el n°3 al 2°, y así sucesivamente y al final se coloca otro nuevo carro con el correspondiente bacalao lavado y húmedo.*

*Si el bacalao a secar es menor de 1Kilo, el secado se hace en una sola sesión. Para tamaños mayores el secado se hace en dos sesiones. Porque en la primera, la humedad que sigue en el interior del bacalao, sale a la superficie y parece que hemos errado. Por ello hay que volver a secar.*

*Se ha indicado que la temperatura tope en el secadero es de 28°C. Ahora bien, la temperatura a la cual tiene que funcionar el mismo depende de la temperatura exterior y la humedad relativa de su ambiente. Tiene verdadera importancia que en el exterior esté lloviendo o haga sol.*

*Por mi experiencia la temperatura del aire de entrada al tunel debe de tener de 10 a 15 grados sobre la temperatura del exterior.*

*La hoja del bacalao menor de un kilo se seca en una sola operación que dura de seis a nueve horas. Las hojas de más de kilo y medio se secan en dos fases, con un total de ocho a 14 horas. Estos datos son personales y producto de la experiencia y meramente orientativos. Los bacalaos entre un kilo y un kilo y medio, a gusto del secador el hacerlo en dos fases.*

### *Bacalao verde.*

*Hacia 1960 se dejó de hacer el secado del bacalao y se comercializa el bacalao verde. Se comienzan a colocar de forma masiva frigoríficos domiciliarios y la venta del bacalao, lavado, resalado con sal fina, y no secado, y al que se le denomina bacalao verde, más agradable al paladar y más barato, porque en su humedad, se vendía agua al precio del bacalao.*

*La clasificación era la misma que el bacalao seco, pero el tamaño un poco menor porque en la clasificación entraba también el peso del agua contenida.*



### Rehus.

*Sospecho, esta palabra viene del verbo Rehusar. Se denominaba así al bacalao que en su elaboración se había roto y hacía daño a la vista para su venta. Entonces me surgió la siguiente idea: esos bacalao rotos, secarlos como los normales, y su cuerpo desmigarlo, y así desmigado, meterlo en bolsas de plástico para su venta al público. Tuvimos miedo al impacto comercial, pero fue un éxito total.*

*Posteriormente con este sistema se empaquetaron “kokotxas de bacalao” y carrilleras.*

### Comercialización.

*En un principio tuvimos muy serias dificultades para comercializar nuestros bacalao. Nadie quería saber de nuestro bacalao pescado en pareja. Todo este comercio estaba monopolizado por PYSBE, COPIBA y PEBSA, con sus flotas bacaladeras cubrían el 60% de las necesidades de bacalao y por ello TRUEBA y PARDO actuaban como importadores de bacalao islandés.*

*A base de dar la lata conseguimos que algunos de los almacenes generales nos pidieran un fardo. Pero al poco tiempo, nos pedían otro, y otro, y desbancamos a los grandes como Pysbe, Pepsa y Copiba, que desaparecieron de este negocio. En estos inicios a nuestra casa armadora nos ayudó el Banco San Sebastián. Hay que tener en cuenta que los suministradores nos ponían como condición pagar a noventa días, y el banco nos ayudó.*

*Trueba y Pardo dejaron de comprar bacalao a los islandeses y ya nos compraban a nosotros y lo hacían directamente. Compraban toda la carga del barco y así iba del barco al almacén sin manipulación. Se abrió el mercado en Miranda de Ebro y Aranda de Duero, donde pusieron secaderos de bacalao.*

### Estado actual de este negocio.

*Anterior a poner las doscientas millas marinas, mi compañero López Bravo, ministro de Asuntos Exteriores, firmó en Perú el posible futuro acuerdo de aumentar las doscientas millas las aguas nacionales y como estábamos en la época de Franco nadie dijo nada. Y los españoles seguimos construyendo bacaladeros que terminaron en el desguace...hay que tener en cuen-*



*ta que a inicios de los setenta se estaban construyendo muchos barcos, los astilleros estaban a pleno funcionamiento y si los armadores llegamos a saber que en el 77 se declara la ZEE no hubiéramos construido bacaladeros. Pero nosotros en el 76 votamos la pareja “Lasaola”- “Lasaberri”, que nos costó 800 millones de pts. y el año 1979 la tuvimos que vender por sesenta millones de pesetas.*

*Día 02.05.2003*

*Firmado: Francisco Lasa*





## Comunicaciones y técnicas en los barcos pesqueros.

*Desde el fin de la primera guerra mundial hasta la nuestra, civil, empezaron a montarse radiotelefonías y sondadores en los barcos pesqueros de altura, o sea, alejados de la costa. Los de bajura prácticamente estaban incomunicados con tierra. Aquellos trabajaban en ondas medias (mas tarde llamada “onda pesquera”). Cuando aparecen (en España) los grandes bacaladeros, de algo mas de 1000 T. de registro bruto, siendo los primeros en 1927 los de la recién creada empresa Pysbe y de buques a vapor y de carbón -más tarde reconvertidos a combustión de fuel, lo que hace que desaparezca quizás la mas dramática figura a bordo, léase fogonero- se instalaron en ellos radiotelefonía, radiotelegrafía de ondas medias y radiogoniómetros además de sondas de ultrasonidos, que, aunque aquellas no estaban exigidas por la legislación vigente se consideraban necesarios para un buen desarrollo de su función.*

*Más tarde, todos los buques eran a motor diesel, lo que redundó en otra situación al personal de máquinas. (En este mismo caso y con anterioridad, los bacaladeros franceses estaban en esta línea). La instalación de emisoras de onda media (de emisión en ondas amortiguadas siendo llamadas coloquialmente “de chispa”) daba gran seguridad ya que poco después del hundimiento del Titanic en 1912 fue establecida una banda llamada de socorro (500 Kcs de frecuencia -600 mts de long de onda), asi como horas obligatorias de escucha, lo que suponía que cualquier barco en dificultades podía efectuar una llamada.*

*En principio fue radiar la letra D (raya dos puntos), pero más tarde se estableció la famosísima señal de SOS (tres puntos, tres rayas, tres puntos) muy discernible aun con tormentas e interfercias y sobre la cual se han hecho muchas elucubraciones siendo la mas notable decir que quería indicar “Save Our Souls” (¡Salvad nuestras almas!) completamente novelesco ya que se eligió por su gran discernibilidad como queda dicho. Como es lógico, tanto la radiotelefonía como la radiotelegrafía fueron elementos de comunicación tanto para los servicios como para las comunicaciones privadas con lo que ello aparejaba.*

*En 1908 entró en vigor un Real Decreto para la construcción de 24 costeras en el territorio nacional, que recibían todas las llamadas y emitían las informaciones que fueran de interés general como avisos a los navegantes,*

*partes meteorológicos etc. Todo ello llevó implícita la inclusión entre la oficialidad de los grandes bacaladeros del Radiotelegrafista con la correspondiente evolución de enseñanzas en el transcurrir de los tiempos.*

*En 1932 se inaugura la estación radiotelefónica (en el edificio de la estación meteorológica) del Monte Igueldo, con asistencia del Presidente de la República lo que aparejó la facilidad de comunicaciones radiotelefónicas con todos los buques de altura del y más norte del Cantábrico. Esta emisora tuvo también su papel cuando las llamadas “parejas” hicieron aparición en los bancos de Terranova ya que a la hora de amanecida (por la propagación de las ondas) podían frecuentemente enlazar con ella, por ende con el armador u otras noticias.*

*Entra aquí la curiosidad de que, al estar tan lejos, algunos patrones se desgañitaban en sus llamadas a la costera creyendo que aquello ayudaba a las ondas a navegar por el espacio. Hay alguna ocurrente anécdota al respecto. Mucho más adelante – en los 60- empezaron a montarse en todos los pesqueros de cualquier tamaño los equipos de VHF –very high frequency- que con poca potencia –pilas- comunican a distancia visible fácilmente, siendo un gran avance en confianza y seguridad.*

*Volviendo a Pysbe y después de nuestra guerra civil y la subsiguiente II Guerra Mundial los bacaladeros volvieron a pescar en aguas lejanas sobre todo en el Gran Banco de Terranova, además de Groenlandia, Islandia y aguas al norte de Noruega, se instalaron en los buques emisoras de onda corta –alta frecuencia- lo que suponía la posibilidad de enlace con la península (Aranjuez) siendo un gran avance tanto para comunicar con la empresa u otros servicios, como el particular de intercambio de mensajes privados. La culminación de este proceso de comunicaciones fue, ya en los 70, del montaje en los últimos barcos Pysbe, de equipos de onda corta mixtos de radiotelegrafía y radiotelefonía con lo que la comunicación podía ser hablada directamente con el interesado. Complementando la vigilancia en la frecuencia de socorro, ya en los 50 se fueron instalando receptores automáticos de alarma con un artilugio que respondía al morse de SOS dando una señal de aviso en el puente de los buques cuando no había una escucha regular en esa banda. Por cierto que eran un tanto inseguros, al menos en principio.*

*Pasemos ahora a otros adelantos en el tiempo. Pysbe fue la primera empresa pesquera en España en montar radares (años 50), bien Decca o Kelvin,*





con la seguridad que ello conlleva en detección de elementos flotantes o costeros. Siendo la época de aislamiento al régimen político imperante, la tecnología de los equipos era correcta, pero no los materiales ni el entrenamiento del personal que poco a poco, tanto en vivo como con los cursillos apropiados, se fue adaptando. Fue una verdadera escuela como en otras áreas del buque todo aquel periodo de carencias.

A cuenta de la extensión de estos nuevos equipos se dio el caso curioso que suponiendo una gran seguridad con malos tiempos, sobre todo las eternas nieblas del área de pesca del bacalao (téngase en cuenta que los Grandes Bancos de Terranova se encuentran en la zona de choque de las corrientes, calida, la llamada Gulf Stream, ascendente y fría la de Labrador, descendente, lo que conlleva la espesa niebla causante de tantas catástrofes marítimas), el oficial de puente “se fiaba” del radar sin observar la pantalla como si fuera a avisarle de algún eco y no prestaba la atención habitual al entorno, por lo que las empresas aseguradoras aplicaban una póliza más costosa al buque con radar que al carente de ello. Ironías de principio como siempre.

Asimismo, es arma defensiva el Radar, al detectar los hielos o Icebergs que bajan hacia el sur en el cantil Este del Gran Banco durante la época del deshielo desde allá, el norte, en Groenlandia. (Es un verdadero espectáculo de movimiento y ruido poder contemplar el desgaje de la espesa capa helada groenlandesa y aparecer más tarde la gran y flotante —no vemos mas que una décima parte de su volumen— masa de hielo que va ya navegando hacia el sur). No siempre el radar detecta con seguridad una masa de hielo, depende de la posición de las aristas y superficies planas en el camino de las ondas emitidas. Debido a ello el servicio de costas de Canadá dispone de equipos de aviación que regularmente y según su criterio lanza sobre los icebergs virutas de hierro lo que facilita la reflexión de las ondas lanzadas por la antena del radar.

Aprovechamos este momento para informar que este servicio (conocido como NIK, siglas de su emisora de ayuda a la navegación) emite regularmente un gran listado de la situación geográfica de los grandes y flotantes bloques de hielo. Asimismo, esta emisora emite unos partes meteorológicos extensos y precisos. Quede constancia que a lo largo del año las dos palabras mas difundidas son “cloudy” (nublado) y “fog” (niebla); ellas lo dicen todo. En realidad el detonante de todos estos servicios y avisos fue el eternamente recordado hundimiento del Titanic por imprudencia (y niebla) de 1912 y los cientos de victimas que ello llevó aparejado.



*Aunque se salga un poco del tema de confianza y seguridad diremos que en aquellos 50 fueron apareciendo equipos mas sofisticados de sondaje y detección de peces y forma del lecho marino con las llamadas Fischluppe o “lupa de peces”, que los detectaban sobre el fondo marino, llegando más adelante y por medio de colores a llegar a discernir la clase de pescado, así como los registros en papel o ecógrafos que presentaban el diseño del fondo y el dibujo de los seres o masas flotantes por encima que incluso servían para almacenarlos y recordarlos cuando procediera.*

*La figura del clásico patrón que vivía de su memoria sobre lugares y épocas iba quedando atrás como ocurre en cualquier progreso técnico .. que quiere que no, va sustituyendo al hombre en muchos casos.*

*Pasemos a otro tema que también influye enormemente en el ánimo y psiquis del pescador, como de cualquier navegante, dicho sea de paso, y que es saber la posición del buque. En la pesca cuando se encuentra zona de pescado capturable es capítulo esencial lo dicho, ya que las corrientes producen fuertes derivas y dudas sobre dónde estoy.*

*Como es sabido la posición del buque se obtiene por la observación del cielo, sol o estrellas, para la latitud y por un cronómetro para la longitud, ambos ayudados por la demora de determinados radiofaros usando el radiogoniómetro. Esta última la podemos tener siempre que queramos, pero las dos básicas desaparecen con tiempo nublado, lluvias etc., y en estos casos hay que situarse “por estima” sobre la última situación de confianza.*

*En los últimos tiempos ha cambiado (no podía ser de otra manera ya que la técnica avanza y hay un país que se llama Estados Unidos). Por los años 50 se emplean dos sistemas de posicionamiento por señales radioeléctricas, el Decca (inglés) y el Loran (norteamericano), que se van instalando en todos los buques, incluidos los de Pysbe. El cronómetro marino (para la longitud a partir de la hora de Greenwich, desarrollado en Inglaterra en el XVIII y el sextante, para la latitud, de más historia que los anteriores) lo van acusando.*

*Ya en los 60 se va imponiendo el sistema de posicionamiento por señales de satélite (ejemplo el Magnavox) que independiza al piloto de otros instrumentos y llegamos a hoy día donde el GPS (Global Positioning System), con señales de cuatro satélites (cómo no, norteamericanos) nos da una*





*situación exacta y nos señala las millas que hemos recorrido y las que nos quedan por recorrer, siendo además el artilugio equipo de bolsillo. El cronómetro y el sextante prácticamente son objetos de exposición en los museos navales.*

*La jubilación de los grandes bacaladeros es conocida y su causa también, no hay bacalao para llenar un barco con resultado positivo. Entre los franceses, portugueses, españoles y, sobre todo, rusos (llevaban flotas hasta con petrolero propio) y japoneses nos hemos cargado esta especie que ha quedado en manos, prácticamente, de los noruegos. Aparecen los buques factoría.*

*Día 26.10.2003*

*Firmado: Enrique Pérez-Sostoa*



## **BIBLIOGRAFIA REVISADA EN LA SEGUNDA EDICIÓN.**

- Aguilar, A., 1974, "The Patrimonial Sea or Economic Zone Concept," *San Diego Law Review*, Vol. 11, No. 3, p 579-602.
- Alonso-Barcón , A., 1985, "Un montón de héroes solitarios," *Hoja del Mar*, pp. 80-81.
- Andersen, R., 1972, *North Atlantic Fishermen*. St. John's, NL: Institute of Social and Economic Research, Memorial University of Newfoundland.
- \_\_\_\_\_, 1977, *The Need for Human Sciences Research in the Atlantic Coast Fisheries*. Background Study No. 15 prepared for the Fisheries Research Board of Canada's Committee on the Human Sciences.
- \_\_\_\_\_, 1998, *Voyage to the Grand Banks: The Saga of Captain Arch Thornhill*. St. John's , NL: Creative Publishers.
- Andrieux, J.P., 1987, *Newfoundland's Cod War: Canada or France?* Ottawa: O.T.C. Press.
- Anonymous, 1866, *Observaciones sobre la pesca llamada de parejas de bou utilidad y necesidad de su uso en el golfo de Valencia*. Valencia: Imprenta de José Rius.
- Balandier, Georges, 1971, *Sens et puissance. Les dynamiques sociales*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Bajtín, M.M., 1995, *Estética de la creación verbal*. México: Siglo XXI
- Beaudin, Maurice, 1999, "TAGS: une stratégie de transition ou d'assistance ?" *Policy Options*, Jan.-Feb., pp. 45-48.
- Bertaux, D., 1981, *Bibliography and society: the life history approach in the social sciences*. Beverly Hills (California): Sage.
- , 1997, *Los relatos de vida*. Barcelona: Ediciones Bellaterra.
- Bernet, Etienne, 1998, *Bibliographie Francophone de la Grand Pêche: Terre-Neuve- Islande-Groenland*. Fecamp : Musée des Terres-Neuvas de Fécamp et l'Association des amis du musée des Terres-Neuvas.
- Blehr, O., 1963 "Action Groups in a Society with Bilateral Kinship: a Case Study from the Faroe Islands". *Pittsburg Ethnology* 2. pp. 269-275
- Bourdieu, Pierre, 1996, *Sur la télévision*. Paris: Raison d'Agir.
- Breton, Yvan, 1981, "L'anthropologie sociale et les sociétés de pêcheurs; Réflexions sur la naissance d'un sous champ disciplinaire," *Anthropologie et Sociétés*, 4:1, pp. 7-27.

- Buerkert, D., 1997, "Audit Finds Fisheries Program a Failure," *Canadian Press Newslines*, Oct. 7.
- Bulletin Oeuvres de Mer*, 1921, No. 23, p.33.
- Caro Baroja, J., 1985, *Los vascos y el mar*. Iruña-Pamplona :Aramburu.
- Conti, Anita, 1993, *Racleurs d'océans*. Paris: Hoëbeke.
- Crosbie, John C., 1992, "The People of Newfoundland and Labrador: on the Fishery for Northern (2J3KL) Cod," *Press release, Minister's Office, Department of Fisheries and Oceans*, Canada, St. John's, NL. July 2, 1992
- Chueca Sancho, Angel, et al, 1997, *El Derecho Internacional público en la práctica*. Zaragoza: Egido.
- De Arriba Valdés, M. N., y Moreira Sánchez-Alarcos, J.L., 1982, "Un estudio casuístico de la patología del hombre de Mar en Terranova." Madrid: *Actas del Congreso Extraordinario de Medicina del Trabajo*.
- Da Silva, Angelo, 2001, *Gil Eannes: Historias do "fiel amigo,"* Viana do Castelo: Câmara Municipal.
- De Brossard, Maurice, 1976, *Historia marítima del mundo*, v.II, Barcelona: Amike.
- De Yturriaga Barberan, José Antonio. 1996, *Ámbitos de Jurisdicción en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Una perspectiva española*. Madrid: Ministerio de Asuntos Exteriores.
- Delahaye, Raymond, 1988, *Pêcheurs à Islande: du banc de prière au banc de misère*. Dunkirk: Westhoek des Beffrois (Collection "Mémoire Collective").
- EFEAGRO (Agencia EFE), 1995, March 23, 18:34.
- Eiroa del Río, Francisco, 1997, *Historia y desarrollo de la pesca de arrastre en Galicia*. La Coruña: Diputación Provincial de A Coruña.
- Enciclopedia General del Mar, 1982, Barcelona: Ediciones Garriga.
- FAO, 1949, *Bacalao y especies afines saladas*. FAO Fisheries Study No. 1. 1949, Rome: FAO.
- FAO, 2007, *The State of World Fisheries and Aquaculture, 2006*, Rome: Food and Agriculture Organization of the United Nations.
- Ferrarotti, Franco. 1983, *Histoire et histoires de vie: la méthode biographique Dans les sciences sociales*. Paris: Méridiens-Klincksieck
- Firth, Raymond, 1968, *Malay Fishermen: Their Peasant Economy*. Boston: Archon Books.



- Florini, Ann, 2003, *The Coming Democracy: New Rules for Running a New World*. Washington: Island Press.
- Franco Santos, José, 1969, "Diversión en el Mundo Marino," *Apostolado del Mar*, March-April, 10.
- Gauge, Anne, 2003, *Affronter la Mer: Les marins pêcheurs au XXème siècle*. Paris: Hachette Littératures.
- García-Orellán, Rosa, 2003, "Introducción general al conflicto entre Canadá y España respecto a la pesca del bacalao. Las doscientas millas". *Zainak*, No. 25, pp. 173-194. Donostia: Eusko Ikaskuntza.
- \_\_\_\_\_, and Close, David, 2003, *El Estai y la postguerra del fletán*. A Coruña: Instituto Universitario Marítimo da Coruña.
- \_\_\_\_\_, 2003, "Terranova y la búsqueda de respuestas a sus problemas internos pesqueros". *Ankulegi*, No. 7, pp. 11-18. Donostia: Imprime Zorroaga Liburudenda.
- , 2007, *Canadá y la Unión Europea: Visión multidisciplinar de la gestión pesquera*. Santiago. Universidad de Santiago de Compostela.
- Garrido, Alvaro, 2004, *O Estado Novo e a Campanha do Bacalhao*. Lisbon: Círculo de Leitores.
- Gherzi, Enrique, 1999, "La privatización del mar," *La ilustración liberal: revista española y americana*, 3, np, [www.libertaddigital.com/ilustracion\\_liberal/articulo.php/40\\_3](http://www.libertaddigital.com/ilustracion_liberal/articulo.php/40_3), accessed July 21, 2008.
- Giraldez, Jesús, 1997, *De las Rías a Terranova: la expansión de la pesca*. Vigo: Industrias Pesqueras.
- Gómez Larrañeta, Manuel, 1990, "El colapso de las pesquerías," *Revista Industrias Pesqueras*, No. 1512, pp. 31-33
- \_\_\_\_\_, 1987, "El fletán de Groenlandia: un recurso subexplotado," *Revista Industrias Pesqueras*, No. 1451, pp. 20-21.
- Grossetete, Abbé J. M. *La Grand Pêche de Terre-Neuve et d'Islande*. Reprinted from the original 1921 edition. Pub. L'Ancre de Marine. Saint-Malo 1988.
- I.P., 1986, *Industrias Pesqueras*, 1424, pp.18-19.
- I.P., 1989, *Industrias Pesqueras*, 1497, p. 41.
- Kirby, M. J. L., 1983, *Task Force on Atlantic Fisheries. Navigating Troubled Waters: A New Policy for the Atlantic Fisheries*. Ottawa: Ministry of Supply and Services.
- Kurlansky, Mark, 1997, *Cod: a History of the Fish that Changed the World*. Toronto: Knopf Canada.

- Labin, Virginia, 1990, "Terranova, principio y final de la pesca del bacalao," *Revista Mar*, No. 272, Jan.-Feb., pp. 37-40.
- Lyders, Ernesto, 1893, *Sobre el establecimiento de una pesquería española en los mares que rodean a Islandia e Islas Faeroe*. Madrid: Imprenta de Revistas de Navegación y Comercio.
- Lopez Veiga, E. C., 1983, *El proceso de la adhesión española a la Comunidad Económica Europea: Perspectivas desde la pesca*, Comisión de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación. Madrid: Alianza Popular.
- , 2000, *Manual de Política Pesquera* (Vols. I and II) Santiago de Compostela: Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura; Xunta de Galicia.
- MacGregor Roy, 2003, "A Province in Revolt," May 17, p. F6, [www.globeandmail.com](http://www.globeandmail.com), accessed May 5, 2004.
- Martin, Lionel, 1986, *Forçats de l'Océan: La grande pêche de Terre-Neuve aux Kerguelen*. Paris: Hermés.
- Miranda Errondosoro, José, 2003, *Historia sobre la pesca del bacalao*. Np:NP.
- Newfoundland and Labrador, 2003, *Report of the Royal Commission on Renewing and Strengthening Our Place in Canada*. St. John's: Queen's Printer.
- O'Flaherty, Patrick, 1999, *Old Newfoundland: A History to 1843*. Pub. St. John's Long Beach Press.
- Parsons, L. S., 1993, "Management of Marine Fisheries in Canada," *Canadian Bulletin of Fisheries and Aquatic Sciences*, 225.
- Recit d'un Ancien Pecheur , 1986, *Sur le Grand-Banc: Pêcheurs de Terre-Neuve*. Reprinted from the original 1905 edition. Saint Malo: L'Ancre de Marine.
- Revel, Brian W., 1996, *¿Un acto de piratería? A Legal and Political Analysis of the Dispute over Greenland Halibut between Canada and Spain*. Unpub. MA thesis, Carleton University, Ottawa.
- Revista Hoja del Mar*, 1980, No. 175, April 10.
- Revista Hombres del Mar*, 1971, Nov-Dec.
- \_\_\_\_\_, 1976, No. 121, January-February
- Revista Stella Maris*, 1964, 1964
- \_\_\_\_\_, 1965, March-April.
- \_\_\_\_\_, 1966, September-October.

\_\_\_\_\_, 1968a, March-April

\_\_\_\_\_, 1968b, July-August.

\_\_\_\_\_, 1969, May-June.

\_\_\_\_\_, 1974, March-April

Romero, Armando, 1976, "Accidentes: el baño de sangre sin fin," *Hombres del Mar-Stella Maris*. No. 121, Enero-Febrero 1976.

Rowe, Frederick W., 1980, *A History of Newfoundland and Labrador*. Toronto: McGraw-Hill Ryerson.

Savoie, Donald, 2003, *Reviewing Canada's Regional Development Efforts*. Study prepared for the Newfoundland and Labrador Royal Commission on Renewing and Strengthening Our Place in Canada. Government of Newfoundland and Labrador . St. John's: Queen's Printer, [www.gov.nl.ca/royalcomm](http://www.gov.nl.ca/royalcomm).

Schwartz, Ronald, ed., 1974, *The Crowd: Friendship Groups in a Newfoundland Outport*, St. John's: Memorial University of Newfoundland.

Segalen, Martine, 1980, *Mari et femme dans la société paysanne*. Paris: Flammarion.

P. R., 1985, *From Traps to Druggers: Domestic Commodity Production in Northwest Newfoundland, 1850-1982*. St. John's: Institute of Social and Economic Research, Memorial University of Newfoundland.

Soublin, Léopold, 1991, *Cent ans de pêche à Terre-Neuve. Vol. I: 1815-1867; Vol. II: 1868-1897*. Paris: Kronos.

Sullivan, Michael, 1997, "The Case in International Law for Canada's Extension of Fisheries Jurisdiction Beyond 200 Miles," *Ocean Development & International Law*,

Temple Swing, John, 2003, "What future for the Oceans?" *Foreign Affairs*, 82: 5, pp. 139-152.

Todorov, Tzvetan, 1989, *Nous et les autres: la réflexion française sur la diversité humaine*. Paris: Seuil.

*La Voz de Guipúzcoa*, 1927, Aug. 15.

Wright, Miriam, 1997, "Fishing in the Cold War: Canada, Newfoundland and the International Politics of the Twelve-mile Fishing Limit, 1958-1969," *Journal of the Canadian Historical Association*, 8.1, 230-258.

-----2001, *A Fishery for Modern Times: The State and the Industrialization of the Newfoundland Fishery, 1934-1968*. Oxford University Press.

Zulaika, Joseba, 1981, *The Ethos and Luck of Deep-Sea Fishermen*. Philadelphia: Institute for the Study of Human Issues.

Zurbano Melero, José Gabriel, 2004, *El puerto de Pasajes, 1920-2000. Una visión de la pesca en Guipúzcoa durante el siglo XX. Estructura empresarias cambio técnico y pesquerías.*  
<http://www.unizar.es/eueez/cahe/zurbano.pdf>

\*

## **ENTREVISTAS CITADAS**

Abal, Josetxo, Octubre 2002, Oiartzun, Gipuzkoa  
Abal, Leopoldo, Mayo 2003, Pasaia, Gipuzkoa  
Adolfo O., Febrero 2002, Pasaia, Gipuzkoa  
Alarcos, José Luis, Mayo 2002, Puerto de Santa María, Cádiz.  
Alegria, Juan txo, Diciembre 2002, Pasaia, Gipuzkoa  
Alzuguren, Luis, Julio 2003, Vera de Bidasoa, Navarra.  
Antonio de Caxinas, Agosto 2002, Portugal  
Armental, Abril 2002, A Coruña  
Arrinda Anastasio, Febrero 2002, Deba, Gipuzkoa  
Arrinda, Donato, Febrero 2004, Bilbao  
Badiola Joseba, Noviembre 2003, Ondarroa, Bizkaia  
Benito, Juan Mari, Octubre 2003, San Sebastian  
Beobide Joseba Febrero 2004 Pasaia, Gipuzkoa.  
Bernardo de Corrubedo Abril 2002, Corrubedo. A Coruña  
Busto, Enrique Octubre 2003 y Febrero 2004. Bilbao  
Calviño, Benito Abril 2003 A Coruña  
Casal, Porfirio Diciembre 2003 San Sebastian  
Castráramos Severino, Abril 2003 A Coruña  
Ciriza, Miguel, Septiembre 2003 San Sebastian  
Cruz Eduardo Julio 2003, Pontevedra  
Currás, Octubre 2002 Pasaia, Gipuzkoa.  
Dagort: René, Junio y July 2002, Saint Pierre et Miqueleon, (Terre-Neuve) France  
Elordi, Gaizka, Junio 2003, Lekeitio Bizkaia  
Erauskin, Javier Sánchez, Octubre 2002, Bilbao  
España, Carmen, Febrero 2002, Escarabote, A Coruña.  
España, José Manuel, Mayo 2002, Boiro, A Coruña  
Espel José Ignacio, Octubre 2003, Pasaia, Gipuzkoa.  
Fernando, Abril 2002, Ferrol, A Coruña.  
Fontán, Consuelo, Abril 2002, Poio, Pontevedra  
Fontán, Darío, Abril 2002, Poio, Pontevedra.  
Francisco, Septiembre 2003, San Sebastian  
Gallego, Manuel, Abril 2002, A Coruña  
García, Vicente, Abril 2002, A Coruña  
Goitia, José Luis, Mayo 2003, Lekeitio y Bilbao.  
Iriondo, Miguel, May 2003, Pasaia, Gipuzkoa.  
J. G., Abril 2002, A Coruña  
Kalzakorta, Patxi, Enero 2004, Fuenterrabia, Gipuzkoa.  
Landrove, José María, Mayo 2003, Pasaia, Gipuzkoa.

Larrañeta, M. G., Mayo 2003, Vigo. Pontevedra.  
Larruskain, José Antonio, Mayo 2002, San Sebastian  
Lasa Vila, Juan, Octubre 2003, Pasaia. Gipuzkoa.  
Lazkanotegui, Kaio, Julio 2003, Vera de Bidasoa, Navarra.  
Loira José, Abril 2002, Vigo, Pontevedra.  
Lourido, Andrés, Abril 2003, Pasaia, Gipuzkoa.  
Louro Romay, Andrés, Junio 2002, Pasaia, Gipuzkoa.  
Martínez, Román, Septiembre 2003, Enero 2004 Madrid  
Miranda, Pablo, Octubre 2003, Fuenterrabia, Gipuzkoa.  
Moreira, José Luis, Mayo 2002, Madrid.  
Morotxo, Septiembre 2002, San Sebastian, Gipuzkoa.  
Mota Xabi, Febrero 2004, Pasaia, Gipuzkoa.  
Muñiz, José Manuel, Febrero 2002, A Coruña.  
Muñoz Baroja, Septiembre 2003, San Sebastián  
Neira, Antonio, Abril, 2003, Poio – Pontevedra  
Pereira, Nicolás, Febrero 2002, A Coruña  
Pérez Bretal, Raimundo, Abril 2002, A Coruña. Agosto 2003 A Coruña.  
Pérez Pego, Manu, Diciembre 2002, Pasaia, Gipuzkoa.  
Reina, José, Abril 2002, A Coruña  
Reux, Jean, Junio 2002, St-Piere et Miquelon, (Terre-Neuve) France  
Reyes, Sergio, Mayo 2002, Málaga.  
Rodríguez, Francisco, Mayo 2003, San Sebastian  
Rodríguez Gallego, Pedro, Febrero 2004, Pasaia, Gipuzkoa.  
Dr. San Sebastián, Octubre 2002 San Sebastian  
Silvar, Mayo 2002, A Coruña  
Sostoa-Pérez, Enrique Febrero, Mayo 2002, Enero 2003, Enero 2004, San Sebastián y  
Pasaia. Gipuzkoa.  
Sotelo, Aquilino, Enero 2004, Pasaia. Gipuzkoa.  
Tolosa, Patxi, Septiembre 2003 Renteria, Gipuzkoa, y Enero 2004, Bilbao  
Torrado, Abril 2002, Cabo de Cruz, A Coruña.  
Uriarte, Félix Septiembre 2003, Fuenterrabia, Gipuzkoa.

\*







*“Esta obra llena un espacio vacío que hasta ahora existía en la abundante bibliografía de Terranova, el aspecto sociológico, el vivir día a día de las tripulaciones, la competencia entre “parejas” para volver primero a tierra. Todo lo que configura la vida de unos hombres en un ambiente hostil y en la lejanía”*

**Jose Ignacio Espel**  
Presidente de la autoridad portuaria de Pasajes

