

Rosa García-Orellán

EI CAPITÁN DE PESCA Y EL BACALAO

Lázaro Larzábal, desde la época
dorada a la pesca simbólica

everest

EL CAPITÁN DE PESCA Y EL BACALAO. Lázaro Larzabal, desde la época dorada a la pesca simbólica. Rosa García-Orellán, Everest León 2011. 200 págs. D.L: LE. 139-2011. -ISBN 978-84-441-0304-4

Pesca litoral, pesca industrial del bacalao en Terranova, Noruega y Groenlandia, exploración de los bancos de pesca, vida a bordo, innovaciones técnicas, doscientas millas, sostenibilidad, políticas pesqueras, biología marina, mercados, la cultura del pescador.

Dirección Editorial: Raquel López Varela
Coordinación Editorial: Antonio Manilla
Diseño de cubierta: Darrell Smith
Diseño y maquetación: Jorge Garrán Marey

Reservados todos los derechos de uso de este ejemplar. Su infracción puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual.



Prohibida su reproducción total o parcial, comunicación pública, tratamiento informático o transmisión sin permiso previo y por escrito. Para fotocopiar o escanear algún fragmento, debe solicitarse autorización a EVEREST (info@everest.es), como titular de la obra, o a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org).

© de los textos: Rosa García-Orellán
© de las fotografías: sus autores
© del diseño: EDITORIAL EVEREST, S. A.
Carretera León-A Coruña, km 5 - LEÓN

ISBN: 978-84-441-0304-4
Depósito legal: LE. 139-2011

Printed in Spain - Impreso en España
EDITORIAL EVERGRÁFICAS, S. L.
Carretera León-A Coruña, km 5
LEÓN (España)

Atención al cliente: 902 123 400
www.everest.es

Rosa García-Orellán

EL CAPITÁN DE PESCA Y EL BACALAO

Lázaro Larzábal, desde la época
dorada a la pesca simbólica

Presentación

Este libro presenta como hilo conductor la biografía del capitán Lázaro Larzabal, cuya actividad profesional se extendió desde 1952 hasta el 2008, más de cincuenta años de trabajo ininterrumpido en la mar. Hijo y nieto de pescadores de arrastre, su ambiente familiar nos retrotrae a los comienzos de la expansión de la pesca industrial en la modalidad de parejas en los puertos de litoral vasco y a su extensión a lo largo de sus costas norteñas.

Toda vida está entrelazada con nuestros contextos de referencia, todos somos mediadores de nuestro tiempo, por ello la biografía de Lázaro nos permite observar cómo se vive el mundo de la pesca industrial con una gran variedad de contextos de referencia. Situaciones como la guerra civil de 1936, la posguerra y subsiguiente orfandad marcan la vida de nuestro protagonista y, desde su entorno doméstico, son las mujeres quienes le empujan a “ser patrón de pesca”, al igual que lo fueron su padre y su abuelo. En el año 1952 es el alumno más joven de la Escuela Náutica de Pasajes. Ese mismo año en la costera del bonito de Ondárroa irá con su cédula náutica al mando de tres boniteros pero, por su edad, también ha de cumplir la tradición, el más joven es el *txó* (marmitón) y quien sirve a la tripulación, además de aprender a coser la red. Paradojas como ésta nos muestran la vida en la mar en esta época. El valor del deporte fomentado por su padre y la disciplina, le marca un modo de llevar los barcos en el futuro profesional de Lázaro.

La experiencia al mando de los bous de Ondárroa forja las destrezas y habilidades del patrón de pesca que domina un barco. Con los capitanes franceses aprende las innovaciones del arrastre y, gracias a su personalidad exploradora que une conocimiento, intuición y capacidad de liderazgo, le llevan a grandes éxitos de capturas. Ya es una estrella y los armadores quieren que se ponga al mando de sus barcos. Sin embargo, en el año 1966, decide hacer su primera campaña a Terranova ayudando al patrón de pesca Ángel Aldanondo en la conversión de los bous de Pebsa, *Santa Elisa* y *Santa Marina*, a la modalidad de pareja.

Atrás quedan los años cincuenta en los que los grandes bous ven aparecer en los Grandes Bancos de Terranova a las parejas de pequeños barcos de 180 toneladas. Una década más tarde, ya se han asentado con éxito, están evolucionando hacia el trabajo en rampa y, según Lázaro, la pareja, debido al tipo de fondos que trabaja, está capturando el bacalao grande, el más comercial.

Es la búsqueda de bacalao grande lo que anima a los armadores de PEBSA a probar con dos de sus bous a la pareja, el *Santa Elisa* y el *Santa Marina*. El reto es elevado, ya que son barcos grandes con una eslora de 100 metros y es preciso coordinarlos para las maniobras de pesca con timones manuales hidráulicos. Dos años más tarde, en 1968, al mando de estos barcos, supera

el volúmen de pesca descargada en puerto: 1.760 toneladas de bacalao salado, lo que supone haber elaborado 4.048 toneladas de bacalao fresco. En estos barcos todavía no hay desalinizadoras y hay que trabajar el bacalao a mano en cubierta. Nadie consigue superar estas capturas. Son los años dorados de la pesca en pareja y España deja de ser un país importador para convertirse en exportador. Existe una interrelación de factores que contribuyen a ello donde se encuentra la expansión de la flota, impulsada por el Estado con la política del crédito naval, además de los nuevos métodos de navegación y de detección electrónica y de los primeros sistemas de congelación a bordo.

Si bien continúan los éxitos, es preciso explorar la mar, y en estos momentos de *Mare Liberum* se exploran no sólo los grandes Bancos de Terranova, desde Boston a Groenlandia, sino también los bancos de Noruega. Los cambios en la tecnología de los barcos, así como la imposición de las doscientas millas marinas por parte de los países ribereños, crean un nuevo marco a la flota bacaladera, haciendo preciso aplicar nuevas estrategias.

La vida a bordo se centra alrededor del trabajo: hay horarios, tanto para el trabajo como para el descanso, pero una vez iniciadas las faenas pesqueras el ritmo lo marcan las capturas y las incidencias de pesca. Lázaro ejerce autoridad y poder en su barco, experimenta la soledad absoluta en momentos de tomar decisiones ante accidentes, muertes, motines, el bacalao que no aparece en más de diez días..., son momentos en que tiene que decidir en soledad.

Existe una reflexión sobre la explotación de los recursos marinos, con voces de los pescadores sobre su actividad y el estado de la mar; los armadores y la necesidad de viabilidad de la actividad, los biólogos y la administración pública. Todas estas voces van emergiendo y nos llevan hasta el año 2008, en el cual, ante más de una década de mercados globalizados en la pesca, es preciso un cambio de paradigma; la pesca en pareja da paso a la pesca en bou, un único barco con alta tecnología que hace que no sea rentable la pareja.

Este trabajo ya es museístico, en el sentido de que la pesca en pareja dentro el nuevo marco ya no puede seguir, no obstante sus reflexiones sobre la mar son de gran interés para el futuro de la pesca industrial y que se añaden a las consideraciones de los biólogos marinos Antonio Vázquez o Enrique López Veiga, para hacer en el futuro “prados en la mar”, y con George Rose (2007), nos señalan que más que regular especies, regulemos ecosistemas marinos.

Actualmente, todos estos planteamientos son de gran necesidad en la explotación de las pesquerías a nivel mundial, con una población que desde la segunda guerra mundial se ha triplicado, con unos mercados globalizados y donde es preciso mirar hacia los océanos en su globalidad, y como dice Lázaro: «*Esas horas oscuras y negras, por mucho que se diga, no se ven. Y es muy difícil, además de verlas, sentir las. Entonces se aprecia realmente la mar*».

Agradecimientos

Sacar a la luz este libro es fruto de un grupo de personas que con mucho entusiasmo me acompañaron en la realización del mismo facilitándome información y dedicándome muchas horas así como colaborando en la revisión del manuscrito.

Quiero agradecer especialmente a José Ignacio Espel, por la revisión e información que me facilita sobre los inicios de la formación de los capitanes de pesca, al profesor náutico Jesús Moreno que aporta información a una parte del trabajo. A Jesús Larzabal y Maritxu Larzabal que apoyan el trabajo aportando fotografías familiares así como relatos. Al biólogo y profesor Antonio Vázquez que tanta paciencia ha tenido revisando minuciosamente los escritos y abriéndome a su disciplina. A Enrique López Veiga que revisa el capítulo de Terranova aportando su experiencia profesional y humanidad. Al capitán de pesca Jesús M^a Lasarte, Toxu, por la confianza que deposita en mí al entregarme su diario de a bordo y mapas. A Jorge Lorenzo Cabaleiro que me aporta su experiencia profesional desde marinero a capitán de pesca y anima esta investigación con su personalidad llena de entusiasmo y calor humano. A Francisco Rodríguez e Ivan López, jóvenes gestores de las casas armadoras de pesca del bacalao, me abren al mundo de los mercados. A Miguel Iriondo con su dilatada vida en la gestión de la pesca y lucha en la arena política de Bruselas nos muestra un aspecto importante de esta actividad.

A Adolfo Martín que realiza una lectura de todo el manuscrito revisando todo su estilo. Al profesor de la Memorial University de Terranova, David Close, que lee este manuscrito y con quien he compartido casi una década de vicisitudes.

A Fernando Aguirre que confía en este proyecto, apoyándolo y mostrando una gran pasión por la historia de su pueblo, Ondárroa, lo cual le lleva a salvaguardar la historia oral que partiendo de la exposición de Lázaro articula este trabajo.

A Lázaro Larzabal con quien tantas horas juntos dedicamos a este trabajo, y siempre con ecuanimidad y humanidad se mantiene a lo largo de este proyecto. A todos mi más sincero agradecimiento.

SUMARIO

PRESENTACIÓN	5
AGRADECIMIENTOS	7
INTRODUCCIÓN GENERAL	11

Capítulo primero Recogiendo “el testigo familiar”

LÁZARO. INFANCIA Y PRIMEROS RECUERDOS	13
1. La tradición familiar como patrones de pesca en los principios del siglo XX	13
1.1. Contexto de la capital Gipuzkoana, 1931 - 1936	14
1.2. Ambiente del puerto	14
1.3. Traslado de la familia a Ondarroa	19
1.4. Naufragios	21
1.5. La orfandad	22
1.6. El negocio familiar	24
2. Las costeras del bonito: cambios y transformaciones en la década de 1950	24
2.1. La gestación de la primera Escuela Media de Pesca de Ondarroa	26
2.2. Medios técnicos de seguridad y navegación en 1952	30
2.3. La primera costera del bonito de Lázaro Larzábal en el <i>Ben-Hur</i>	34
2.3.1. Incidente en la comandancia de A Coruña con la estrella roja de cinco puntas	35
2.3.2. Introducción en Ondarroa de la pesca al cebo vivo	36
2.3.3. De la cacea al tanqueo con cebo vivo	37
2.3.4. Accidentes característicos del curricán o cebo vivo	40
2.3.5. Distribución de los espacios a bordo	40
2.3.6. La comida a bordo de los boniteros	43
2.4. Ir a la parte	45
2.5. “Radio Igueldo” y el desarrollo de las claves en la pesca de bajura	45
2.6. Continuando en la costera del bonito	46
3. El servicio militar. Escolta del Ministro de Marina	47
4.-Alternando en el bonito, profesor de la Escuela Náutica y la pesca de altura	49
4.1. Pesca de altura en Ondarroa	51
4.2. Salvamento del <i>Valle de Mena</i>	52
4.3. Transición hacia la pesca del bacalao	54

8

Capítulo segundo Terranova

INTRODUCCIÓN	57
1. El primer viaje a Terranova, 1966	59
1.1. El deseo de radar	61
1.2. Cambiando la forma de saquear	63
1.3. Organización a bordo	64
2.- Primera campaña a Terranova al mando del <i>Santa Elisa</i> y <i>Santa Marina</i>, año 1968	69
3.- Explorando el gran banco y Groenlandia	74
3.1. La odisea de Groenlandia	74
3.1.2. Problema a bordo	76
4.- Las reivindicaciones gestadas en Saint Pierre	81
5.- Difícil triángulo: armador, patrón de pesca, capitán	83
6.- <i>Pescamex I</i> y <i>II</i> con bandera de conveniencia	84
7.- La exploración de Groenlandia	89
8.- El “bautizo del mar” de un joven biólogo	90
9.- Apresamiento en el Golfo de San Lorenzo	94
10.- El diario de pesca de “Toxu” en la campaña de 1976	101
11.- Temporal en Flemish Cap	103
12.- Se rompe el equilibrio	106
13.- Adaptaciones en la pareja de Rodríguez <i>Virgen del Cabo</i> y <i>Virgen del Camino</i>	107
13.1. Organizando la vida a bordo	111
13.2. Un naufrago	113
13.3. Demasiado tiempo “enchufando una vaca”	114
14.- Las doscientas millas	
14.1. El contexto de la implantación de las doscientas millas desde la perspectiva del derecho marítimo	117
14.2. La implantación de las doscientas millas	120
14.3. Reestructurando la vida a bordo	124
14.4. Trabajando con licencia dentro de las doscientas millas. Inspector a bordo	126
15.- Pescando en la línea. Una pesquería del bacalao fuera de las doscientas millas	127
15.1. Tensión en la flota bacaladera	130
15.2. El reducto de Flemish Cap	130
16.- Evolución de la vigilancia canadiense	
16.1. Primera etapa, 1977-1981: Todos los casos se relacionan con el cubillaje de las bodegas y sus correspondientes registros	135
16.2. Segunda etapa, 1981-1985: Petición de permiso para entrar en las doscientas millas	135
16.3. Tercera etapa, 1985-1992: Recrudescimiento de los apresamientos	137
16.3.1. Cambio en la política pesquera canadiense	138

9

17.- <i>León Marco I Y II</i>	139
17.1. Motín a bordo	140
18.- Asesorando en los astilleros	141
19.- Motín y pesca en el Hemisferio Austral: Las Malvinas	142
20.- Los pescadores terranovenses “Our newfoundland way of life”	144

Capítulo tercero Noruega

INTRODUCCIÓN	149
1.- La moratoria de los bacaladeros y el bacalao de los fletaneros	151
2.- Únicamente Noruega	153
3.- El armador	156
4.- La última generación de los capitanes de pesca	157
5.- Vida a bordo de los bacaladeros	159
5.1. Alimentación	161
5.2. Comunicación con tierra	162
6.- El nuevo escenario	163
6.1. El sueldo a porcentaje	168

Capítulo cuarto La cultura del pescador

INTRODUCCIÓN	173
1.- Las habilidades del capitán de pesca	173
1.1. La mentira	174
2.- La pesca y el binomio alta tecnología-instinto	175
3.- Reflexiones sobre “arrasar el banco”	179
3.1. Observación del pescador. Efectos negativos sobre el gran banco de Terranova	180
3.2. Consideraciones de los biólogos acerca de la sobrepesca	183
4.- El prado sustituye al bosque, remover el fondo abre el banco	186
5.- La soledad del capitán de pesca	188
EPÍLOGO	190
PRESENTACIÓN	192
BIBLIOGRAFÍA	195
ÍNDIX	198

Introducción general

Desde el año 2004, cuando salió la primera edición del libro *Hombres de Terranova*, hemos asistido al final de la modalidad de pesca del bacalao en parejas, dos barcos que arrastran una red, que ha vivido su época dorada en la década de los años sesenta.

En el 2006, decido proponer a Lázaro Larzabal iniciar, partiendo de su experiencia en el mundo de la pesca, una investigación en la cual, siguiendo su relato biográfico como hilo conductor, me permita contextualizar toda una época. Así, en febrero de ese año comienzo en Bayona (Pontevedra) a realizar las grabaciones. En aquel momento Lázaro lleva cerca de cincuenta años ejerciendo el mando de barcos y está en activo al frente de la pareja bacaladera *León Marco* con base en Vigo. Guiados por Lázaro, seguimos el recorrido de las parejas bacaladeras en el Atlántico Noroccidental desde 1962 hasta el año 2008, en que se retiran prácticamente, dando paso de nuevo a los bous.

El libro está dividido en cuatro capítulos: el primero sobre su infancia y recuerdos familiares, la etapa formativa en las Escuelas Náutico Pesqueras y su paso por los boniteros y al mando de los bous de Ondárroa; el segundo está dedicado a Terranova, el tercero se sitúa en Noruega y el último trata de la Cultura del Pescador.

En la primera parte siendo Lázaro hijo y nieto de la mar su familia es una de las pioneras en la modalidad de la pesca en pareja en el puerto guipuzcoano de San Sebastián. Su traslado a Pasajes antes de la guerra civil, ésta, la posguerra, su orfandad y su lucha por formarse y aprender el oficio de la mar –dentro del contexto ondarrés donde los naufragios son vividos como auténticas catarsis colectivas–, empujan al joven Lázaro a proseguir su constante aprendizaje.

Se expone aquí su trabajo en los boniteros de Ondárroa, desde la cacea al tanqueo con cebo vivo; su forma de situarse en la mar, su labor al mando de los bous que pescan en la costa de Francia, la organización de un salvamento y el aprendizaje de nuevas técnicas de arrastre.

La segunda parte está dedicada a Terranova, se presenta su decisión de comenzar en la pesca del bacalao, primero transformando dos bous de PEBSA para dedicarlos a la pesca a la pareja junto con Ángel Aldanondo, en donde desafia difíciles campañas, sin radar e innovando las formas de pesca con tripulaciones acostumbradas al bou, lo que supone todo un reto.

Dos años más tarde, al mando de la pareja, se especializa en la pesca de bacalao. Es intrépido y conoce el amargor de no encontrar pescado pero es tenaz y nunca fracasa en las campañas. Los temporales, motines o la pesca entre hielos van emergiendo en estas páginas, junto a la política pesquera.

La tercera parte es Noruega y en la cuarta parte es la visión del mar desde el punto de vista del pescador y la actuación de los biólogos, los armadores y los mercados enfrentados a los desafíos de un mundo globalizado. Todo ello configura un estudio realizado sobre este período acerca de la pesca del bacalao en parejas que ya es historia.

Capítulo primero

RECOGIENDO “EL TESTIGO FAMILIAR”

Lázaro. Infancia y primeros recuerdos.

1.- TRADICIÓN FAMILIAR COMO PATRONES DE PESCA EN LOS PRINCIPIOS DEL PASADO SIGLO XX

Lázaro comienza su narración en los siguientes términos:
«Pertenezco a una familia completamente ligada a la mar».



Imagen n° 1. De izquierda a derecha: Joaquina, Jesús, Lázaro y M^a Carmen.

1.1. Contexto de la capital Gipuzkoana, 1931 - 1936

A partir de ahí comienza a acceder a la memoria.

«Mi primer recuerdo es en la posguerra en el caserío de Astigarraga de mi abuela materna. Astigarraga es un pueblo situado a siete kilómetros de San Sebastián. Estaba jugando y me dijeron que venía José Antonio, que era como se llamaba mi padre. Llamaban a mi madre y, cuando ella salió al encuentro de mi padre, yo eché a correr detrás. Venía una persona vestida de soldado. Ésa fue la primera vez que tuve conocimiento de mi padre. Era la posguerra».

Lázaro también tiene recuerdos del caserío de Astigarraga, de haber comido únicamente cebolla frita con talo (pan de maíz) untado con grasa de cerdo. No padecen escasez de leche y para cenar siempre hay una taza de leche con talo. «El problema es que no se veía un real. Fueron tiempos muy malos».

Otro episodio que recuerdan con angustia en la familia es el apresamiento de la madre durante la guerra, debido a que su padre estaba en el bando republicano. Llevan a la cárcel a la madre junto a su hijo Jesús, que es lactante. Consigue salir a los pocos días.

Estas experiencias, reflejo de una vida que no es cómoda sino difícil, constituyen los comienzos de la vida de Lázaro.

1.2. Ambiente de puerto

Lázaro nace en 1935 en el seno de una familia extensa de pescadores; conviven en la misma casa tres generaciones, el joven matrimonio con el hijo, los abuelos paternos y los tíos solteros. El ambiente del puerto y de la familia es narrado por su tía Maritxu Larzábal.

El puerto se halla situado en la zona de la parte vieja de la ciudad; el ambiente pesquero se desarrolla en la zona de trabajo del puerto y está constituido por hombres, mujeres y niños. Los hombres prolongan el esparcimiento y el mundo masculino de relación básicamente en la calle 31 de Agosto.

Mamerto Larzábal, padre de Maritxu, y abuelo de Lázaro es patrón y armador de una pareja de vapor que trabaja en la pesca de

arrastre; salen a la mar para diez días. Es importante este hecho de la pesca en pareja, ya que nos hallamos en los comienzos de esta modalidad de pesca en los diversos puertos del litoral cantábrico y las rías gallegas, cuya idea viene importada del Mediterráneo. Cada barco de la pareja se denomina en sus comienzos bou. Se utilizan por parejas para tirar de las redes arrastradas por el fondo. De aquí que el uso de parejas de bous sea un arte de arrastre en el que dos embarcaciones tiran de la misma red. Al parecer, empezó a usarse en Cataluña entre 1718 y 1816, importado de Francia. Se propagó rápidamente por las costas mediterráneas españolas, dada la gran cantidad de pesca que se obtenía con una tripulación de 10/12 hombres en 6 horas, muy superior a la que necesitaba el trabajo de 45/50 hombres durante todo el día con cualquiera de las demás artes de pesca (Burgos Madroñero:1996)¹. Iniciada esta actividad por Mamerto Larzábal y continuada por José Antonio, el padre de Lázaro, éste retoma el testigo y será quien desarrolle con éxito la pesca en pareja en los grandes Bancos de Terranova, una actividad que marcó un hito en la explotación de nuestros mares.

Siguiendo en el puerto donostiarra de los años veinte, el padre tiene, según su hija, el instinto necesario para encontrar pescado y reconoce que ahora los barcos disponen de muchos aparatos para calcular dónde está el banco de peces, «pero antes se guiaban por las estrellas, sin radio ni nada».

«Al llegar a puerto cargaban el pescado en carros y los hombres los empujaban hasta la pescadería, donde estaba la venta del pescado. Luego el barco se cargaba con carbón. En el muelle había montones de carbón preparado para cuando llegasen los barcos. Todo el mundo trabajaba; unos marineros cargando el pescado para el carro y otros cargando el carbón y el hielo. Mi padre y mis hermanos sólo tenían una hora de descanso y en ella venían a casa. Sin embargo, los marineros gallegos que tenía en el barco se quedaban allí y descansaban en el mismo barco. Cada cuatro meses, iban unos días a Galicia y esos días no recibían dinero. Si vivían en Pasajes, iban a su casa».

¹ Burgos Madroñero, M. (1996), "La pesca de parejas del Bou y Málaga. (Siglos XVIII-XIX)", Isla de Arriarán, nº8, pp. 45-63.

Estamos en los comienzos de la emigración gallega que, procedente del entorno marinero de las Rías, se dirige hacia puertos del litoral cantábrico, y también del asentamiento importante de gallegos en Trintxerpe, que se gestará básicamente hasta mediados del pasado siglo XX.

En el ambiente del puerto, los hombres descargan y preparan sus barcos y las mujeres de los pescadores reparan las redes.

«Nosotros no teníamos mujeres para reparar las redes y recurríamos para ello a empleados hombres porque la malla de la red es más gruesa y se necesita fuerza en las manos para poder reparar. En cambio, las redes de la sardina son redes finas, y eso lo hacían las mujeres.

»En 1933, los barcos de arrastre de las parejas toman como base el puerto de Pasajes. Entonces serán mi padre y mis



Imagen nº 2. Puerto de San Sebastián en el primer tercio del siglo XX. Kutxa. Fototeca.

hermanos quienes se tienen que trasladar y, una vez que habían descargado el pescado, volvían a casa en tranvía».

La ciudad tiene su proyecto urbanístico ya definido y no permite el desarrollo de una flota industrial local próxima al entorno romántico; por ello, los Larzábal se quedan únicamente con la flota de litoral. La acreditación de los conocimientos náuticos necesarios para estos primeros barcos de vapor la adquieren con un examen en la Comandancia de Marina; es así como consiguen el título tanto el padre, Mamerto Larzábal, como su hijo José Antonio, para lo que previamente se han preparado estudiando con un profesor particular. Tal era la costumbre del momento; adquirir en privado los conocimientos técnicos necesarios y acreditar su posesión mediante un examen en la Comandancia como requisito para la obtención de la cédula que les facultaría para tripular su pareja.

En 1934, José Antonio Larzábal, hermano de Maritxu, se casa con Joaquina Ceberio²; se conocen en el bar *La Estrella*, lugar donde ella trabaja. La joven pareja va a vivir a la casa paterna de José Antonio; un año más tarde nace Lázaro y ese mismo año, 1935, muere su abuela a la edad de 53 años a causa de una albuminuria que se ha negado a tratar; no quiso ir al médico. En julio de 1936 estalla la guerra civil; San Sebastián es ocupada y ese mismo día el abuelo Mamerto sufre una hemorragia digestiva; necesita ir al hospital pero las ambulancias no pueden desplazarse por la ciudad a causa del tiroteo. Muere con 62 años. Sus hijos son reclutados para la guerra y se alistan en el batallón republicano. Maritxu sale para Biarritz, a casa de una tía paterna, y Joaquina, con Lázaro y embarazada del segundo hijo, acompañada además por su hija del primer matrimonio, sale para refugiarse en Santander. La casa queda vacía.

El regreso del padre que ha tenido que estar en la guerra y posteriormente en un campo de trabajo, con un total de seis años, supone para todos la posibilidad de tener a su lado una persona en la que apoyarse.

² Ceberio es un pueblo cercano a Bilbao conocido como el “pueblo de los solteros”. El párroco de Ceberio organizó una visita de mujeres traídas de Estados Unidos, de Idaho, para formalizar bodas en el pueblo. Esto ocurrió la década de 1950, y, al parecer, consiguió algunos matrimonios. El pueblo se enfrentaba al problema de tener muchos hombres y pocas mujeres.

La familia se traslada de nuevo al piso del puerto en San Sebastián; José Antonio vuelve a la mar como patrón de pesca y a sus dos hijos les inculca el ejercicio físico.

«Mi padre nos enseña a nadar, tengo el recuerdo de ir subido a su espalda llevándome a nado. La gimnasia también es importante y nos dice que él y sus dos hermanos fueron remeros de la trainera de San Sebastián; también hicieron sus pinitos en el boxeo. Cuando íbamos a la playa, nos enseñaba gimnasia a mi hermano y a mí.

»Dábamos la vuelta de campana en el aire y caíamos de pie, hacíamos el pino para saltar al agua, la patada al cielo, el puente..., un montón de cosas. Nos ponía una perra gorda en el suelo y nos íbamos hacia atrás y la cogíamos con la boca, sin las manos. Su cuadrilla, cuando nos veían a mi hermano y a mí nos decían:

»—A ver si coges esto.

»Ponían la perra gorda en el suelo y la cogíamos».

A José Antonio le ofrecen una pareja de barcos con base en Ondarroa. Deciden trasladarse allí toda la familia. En estos momentos Lázaro tiene 10 años y vivirá en Ondarroa hasta los 30 años.

1.3. Traslado de la familia a Ondarroa

El armador Orbe, de Bilbao, tiene en Ondarroa la pareja *Juantxu* y *Carmentxu*, la pareja más grande que hay en el puerto en estos momentos. La pareja no pescaba una cantidad suficiente y por ello le ofrecen a José Antonio encargarse de ella.

«Mi padre cogió la pareja y el primer mes no hizo gran cosa, era el tiempo que necesitaba para poner la pareja como él quería, y a partir de entonces empezó a pescar bien. La familia adquiere buena posición».

Viven en un piso grande y deciden enviar a los dos hijos internos al colegio de Lecároz, que es privado y de élite, ello nos da una imagen de la buena posición económica de la familia, Lázaro tiene once años y su hermano nueve. Los naufragios son habituales durante esta década y la siguiente.

José Antonio está acostumbrado al trabajo con su familia en la pareja, a descargar el pescado, cargar el carbón para la marea, arrancar el barco... Son los primeros en llegar y los últimos en dejar el barco. «Es como en el caserío, pero en la mar».

«La fuerza que se ejercita en el trabajo hacía que tuviera la musculatura muy desarrollada, con un tórax duro como el de un búfalo. Tenía fama de fuerte y de bruto, porque hacía apuestas brutas. Una era a ver quién rompía con el puño una de las cajas que llevábamos a tierra. Y la rompía con una toalla envuelta en el puño. En la cultura vasca la fuerza en el hombre ha sido muy admirada; hay muchas pruebas de deportes vascos fundadas en la fuerza física de la persona como el levantamiento y el arrastre de piedras».

La fuerza es un elemento considerado importante en su padre. Por ello, además de la fuerza física, capacidad de trabajo, deportes, también se valora comer y beber en cantidad.

Es costumbre entregar todo el dinero a la mujer. Por ello, cuando llegaba a puerto e invitaba a la tripulación a ir a la taberna, Joaquina tenía luego que ir con Lázaro a pagar las cuentas que iba dejando su marido. Lázaro recuerda también que su padre era muy fuerte y medía un metro ochenta.

Existen dos elementos de la enseñanza de su padre que Lázaro incorporará a su vida: la disciplina y el ejercicio físico.

«Nos inculca disciplina en la gimnasia y estar todos juntos a la hora de comer; eso era sagrado. No se empezaba a comer si faltaba alguna persona de la familia».

1.4. Naufragios

Entre las causas que producen los naufragios se encuentran la ausencia de radio en la mar, con la consiguiente falta de partes meteorológicos. Ello hace que cuando llegan los temporales sorprendan desprevenidos a los barcos. Otra de las causas de naufragios, según Lázaro, es que las condiciones de estabilidad a veces no eran las más adecuadas.

Un naufragio se vive en el pueblo como un drama colectivo. Lázaro los vive desde su infancia, la gente grita y se avisan unas personas a otras para acudir a la Atalaya a mirar.

«Uno de los recuerdos que guardo es que se hundían frecuentemente los barcos. He vivido el drama del pueblo ante el hundimiento del *Karmentxu Arriola*, el *Ferrer*; el *Ciclón*...»

José Antonio va de primer patrón de pesca en la pareja. Él iba en el primer barco, que es el barco de mando, donde va el técnico de pesca, la persona que tiene el mandato del armador para que defienda la pareja de *Orbe Juantxu* y *Karmentxu*. Una mujer grita en la calle Mayor:

—¡Se ha perdido el *Juantxu*, un barco de la pareja Orbe! ¡Entra el *Karmentxu* y se ve el humo! (era el segundo barco.)

«Mi madre salió corriendo para la Atalaya de Ondarroa, y yo detrás de ella.

»Vemos que está entrando el *Juantxu*, sin palo, sin chimenea, las dos puertas del puente rotas... Venía muy despacito. El *Juantxu*, que es el primer barco, donde va mi padre y es de madera, entra tumbado. La sirena sonaba sin cesar y también las campanas. Todos lloraban. Mi madre y yo también.

»Un golpe de mar dobló el barco y los tuvo debajo del agua, y en el mismo temporal el barco se enderezó. No se perdió nadie.

»En el puerto veo a mi padre. Lleva un jersey grande y roto, con una bufanda hecha un nudo al cuello. Camina hacia nosotros... Nunca olvidaré esta imagen».

A Lázaro le gusta la vida del colegio, es buen estudiante y disfruta. Su padre, debido a un golpe que sufre en el barco y que no trata de inmediato, tiene una lesión cardíaca, lo que hace que tenga que dejar el barco. Le diagnostican varios médicos privados, ya que en esos momentos no existe aún el Seguro de Enfermedad. Joaquina, la madre, comienza a preocuparse, es un año pagando médicos y sin recuperación. Los armadores Oribe traen un médico de Madrid, pero no se aprecia mejoría. José Antonio fallece después de año y medio de enfermedad.

1.5. La orfandad

Los recursos familiares descienden a causa de la larga enfermedad del padre, lo que obliga a los dos hermanos a dejar el internado de Lecároz. Lázaro ha realizado el curso de ingreso y primero de bachiller, su hermano Jesús solo ingreso. Joaquina, la madre, se encuentra con 36 años viuda por segunda vez, con tres hijos, dos del segundo matrimonio y una del primero. Le queda algo de dinero y decide abrir con él una tienda de comestibles. Ese verano Lázaro y su hermano entran a trabajar en la fábrica de conservas Iriondo, de Ondarroa. Trabajaban quitándoles las cabezas a las anchoas, para luego meterlas en salmuera.

«Me veo fuera del colegio con 12 años y mi hermano con 10. Los dos, a trabajar. Me impacta, me doy cuenta de que mi vida ha cambiado y ya no voy a tener las mismas oportunidades que mis compañeros del colegio».

Atrás queda el internado. Ahora Lázaro descabeza sardinas con su hermano. En estos momentos las conserveras de Ondarroa necesitan mano de obra para trabajar en las fábricas; no es suficiente con la gente del pueblo y, por ello, aceptan a niños para trabajar a partir de ocho años. Llegan temporeros, a los que llaman “gitanos”.

El hijo del dueño de la fábrica saluda a Lázaro, ya que es su amigo del internado.

«Me ví de repente como en otro escenario. Por primera vez supe la importancia del dinero».

Esta madurez que adquiere tras la nueva situación en la que se encuentra hará que las decisiones que tome en los años inmediatos estén dirigidas a tener una mayor comodidad económica. Aun teniendo la oportunidad de sacar el título de capitán náutico, lo dejará para dedicarse a la pesca porque veía que era el lugar donde más dinero podía ganar.

Llega el nuevo curso, pero ni Lázaro ni su hermano irán a la escuela diurna, sino a clavar cajas para los barcos; tienen que hacer cien al día. El trabajo consiste en ir clavando tablillas y construir una caja.

De ocho a diez de la noche, acuden los dos hermanos a la casa del maestro para recibir las clases particulares.

Su tía Maritxu, que vive en París, trabaja en casa cosiendo y su marido es jefe de peluqueros en la estación de Orly. Tienen un hijo, pero ella decide llevarse consigo a Lázaro para que estudie. Francia acaba de finalizar la Segunda Guerra Mundial, es un país en reconstrucción y el Gobierno francés no le permite acudir a la Escuela Pública. Maritxu enseña a su sobrino en casa, pero su madre decide que regrese de nuevo a Ondarroa.

Lázaro aprenderá perfectamente francés de forma autodidacta, aunque al principio lo hizo con su tía. Llega a tener un buen nivel de comprensión, lo que le será de gran utilidad en su profesión, ya que le permite relacionarse con los miembros de la flota francesa y aprender de ellos.

1.6. El negocio familiar

El dinero que queda después de la muerte del padre no llega para abrir una pequeña tienda; por ello, Joaquina compra a las caseras huevos que luego va a vender a la plaza, donde permanece toda la mañana. Luego, ya abre tienda propia. A la hija, Mari Carmen, la envía a estudiar mecanografía, y ésta, al salir de clase, ayuda a su madre.

Los dos hijos trabajan en el muelle haciendo cajas, cobran a un real la caja. Mantienen las tablas apiladas a un lado, con la mano izquierda cogen los clavos con la cabeza para arriba, y con unos golpes montan una caja. Cien cajas al día les reportan 25 pesetas.

Por la noche, de ocho a diez, van a clase particular. El problema de la tienda es que son años difíciles de posguerra, hay poco dinero y se compra a crédito. Pagan cuando llega la costera del bonito, pero si las ventas del bonito no son buenas, la deuda queda hasta la costera de la sardina. Joaquina envía a su hija M^a Carmen a cobrar las deudas, pero la niña regresa llorando porque algunos le cierra la puerta nada más verla. Lázaro acompaña a su hermana para enfrentarse a las clientas. Esto hace que coja fuerza y también responsabilidad. Valora los gastos. Un par de alpargatas cuesta siete pesetas, y no dudan, tanto él como su hermano, en colgárselas al cuello si llueve.

«Todos los días usamos alpargatas. Si empieza a llover atamos las alpargatas al cuello y vamos descalzos. También trabajamos descalzos. En bajura trabajar descalzo es lo normal, las botas son rígidas y muy incómodas».

En casa hay tres cuadernos con deudas, la madre y la hija discuten mucho a causa de ello, los recursos son escasos. En la tienda se vende, pero todo a crédito.

«Ha habido noches en que para cenar teníamos sólo unos pocos higos. Otras veces, medio kilo de castañas y pan para cuatro personas».

Los dos hermanos quieren dejar de estudiar para, así, poder tener dos horas más de trabajo y ganar más dinero, pero la madre se opone a ello y les fomenta la formación. Los dos comprenden que la única forma que tienen para prosperar es formarse y aprovechan el domingo para estudiar.

«Me hago responsable, porque me doy cuenta de que el dinero que yo podía aportar era muy importante».

Lázaro tiene trece años, los dos hermanos son muy dinámicos y en la terraza de su casa suelen “hacer guantes”, o sea, boxean, el uno con el otro. También compran un bote a Olea con los ahorros que tienen entre los dos. Cuesta 320 pesetas, y el vendedor les permite pagar plazos.

«Nos parece buena compra, conseguimos una vela, pero al empezar a empujar el bote no podemos. Miramos y vemos que tiene cemento en la base, pero conseguimos con ayuda ponerlo en el agua. Salí solo porque mi hermano se enfadó, pero me hizo regresar al del bar *Cristina*, porque era muy peligroso. A mí siempre me ha gustado la vela».

Al cumplir los catorce años, Joaquina decide que su hijo no sale a la mar, que tiene que estudiar para patrón de pesca. Las vecinas dicen que “la Joaquina tiene dos gandules”,

-¡Joaquina manda esos gandules a la mar, no a la escuela!

«Ella tenía claro que nos quería formar, que el futuro era para quien tuviera preparación. Lo normal en la época era ir a la mar con catorce años».

A los diecisiete años cuando Lázaro vaya a su primera costera del bonito, le dirá a su madre:

«-Ama, puedes cerrar la tienda, aquí tienes mi sueldo».

La madre cierra para siempre aquella tienda que tantos disgustos les ha causado.

2.- LAS COSTERAS DE BONITO: CAMBIOS Y TRANSFORMACIONES EN LA DÉCADA DE 1950

A nivel micro nos situamos en Ondarroa en el año 1952, en la primera costera de bonito que realiza Lázaro Larzábal, en el *Ben-Hur*³. Tiene su cédula de examen recién sacada faltándole aún los días de mar, pero, debido a la falta de personal preparado para ir en la flota bonitera, que ya cuenta con motores Diesel, consigue el permiso de la Comandancia. Lázaro se estrenará coordinando la navegación de una “compañía” de tres barcos que pescan estacionalmente bonito, dándoles la situación cuando se alejan de la costa.

En esta década, todo evoluciona a gran velocidad y lo que voy a mostrar es el punto de partida de esta actividad. Se trata de un período de transición en el que se pasa, de una pesca artesanal y con conocimientos básicos de la costera, al embrión de la pesca industrial de los túnidos, que se desarrolla básicamente en la década de los 1960. Pero es interesante volver la vista atrás a partir del momento actual, año 2010; si bien existen estudios donde se muestran los cambios ocurridos en esta década, siendo de destacar, entre otros, la incorporación del cebo vivo en las costeras del bonito, la aportación a estos estudios que quiero hacer ahora consiste en incluir la voz de uno de sus protagonistas y, a través de su relato, conocer cómo se vivió el cambio y los desafíos a que fue preciso hacer frente. Desde sus setenta años de edad, y volviendo la vista a cuando tenía diecisiete, Lázaro narra su ininterrumpido ejercicio de la pesca. Se trata de un largo período de tiempo que, no obstante, nos acerca al sabor de los acontecimientos.

El desarrollo tecnológico que se aplica a los boniteros en la década aquí expuesta tiene varios antecedentes a nivel general, uno

3 Según el registro de la Lista Oficial de Buques de la Dirección General de Mercantes, el barco *Ben Hur* está matriculado en 1951 y fue construido en Astilleros P. Figuren, de Lekeitio, con 16,70 metros de eslora. (Información facilitada para este trabajo por Juan Antonio Apraiz).

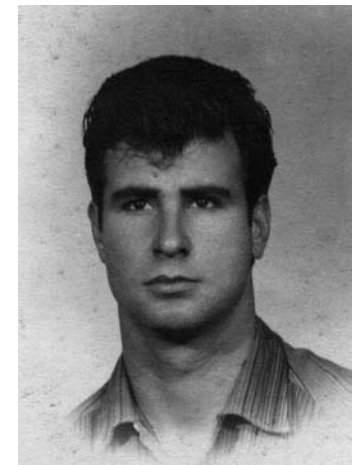


Imagen nº 3. Lázaro Larzábal con 17 años, foto cedida para esta investigación por su hermano Jesús en mayo de 2009 en Ondarroa.

de los cuales es la finalización de la Segunda Guerra Mundial en 1945. La tecnología que se había experimentado a lo largo de la contienda comienza a aplicarse a diferentes áreas de la industria y concretamente a la pesca. Los primeros en aplicarla son los barcos de gran altura, como los bacaladeros de Pysbe y Pebsa⁴, les siguen los arrastreros y ya en los años 1950 llega de forma paulatina a la pesca de bajura. Junto a la tecnología aparece la necesidad de una mayor formación. Ésta es fomentada en un primer momento, en el caso de Ondarroa, por la parroquia, con sus clases nocturnas impartidas a los jóvenes marineros; esto evolucionará más adelante.

En el caso de la flota de bajura que vamos a tratar aquí, y concretamente la costera del bonito, al comenzar la década de 1950, los patrones-armadores dotan de motores Diesel de cien caballos a sus embarcaciones, que tienen catorce metros de eslora y capacidad solamente para cinco mil kilos de bonito. Por entonces, algunos armadores utilizan todavía motores de vapor en la pesca de arrastre, porque tienen más potencia que los motores Diesel, si bien para 1953 los retiran ya definitivamente y la flota de arrastre y el resto de la flota en general funcionan con motores Diesel.

4 Este aspecto está desarrollado en el libro: GARCÍA-ORELLÁN, R. y BEOBIDE ARBURUA, J., 2009 (2004) *Hombres de Terranova: la pesca industrial del bacalao 1926-2004*. Edit. Stella Maris. Santurtzi. Bizkaia.

2.1. La gestación de la primera Escuela Media de Pesca de Ondarroa

A finales de la década de 1940 el párroco de Ondarroa, don Pedro, crea una escuela nocturna para que los jóvenes se puedan formar. En ella figura como profesor su hermano jubilado y con formación náutica. Se considera éste el primer embrión de Escuela Náutica. Lázaro acude a sus clases con catorce años y posteriormente lo hace su hermano. A los dieciséis años, quiere ir a la mar, pero su madre y hermana se niegan; quieren que estudie para patrón de pesca de gran altura. En estos momentos existen tres títulos: el de litoral, patrón de altura y patrón de gran altura. Con dieciséis años se prepara para lograr el título de patrón de pesca de altura y gran altura; estudia durante un año en Ondarroa con un profesor jubilado titulado de la marina mercante, para hacer el examen de patrón en la Escuela Náutico Pesquera de Pasajes. Estudia con detalle y gran interés el libro de texto sobre Náutica publicado por don Jesús Lasheras Mercadal, *Fundamentos de navegación*. Dominar este libro le abre las puertas a la enseñanza en el futuro en la Escuela Náutica de Ondarroa.

«Me encanta hacer cálculos de navegación. Estudio en casa y disfruto con ello, es mi pasión. Llego a dominar completamente el libro *Fundamentos de Navegación*».

La primera promoción de Ondarroa que estudia por libre y va al examen a Pasajes es del curso 1951-1952, y van cinco: Joseba Arrasate, Andoni Laka, Lucio de Lekeitio, Pelayo y Lázaro Larzábal. Es la primera vez que Lázaro ve un puerto con un fuerte movimiento de barcos, camina por sus muelles y todo lo observa atentamente. Se queda parado ante una imagen que es completamente novedosa para él; se trata del *Peña Plata*⁵, un barco de Pasajes que acaba de atracar tras una campaña al congelado en África; trae merluza que la fueron metiendo en sus bodegas de congelación pero sin separarla ni en cajas, ni nada; la ponían a granel.

«Veo como están con barras grandes golpeando grandes bloques de merluza congelada. Hay comentarios en el muelle de la gente diciendo que eso no puede seguir».

⁵ El barco lleva dos motores de 600 caballos, colocados en Zumaia en el año 1952.

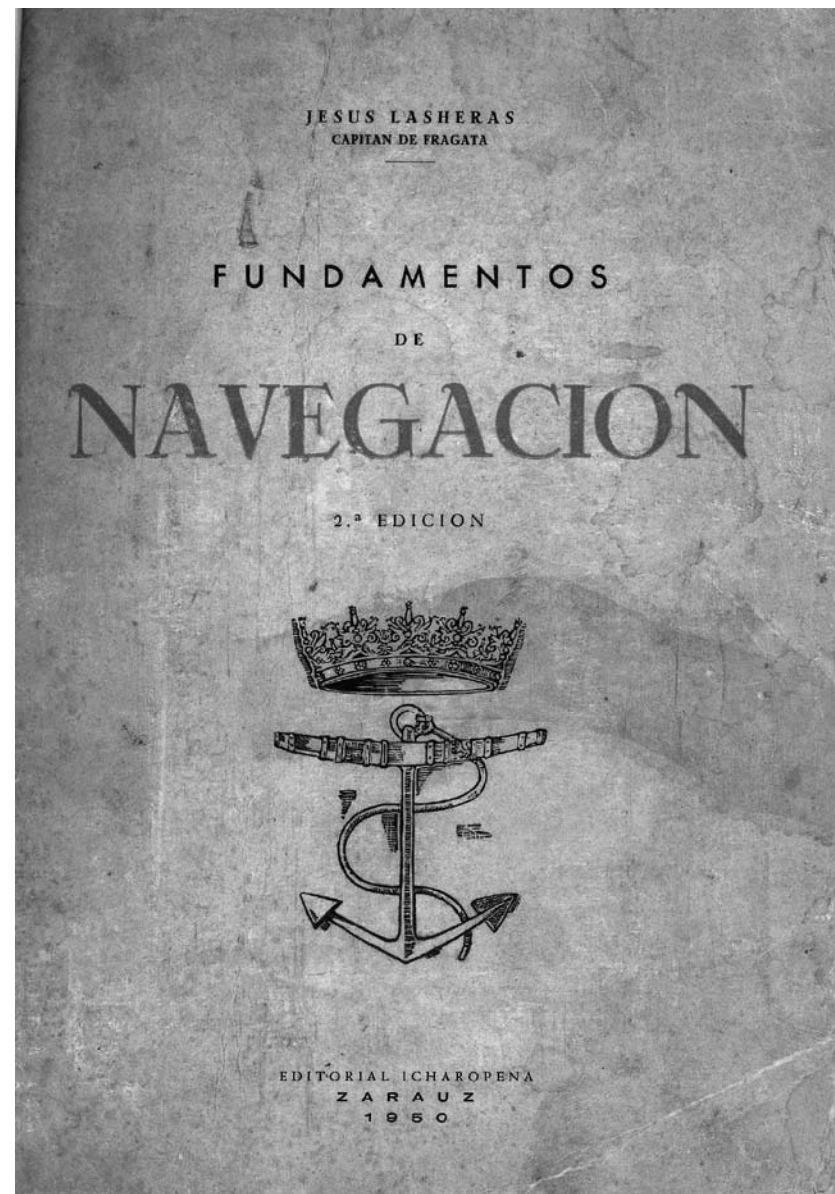


Imagen nº 4. Portada del libro de estudio de Lázaro

Es testigo de los inicios de la pesca del congelado, ya que, si bien no será Pasajes sino Vigo, el puerto que lidere esta actividad, ciertamente trató de lograrlo, además de con este barco, también, unos años más tarde⁶, con el buque factoría *Marcelina Ciriza*. Desde este puerto no se gestó un núcleo empresarial que consolidara este tipo de pesca. Muchos analistas estiman que, al no liderar esta iniciativa la Compañía Pysbe, no atrajo consigo al resto de las casas armadoras.

Seguimos con nuestro grupo de jóvenes de Ondarroa. En la Escuela Náutico Pesquera de Pasajes, está de director don Jesús Lasheras Mercadal. Llegan a Trintxerpe diez días antes del examen, en un bar les facilitan habitación y acuden a unas clases de Lasheras. También reciben clases de refuerzo con don Amado, que es un profesor que imparte clases particulares de apoyo a los jóvenes de la Escuela Náutica. Lasheras considera que están suficientemente preparados y da el visto bueno para que acudan al examen. Así, un día se examinan de ingreso, que es necesario aprobar, a los dos días se examinan de altura y al tercero, de gran altura.

Posteriormente, se hacían los días de navegación, se rellenaba el diario y al ser mayor de edad se tramitaba el diploma. Los cinco aprueban los exámenes. En el caso de Lázaro, recibe la máxima puntuación en el examen de gran altura, ya que resuelve los problemas a nivel teórico y práctico. Lasheras le ofrece continuar la carrera de Náutica con una beca, pero Lázaro decide hacer su carrera profesional en la pesca de gran altura con los conocimientos náuticos que posee, ya que tiene la responsabilidad de sostener la economía de la casa y, aunque la beca le cubre todos sus gastos en Bilbao, decide, sin embargo, no aceptarla por no dejar a su familia sin sus ingresos. Es huérfano, y se siente el responsable de su casa.

«Entonces yo era el que trabajaba⁷, interesaba el dinero que llevaba. Esto me ha dado una responsabilidad muy fuerte. No me veía como el hombre soltero que tiene el dinero para él; yo tenía una familia que dependía de mí. A mi madre le he entregado todo el sobre de dinero hasta casarme a los 25 años».

6 García-Orellán, Rosa 2005. "Casa Ciriza contada por Don Miguel Ciriza". *Boletín de Estudios Históricos de San Sebastián*. n° 38 pp. 515-669

7 "Yo era el que trabajaba" significa que su ingreso es el más importante de la casa; el resto de la familia también trabaja pero aporta menos dinero.

En el primer año de funcionamiento se matriculan 52 jóvenes en la Escuela Náutico-Pesquera Nuestra Señora de la Antigua, de Ondarroa, que es filial de la de Pasajes; al cabo de dos años Lázaro será uno de sus profesores. Se asienta el cambio en la pesca, con patronos dotados de conocimientos técnicos de gran altura.

Lasheras va a cubrir un importante vacío existente mediante la impartición a los jóvenes pescadores de los conocimientos básicos precisos para que puedan "despachar" sus barcos; forma tanto a patronos como a motoristas en un año intensivo y les proporciona los conocimientos básicos de Náutica,

«Les dábamos lo más básico, lo que iban a necesitar y te lo agradecían. Eran como esponjas, daba gusto darle clases, ibas a lo concreto. Esto es, el funcionamiento del radar, el loran... No suspendíamos a ninguno, le quitabas el pan de su familia. Seguíamos el camino de don Jesús Lasheras». (Jose Ignacio Espell: 2010).

Y de ese modo defienden sus barcos. Hasta la siguiente década no se regulará el título de Capitán de Pesca. En 1952, existen en Ondarroa pocos jóvenes con el título de gran altura y los patronos armadores de la costera de atún deciden contratarlos en los mismos barcos, aun careciendo de práctica en la mar, en atención únicamente a sus conocimientos teóricos.

En estos momentos hay cuarenta barcos para la costera del bonito y cinco jóvenes patronos de gran altura que carecen aún de práctica en la mar, pero que poseen la cédula del examen. Todos los miembros de esta promoción van a ir despachando boniteros sin cumplir los días de mar. Lázaro Larzábal, por su parte, embarca en el bonitero *Ben-Hur*, pero coordina otros tres más con la condición de ganar una parte y media⁸ por simultanear sus trabajos de náutico con los de marinero.

En el embarque, tiene que llevar consigo el sextante; esta compra supone un gasto importante, aunque el novio de su hermana le consigue por cinco mil pesetas uno de segunda mano que proviene de Inglaterra. Lázaro lo tiene que pagar a plazos, ya que necesita dos campañas de bonito para ganar este dinero.

8 El sistema de los salarios en los boniteros está señalado en el apartado número 4 de este trabajo.

El problema a que se enfrentan los patrones-armadores es que, disponiendo los barcos de más potencia, 100 caballos de vapor con el motor Diesel y una velocidad de seis a siete nudos, pueden alejarse de la costa y capturar más bonito, pero al alejarse, no saben posicionarse en la mar. Por ello, necesitan una persona en el barco que conozca nuevas formas de determinar su posición por medio del sextante mientras navegan.

En la pesca de litoral los patrones se mantenían siempre con la costa a la vista; uno de sus referentes eran los montes; de lo contrario, se perdían. Se utiliza mucho la meridiana, que es la latitud que se observaba justamente al mediodía; esto se aprende con los estudios de patrón de altura, pero necesitan también conocimientos para hallar la longitud si se alejan de la costa. Con la sonda y la latitud se sitúan bastante bien, ya que rara vez perdían de vista la costa, y en caso de perderla se dirigían hacia el sur y cuando aparecían las primeras montañas, las conocían y calculaban a qué altura estaban. Se movían bien hasta Cabo Ortegá; de ahí para el oeste se perdía la costa y no se situaban al faltarles la referencia de la costa.

La costera del bonito empieza a primeros de junio y dura hasta septiembre; en Ondarroa aplican el régimen denominado dominical. La obligación de cumplir el dominical terminaba el primer domingo de junio; pasado éste, ya se podía permanecer en la mar los domingos hasta que finalizase la costera del bonito. Al finalizar la temporada, se reanudaba el dominical. El resto del año los barcos salen a la mar pero, según el testimonio de Lázaro, es obligatorio estar el domingo en tierra. Esto se puede hacer sin dificultad porque se trabaja cerca de la costa y siempre hay puertos en los que entrar.

En un plazo de diez años todo cambia, al ir teniendo más autonomía los barcos y al alejarse más de la costa en busca de bonito. No obstante, en la primera campaña que realiza Lázaro Larzábal, aunque le llevan de náutico para poder alejarse más de la costa, los intentos de hacerlo son tímidos todavía.

2.2. Medios técnicos de seguridad y navegación en 1952

En 1952 los barcos de bajura no llevan radio, ni salvavidas, ni botiquín ni cohete por si tienen que pedir auxilio en la noche. Tampoco existe la telefonía.



Imagen nº 5. Lázaro en una fiesta familiar en 1952". De izquierda a derecha: Lázaro, su hermano Jesús, su tío francés, la amona materna, detrás la tía Maritxu, su hermana y su madre Joaquina. Foto cedida para este trabajo por su hermano Jesús en mayo de 2009, en Ondarroa.

Estas costeras de bonito no practican aún la pesca de altura; necesitan un navegante para alejarse de la costa. Los patrones saben que si se alejaban más de la costa, las capturas eran muy superiores; comprenden, por ello, la necesidad de contratar a jóvenes recién salidos de las Escuelas Náuticas y que sepan utilizar el sextante para situarse una vez se alejan de la costa.

En estos momentos, técnicamente sí hay patrones de altura, pero no de gran altura. La diferencia entre unos y otros es que los de altura sabían calcular la meridiana, que es la posición que se tiene en el momento en que el sol pasa sobre el barco. Para ello se utiliza el sextante. Para gran altura se exigen conocimientos para obtener la longitud. En el año 1952 los títulos de los patrones eran: Litoral, con el se podía navegar desde Bayona (Francia) y Cabo Higuer, hasta Bayona en Galicia (La Guardia), siempre cerca de la costa, a un máximo de 12 millas. Luego está el título de patrón de altura, título con el cual se podía navegar a la pesca a varios cientos de millas, unas 800 millas; para ello se exigían conocimientos del sextante y cálculos de latitud por meridiana, circunmeridiana y extrameridiana. Estos cálculos se obtienen desde quince minutos antes a quince minutos después del paso del sol por el meridiano del lugar en donde uno se encuentra.

El patrón de gran altura posee conocimientos de cálculos de longitud mediante rectas de altura y reconocimiento de estrellas; para todo ello es necesario tener una hora Greenwich fiable. De ahí la necesidad de un receptor de radio como mínimo para obtener la hora de Greenwich mediante la radio, que está continuamente dando la hora en las frecuencias de 15.000 y 20.000 kilociclos. La hora es un elemento muy importante y en el *Ben-Hur* Lázaro le pide al armador que instale a bordo una radio de onda corta para corregir la hora.

«Para hablar con otro barco nos arrimamos un barco a otro. Como en la costa del Cantábrico los desplazamientos se efectúan de este a oeste, hasta la llegada de la aplicación del conocimiento del sextante, bastaba con saber que, si se pone rumbo al sur, siempre se encuentra la costa, y, al ver los primeros montes, se sabe en qué situación se está en la mar».

La pesca es rumbo al oeste, pero al rebasar la costa cantábrica y llegar a Finisterre, se van para el sur y pierden la posición, puesto que ya no hay referencia de costa.

«Era el vacío. No obstante, se servían de la referencia de la costa con la hora y la distancia, que calculaban siempre de seis millas. Así, para calcular la estima después de seis o siete horas pescando bonito, les pregunto dónde estamos respecto al punto en que he dejado el barco y me respondían al sudeste seis horas, así que calculábamos seis por seis, 36 millas al sudeste y era la posición. Lo calculaban muy bien».

Sin embargo, los barcos de arrastre, como trabajan en la plataforma continental, ya pueden utilizar la sonda. Después de la guerra civil se sirven de los cálculos de posición mediante la aplicación de la sonda para encontrar “un lugar geométrico”. Respecto al sextante:

«Mi padre ya utilizaba el sextante; no sé dónde aprendió, porque entonces no existían las Escuelas Náutico Pesqueras; el fuerte para ellos era la situación por marcas de tierras, y aplicaban la sonda para el trabajo».

En 1952, en la primera costera de bonito en la que participa Lázaro, como llevan motores Diesel de 100 caballos prevén alejarse más de los rumbos tradicionales de la costa. La velocidad con buena mar es de entre seis y siete nudos. A Lázaro le sucede que, llevando con

él tres barcos al principio y sumándose luego hasta dos más, ponen rumbo a Ondarroa a 160°.

«Como no llevan radio ni telefonía para comunicarse entre sí, y lo hacen a viva voz de un barco a otro, sólo un barco fue con ellos, los otros tres se pusieron al lado de uno que no sabía situarse con el sextante y hubo una diferencia de un día en la llegada a Ondarroa».

Utilizar el sextante para calcular la meridiana depende del sol, y a veces los días son nublados. Entonces Lázaro se coloca detrás de la chimenea del barco, con la ropa de agua, esperando que el sol salga para poder situarse. A veces, si el cielo está cubierto durante todo el día o durante dos días, no tienen situación; sólo el cálculo por estima.

Lázaro reflexiona y mira desde el momento actual hacia atrás y le sorprende que no hubiese más accidentes. Recrea desde su memoria una entrada de un barco de Ondarroa en Avilés. El barco encalló contra las rocas, pero no le pasó nada a ningún tripulante; simplemente, salieron andando sobre las rocas. En las seis costeras de bonito de los años cincuenta en que trabajó, no existen accidentes importantes, pero sí recuerda otros barcos de pesca de arrastre accidentados, entre ellos el *Maitane Arriola*, que sólo tuvo un superviviente, y el *Ferrer Hermanos* (era el primer barco de una pareja) en el que se perdieron todos los tripulantes al sur de Belle Île, en Francia.

Uno de los lugares de pesca es *El Paso*, que es la ruta seguida por los mercantes cuando salen de Vigo rumbo a Finisterre y de ahí a la Normandía francesa en el Canal de la Mancha. A esta ruta le llaman *El Paso* de los mercantes.

«Durante el día pescamos en esta zona, pero tres horas antes de la noche, dejamos *El Paso*, ponemos rumbo hacia el noroeste, dejamos el barco parado y sin apenas luces de posición para no gastar».

Lázaro es un apasionado de la lectura y en esta primera marea lleva en su cesto el libro de *Los Hermanos Karamázov*,

«Me quedo a leer con una batería pequeña de 12 voltios que da una lucecita que viene del motor parado, porque no

llevamos ni auxiliares. Esta luz aguanta hasta las tres de la mañana, luego ya no hay ninguna luz en el barco. Ni siquiera nos vemos entre nosotros.

»Normalmente salimos hasta los 15° y 18° de longitud al oeste de Vigo y no bajamos al sur, remontamos hacia el nordeste entrando en el Cantábrico hasta Ouessant, en la Bretaña francesa, en el 47° de latitud».

A la vuelta nunca dejaban de controlar el gasoil. Respecto al abastecimiento del barco, en esta década llevan hielo, facilitado por la Cofradía, para conservar el bonito. También llevan un tanque de agua dulce para beber.

2.3. La primera costera del bonito de Lázaro Larzábal en el *Ben-Hur*

Lázaro, con su cédula de examen se presenta en la Comandancia de Lekeitio con el patrón-armador del *Ben-Hur*—este nombre corresponde al de una estrella de primera magnitud—. La autoridad marítima del momento es un sargento que tiene una pequeña oficina, porque la comandancia en ese momento está en Lekeitio.

«Fuimos allá el armador y yo para hablar con él. La autoridad estuvo de acuerdo en que se despachara el barco, siempre que se comprometiesen los armadores a llevarme como segundo patrón. El barco sale con el título del armador y la cédula de examen mía para las posiciones; el representante de la oficina de navegación quedó conforme, porque no podía dejar los barcos parados. Así se produce mi primera salida».

El número de tripulantes puede oscilar de doce a catorce: un patrón un sotapatrón, un motorista y marineros.

En los boniteros, el más joven es el txo. Lázaro es el más joven del barco y se produce la paradoja de que tiene que hacer el trabajo del puente aplicando sus conocimientos de navegación astronómica que repercuten en tres boniteros, y también el de txo -recoger todo lo que queda después de comer, fregar y estar al servicio de toda la tripulación—. Esto a él le choca en un principio, pero son las normas, con lo cual, además de hacer de txo cuando todo el mundo se va a

dormir al catre, él tiene que hacer su guardia en el puente hasta las tres de la mañana, que es cuando se levanta el patrón, y a las cinco de la mañana debe arriar los aparejos.

«Yo también tengo aparejos, ya que es el trabajo del txo. Así que para mí fue un choque por tener la doble función: ir de txo y de sotapatrón. Duermo pocas horas, el patrón-armador me deja dormir hasta las ocho de la mañana, pero leía muchísimo, con una lucecita por la noche; de día también bajaba un momento mientras no picaban los bonitos. En cuanto picaban, a levantarme.

»En estos momentos es habitual ir entrando en bastantes puertos de la costa del litoral. La primera entrada la hicimos en La Coruña y la segunda, en Vigo. Para entrar en Vigo, con mis conocimientos de navegación teóricos, y solo en el puente, lo paso bastante mal. Mi primera entrada en Vigo fue el 4 de junio de 1952, luego me toca entrar en Avilés de noche con poca visibilidad y mucha mar, todo el mundo durmiendo en el barco y todos estábamos cansados de hacer lances, me encuentro solo en el puente y son momentos de mucha tensión. Recuerdo cómo me temblaban las piernas».

2.3.1. Incidente en la Comandancia de A Coruña con la estrella roja de cinco puntas

En esta primera campaña en el *Ben-Hur* entran en La Coruña. El barco lleva pintada en la chimenea una estrella roja con cinco puntas. *Ben-Hur* es el nombre de una estrella de primera magnitud, y Lázaro ignora el motivo por el cual el armador le puso este nombre.

El Comandante pregunta:

-¿Quién es el patrón?

-Yo soy el responsable -responde Lázaro- porque tengo aquí las cédulas y el dueño se llama Salvador, es el armador.

-«El problema es que el armador apenas conoce el castellano. En mi casa, sin embargo, como toda mi familia procedía de la Parte Vieja donostiarra, se hablaba con soltura el castellano y también el vasco porque mi madre era de un caserío de Astigarraga.

»Le explico al comandante de Marina que no sabemos lo que significa esa estrella y él nos dice:

»-Representa al comunismo».

Nosotros no teníamos ni idea, el patrón-armador no hablaba nada. El comandante acaba riéndose y nos dice que pintemos la estrella de otro color para que se vea menos. La pintamos de negro aprovechando un bote que había en la máquina.

Este hecho, que, así contado, no pasa de mera anécdota es, sin embargo, grave, ya que en el régimen político del momento, con una dictadura que enarbola la bandera anticomunista, podría tener consecuencias de arresto y paralización de la actividad. Afortunadamente el comandante, con sentido común, no tomó represalias.

En esta primera campaña, además, se va a producir el cambio de bonito a la vara o curricán al bonito con cebo vivo.

2.3.2. Introducción en Ondarroa de la pesca con cebo vivo

En la costera de bonito de 1953, los boniteros de Ondarroa salen a la pesca del bonito con varas para la cacea. Excepto el *Primavera* y el *Verano*, que son los únicos que salen con cebo vivo. Es que, según dicen, se habían enterado por algunos pelotaris que conocían el asunto, y fue un éxito.

36

Para la pesca, bien sea a la cacea o al cebo vivo, se colocan dos varas largas transversalmente a la crujía del barco con tres aparejos en cada vara. Eran seis y, en total, 14 aparejos.

«Todos los tripulantes pescamos, estamos todo el día atentos, con el aparejo en el dedo, protegido con un dedil de manta vieja. Si comemos, tenemos el aparejo en la mano izquierda y la cuchara en la derecha, y si dejas el aparejo porque necesitas las dos manos, lo colocas en el dedo del pie. Si te tumbas a la siesta lo haces con el aparejo cogido con una vuelta al brazo, si vas a hacer tus necesidades lo dejas al compañero.

»Así, tumbado, sentado, de pie, en tus tres metros cuadrados todo el día, desde la salida a la puesta de sol, con el aparejo. Hoy en día hay carretes. Los únicos en el barco que no tenían aparejo eran el patrón-armador y el jefe de máquina; el resto, todos, hasta el cocinero».

Lázaro tiene la vara de estribor y está encargado de dos aparejos. Los más largos son los que van en la punta de las varas en el bonito, y ésas, como hay que recoger a mano y largar a mano, las manejan

los más jóvenes y los más fuertes. Sueltan entre noventa y cien metros y pueden llegar a 150 metros.

«Si pica un bonito fuerte, hay que traerlo de golpe, tienes esos cincuenta o cien metros para la reserva; todo se hace a mano, no con carretes de pesca como ahora.

»En la punta de la liña colocas un cebo, un engañador, es un anzuelo hecho con paja de maíz y una cintita de color para que el bonito crea que es un pescadito. El bonito muerde y queda enganchado. Es muy voraz; cuando entran las aguas cálidas, viene primero el pescado pequeño y detrás viene el bonito desde finales de mayo hasta septiembre. Viene desde el mar de los Sargazos o del centro del Atlántico, hace un recorrido largo y vuelve a los mares de donde ha salido. Este bonito es el blanco o Albacora, es el bonito del Cantábrico».

Estos barcos de catorce metros de eslora con cien caballos, tienen capacidad de pesca de cinco mil kilos de bonito, puesto que no tenían más capacidad de almacenaje.

2.3.3. De la cacea al tanque con cebo vivo

Respecto a la potencia de los barcos, el motor Diesel era el de los boniteros y también del arrastre, si bien éstos, al necesitar más potencia, se utilizaban por parejas. En el año 1953 las parejas de arrastre todavía utilizan el vapor, como el *Juantxu* o el *Karmentxu*, si bien en 1953, ya desaparecen definitivamente los barcos de vapor y todos funcionan con Diesel porque ya están desarrollados los motores de gran potencia. Cuando aún existían barcos de vapor, todos los tripulantes descargan el pescado y también cargan el carbón. En esos momentos en Ondarroa la carbonera es un antiguo barco de vela de tres palos y casco de chapa. Se llama el *Torkel*.

Los primeros intentos al cebo vivo

En esta costera de 1953 el bonitero *Ben-Hur* sale pertrechado para pescar a la cacea en su costera del bonito. Es habitual ir entrando en los puertos del litoral. Entran en San Vicente de la Barquera y en la Cofradía les informan de que en Ondarroa acaban de entrar dos boniteros, el *Primavera* y el *Verano*, cargados gracias al cebo vivo.

Parece ser que alguien habló de que en el Pacífico se pescaba así, y este armador se arriesgó a probar; fue un éxito y una auténtica re-

37

volución para todos los boniteros. En vista de ello, el patrón del *Ben-Hur*, que iba pertrechado para hacer la campaña a la cacea, decide preparar el barco para cebo vivo.

«Sacamos las varas y metemos dos barriles vacíos, uno en la proa y otro en la popa. En la parte de arriba, hacemos unos agujeros, levantamos un poco en plan cuadro y ahí metemos unas rejillas. Y, sacando el agua que utilizamos para el baldeo, metemos un extremo de esa bomba en uno de los barriles y en el de proa, otro».

Primer problema

«Hacemos un lance cerca de la costa, cogemos sardinilla pequeña y la echamos a la pecera. La presión del agua al entrar en la pecera produce unos globitos pequeños de oxígeno que se pegan al pescado y así el pescado se muere en un par de días. El agua tiene que entrar sin esos globitos. Vamos haciendo poco a poco las cosas. Ese problema logramos salvarlo porque en la salida del agua a presión colocamos un paño y le atamos una cuerda, de forma que quitamos presión al agua para que saliese sin globitos. Así el pescado dura más».

Segundo problema.

«Salimos de San Vicente de la Barquera en calma chicha, con nuestros dos viveros. La tripulación se coloca a un costado del barco a pescar, se pierde la estabilidad y el barco empieza a escorarse y entra agua. Al mismo tiempo, empiezan a vaciarse las peceras, pero, poco a poco, el barco vuelve a estabilizarse de nuevo.

»Todos asustados, estamos sólo a dos horas de San Vicente de la Barquera, y no había otros barcos cerca de nosotros; no había más que un botecito pescando sardinas, nos asustamos. Volvemos a entrar en puerto y rectificamos los bidones, los elegimos con más anchura y menos altura, con lo cual solucionamos el problema de la estabilidad.

»Ahora llevamos un par de aparejos en la popa. Estos aparejos tienen un anzuelo y la liña, el anzuelo encarnado con una sardina viva que la metemos por la tripa para que no se muera en el acto y al echarla al agua la sardina intenta esca-



Imagen n° 6. "El Reinaras", construido en Lekeitio en 1951, con 17 m de eslora, 41 toneladas y un motor de 100 CV, es de características similares a las del Ben Hur. Archivo de Juan Antonio Apraiz.

par, mueve el anzuelo y eso engaña al bonito que se acerca a comerla, es una trampa. Había que levantar esos bonitos de 8 y 10 kilos. Todo a mano. Y luego la caña. Este sistema es fuerza de mano y de cintura. La pones entre las piernas, y con la otra mano tiras para atrás. Cada caña lleva dos hombres. En algunos sitios se ha hecho meterlo de tirón, pero nosotros no lo hacemos así porque empezaba a dar saltos y a contorsionarse, sangra más y tampoco eres capaz de quitarle el anzuelo. Es complicado, por lo que nosotros trabajamos con dos hombres: uno, el que usa la caña (apoyas en un antebrazo, coges el anzuelo con la mano derecha, coges la pesca con la izquierda, colocas con la mano derecha el anzuelo y dejas caer al agua el aparejo para que el pescado caiga también) y ya estabas pescando.

»Cuando picaba, tirabas y, como el aparejo es un poco más largo que la caña, al tirar y venir el aparejo más bajo, no sacaba del todo el bonito del agua, ya que al hacerlo se podía romper la carne en la que está enganchado. Entonces estaba a tu lado izquierdo el otro hombre. Con la mano izquierda

trae para atrás el bonito con la pita y con la derecha le daba entre los ojos con el matapucheta (un tronco de madera que se convertía en una porra). Así el bonito queda quieto, muerto ya, porque le ha dado en la base del cráneo, y con la boca abierta, con lo que le puedes quitar fácilmente el anzuelo. El que tenía la caña le metía dos dedos en los ojos y al apretarle el bonito abre la boca, con lo que se le podía sacar el anzuelo. El hombre que lo tenía enganchado lo echaba en la encajonada. Las encajonadas eran estrechas, para que no se moviese el bonito. De otra manera, se gastaría y quedaría con la carne a la vista y ya no serviría. Esto es la pesca del bonito».

2.3.4. Accidentes característicos del curricán o cebo vivo

Cada caña, dos hombres; uno usa la caña y otro el bichero (que es como un arpón manual, un gancho para tirar hacia arriba), el pescado viene enganchado por la boca, que es una parte blanda; lo atraes al tirar, luego hay que levantarlo desde el nivel del agua al barco; aquí hay que hacer fuerza, usas un bichero, un palo de madera que en la punta tiene un gancho, y enganchas el pez y lo subes; al pasar el bonito desde el agua al barco, a veces el anzuelo se suelta y va sobre el pescador; si se suelta el anzuelo, es cuando se producen las clásicas lesiones en cara, ojos, etc».

2.3.5. Distribución de los espacios a bordo

Los espacios son escasísimos. Se trata de un barco de madera de 14 metros donde conviven de 12 a 14 tripulantes. El número no es exacto, hay barcos que van con trece, pero nunca con más de catorce ni menos de once, porque, de lo contrario, no habría personal suficiente para trabajar con las cañas.

«En el puente del *Ben-Hur*, entran dos personas pegadas, hasta el extremo de que, pasado el tiempo, propuse que se comprara una radio de onda corta para llevar en el puente y tener la hora de Greenwich exacta, no había espacio para colocar la radio, y tuvimos que ponerla por fuera del puente, hacer un agujero y ahí estaban los botones de la radio, pero la radio quedaba por fuera con una caja de madera que se le hizo. Para dormir tenemos los catres; es necesario bajar al rancho de proa, de dos metros cuadrados, y allí, tumbado, tengo que hacer los cálculos, con lo cual la gente tiene que salir de sus catres para dejarme a mí calcular.



Imagen nº 7. Débarquement du Thon. Lugar: Saint Jean de Luz.
Autor: Réal-Photo. Euskal Museoa, Bilbao.

»En la pareja formada por el *Costa Vasca* y el *Costa Rica*, en un espacio reducido iban cuatro catres, donde dormían el jefe de máquina, patrón de pesca y de costa y, luego, en el rancho de proa dormía el resto de la tripulación. Había muy poca comodidad. Los catres tienen sesenta centímetros de ancho y 1,70 metros de largo. El espacio es muy reducido. Cuando pusieron en el *Ben-Hur* los tanques de agua que hacían de vivero para el cebo vivo, todos dormíamos en el rancho de proa; había que esperar a que saliera uno para poder entrar. Este barco tiene 14 metros y en él van 14 hombres; sólo esta proporción ya nos acerca a la imagen mental de los espacios de que disponían.

»En la popa se coloca un pequeño compartimento, un tapadillo de chapa donde el cocinero, en un metro por sesenta, hace la comida».

En esta época se respeta a los mayores. En el barco no hay borrachos, porque el vino es controlado por el patrón; sólo se lleva un pequeño barril de vino; sin embargo, se fuma mucho ya desde la infancia. Esta situación cambia con el dinero que llega en los años sesenta. Respecto a la vida íntima, no existe; según Lázaro, cada tripulante lleva un cestito de casa con todas sus pertenencias. Lo coloca al lado de la litera, entra directamente en la litera, con la ropa haciendo de almohada y a los pies queda el resto de la ropa. No existen taquillas y deja las botas en el suelo, a su lado. «El único cepillo de dientes era el mío y me tenía que lavar los dientes con agua salada».

Respecto a las creencias, por entonces se llevan escapularios de la Virgen de la Antigua, que en esta localidad es la patrona de los marineros⁹; en un pueblo como Ondarroa, en el año 1950, hay hasta 14 sacerdotes para una población de siete mil habitantes, siendo habitual una media de ocho. Lázaro participa en el año 1950 en la procesión en la que traen la Virgen de Begoña de Bilbao, que vino a hacerle una visita a la virgen de la Antigua, de Ondarroa.

«Trajeron a la Virgen de Begoña desde Bilbao hasta Markina, y ahí se encontraron las dos vírgenes. Fuimos en la procesión y a la altura de Berriartua, se organiza el encuentro, las dos vírgenes hicieron como si se dieran un beso a cada lado, y con el roce se le cayó a una la corona y se la volvieron a poner. A mí este acto me pareció una idolatría».

Sin embargo, Lázaro en sus primeras costeras del bonito lleva un escapulario de la Virgen de la Antigua, por si acaso.

Estos hechos nos muestran la fuerza que tiene el colectivo en la configuración de los simbolismos de sus actores sociales. Éstos pueden pertenecer a un grupo de no creyentes, pero algún elemento de la fuerza colectiva se va a asentar en su universo simbólico, como es

⁹ La devoción mariana se extiende por toda la geografía costera; la protección de una Virgen para el barco es algo muy importante, concretamente en los bacaladeros la Virgen estaba en el comedor en una peana; su presencia es respetada por todos.

el caso que aquí exponemos, y así me lo muestran investigaciones realizadas en estos períodos.

2.3.6. Comida a bordo de los boniteros

Llevar arpones para arponear un delfín y tener carne de delfín, que se come mucho. Como el delfín no pica el aparejo, se hace preciso arponearlo. Es un bocado exquisito, exclusivamente para comer, nunca para explotarlo ni para venderlo. Todos los boniteros llevan un arpón a proa para tener carne de delfín; en esta década de 1950 es raro llevar carne de casa en los barcos, «nos falta dinero, nos falta todo».

Lázaro hace la similitud entre el delfín y el perro pastor,

«Los delfines encuentran la anchoa, la rodean por abajo y la suben a la superficie. Esto se ve perfectamente desde el barco y entonces largamos la red».

Nunca se pesca delfín para explotación, está prohibido por la Cofradía. Sólo se pesca para comer. En los años en que hay necesidad, su excedente se reparte con los demás barcos. El resto de los barcos, ya estén a babor o a estribor, pueden acercarse a coger un trozo de delfín; es costumbre colocar una cesta en el costado del barco para que los demás sepan que se ha pescado un delfín y compartir su carne, que es roja, semejante a la de la ballena. Todos los cetáceos tienen la carne parecida, y refiere Lázaro que el sabor es muy bueno.

De víveres llevan lentejas, garbanzos y alubias para hacer potaje de primer plato; de segundo, es habitual comer bonito asado. La comida diaria es el marmitako.

Para beber, vino; si bien a bordo hay tres botas, sólo se utiliza una en cada comida, poniendo una bota a proa y otra a popa. Al beber el vino se levanta la bota y se aprieta y luego se pasa de unos a otros. La bota siempre está a los pies del patrón. Primero bebe él y luego pasa la ronda, y así se va repartiendo. En caso de que alguien quisiera más vino le dice al patrón: «Hay vuelta o qué». A los más bebedores se les marcan los músculos del brazo al apretar la bota del vino... La bota se pasa siempre de derecha a izquierda. Generalmente se lleva un barril pequeño de vino para la marea y es controlado por el patrón a través de las únicas botas que van en el barco.

Se hacen dos comidas al día: primer plato, potaje, y segundo plato, bonito o carne de delfín¹⁰. Al salir del cabo Matxitxako es habi-

tual coger algún bonito para comer, que generalmente se asa y se come de segundo plato. Para asar el bonito se corta horizontalmente un barril de vino a unos cuarenta centímetros del suelo, se rellena de cemento esta base, practicando una pequeña concavidad, se cubre con carbón de leña y se enciende en ella el fuego. Como el cemento lo hace pesado, se coloca en el centro de la cubierta de popa y se sujeta con unos tacos para que no se mueva. Sobre el fuego se coloca una parrilla para asar el bonito.

«Todos nos colocamos alrededor del barril y vamos cogiendo un trozo de bonito asado, excepto la mendrezka y la cabeza del bonito. Estas piezas las enumera el patrón para que cada uno coja su parte, el resto del bonito se puede tomar tranquilamente. La otra modalidad es comerlo en marmitako».

Se hacen dos ollas de comida, una a proa y otra a popa, pero es la misma comida, no existe diferencia entre ellas. El hecho de hacer la comida a proa y a popa es por el espacio, que es muy reducido en el barco.

«Todos comemos de la misma cazuela, cada uno tiene su cuchara y se comienza de derecha a izquierda. La comida es a las once de la mañana y a las siete de la tarde».

En popa están los aparejos, se come a la intemperie encima de la cubierta. Se colocan alrededor de la cazuela el pesca, el segundo patrón y el jefe de máquina; llueva o no llueva, utilizan el soeste, que es una gorra en forma de abanico.

«Sigue la ronda, cada uno con nuestra cuchara, de derecha a izquierda, y, si llueve, el agua de la lluvia muchas veces ha llegado a poner el potaje caldoso en la propia olla¹¹ ».

La comida es abundante.

10 APRAIZ ZALLO, Juan Antonio, 2000, “La cocina y el mar: aproximación a la gastronomía en la pesca de bajura” *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, N.º. 3, págs. 471-486.

11 En la posguerra, existía en los caseríos de la falda de Guadalupe (Hondarribia-Gipuzkoa) la costumbre de comer toda la familia el potaje de la misma fuente, cada uno con una cuchara y esto se traslada a la mar, en la actualidad ha desaparecido. (Trabajo de campo de Rosa García-Orellán, *Investigación Mujeres en Pesca*, ag. 2007)

«He visto sufrir de empachos a muchos tripulantes en la costeras del bonito. Como no tenemos váter, nos vemos obligados a hacer nuestras necesidades sacando medio cuerpo fuera, agarrados a las cuerdas, y allí colgados, siempre a sotavento, con el trasero al aire.

»Más de una vez he tenido que comer mirando a otro lado. A veces la gente habla y le sale saliva que va cayendo a la olla, y si discutían, más saliva. Tengo que mirar a otro lado para seguir comiendo. Resulta muy desagradable, muy duro».

2.4. Ir a la parte

En 1952, cuando entra en las costeras de bonito, Lázaro tiene 17 años y ayuda a hacer las cuentas de la costera. El salario se reparte a la parte, que consiste en lo siguiente: primero hay que retirar el monto mayor, que son los gastos de aparejos y cocina; el resto del capital se divide en las partes. Si van catorce marineros, es una parte para cada uno; el barco se lleva dos partes; el jefe de máquina, una parte y media; Lázaro, que va de sotapatrón, lleva una parte y media, el patrón-armador, dos partes. En total, son 22 partes a dividir el capital.

2.5. “Radio Igueldo” y el desarrollo de las claves de pesca en la bajura

En el año 1958 se incorpora “Radio Igueldo”, lo que supone una mayor comunicación entre la flota bonitera; si bien la decisión es gubernamental, don Jesús Lasheras fomenta su uso.

«Reúne a más de doscientos armadores de Pasajes para explicarles la importancia de la utilización del radiogoniómetro, que es un equipo de señalización. La señal varía según el emisor, si lo giras oyes menos. Sintonizaba la estación de Igueldo girando 360 grados la antena y colocando el barco con la proa en esa dirección y el radiogoniómetro detecta la dirección; ya no se utiliza». (José Ignacio Espell: 2010).

La posibilidad de comunicación entre los barcos repercute en la incorporación de estrategias más sutiles entre los patrones, ya que es una constante entre los patrones de pesca la utilización de la mentira como una herramienta más de trabajo.

Con la incorporación de la radio en la costera del bonito unos y otros se escuchan a través de la radio y utilizan claves para que no se sepa dónde están pescando. Lázaro reflexiona:

«En la caza y la pesca nadie dice la verdad, porque si tú te encuentras con una cesta de manzanas y estamos dos, somos dos a repartir, pero si vienen más no toca a nada por muy fino que andes. En el boniteo nos encontrábamos con los bermeanos; en esos momentos es habitual arrimarse al otro barco y preguntar a voz en grito cómo iba la pesca. Nunca te decían si habían pescado, pero si vemos el morro del barco bastante metido, el patron-armador me decía:

»-Pon rumbo al noroeste, de donde vienen éstos.

»En efecto en ese rumbo había bonito».

A medida que la pesca del bonito se va haciendo más sofisticada requiere mayores estrategias de ocultación de la información y de apoyo en cuadrillas para así competir con el recurso. Esta estrategia se extiende a todos los tipos de pesca. Otro aspecto que se debe tener en cuenta es la seguridad. La radio también es un elemento más de seguridad para la flota. Reflexionando ahora, Lázaro se sorprende en estos términos:

«Una de las cosas que me ha llamado la atención en esos tiempos era lo que arriesgábamos, porque no llevábamos nada. Luego se empezó a meter salvavidas; nosotros sólo llevábamos un pequeño salvavidas que era el que se utilizaba para hacer carnada, pero fuera de eso no llevábamos nada de salvamento. Me llamaba la atención que en el *Ben-Hur* no tuviésemos auxiliares. Cuando parábamos por la noche teníamos una pequeña batería que nunca duraba tanto como para dar luz toda la noche. Y me extraña que no hubiese, al menos en la zona de Ondarroa, ninguna colisión entre barcos».

2.6. Continuando en las costeras del bonito

Al finalizar la costera del bonito embarca en la pareja de arrastre *Arambarri* y *Akuli*, que se transforma al boniteo al llegar la temporada del bonito. Hasta la llegada del servicio militar irá de patrón de costa, alternando el boniteo con el arrastre.

Además irá también en parejas antiguas de carbón *Costa Vasca* y *Costa Rica*, y en el *Amapola* y *Clavel*, que son de Diesel y van al arrastre y al boniteo.

Es un joven disciplinado y, aunque en una costera de bonito probó en San Vicente de la Barquera a ir de chiquiteo, la experiencia de beber no le gustó y no la repite. Le encantan las chicas y diversas modalidades de deporte. Pasa los domingos en las rocas, practicando pesca submarina con su hermano y las chicas, y luego comen allí mismo.

3.- EL SERVICIO MILITAR. ESCOLTA DEL MINISTRO DE MARINA

Se acerca al momento de ir al Servicio Militar; tres meses antes de su alistamiento ayuda a una tía suya en el bar que tiene en Eibar, que es su forma de descansar de las faenas marítimas durante la temporada de invierno. El día señalado salen de Ondarroa varios chicos en autobús hacia Lekeitio. Lázaro está contento, porque le han dicho que los jóvenes que tienen título de altura o gran altura van al Ferrol, y allí tienen que ejercer de timoneles señaleros. Su decepción es grande cuando a 18 jóvenes les destinan al Ferrol y a él, a Cartagena.

Tiene que salir de Bilbao él solo el día de Nochevieja en tren; los demás, el día tres de enero. Llega a Madrid y de allí a Cartagena. Una vez en el cuartel, primero les preguntan qué saben hacer, practican una selección y luego comienzan las pruebas físicas. Se defiende bien en baloncesto, salto de longitud y de altura y levantamiento de peso. La instrucción le resulta sencilla, a lo que hay que añadir que mide un metro ochenta y supera con facilidad las pruebas de tiro con metrallera y fusil. Se fijan en él y lo seleccionan para escolta del Ministro de Marina, Salvador Moreno Fernández, por lo que va destinado a Madrid.

«De los 16 que somos seleccionados, 12 somos vascos; tres, catalanes y uno, extremeño. Trabajamos tres días y descansamos uno. Me pagan 400 pesetas al mes, porque, además de escolta, soy cabo; primero fui eventual, y luego ya tengo mi titularidad. Es lo máximo a que se puede llegar sin tener la carrera militar. Las estancias del ministro son una réplica de un barco. No podemos perder de vista al ministro ni de día ni de noche. La vigilancia es continua. Habré ido unas treinta veces al Pardo. Nosotros vivimos en la parte baja de su casa,

donde tenemos habitaciones y comedor. Decían que era amigo de infancia de Franco en su pueblo natal del Ferrol. Por mi parte, me dedico a vivir mi juventud; va a ser el único período de mi vida en que lo haga. Uno de mis compañeros, que es de un caserío de Lekeitio, entra a trabajar en la cadena de cafeterías *California* y llegará a ser director general de esta cadena a nivel nacional».

Cuando sale para hacer la mili no tiene novia, pero durante sus dos años de servicio militar en Madrid, va a conseguir una «iuna sueca con coche¹²!»

«Vamos a la piscina y allí hago mis saltos. Se me acerca una chica sueca y así empezamos a tontear, y a salir».

Todavía no ha llegado el *boom* fuerte del turismo a nuestro país, pero ya comienzan a llegar extranjeros que ven España como un lugar exótico, habida cuenta de la diferencia de desarrollo respecto a los países europeos, que han sido protegidos con importantes créditos de los Estados Unidos para su reconstrucción después de la Segunda Guerra Mundial. Por lo tanto, el hecho de tener una novia “sueca” es algo muy importante para un joven, tanto para él como para su contexto de relación. Ello le induce a realizar su primer gasto excesivo, la compra de un traje que le cuesta 1.500 pesetas.

Costa Azul

Termina el servicio militar y se le presenta la oportunidad de trabajar en un velero como capitán. La idea del velero le resulta muy sugestiva; siempre le ha gustado la vela y la idea le entusiasma. Le contrata un armador belga, el velero se llama *Icar*. Durante cuatro meses recorre la Costa Azul navegando. Pero se percata de que de ese modo nunca llegará a ser el patrón ni el armador del barco, porque lo único que tiene es su salario, sin más. Reflexiona en los siguientes términos:

«Ahora tengo una buena vida, pero esto dura mientras dura mi juventud; con esto no contribuyo al bienestar de mi familia. Aquí no veo futuro, así que me voy, porque la vida me ha enseñado muchas cosas, y también los dientes».

¹² Barbara Fiertz, nacida en Suiza e ingeniera de relojes. Ellos llaman suecas a todas las jóvenes extranjeras.

Retomando la costera del bonito

Tiene una oferta de trabajo para el *Ramón Lachambre*, barco construido en Zumaia, pequeño y de 100 caballos. La velocidad que alcanza es de seis millas y media. Como es habitual en estos boniteros, el armador es el patrón de pesca y es muy conocido en el ambiente de la mar por su capacidad para pescar. Era un gran pescador de bajura.

«En la mar el patrón, Lachambre, no está bien, tose mucho y observo que escupe sangre. Me doy cuenta de que tiene tuberculosis, muy frecuente en aquellos tiempos. Estoy atento a él e intento quitarle trabajo».

Se ha pasado de la vara a la pesca viva. Van recorriendo la costa, pero hace mal tiempo. Llevan sus tanques de agua de mar en la cubierta, y con una red al cerco van en busca de la sardinilla para que sirva de cebo vivo al bonito, pero en lugar de entrar sardinilla, entran panchitos. Estos peces tienen escamas, pero deciden cogerlos de todos modos porque han perdido mucho tiempo, y así entran 400 kilos de panchitos vivos para hacer la carnada.

«Nos dimos cuenta de que el bonito comía pancho, cosa que ignorábamos hasta ese momento. Tenemos como unos cuatro o cinco días de mal tiempo, estamos en rumbo norte, saliendo de Vivero, y encontramos pájaros, por lo que decidimos echar a la mar la carnaza y es entonces cuando llega el banco de bonito. Inmediatamente empezamos todos a trabajar con las cañas y a mover el barco cuando caía sangre a la mar, ya que ello hace que el bonito escape».

De este modo pescan seis mil kilos entre todos. Terminan con toda la carnada, completando la marea. Colocan en la cubierta los bonitos panza arriba, bien alineados en las encajonadas, cubriéndolos de hielo para que no se estropeen, y regresan a Ondarroa, con la nevera llena y bonito hasta en la cubierta. ¡Un Mareón!

4.- ALTERNANDO EN EL BONITO, PROFESOR DE LA ESCUELA DE NÁUTICA Y LA PESCA DE ALTURA

Lázaro estará durante tres cursos académicos alternando su puesto de profesor en la Escuela Náutica de Ondarroa, que es filial de la de Pasajes, con las costeras de bonito que hace en verano y con la pesca de arrastre.

La última costera de bonito la hace en el *Hermanos Sabas*. Salen a pescar cerca de Avilés, se quedan sin carnada a la altura del cabo Ortegaleja y Lázaro le anima al patrón de pesca a subir hasta la isla de Ré, en Francia, a la altura de La Rochelle. Encuentran mucha sardina, llenan los tanques, y a la mañana siguiente, de noche todavía, estando sobre los 45 grados de latitud, en las 100 millas, se levanta un marinero a orinar y aprovecha para largar el aparejo. Como entra bonito, calan el barco al alba, echan todos sus varas y a las dos de la tarde tienen el barco lleno. Han finalizado la marea.

Esta actitud de explorar es una constante en su forma de trabajar al mando de los barcos. En total, hará seis costeras del bonito. A partir de esta costera, se dedica plenamente al trabajo en la pesca de altura con los bous, deja la escuela Náutica y se afianza como patrón de pesca. Es el año 1960, y estrena los bous *Arrizabalaga Echeberria*, contrae matrimonio con Belén Badiola, de Ondarroa, y salen de viaje de novios a Madrid, como es la costumbre del momento.



Imagen nº 8. Enlace matrimonial de Lázaro y Belén Badiola. De izquierda a derecha, Belén, Lázaro, Joaquina y Jesús.

4.1. Pesca de altura en Ondarroa

En la pesca de altura Lázaro se desarrolla profesionalmente al mando de los barcos. Tiene actitudes familiares como es el hecho de arrancar el barco “en son de mar”. Es decir, absolutamente todo lo que compone la unidad entre barco y tripulantes es revisado por él. Desde los pertrechos, como la grilletería, los bolos o las redes, hasta la tripulación y sus asignaciones, todo ha de funcionar en una unidad coordinada y entonces estamos en “son de mar”, preparados para zarpar.

Respecto al bou, considera que las maniobras de pesca son más sencillas que en la pareja, además de tener menos riesgo al no depender del otro barco cuya distancia hay que controlar en todo momento. Por otra parte, la pareja tiene la ventaja de ir acompañada de otro barco.

Sobresale como patrón de bou y estrena los dos bous más grandes de Ondarroa, en 1960 el *Arrizabalaga Etxeberria*, de 600 caballos de potencia, construido en Bolueta y es de chapa. En el astillero, supervisa la parte correspondiente a las maniobras; pesca mucho y el armador decide construir otro bou en los astilleros Barreras, de Vigo, el *Nuestra Señora de Gardotza* (una ermita de Bizkaia) de 900 caballos. Estudia las maniobras con el inspector Echeberria que era el ingeniero jefe hasta que se terminó el barco. Desde sus comienzos se acostumbra a trabajar con tripulantes gallegos, ya que en Ondarroa, al desarrollarse la pesca de altura, los pescadores ondarreses continúan practicando la pesca de litoral, por lo que al principio traen jóvenes de Andalucía, pero éstos no se adaptan, y posteriormente ya traen jóvenes gallegos que se quedan definitivamente en el pueblo y se integran en el mismo.

Embarca también en el *Giraldá*, de La Rochelle, Francia, de 750 caballos. El patrón se llama Jacques Tandí. Lázaro considera que en la pesca de arrastre los franceses se encuentran más avanzados que en Ondarroa, y por ello aprovecha la oportunidad de embarcar en un bou francés. Hasta este momento trabaja en la costa de Francia y al sur de Gran Sol, a la merluza y al besugo.

«En las maniobras del arrastre, los franceses nos llevan la delantera, conozco el idioma y decido ir a La Rochelle. Embarco en el *Giraldá*, donde adquiero conocimientos».

Todavía se trabaja mucho con los bous en la costa siguiendo las marcas, concretamente en la costa de Francia y al sur de Gran Sol, a la merluza y al besugo. Sin embargo, los franceses utilizan ya la cadena Decca, y el canal 8 de aviación les da situaciones. Don Jesús Lasheras, que es también director de Hispano Marítima, consigue el primer Decca que se utilizó en Pasajes en las parejas. Pero, como el permiso tardaba en llegar, Lázaro entra en La Rochelle y allí compra él mismo el Decca y lo utiliza para la pesca.

4.2. Salvamento del *Valle del Mena*

Es el mes de marzo de 1962, Lázaro tiene 27 años y va de patrón de pesca en el bou *Arrizabalaga Echeberria*. Están situados en los 45,05 grados de latitud norte, a 105 millas de Ondarroa. Son las nueve de la mañana y están a la capa con temporal del noroeste. A esta hora diariamente se pasa el parte de pesca a Radio Igueldo. Sólo habían hecho dos días de playa¹³. El segundo maquinista está con mucho dolor en el vientre, que, además, se le está poniendo duro, lo cual significa que puede derivar en algo grave.

Hace su llamada rutinaria a Radio Igueldo.

–Lázaro, quédate a la escucha hay “tráfico de socorro”.

Era un mercante de la Vascomadrileña de Navegación S.A. con sede en Bilbao. Este mercante había cargado bobinas de chapa en Bilbao para llevarlos a Cook, un puerto inglés; el capitán que hacía la ruta regular estaba de vacaciones e iba un suplente en su lugar.

«Sobre las nueve y veinte minutos se vio que una portadora quiso decir algo pero no salió ninguna voz, me di cuenta y miré la hora. También lo hizo la Costera de Igueldo, que empezó a llamar repetidamente: *Valle de Mena, Valle de Mena...* Pero nunca más se supo.

»Di mi situación y comuniqué que iba a acercarme si podía. Pero el temporal no lo permitió. Al día siguiente, a las nueve de la mañana, vemos una sombra al costado; no tenemos radar y debemos fiarnos de nuestros ojos. Se trata de un instructor inglés que está en la zona y nos hace señales de

que no ha visto nada. Pasamos todo un día a la capa y al día siguiente por la mañana empiezan a complicárseme las cosas a bordo. Al segundo maquinista el vientre se le endurece más aún. Sin noticias del *Valle de Mena*, ponemos rumbo a tierra, avisando que llevamos un hombre enfermo. Este barco tiene base en Pasajes, aunque los tripulantes somos de Ondarroa».

El temporal continúa con las mismas características, por encima de los cuarenta nudos. Lázaro pone el barco rumbo a Pasajes, con el viento en popa. Juanete va al timón, que todavía es de cadenas, no hidráulico, y exclama:

–¡Ahí veo un bote, a la espalda de la ola!

Lázaro sabe que es del *Valle de Mena*, que utiliza botes que, aunque se llenen de agua, no se hundan porque tienen tanques laterales en los asientos. No se ve a nadie, pero, al acercarse, se dan cuenta de que hay un cadáver: los pies asoman por un lado de la banqueta y parte del cuerpo por el otro lado.

«La cubierta de nuestro barco es abierta, y nos colocamos en el carrejo del barco, en uno de los laterales de la obra muerta, en la parte de babor, dejando el estribor a barlovento. Mi idea es enganchar el cadáver con los bicheros; para ello nos atamos cinco hombres, porque el balanceo del barco en pleno temporal puede arrojar a alguien por la borda, pero no da tiempo a enganchar el cadáver con los bicheros y tirar del cuerpo para arriba. Izamos el cadáver y lo dejamos en el pañol de proa. Cogimos la documentación que traía envuelta en un plástico y le sacamos el anillo que llevaba en el dedo.

»Juanete exclama de pronto: –¡Allí, veo algo!»

Se trata de otro bote que se encuentra con la quilla al aire y todavía tiene la sujeción de una lona que lo cubre y va atada a la quilla. Sobre la quilla hay un hombre boca abajo con los cabos de la lona atados a la cintura y la espalda. Son las cinco de la tarde y este hombre se encuentra en la mar desde las nueve de la mañana del día anterior y está vivo. El temporal sigue con fuerza pero Lázaro, decide organizar un salvamento.

«Cogí dos cuchillos, uno para cada bolsillo, y le dije al patrón de costa: Ten cuidado, me voy a tirar porque soy el que mejor sabe nadar».

13 “Días de playa” significa estar en la pesca, según Lázaro.

«Me quedo un poco a barlovento del náufrago, saltando justo un poco a sotavento con una pieza de doscientos metros que me daba para llegar hasta él, soltarlo y cortar los cabos. Así que me ato una sogá y me tiro al agua. Me cuesta un poco llegar al bote y, al poner la mano en la borda, el náufrago me agarra con fuerza; tiene los ojos sanguinolentos por efecto del salitre y la nariz, llena de mucosidad. Le dije:

»-¡Quieto, te voy a salvar!»

Lázaro corta los cabos que sujetan el cuerpo por la cintura, pero no se fija en que las piernas también están atadas. En cada movimiento, se van sumergiendo más.

«Estamos más tiempo debajo del agua que encima. Al querer virar me doy cuenta de que las piernas están atadas también; con el cuchillo, corto los amarres y salimos arrastrados por el cable de la maquinilla».

Ponen rumbo al puerto de Pasajes, pero lo encuentran cerrado por el temporal. El comandante les dice que ellos decidan si entran o no, ya que traen dos hombres graves. Pese al temporal, Lázaro decide entrar con su timón de cadena, sin ningún mecanismo hidráulico, y con toda la tripulación en la cubierta del barco con chaleco salvavidas.

«La entrada del puerto es un muro de espuma. Atravesamos el muro y fue como desembarcar en una playa. Nos espera la lancha de la Comandancia y vamos a puerto».

Recogen a los dos tripulantes graves. El marinero que rescatan fallece, y su tripulante se salva. El comandante condecora con la medalla de plata a toda la tripulación y con la de oro a Lázaro.

4.3. Transición hacia la pesca del bacalao

Lázaro se encuentra en Ondarroa con un ritmo de trabajo de muchas horas diarias e insuficiente descanso; en los bous se trabajan mareas de ocho días, se descansan unas horas y al fin de mes hay un descanso de 48 horas, sin vacaciones. Por ello, agotado, le dice al armador que se queda un mes de vacaciones en tierra. Es entonces cuando entra en contacto con el patrón de pesca de Pysbe, Ángel Aldanondo, que vive también en Ondarroa; ambos coinciden en las

*Imagen nº 9. A.B.C.
Sábado, 6 de abril de
1963. Edición de la
mañana, pág. 63.*

Junta de la Sociedad de Salvamento de Náufragos

En cumplimiento de sus Estatutos, la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos ha celebrado Junta general bajo la presidencia del almirante don Juan Pastor Tomasety.

El secretario leyó la memoria anual reglamentaria, en la que se daba cuenta de la marcha de la Sociedad. Aprobada ésta se discutieron los planes futuros de mejora de los servicios dentro de las posibilidades económicas de la misma.

De los treinta y un expedientes de salvamento registrados y premiados en el año hay que destacar el efectuado por don Lázaro Larzábal Cebedeo, patrón de pesca de la embarcación *Arizabalaga Echeverría A*, a quien le fue concedida la medalla de oro de premio por el salvamento en alta mar de dos náufragos del buque mercante *Valle de Mena*, siendo esta medalla la número 23 de las otorgadas por la Sociedad desde el año 1880, en que se fundó. También es digno de mención el acto del joven de veinte años Eduardo Raposo Cruzado, el cual perdió su vida al intentar socorrer a otro muchacho de quince en la desembocadura del río Tinto. La Sociedad le concedió a título póstumo la medalla de plata de premio, y a sus padres 3.000 pesetas del premio García Martín.

vacaciones y se encuentran los dos en sus txintxorros pescando txipiron justo a la salida del puerto, cerca de la costa. Deciden intercambiar sus experiencias.

Aldanondo le expresa su dificultad para pescar en fondos con piedra. Lázaro habla de su propia experiencia en Francia, donde prueba la pesca con bolos que ha visto utilizar a los bous franceses, y propone a Aldanondo utilizar esta misma técnica en los fondos de Terranova. Hasta este momento, se trabaja con burlones, que es un cabo muy protegido, forrado fuertemente para defenderse de las piedras. Pero la bolera es mejor para trabajar y lo van a probar en Terranova reconvirtiendo dos bous de Pebsa, el *Santa Elisa y Santa Marina*, a la pareja.

Le propone a Lázaro ir con él al bacalao de segundo de pesca, colaborando ambos con las maniobras y encargándose Lázaro de las redes.

«Comparado con el dinero que gano en la casa armadora de Ondarroa como patrón de pesca, voy a salir perdiendo, no me compensa. Teniendo en cuenta que, además, es una marea de seis meses. No obstante, decido probar, ya que empiezan a despuntar en estos momentos patrones de pesca al bacalao en las parejas con salarios muy importantes».

De este modo, comienza su nueva etapa al bacalao, donde a partir de la tercera marea estará siempre de patrón de pesca al mando de parejas; pondrá en marcha más de un barco, al igual que lo hacía su padre, José Antonio, y también consigue descansar un mes de vacaciones con su familia, que era su objetivo. Explorar la mar y dar bienestar a los suyos.

Capítulo segundo

TERRANOVA

Introducción

En los años sesenta España deja de ser un país importador de bacalao para convertirse en exportador. Los factores que contribuyeron a ello fueron, por un lado, el impulso por parte del Estado de la política del crédito naval, con lo cual se daba trabajo en tierra, construyendo barcos en los astilleros, y, por otro, los avances tecnológicos en la mar. Aparecen los barcos con rampa para el arrastre por popa con redes hechas de nailon. Asimismo se instalan sistemas de congelación a bordo, sin retirar el salado (barcos mixtos), y se incorporan nuevos métodos de navegación y de detección electrónica como el ecosonda, el radar...

Hay que tener en cuenta que, desde 1949, la llegada a Terranova de las parejas merluceras *Rande* y *Rodeira* de la casa armadora Alvarmar, de Pasajes, a la búsqueda del bacalao, marcó el rumbo al resto de la flota parejera y veinte años más tarde la misma casa que abrió la pesquería haría desaparecer de ella los bous.

Hubo que esperar más de doscientos años para ver de nuevo buques de pabellón nacional en los Grandes Bancos. La creación en 1926 de la empresa Pysbe (Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España), con sede en el puerto de Pasajes, marca el inicio de la pesca industrial, y es considerada la empresa pionera de esta pesquería. Sin embargo, un año antes, la casa armadora de D. Manuel Domínguez y Hermanos, de Panjón (Pontevedra) envía el barco de vapor a la pesca del bacalao, el *Melitón Domínguez*, pero no consigue asentarse en esta actividad.

En esta década dorada de 1960, es cuando se alcanza el máximo de capturas obtenidas por una pareja bacaladera, y en ella realizará Lázaro su primera campaña al mando de la pareja de la compañía Pebsa, *Santa Elisa* y *Santa Marina*. A partir de ahí se estabiliza esta pesquería y comienzan a disminuir los desembarcos de bacalao.

También la flota bacaladera experimenta una disminución a raíz de la extensión de las aguas territoriales a doscientas millas en 1977. Es de notar que en esos años España atraviesa una difícil situación política con la transición, en la que confluyen los sueños de toda una generación, cuyos miembros sintieron y vivieron sus utopías ideológicas a lo largo de esta década.

Se consolidan importantes pesquerías de larga distancia en terceros países. Sin embargo, la pesquería del bacalao de Terranova tardó en tomar las decisiones que la situación exigía, los problemas se agudizaron y más de una casa armadora se vio obligada a declararse en quiebra.

Hay que tener en cuenta que, además de ir descendiendo el número de barcos en los años setenta, la flota entra en un estancamiento tecnológico. A ello debe añadirse que se encuentra en un caladero sobreexplotado, al que acuden gran número de barcos fuera de las doscientas millas marinas, y este número va descendiendo paulatinamente. Al principio, la flota opera con unas cuotas de capturas asignadas dentro de las doscientas millas, pero, tal como manifestó expresamente el conselleiro de Pesca Enrique López Veiga: “Canadá quiere explotar ella misma sus caladeros y vender a España su pesca”. Como consecuencia, se tensan las relaciones y, aprovechando la debilidad política que supone el 23F¹⁴, se nos suprimen las cuotas de pesca (López Veiga: 2010) y la flota bacaladera española queda definitivamente fuera de las doscientas millas en aguas internacionales de la NAFO (*Northwest Atlantic Fisheries Organization*), organización internacional que regula las pesquerías del Atlántico Noroccidental, hasta su disminución y retirada definitiva en 1995, a causa de que en el TAC (tasa de captura) declaran la moratoria para el bacalao.

La situación de la pesca del bacalao en el año 1966 es la siguiente: Las parejas descargan en el país los dos tercios de las capturas del bacalao y especies afines, contando ya con una flota superior a

14 El golpe de Estado del 23 de febrero de 1981 en España, también conocido como 23-F, fue un intento fallido de golpe de Estado perpetrado fundamentalmente por algunos mandos militares, cuyo episodio más conocido es el asalto al Congreso de los Diputados por un numeroso grupo de guardias civiles, mandados por el teniente coronel de la Guardia Civil Antonio Tejero, durante la votación del candidato a la Presidencia del Gobierno, Leopoldo Calvo-Sotelo, de la UCD.

los bous. Esta dinámica continúa a lo largo de la década, asentándose definitivamente esta modalidad de pesca en la pesquería, puesto que ya dos años más tarde, en 1968, desembarcan el 70% de las capturas de bacalao y suponen un 85% de las unidades de trabajo (Oya:1976)¹⁵

Siguiendo las travesías de Lázaro, vamos a hacer un recorrido de 26 años de actividad de la flota bacaladera española en ese “ir a Terranova”. A lo largo de este capítulo vemos cómo se producen la declaración del mar territorial en el golfo de San Lorenzo y la ampliación de su mar territorial a doscientas millas marinas por parte de Canadá en 1977. Existe una auténtica exploración de todo el Atlántico Noroccidental por parte de Lázaro, desde la plataforma del Gran Banco de Terranova, descendiendo hasta Boston, a la exploración de Groenlandia, y también de los bancos de Noruega.

Estamos ante un modo de vida peculiar. Para Lázaro la “escuela” que supuso para él la pesca de litoral en los boniteros ha constituido un punto de partida y un elemento de disciplina que le acompaña en la pesca industrial del bacalao.

1.- PRIMER VIAJE A TERRANOVA, 1966

“Me encuentro con un ambiente totalmente nuevo, distinto del que yo conocía hasta ese momento».

Los grandes bous de Pebsa (Pesqueras Españolas del Bacalao, S.A.), con base en el puerto de La Coruña, comienzan su andadura en el año 1942, en plena guerra mundial y en una difícil posguerra española, donde el Gobierno apuesta por potenciar la pesca industrial para, así, abastecer de alimento y dar trabajo en un país devastado. Se dan créditos para la construcción de barcos, con la condición de que tienen que ser construidos en el país. Así, al amparo de estas políticas nace la compañía Pebsa. Los bous de ésta, junto con los de Pysbe (fundada en 1926) y los de Copyba (años cuarenta) llegan a alcanzar en 1959 un volumen de capturas del orden de las 82.500

15 Oya, Jesús J. 1976 “Las pesquerías españolas en onda larga: la “gran pesca” del bacalao en los bancos del Atlántico noroccidental” Revista de Geografía. Nº10. Pp. 48-78 ISSN 0048-7708

toneladas, lo que, según los estudios de Oya, supone un 57,7% del total. A partir de este momento culminante, las capturas irán descendiendo paulatinamente. El arrastre en pareja se consolida y en 1966 llega a capturar los dos tercios del bacalao y especies afines, con una flota que, conforme a los cálculos de Oya,¹⁶ supera a la de los bous en un 82,2% de las unidades. A estos estudios debemos incorporar otra realidad de enorme importancia. Se trata de que, en 1966, cuando Lázaro se incorpora a la pesquería del bacalao, la empresa PEBSA tiene almacenadas 20.000 toneladas de bacalao pequeño que no puede vender. Según Lázaro este dato anima a la empresa a pasar dos de sus barcos de la modalidad del bou a la de pareja. Debe tenerse en cuenta que son barcos muy grandes, con una capacidad de carga de 1.200 toneladas cada uno, llevan sesenta hombres en cada barco y las maniobras son difíciles, ya que las naves tienen cien metros de eslora. Se hace preciso coordinar dos barcos para las maniobras de pesca con timones manuales hidráulicos. Ángel Aldanondo realizará la prueba en una campaña.

Atrás quedan los comienzos de los años cincuenta, en los que estos grandes bous compiten en los bancos de Terranova con las pequeñas parejas de madera, cuya capacidad no supera las 180 toneladas. Una década más tarde, resulta evidente el éxito de las parejas en volumen de capturas y, además, según Lázaro, la pareja, debido al tipo de fondos que trabaja, está capturando bacalao grande, que es el bacalao comercial, mientras que los bous traen mucho bacalao pequeño, menos valorado. Es la búsqueda de bacalao grande lo que anima a los armadores a probar con dos de sus bous a la pareja: el *Santa Elisa* y el *Santa Marina*. Corre el año 1966.

En aquel entonces no existe la figura del capitán de pesca de gran altura, y Aldanondo es patrón de gran altura. Al no ser capitán, carece de capacidad legal para despachar un barco de este tonelaje, y es por ello por lo que la compañía contrata para despachar los barcos a un capitán de la Marina Mercante, cuyo primer oficial es el patrón de gran altura. Paradójicamente, el patrón de gran altura es el máximo responsable de la campaña del barco, si bien la máxima autoridad legal la ostenta el capitán, y la máxima autoridad a efectos pesqueros es el patrón de pesca; en él deposita el armador toda su confianza, su salario es el más alto del barco, y estos patrones se contratan como

16 Oya, Jesús, J., "Las pesquerías españolas en onda larga, "la gran pesca" del bacalao en los Bancos del Atlántico noroccidental."

si fueran verdaderas estrellas, cifras que no se dicen ni se escriben. Estamos en la época dorada de los patrones de pesca.

Ángel Aldanondo es el patrón de pesca y decide mantener el telegrafista para los dos barcos. En la organización de la campaña, Lázaro va a ir de oficial en el primer barco, ayudando al patrón de pesca, y, además, se va a responsabilizar de las redes de ambos barcos y de las maniobras de pesca. Ello supone que se compromete a hacer transbordos de un barco a otro durante la campaña. A nivel de responsabilidad, Aldanondo es el primero y va como patrón de pesca. La distribución de cargos le supone a Lázaro una pérdida económica, ya que ganaría más como patrón de pesca en la casa armadora de Ondarroa. Aldanondo le ofrece pagarle una cantidad de su bolsillo, fuera de contrato, pero, aun y todo, no le compensa económicamente, habida cuenta, además, de que se trata de una marea de seis meses. No obstante, decide probar, ya que empiezan a despuntar en estos momentos patrones de pesca al bacalao en las parejas con salarios muy importantes.

En esta campaña, en lugar de llevar sesenta hombres, deciden llevar 54 en cada barco. Son barcos abiertos, con una cubierta algo protegida. Van a trabajar en los fondos de Platier, que es una zona muy buena en la que hay bacalao grande. Tanto Pysbe como Pepsa pescan mucho bacalao de Labrador, pero el de esa zona es pequeño y se hace necesario traer bacalao grande para que el *stock* del bacalao pequeño, que tienen las casas armadoras sin poder vender, no haga peligrar la viabilidad de las mismas.

1.1. El deseo de radar

Las maniobras resultan complicadas, porque los barcos son muy grandes y los timones son manuales e hidráulicos. Como el objetivo es traer bacalao grande, rompen muchas redes y en esta campaña Lázaro tendrá que hacer 34 transbordos de un barco a otro. Ni siquiera llevan chaleco salvavidas; únicamente una linterna y los remos. A esto hay que añadir el problema de la niebla y la falta de radar.

De esta campaña Lázaro tiene anotado en su diario 44 días de niebla consecutivos, trabajando sin poder ver el otro barco, tocando la sirena y arrojándose hasta que se divisaba el bulto del otro barco. Esta necesidad de radar se hace más patente en los inicios de los años cincuenta, cuando aparecen las flotas inglesa, alemana, fran-

cesa y soviética con su alta tecnología que habían experimentado en la Segunda Guerra Mundial y que ahora incorporan a la pesca del bacalao, como son los radares, los loran, etc. Uno de los capitanes de la compañía Pebsa, al ver las antenas de radar en la flota extranjera, le pide al carpintero de a bordo que le fabrique una antena de radar de madera que se pueda mover y le manda colocarla donde tenía el foco de luz. Así, al salir del puerto de St. John´s, y si veía algún barco de la compañía, movía “su antena”, y los otros pensaban que tenía radar, y le preguntaban:

-¿Has colocado un radar?

-¡En la Compañía existen categorías!

Ésa era su respuesta, pero hizo que toda la flota comentara que había un barco de Pebsa con radar. Más tarde se enteraron de que era una broma del capitán.

A causa de la falta de radar en la flota, un día de niebla, al *Santa Mónica*, que es un bou de Pebsa, al mando del capitán Jesús Gamecho, de Lekeitio, teniendo sus bodegas llenas, y realizando su último lance antes de regresar para Vigo, se le incrustó otro bou en un costado de la bodega y se fue a pique¹⁷. Sin embargo, en esta etapa en la que se trabaja todavía sin radar y pese a pescar entre nieblas, son muy escasos los accidentes que se producen por colisión.

«Andábamos con poca visibilidad entre los dos barcos debido a las nieblas. Por ello, se arriman los dos barcos al máximo. A unos cien metros uno del otro. El barco a abordar se coloca a sotavento para cortar el viento.

»Una de las noches que había que pasar al segundo barco, me acompaña el practicante Carmelo Linares, que es murciano; salta a la balsa y cae con todo el peso del cuerpo sobre mí. Ello hace que la balsa vuelque, quedando ambos debajo. Al no saber nadar el practicante, tengo que rescatarlo del agua. Nos echaron una escala por el costado del barco. La única visibilidad que teníamos era la que proporcionaba la linterna».

Al rememorar este episodio, finaliza murmurando para sus adentros: «Siempre he tenido mucha seguridad en mí mismo».

17 “Irse a pique” significa hundirse.

1.2. Cambiando la forma de saquear ¹⁸

En el bou y en las parejas se utilizan distintos sistemas para meter el pescado a bordo. El sistema de la pareja consistía en colocar el saco del pescado en una de las bandas del barco y ahí se hacía el salabardeo; se iba sacando el pescado y dejándolo en cubierta. Este sistema no se podía utilizar en los *Santas* debido al tipo de construcción del casco.

Lázaro incorporará una nueva innovación en la redes para cambiar la forma de meter el saqueo.

El casco de estos barcos es de hierro remachado, lo que implica que una plancha va colocada sobre otra formando un ángulo romo. Al subir la red, esos ángulos romos son como cuchillos que rompen el saco, de tal modo que es habitual que, después de haber pescado unas veinte toneladas, se rompa la red con el roce y se encuentre uno con que medio saco de pescado se va al agua. Para evitar esto, Lázaro cambia el sistema de saqueo y reparte la pesca en saquitos de tres o seis toneladas, es decir, compartimenta con un lazo corredizo la red y, así, logra dividir la pesca en cantidades más pequeñas para que no se ponga en peligro todo el copo por la rotura del saco.



Imagen n° 10. Pescando en Groenlandia

18 Saquear consiste en ir retirando el pescado de la red.

El sistema utilizado hasta este momento consiste en abrir la red con un liñón y se iba sacando el pescado, es decir, salabardeando entre quinientos u ochocientos kilos para evitar romper el saco. Este sistema lo utilizan las parejas pero en los *Santas*, los bous reconvertidos, a causa de la chapa no se podía utilizar este sistema. Por ello, Lázaro reforma el saco de la red y con tres sacos de la pareja hace uno con forma de embudo y cierra ese embudo con una sireta, que es lo que permite compartimentar la red, evitando de este modo que se pierda la pesca.

La primera vez que aplica esta técnica, el capitán comenta en la cámara de oficiales que “son muchos inventos pero todo está ya inventado”. El radiotelegrafista cuenta este comentario a Lázaro, quien guarda silencio y sigue trabajando.

«Aunque falló la primera vez, en la segunda ya pueden saquear con tranquilidad, y a partir de aquí incorporan esto el resto de las parejas».

1.3. Organización a bordo

Los primeros cambios que introducen en estos barcos convertidos en pareja son: primero, “la misma comida para todos los tripulantes del barco”. Éste es uno de los principios de la pareja que tanto se han citado de mi libro *Hombres de Terranova* y representa para ellos un símbolo distintivo respecto a los bous; no es casualidad que el primer cambio de organización interna que implanten dentro de estos barcos sea esta norma.

«Aunque establecemos la obligatoriedad de que la comida sea igual para todos, siempre había quedado un residuo de costumbres anteriores; así, por ejemplo, en la cámara de oficiales había un jamón, cosa que no tenían en el comedor general, y curiosamente este jamón desapareció. Resulta normal que se lo llevaran, porque en un barco no hay secretos. Entre los camarotes hay un fino tabique y sabes cuántas veces por minuto ronca tu vecino.

«La comida ya era mal vista, porque mejoraba la de la marinería y disminuía la calidad de la correspondiente a la oficialidad y la maestranza. No éramos bien vistos por la oficialidad, ni por el capitán ni por el maquinista naval y no tuvimos más remedio que llegar a un arreglo beneficioso para todos».

El segundo cambio importante se produce en el trasvase de responsabilidades. Se trata de una campaña experimental. Hasta el momento, estos barcos habían ido al bou con un capitán que ostentaba dos responsabilidades, la del barco y la de la pesca, y el maestro redero ha tenido una relación muy estrecha en el trabajo con el capitán, ya que ambos, junto con el maquinista, han formado un importante trío, coordinado para realizar las maniobras de pesca.

Lázaro tiene que comunicar al maestro redero que ahora él es el encargado de las redes.

Dice el maestro redero:

-¿Conoces el bou y las boleras?

Y responde Lázaro:

-Si, voy a ser el encargado de las redes, junto con el patrón de pesca. Se pueden defender los bajos de las redes con las boleras.

Un mundo nuevo a bordo

«La bajura, el boniteo y el arrastre fueron para mí una escuela muy dura. Es como quien ha pasado mucha hambre, que luego le dan un bocadillo y piensa que es una cena espléndida...»

Le sorprende la comida del rancho de marinería.

«Llevan unas gavetas hasta la proa, donde esta la marinería, y para ello hay que atravesar la cubierta, que son cincuenta metros. La cubierta tiene una pasarela para poder caminar cuando hace mal tiempo. Mientras que en la popa se puede comer en la cámara de oficiales y, además, en la cámara de los contramaestres, en el rancho de marinería no tienen ni mesa para comer, sólo disponen de unas literas muy estrechas, unas encima de otras, con la maleta personal de cada uno colocada a los pies de la litera, sin armario ni nada. Es igual que nosotros en Ondarroa en la bajura. Todos apiñados. Y con mal tiempo, les entraba el agua en el rancho».

Son muchas las cosas que le llaman la atención a Lázaro.

«Me encuentro con que se raciona el agua. Hasta el año 1973 no tenemos potabilizadoras. El agua se raciona de la siguiente manera: Los oficiales tenemos un ánfora de aproximadamente cinco litros para cada uno al día. La marinería, un cubo de cinz controlado para todo el rancho; se les llena uno

cada día. En caso de que lo gasten pueden ir a la cocina a por un poco más de agua. Sólo se utiliza para lo fundamental, nada más.

»Luego estaba el tanque diario adonde se podía acudir; ese tanque dispone de una tonelada de agua diaria que se distribuye para la comida y la calefacción del barco, ya que tiene que circular agua dulce, la salada no sirve. Se utiliza para este fin la caldera del barco, que está controlada por el jefe de máquinas. En cada “carbonada” en puerto metemos entre 80 y 100 toneladas de agua. En más de una ocasión fue necesario adelantar entradas a puerto para surtirnos de agua dulce. Esto nos limitaba más que el consumo del gasoil, sobre todo en invierno. Si bajaba mucho el agua se cerraba la salida principal y todos los grifos quedaban sin agua. No existe lavabo en cada camarote. Sólo en los de la oficialidad. Se utiliza siempre el grifo de rosca, que fue sustituido en los años setenta por el de pulsador, lo que nos permite controlar más el agua. En caso de necesitar más agua, íbamos con un balde a pedírsela al jefe de máquinas. No podemos lavar la ropa con agua dulce, lo hacemos con agua salada; de hecho, existen jabones que sacan espuma con agua salada y el último aclarado de la ropa con un balde de agua dulce es para “endulzar” la ropa y que no se quedara rígida por la sal; de hecho, se decía: “Voy a endulzar esta ropa”.

»Lo más importante es que no falte agua para la caldera; el lavado de la ropa se hace, como mucho, una vez a la semana; es impensable hacerlo a diario. La higiene corporal se hace por partes. Yo me arreglo bien. Le pongo a la tina pequeña un conducto pequeño con un aspersor para que esparza el agua. Hago mi gimnasia diaria de media hora a una y, luego, me ducho. El capitán me llama la atención al ver que me ducho y me veo obligado a mostrarle que sólo gasto un litro de agua».

Otro aspecto que le llama la atención en los bacaladeros es la diferencia de estamentos dentro del barco. Está, por un lado, la cámara, compuesta por el capitán, patrón de pesca, jefe de máquinas y oficiales de puente y máquina y, por otro, el rancho de marinería. Entre ambos estamentos se encuentra la cámara de contramaestres. Ésta es la que utilizan los miembros de la primera cámara para relacio-

narse con el rancho de marinería, ya que nunca lo hacen directamente. A Lázaro, acostumbrado a la estrecha relación existente entre los tripulantes de los boniteros y los bous de altura, le cuesta aceptar la necesidad de contar con todos estos estamentos a bordo.

Respecto al ritmo de trabajo, es sencillo; él mismo reflexiona: «¿Cuántos lances hacíamos en la bajura, de noche, calados por completo, con ropas de agua que dificultaban nuestros movimientos? Aquí, en el bacalao, la comida nos la sirve un camarero... ¡Eso, ni en casa!» Cuando Lázaro entra en estos bacaladeros ya han quedado atrás las restricciones en la comida, llevan una abundante variedad de alimentos e incluso observa con sorpresa que hay casos de obesidad, sobre todo en la cámara de oficiales.

Cada comida consta de tres platos, y se come mucho. Hay tres platos al mediodía y tres a la noche. Por la mañana, en el desayuno, les dan café con leche y bollería diversa o un bizcocho o un dulce, además de pan fresco diario. Y, para los que acostumbran a comer más, se fríe algún pescado que para las ocho u ocho y media de la mañana ya estaba preparado. Luego, a las once, la comida, consistente en alubias o grano, pescado –y que no se le quitase a la gente el pescado de segundo plato– y de tercero, carne u otra cosa... «¡Con estas comidas, no es de extrañar que hayamos tenido problemas de obesidad!», comenta Lázaro.

El doctor Moreira, que ha estado trabajando como médico en el Instituto Social de la Marina, ha intervenido en los reconocimientos de los tripulantes de pesqueros y también ha vivido en Saint Pierre trabajando con ellos, me relata que en estos años existen en los barcos muchos problemas gástricos a causa de dos factores: comida excesiva y trabajo excesivo. Todo ello deriva en un alto número de úlceras gástricas y también en serios problemas circulatorios, tanto en el personal del puente, por las largas horas que pasa de pie, como en el de cubierta, por trabajar con bruscos cambios de temperatura y por los ritmos de trabajo tan intensos ¹⁹.

El aspecto físico de Lázaro parece ser bueno y, cuando regresa a casa, su suegro le hace la siguiente observación:

¹⁹ Esta información me la facilita el Dr. Moreira en Madrid, en el año 2002, para la investigación del libro *Hombres de Terranova*.

—¡Hombre! Mal no lo pasas; no te veo ni descontento ni tan siquiera desmejorado.

En las maniobras de pesca, Ángel Aldanondo y Lázaro son buenos compañeros. Lázaro le anima a trabajar en fondos superiores a las cien brazas, que son 182 metros, pero Ángel no se anima y la campaña será escasa en capturas. No obstante, regresan con seiscientas toneladas de bacalao grande, aunque para ello han necesitado permanecer seis meses en la mar. Vuelven a salir en una segunda marea y regresan con 670 toneladas, también de bacalao grande. Pero, por lo que se refiere a la rentabilización de dos barcos, este resultado es un fracaso. Los armadores deciden amarrar estos barcos y despedir a toda la tripulación. Ángel Aldanondo opta por jubilarse.

La compañía Pebsa ha hecho ya la inversión de convertir los dos bous a la pareja y decide probar con Lázaro. La compañía se reúne con Lázaro para analizar las causas de la falta de rentabilidad en las campañas que él ha hecho con Ángel Aldanondo. Lázaro argumenta que el problema es que no se puede hacer una campaña al bacalao con el objetivo de coger únicamente bacalao grande; también hay que traer el otro bacalao para completar la bodega. El segundo problema que él observa es que es necesario moverse mucho más, no se puede pescar únicamente donde antes había bacalao.

Corre el año 1968 y la compañía Pebsa decide enviar el *Santa Elisa* y el *Santa Marina*, para justificar la inversión realizada en ambos bous. Se pone a su frente a Lázaro, para quien es la primera campaña al bacalao al mando de una pareja.

Está contento con este nuevo reto. No obstante, ello le crea problemas en casa, ya que su suegro desaprueba esta decisión habida cuenta que él ya tiene un nombre en Ondarroa con los bous. Su reflexión es la siguiente:

“Mi horizonte es moverme y conocer lo que desconozco”

Este pensamiento es el que le empuja a comenzar una nueva vida a nivel profesional. Deja definitivamente la pesca de Ondarroa y se traslada con su familia a Vigo. Atrás quedan sus amigos de infancia y juventud y parte de su familia, en el pueblo donde comenzó a forjarse como patrón. Inaugura, así, una nueva etapa en la que aporta a esta pesquería sus nuevas experiencias y conocimientos.

2.- PRIMERA CAMPAÑA A TERRANOVA AL MANDO DEL *SANTA ELISA* Y EL *SANTA MARINA*, AÑO 1968

«Me gusta explorar la mar y probar nuevos sitios, experimentar con las redes...Nunca he ido con miedo a la pesca ni al fracaso».

Es la primera pareja bacaladera en la que va a ir al mando. La primera marea de 1968 batirá el récord de capturas, que jamás ha sido superado por ninguna otra pareja. Durante tres meses hará la ruta de ida y vuelta a Terranova y regresará con el barco sellado. Toda la campaña la hará entre Flemish y los Cantiles. Flemish Cap se halla situado en la parte norte del océano Atlántico, en los 47° de latitud norte y 45° de longitud oeste, a unos 350 kilómetros al este de St. John's, Terranova y Labrador. Los Cantiles es donde termina la plataforma continental de los Grandes Bancos de Terranova.

La posición geográfica del banco se definió con exactitud por primera vez en 1750 durante la campaña hidrográfica de M. de Chabert. El Flemish, donde tradicionalmente se encontraban poblaciones de bacalao y gallineta, se nutre en exclusiva del agua de la corriente del Labrador, que transporta agua fría y de baja salinidad, y existe un 50% de renovación mensual del agua superficial. Una rama de esta corriente deriva hacia el este y luego hacia el sureste, alrededor de los taludes norte y noreste

Aunque hay riqueza de varias especies, el bacalao habita en la zona menos profunda, que los capitanes de pesca denominan “el plano”, donde se dan los criaderos de bacalao. según los testimonios recogidos²⁰. En los cantiles más profundos el bacalao grande se mueve a partir de las doscientas brazas, siguiendo al plancton.

Normalmente, la flota pasa por Flemish en su ruta hacia los Grandes Bancos. Es un lugar donde se suelen hacer pruebas con las redes, pero no es habitual que se quede nadie a pescar, a excepción de los palangreros portugueses y también de los bous, ya que saben que se encuentra bacalao en abundancia largando en no mucho fondo, si bien se trata de peces pequeños y no interesa coger mucho porque no tiene buena venta

20 García-Orellán, 2010, “Flemish Cap: la puerta a los grandes bancos de Terranova”. Europa Azul. ISSN 1130-1465, n°115, pp. 18-21.

«Tradicionalmente, cuando vas a los bancos de Terranova lo primero que te encuentras es con Flemish²¹. Haces un lance para probar la red».

Probar la red consiste en lo siguiente:

«Actualmente, la red se trabaja por visión, es decir, al largarla desaparece de tu vista y tienes que buscar el equilibrio entre los flotadores y la tralla de abajo. Si pones mucho flotador y los dos barcos tiran, puede que no les dejen llegar al fondo; al virar, si ves que estaba todo negro es que la red no había llegado al fondo y empezabas a quitarle flotadores para que trabajase. Eso es probar la red».

Encuentra bacalao en profundidades, y muy grande. Alterna Flemish con los cantiles del Gran Banco y en su mapa va poniéndoles nombre.

«No existe una carta del Flemish para seguir los veriles²²».

Está cómodo pescando ya que, con los bous, a diferencia de las parejas, es habitual pescar en fondos irregulares.

«Llegamos a pescar llevando uno de los barcos 130 brazas y el otro con 300 brazas; la red iba por un lugar arrastrando en una colina muy pronunciada; en esa verticalidad solía haber mucho pescado y a más fondo mejor tamaño. De ahí nos pasábamos al seco».

El seco son los lugares donde menos profundidad tienen los Bancos. Aquí, los portugueses pescan al trasmallo, que es un tipo de red cuya parte inferior va pegada al fondo y está compuesta de tres

mallas que caen verticalmente en tres paños. El pescado queda enganchado en una o en otra.

«Esta arte es muy negativa y peligrosa para la pesca, debido a que, si se pierden, estas “redes de coral”²³ no se pudren y duran muchos años en el fondo del mar.»

En consecuencia, perder una red de éstas supone depositar un cementerio de huesos, porque los peces entran y no pueden salir. «El pescado va mayando²⁴ y muriendo». Posteriormente se prohíbe en esta zona trabajar con esta arte, pero en esta campaña Lázaro tiene un enfrentamiento con los palangreros portugueses porque están ocupando varias millas del “seco”.

Decide trabajar en zonas donde suelen hacerlo los bous; algunas de éstas se consideran “zonas sucias” para los bous, pero las parejas las trabajan porque pueden entrar sin romper mucho la red.

La decisión de trabajar en los cantiles del Gran Banco, que es el límite de la plataforma continental, donde termina ésta en un cantil, se debe a su previa experiencia de trabajar con los bous en la costa francesa.

«El bacalao es un pez pelágico, lo tienes desde 110 brazas a 180 brazas. Al cantil hay que dedicarle un tiempo y no falla».

En mi anterior investigación para el libro *Hombres de Terranova*, encontré capitanes de pesca que señalaban que el bacalao es un pez de fondo. Por ello, voy a expresar la clasificación del bacalao según su comportamiento en los fondos marinos desde la voz del biólogo Antonio Vázquez²⁵.

21 “Le Chapeau Flamante”, es el primer nombre que le pusieron los franceses a este banco de pesca, los anglosajones le denominaron Flemish Cap, que es como se denomina actualmente.

22 Los veriles son las isóbatas. El cantil es el talud continental: la zona geográfica marina en la cual la plataforma continental baja a grandes profundidades. En la costa cantábrica hay zonas en las que, a veinte millas de la costa, existe una caída de mil metros: eso es el cantil. Por ejemplo, saliendo del puerto de Pasajes hacia el norte, a veinte millas caes en mil metros. Esto es la fosa de Capbreton, muy cerca de Bayona, en esos veriles trabajan los bous. Mientras que en la costa francesa hay una plataforma continental de 150 millas con fondos de doscientos metros.

23 “Red de coral”, significa que su material no es nailon, sino que es un plástico fino.

24 Mayar viene de la malla de la red que son los cuadritos que componen una red; cada uno es una malla. Así se dice: ¿cuántas mallas tiene esta red? De la palabra malla viene mayando, es decir, algo que ha quedado mayado o enganchado en esos cuadritos. El pez ni entra ni sale de la red, sino que está enganchado a ella y acaba muriendo. Por ello se dice “el pescado va mayando”.

25 Dr. Antonio Vázquez Rodríguez, Instituto de Investigaciones Marinas, CSIC Vigo.

«El bacalao no es un pez pelágico. El dominio pelágico en ecología es aquél que no guarda ninguna relación con el fondo, mientras que el bentónico es el puro fondo. En pesquerías usamos el término demersal para las especies que viven en la masa de agua, como las especies pelágicas, pero mantienen una relación muy estrecha con el fondo, normalmente porque se alimentan en él. Éste es el caso del bacalao, que vive en la masa de agua, pero siempre cerca del fondo.

»Pero cuando el bacalao está en grandes concentraciones, asciende mucho en la columna de agua, mucho más de lo habitual, y por abuso de lenguaje decimos que hemos encontrado bacalao pelágico, pero el bacalao sigue siendo una especie demersal». (Antonio Vázquez: 2010).

La observación de ambos capitanes de pesca, uno que señala que es un pez de fondo y el otro, un pez pelágico, es correcta, como podemos comprobar, si bien incompleta, puesto que, como nos señala Antonio Vázquez, estamos ante una especie demersal con comportamiento en el fondo y a nivel pelágico. Siguiendo en Flemish:

«En Flemish hay gran cantidad de pozos, fosas y desfiladeros que no están marcados en estos momentos en los mapas de que disponemos. Encuentro gran cantidad de pescado grande, mediano y pequeño según las diferentes profundidades. En el “Cocodrilo” en “La Fosa del Sur” fue un gran éxito de capturas, también trabajo en el “Pozo Largo” y en la “Cornisa”, que es una cornisa que sigue y sigue, en el “Desfiladero”, donde la red va medio colgada, ya que el bacalao está en la pared, pero luego ya no hay fondo. De ahí salen unos lances estupendos».

Estando en la mar, manda cerrar con maderas una parte de la cubierta, para proteger a los marineros de las olas. Al cerrar la parte contraria a la maniobra, se evitan problemas con las olas que barren la cubierta. El cierre va desde el castillo de proa, unos quince metros hacia popa, y ahí trabajan bien el pescado. Si bien esta innovación se la comunica a Ángel Aldanondo, sin embargo había mucha resistencia en el barco para innovar. Cuando ya está al mando de las parejas, decide aplicar estos cambios.

«Los marineros así están más contentos, no se mojan tanto, al estar al abrigo de las olas, y rendimos más».



Imagen nº 11. Barcos de la Compañía PEBSA faenando a la pareja.

En tierra lo hacen con chapa de hierro. No es el único barco, toda la flota bacaladera está evolucionando hacia el trabajo en parques de pesca semicerrados. Con la incorporación de las parejas ramperas ya todos trabajaran en los parques de pesca cerrados.

En tres meses llena la pareja. La compañía, en lugar de que vaya a descargar a La Coruña, le envía a descargar en Pasajes, al puerto de Meipi. Allí descarga 1.760 toneladas de bacalao salado, lo que significa que han capturado 4.048 toneladas de bacalao fresco. Se trata de todo un récord en las descargas de bacalao que no fue nunca superado. Evidentemente, en cubierta han trabajado como máquinas para elaborar esta cantidad en tan sólo tres meses.

El coeficiente es de 2'3. Hay que tener en cuenta que el bacalao hay que descabezarlo, eviscerarlo, y desespinarlo y, luego, secarlo con sal al 70%. Para obtener mil toneladas de bacalao curado, es preciso utilizar setecientas toneladas de sal. Esto va referido al bacalao de Terranova, ya que el de Noruega tiene la cabeza un poco más pequeña, y el coeficiente es de 2'5; por ello, se gasta como mínimo un 80% de sal. En una hoja de diez kilos, el salador extiende ocho kilos de sal. Hay que tener en cuenta que mil toneladas de bacalao curado equivalen a 2.300 toneladas de bacalao fresco.

Diariamente la bodega va bajando; cada cuatro horas hay que achicar la cala y va bajando el volumen. Por eso, en el coeficiente

de cubicación se aplica el siguiente baremo: Las 48 primeras horas hasta el 1'4; a partir de los dos días hasta los 28, 1'8; desde 28 días hasta dos meses se aplica el 2'1 y de dos meses en adelante, el 2'3. Estos son los coeficientes que aplican los inspectores noruegos y los canadienses.

Lázaro no lleva consigo ninguna cuadrilla de pesca; va solo, igual que hacía en los bous de Ondarroa, y se siente cómodo. Le gusta tomar decisiones siguiendo su intuición y conocimiento y le desagradaba depender de las decisiones de una cuadrilla.

3.- EXPLORANDO EL GRAN BANCO Y GROENLANDIA

Es la segunda campaña a Terranova. Lázaro se da cuenta de que hay muchos puntos del Gran Banco que están sin explorar; según sus estimaciones, la flota española, entre parejas y bous, está trabajando en un 30% del banco. Los patrones de pesca advierten que comienza a faltar bacalao en los lugares clásicos, si bien es conocido por todos que unos años son mejores que otros. Toman conciencia de que las capturas no se multiplican, sino todo lo contrario.

«A la gente le empezaba a faltar bacalao, pero en los lugares clásicos, donde se hacían las capturas desde hacía años. Los lugares nuevos aparecen a partir de esas fechas, tanto en superficie como en sondas».

Finalizan los años sesenta y la exploración del Gran Banco es una realidad que tiene que aplicar toda la flota; así lo irá haciendo paulatinamente.

3.1 La odisea de Groenlandia

En esta segunda campaña Lázaro va a traer 980 toneladas en tres meses y medio. Como no encuentra pescado en el Gran Banco, decide poner rumbo a Noruega. Sin embargo, no trabajan en los bancos de Islandia, ya que el cantil está muy cerca de la plataforma continental; en definitiva, hay que trabajar muy cerca de la costa y no les interesa. En cambio, la plataforma continental noruega se une con Spielberg desde los 68° de latitud hasta los 80°. «Eso es enorme».

«Sabía que, si fracasaba, tendría que coger el avión y volver a casa».

Decide dejar Noruega e ir al Gran Banco para, desde allí, subir a Groenlandia. Habitualmente los bacaladeros suben a Groenlandia en junio y julio, porque consideran que hacerlo en septiembre es demasiado tarde, ya que hay muchas horas de noche y se han formado ya banquisas. Sin embargo, decide subir en este su primer viaje a Groenlandia.

La tripulación no está animada. No encuentran nada y en esta marea no llevan aguja giroscópica, con todos los problemas que ello supone para determinar la situación en la navegación en pareja. Van hacia el Norte y es difícil obtener la situación a causa del polo magnético. Echan un lance y apenas sube pescado. El cocinero decide llevarle un bacalao en una fuente a Lázaro.

Durante dos semanas no da ningún parte al armador.

«En estos momentos solo tenemos mapas de punto menor, sin detalles, con lo que cuesta buscar los lugares de pesca».

«Al subir sin giroscópica, no somos capaces de mantener el rumbo. La rosa náutica magnética se caracteriza por su sensibilidad (capacidad para acusar las más pequeñas variaciones de rumbo) y por su estabilidad (propiedad de mantenerse lo más en reposo posible frente a los irregulares movimientos que le imprimen los balanceos y cabezadas del barco). Ambas características empeoran al ir hacia el norte, ya que aumenta el rozamiento entre el chapitel y el estilo –problema mecánico–, y aumenta la fuerza vertical del magnetismo terrestre –problema físico–. La aguja pierde sensibilidad, haciéndose perezosa. No te marca con la rapidez que necesitas para navegar. Tú caes antes de que el compás te siga y te pierdes²⁶».

A consecuencia de estas dificultades técnicas, en una ocasión ordenó al segundo barco: «Vamos a largar al NW tienes que ir a la par» y, como explica Lázaro, «tuvimos que dejar de trabajar porque nos íbamos uno encima del otro».

26 Castelló Mora, Fausto, 1983, *Astronomía Náutica y Navegación*. Ministerio de Cultura. Madrid.

Fossi Gutierrez, Ignacio, 1961, *Tratado de Náutica*. Dossat. Madrid.

Además de los problemas técnicos, que son graves, hay problemas con la tripulación y las mujeres al llegar a Godtháb ²⁷.

Previamente les advierten que no prohíban subir a bordo a las mujeres esquimales. En caso de hacerlo, apedrean el barco. Son muy jóvenes, tienen unos quince años. Los marineros cierran todos los camarotes para que no entren. Pero, al saltar a tierra, las mujeres les siguen a todas partes. Una mañana Lázaro se levanta y ve a uno de sus tripulantes que se está duchando con cinco mujeres.

3.1.1. Problema a bordo

Lázaro comienza a tener problemas con el capitán del barco, cosa que a él le parece normal, ya que los patronos de pesca asumen todas las decisiones relacionadas con la pesca del barco y su rentabilidad y el armador tiene plena confianza en ellos. En Francia se encuentran fundidas en una sola la figura del capitán y la de patrón de pesca y así era como iban en los bous de la flota española, en la que han existido grandes figuras, como Román Martínez, Blas, Sustaxa..., pero, al principio, en las parejas existen las dos figuras, que irán evolucionando hasta reunir en una persona, el capitán de pesca, las figuras de patrón de pesca y capitán. Dada la evolución de la pesca industrial, el Ministerio decide regular por el Decreto de 14 de marzo de 1963 ²⁸ el título de Capitán de Pesca y las enseñanzas necesarias para su obtención, que se impartirán en las Escuelas Náuticas

Organización del mando

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.

²⁷ Godtháb, los hombres de la mar le llaman Gotá.

²⁸ Publicado en el Boletín-Gaceta de 6 de abril de 1963 (nº. 83). El número, 629/63 (Mº Comercio). Marina Mercante y Pesca Marítima. Títulos profesionales. Atribuciones y condiciones (pp. 681-683). Mi agradecimiento a M^a Jesús Sánchez Mainer, bibliotecaria de Itsamendikoik (IM) (la anterior Escuela Náutica Pesquera de Pasaia), por hacer la revisión documental de los boletines.

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, ya que era corriente que estuviera él solo en el puente, mientras que el pesca tenía al timonel consigo. 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 por parte de la gente del segundo barco respecto al primero, pues no sabían lo que se “cocía” en aquél 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.

Lázaro es, a partir del mando en el *Pescamex*, cuando unirá en su figura la dualidad de mandos al ir de capitán de pesca. Actualmente, sigue existiendo esa dualidad.

«Es marzo y el capitán está boicoteándome la campaña».

La pareja esta llena de hielo, al igual que la mar con sus grandes placas, pero Lázaro ve que entre las placas hay lagunas de cinco o seis millas. Decide hacer lances entre los hielos, para lo cual tienen que subir con rumbo norte y en lugar de tardar cuatro días tardan nueve.

«El motivo de la decisión es que llevamos diez días sin pescar absolutamente nada».

Aunque los bacaladeros no son rompehielos, los grandes bous trabajan entre hielos, y también lo hacen las parejas ramperas, que tienen la proa reforzada para poder trabajar. Según Lázaro, jamás se produjo el problema de que apareciese una vía de agua.

Otro problema grave con el que se encuentra es cuando el capitán del barco, a quien el armador otorgaba la responsabilidad en las rutas, decide que únicamente van a pescar en las rutas, pero no de noche, y, que si hay que hacerlo, les tienen que subir el sueldo.

«Yo les comprendo, porque los patrones de pesca, al convertirse los bous a las parejas, hemos sido unos intrusos para ellos; les obligamos a cambiar sus hábitos y, además, perdieron muchísimo, ya que en los bous ellos eran capitanes y patrones de pesca, ambos papeles en una sola persona, pero en las parejas ellos iban de capitanes y luego estaba la figura del patrón de pesca especializado para llevar parejas, algo que ellos no sabían porque estaban acostumbrados a trabajar en el bou».

Los días que llevan sin notificar al armador absolutamente ninguna captura van aumentando, lo que supone tensión desde tierra. La casa armadora pregunta, Lázaro no responde. A esto se une la tensión existente en la cámara de oficiales, donde el capitán y primero de máquinas no están de acuerdo con las decisiones de Lázaro respecto a seguir entre placas de hielo. Se encuentra solo en el barco.

A los quince días encuentra un buen banco de bacalao, pero decide no comunicar nada a la casa armadora.

El día vigésimo, la casa armadora pide enérgicamente explicaciones, Lázaro no se pone al micrófono y el capitán muestra su desacuerdo al armador diciendo que están explorando.

El armador exige comunicación con Lázaro.

—¡Usted no está de exploración, está con barcos de pesca!

—Tiene razón. Si piensa que alguien me puede relevar, pongo mi cargo a su disposición, y, de paso, le voy a dar la nota de pesca.

Le manda al telegrafista que escriba con letras mayúsculas “QUINIENTAS TONELADAS”.

Los armadores le piden que repita dos veces. Y le expresan sus disculpas y reiteran la plena confianza de la empresa en él.

Es entonces cuando los armadores le dicen al capitán que, si no está de acuerdo, que vayan a puerto para que sea relevado y que se siga el criterio de Lázaro.

«El ambiente en el barco es tenso. Todos los oficiales y el capitán están contra mí. Me encuentro completamente solo. Pero tengo que demostrar quién manda en el barco. Terminamos por fin esa marea, que fue todo un mareón. Pero hubo que pasar por esos procesos duros, en los que todo se me ponía en contra.

»De este viaje a Groenlandia descargamos 918 Toneladas de bacalao».

El año 1968 tenemos que contabilizar que en la primera marea ha traído 1.653 toneladas y en la segunda, 918 toneladas, lo que hace un total de 2.571 toneladas de bacalao salado de buena calidad en siete meses. Un récord que ninguna pareja bacaladera ha llegado a alcanzar; es el volumen más alto, nunca superado, de capturas obtenido por una pareja de la flota.

En vista de este éxito, la casa armadora Pebsa decide poner dos bous más a la pareja. Lázaro los prepara con la experiencia de la pareja *Santa Elisa y Santa Marina*, metiendo las redes y material para las maniobras que ya ha probado en esta pareja reconvertida del bou y les propone a los hermanos Carnés, que viven en Trintxerpe, para que asuman el mando de la pareja *Santa Celia y Santa Amalia*. Es el año 1969.

Los hermanos Carnés, tienen problemas con los capitanes y con el personal en general, además de no conseguir apenas capturas, y los armadores piden a la pareja a cuyo mando está Lázaro, la formada por el *Santa Elisa* y el *Santa Marina*, y a la formada por el *Santa Celia* y el *Santa Amalia*, donde están los hermanos Carnés, que entren en el puerto de St. John´s y piden a Lázaro que se ponga él al mando de la pareja que no funciona. Lázaro se niega, si bien tiene que despedir a los hermanos Carnés y, en su lugar, envían a capitanes que tienen experiencia con los bous, pero tampoco éstos consiguen salvar la campaña.

En la siguiente marea a Terranova, Lázaro decide volver a subir a Groenlandia. Este año el primer barco lleva la giroscópica, comprada en Alemania, que es como una brújula o compás que no se basa en el magnetismo terrestre, sino en el efecto giroscópico de la Tierra. Son más precisas que las magnéticas, especialmente en las altas latitudes.

«Es una Anschutz preciosa».

Quizás ha sido, y sigue siendo, la mejor aguja giroscópica para la navegación. (José Ignacio Espell: 2010).

A comienzos de la década de 1960, se ha gestado desde Saint Pierre una conciencia sobre reivindicaciones a bordo de los barcos, y en toda la flota se piden períodos de descanso, contratos fijos, etc. Si bien este ambiente no se da en el barco en que va Lázaro, parece ser que en el segundo barco existen protestas de la tripulación por el ritmo de trabajo.

El segundo barco no está siguiendo al primer barco. Pide explicaciones, y se le responde que el motorista se niega a dar más máquina porque se encuentra en su tiempo de descanso. Lázaro decide seguir solo el rumbo con el primer barco y llega a los cantiles del Gran Banco a las nueve de la mañana. El segundo barco lo hace a las tres de la tarde. Ordena parar los dos buques y escribe a la compañía diciendo que, con esos planteamientos, él no sigue mandando los barcos. La casa armadora envía al segundo barco un telegrama en términos muy duros e informando de que los inspectores esperaban en tierra para averiguar lo ocurrido.

Al finalizar la campaña, ya en Vigo, Lázaro está en una cafetería con Vicente Larruskain, el patrón de pesca del segundo barco, y tiene su coche aparcado en la puerta.

«Llega el jefe de máquina haciendo gestos intimidatorios hacia nosotros; su coche lo había dejado tan pegado al mío que tengo dificultades para salir, pero salgo. El maquinista en su coche lo atraviesa delante de mí, y se pone a hablar con su compañero provocándome.

«Saqué la cabeza y le pregunté si no iba a mover el coche para que pudiera salir.

»-Si me da la gana.

»-Bueno, si te da la gana y, si no te la da, también, porque yo tengo que salir.

»-Si no me da la gana no sales.

»-¡Salgo por cojones!.

»-¡Cojones los míos!

»-O retiras el coche o te doy.

»-No hay cojones.

»Doy marcha atrás, meto la primera y le hundo la puerta hacia dentro. Reconozco que no me comporté muy bien, pero estuve a punto de darle un segundo golpe. El maquinista sale del coche gritando que estoy loco. Decido marcharme.

»A los cuatro días nos encontramos con los dos coches en el muelle.

»-Mira bien el coche porque te lo voy a tirar al agua.

»-Mira bien dónde lo vas a tirar, porque vas a ir tú con él.

»Así terminó todo. Nunca más volvió a navegar conmigo».

4.- LAS REIVINDICACIONES GESTADAS EN SAINT PIERRE

En los años sesenta y hasta los mediados de los setenta, en las carbonadas que se hacen en Saint Pierre o en las arribadas²⁹, los tripulantes de la flota celebran asambleas en la Casa del Mar, junto con los capellanes y el equipo médico del Instituto Social de la Marina. En ellas plantean sus reivindicaciones y coordinan también mediante la radio costera las decisiones allí tomadas, además de utilizar su propia revista de difusión, La Platuxa; a ello se unen las reivindicaciones en tierra de las mujeres congregadas en torno al Apostolado del Mar³⁰. Se trata de un momento de profundas transformaciones. Acerca de esta etapa Lázaro reflexiona en los siguientes términos:

«El problema de fondo es que nosotros pertenecemos a un oficio y tenemos unas costumbres que se forman sin que la

29 Arribada, significa ir a puerto por mal tiempo.

30 2005, García-Orellán, Rosa. "La mujer en la familia marinera y su papel en la lucha por las reivindicaciones sociales" Actas del Simposio Aktea. La mujer en la pesca, la acuicultura y el marisqueo en el contexto comunitario. Santiago de Compostela (España), 4 - 6 de Febrero de 2004, pp. 136-148 ISBN: 84-88429-10-X.

gente de fuera, que es la que habla, la que critica, la que toma medidas, vea la realidad del oficio. Una de las cosas que más me han sorprendido durante mi trayectoria es que nunca nos han llamado. Nunca me han preguntado qué me parecían tales reivindicaciones. He tenido que enterarme de forma indirecta. Se han tomado medidas y se habla de reglamentos sin conocer el oficio. Y el oficio no se conoce navegando en ruta a Saint Pierre; es preciso conocer la dinámica de un barco en varias campañas, porque cada una es diferente. No se pueden tomar medidas únicamente desde un plano ideológico».

Es una realidad que el pescado³¹ hay que ir a buscarlo, y ello puede durar días, también puede durar días elaborarlo si vienen grandes cubertadas³². La vida a bordo se debería contabilizar desde que se inicia la campaña, ya que en un barco de pesca cuando llega el pescado hay que elaborarlo; de lo contrario, se estropea.

Alguna pareja probó a seguir los horarios de trabajo que negociaron los sindicatos. Las pérdidas fueron tan importantes que se desecharon tales medidas.

«El cobro del personal es al porcentaje; cuando no se pesca, no se gana más que el mínimo. Por esa cantidad nadie va a ir a Terranova».

El biólogo Enrique César López Veiga, que ha hecho su primera campaña al bacalao con Lázaro en la pareja rampera *Pescamex*, reflexiona que cuando están buscando pescado los tripulantes se hallan nerviosos; se respira en el barco una sensación como de pérdida de tiempo; y es que van al porcentaje y no están ganando. Cuando encuentran pescado, los ritmos de trabajo son fuertes, se agotan, pero es el momento más tranquilo en el barco. De lo contrario, la tensión es muy fuerte y un breve roce puede provocar una violenta disputa.

31 Pescado, este término se pone a lo largo del libro, ya que nunca se dicen peces, sino “vamos en busca de pescado”.

32 La palabra “cubertada” viene del trabajo en cubiertas abiertas, que era donde se elaboraba el pescado y se enviaba a la bodega, donde trabajan los saladores. Posteriormente vendrán los barcos ramperos con cubiertas cerradas, en los que el pescado del copo entra directamente al parque de pesca. Aunque estemos en un parque de pesca, esta entrada de pescado se seguirá denominando “cubertada”.

5.- DIFÍCIL TRIÁNGULO: ARMADOR, PATRÓN DE PESCA Y CAPITÁN

«El armador te da todo pero te hace responsable de todo. Coges el cargo si te interesa, si no, lo dejas. Ése es el planteamiento del patrón de pesca».

Lázaro controla todo lo relacionado con el barco, hasta el más mínimo detalle. Los *Pescamex* son barcos nuevos y la tripulación también, por lo que revisa todo. En la bodega controla al salador y, si era necesario, estaba allí un tiempo salando.

«Al armador no le vayas con cuentos. Él te dice que traes trecientas toneladas de pescado malo y, si las traes, la responsabilidad es tuya, no del salador; para eso te otorga la capacidad de que lleves un salador de confianza. Confía plenamente en ti para que rentabilices su inversión, por lo tanto tu eres el responsable».

Los detalles en un barco son muchos, todo es como un puzle en el que cada pieza tiene que encajar perfectamente con la otra para que, así, todo funcione como una unidad. Por ello, Lázaro revisa los víveres que entran en la cocina, aunque esto es responsabilidad del cocinero³³, pero hasta que adquiere confianza en la gente y ve como funciona lo va a supervisar todo. Recuerda los comentarios que en su casa hacía su madre, respecto a su primer marido, que era chófer de autobuses. Ella les decía que los chóferes tenían que saber hacer absolutamente todo, desde la mecánica, hasta la carrocería y, en general, todo el mantenimiento del autobús. Estaban muy bien pagados por las compañías, pero eran responsables de todo lo concerniente al vehículo y a su rentabilidad. Lázaro interioriza esta idea respecto a los barcos y a su responsabilidad como patrón de pesca, aplicándola en su quehacer profesional.

Debido a que el desgaste es muy fuerte, con tanta responsabilidad sobre los barcos, decide hacer tres campañas de pesca y descansar una en casa. Este planteamiento no está bien visto por los armadores; así, con la compañía Pepsa, al decirles que se iba a quedar una campaña, la respuesta fue:

33 En el libro *Hombres de Terranova* (2004), presento el testimonio de cocineros que no permiten a los patrones de pesca que revisen su actividad, y mucho menos en el tema de los víveres, pp. 181-183

-De acuerdo, enviaremos a Patxi, y ya veremos si nos interesa de nuevo tenerlo en la siguiente compañía.

-Naturalmente, y si no me interesa a mí venir también os lo diré.

Es una forma de intimidarle para que no adquiriera este hábito. Sin embargo, se mantiene firme y lo hace durante toda su vida profesional al mando de los bacaladeros.

Lázaro está al mando de la pareja *Santa Elisa y Santa Marina*, es el mes de mayo de 1971 y se encuentra en Saint Pierre, ahí conoce a Jorge Lorenzo Cabaleiro, ambos forjarán una amistad y cooperación mutua que continúa en la actualidad.

6.- *PESCAMEX I Y II* CON BANDERA DE CONVENIENCIA

La pareja rampera *Pescamex I y II* ha hecho dos mareas al bacalao, pero los resultados no son buenos. Corre el año 1971, Salvador Lago es el nuevo director de Pebsa y le propone a Lázaro hacerse cargo de esta pareja. Está entonces descansando de una marea con los *Santas* y decide ponerse al mando de la pareja rampera *Pescamex I y II*.

No tiene experiencia de trabajar con barcos ramperos; en los *Santas* de Pebsa, las maniobras de pesca se realizan de costado. Los franceses ya están utilizando rampa en los bous y los armadores, tanto vascos como gallegos, empiezan a probar con la rampa en la modalidad de parejas. La casa armadora Lasa, de Pasajes, envía la primera pareja rampera a Terranova, pero no resulta viable, ya que entraba demasiada agua por la rampa. Sin embargo, una casa armadora de Vigo consigue enviar con pleno éxito la pareja rampera *Arosa II* y *Arosa*. Ángel Mari Aldanondo va de patrón de pesca solucionando algunos problemas que van saliendo en esta nueva modalidad.

La familia se traslada a vivir a Vigo.

«Quiero vivir donde está el barco, ya que me gusta controlar hasta el último grillete antes de salir. Tengo como costumbre supervisar todo lo que entra en el barco. Una vez, detectó que estaban metiendo huevos caducados. Hacer eso con personas que vamos a estar cinco meses en la mar es algo que no tiene nombre. También he tenido que poner freno a los sobornos de los abastecedores».

Decide probar en estos barcos y será la primera vez que trabaja con Jorge Lorenzo Cabaleiro, quien aprenderá junto a Lázaro los entresijos de la profesión de patrón de pesca.

El jueves 11 de febrero de 1971, zarpa desde el puerto coruñés rumbo a Terranova la pareja *Pescamex I* y *Pescamex II* con bandera panameña. La compañía es mexicana y la tripulación es la misma que tenía con el armador gallego con el nombre *Martín Sarmiento* y *Benito J. Feijoo*. Los *Pescamex* son adquiridos por la Compañía Internacional de Pesca de México. En estos momentos el Gobierno mexicano exige que un porcentaje de la tripulación sea de su país y que la proporción vaya aumentando hasta que toda fuera mexicana; ésa, al menos, es la noticia que publican los periódicos. La realidad, es que la tripulación será toda española. Por lo que se refiere a los salarios, interviene el Instituto Social de la Marina a fin de que los tripulantes se acojan a la Seguridad Social española y a sus leyes. La finalidad del Gobierno mexicano es autoabastecer de bacalao a México, ya que se consume muy poco por su elevado precio y se pretende ampliar mercado. Ésta es la justificación que se da en la prensa³⁴.

En esta pareja rampera todo se elabora manualmente. Hasta 1978 no meten en el parque de pesca las máquinas abridoras y descabezadoras; tampoco tienen potabilizadoras. No obstante, para las maniobras de pesca cuenta con una maquinilla de 1.550 caballos.

«Son barcos buenos para la pesca».

Lázaro se encuentra ante su primera pareja rampera, si bien no conoce sus maniobras de pesca y durante dos días van surgiendo problemas; no obstante los va solucionando a medida que se presentan y al poco tiempo ya pueden pescar.

Decide incorporar a la maniobra de pesca, que ahora se hace a través de la rampa, la leva³⁵; se trata de un cabo grueso que va de

34 La Voz de Galicia 12.02.1971 "Dos bacaladeros coruñeses cambiaron ayer la bandera española por la panameña". Pág. 3

35 Leva. Es un cabo que va de calón a calón sujeto a la tralla de corcho. Con la leva se evita en la maniobra de virada de red tener que arrimar los barcos excesivamente para poder pasar un tirador, ya que uno de los barcos ha de coger el calón del compañero y, así, cuando le llega ese calón ya se quedan con la red el barco que la va a meter. Esto lo incorpora Lázaro a los barcos grandes de Pebsa, porque la maniobra de lanzar el tirador con un viento de 20 ó 30 nudos era muy peligrosa. La leva fue incorporada a los barcos de rampa en popa y en toda la flota bacaladera.

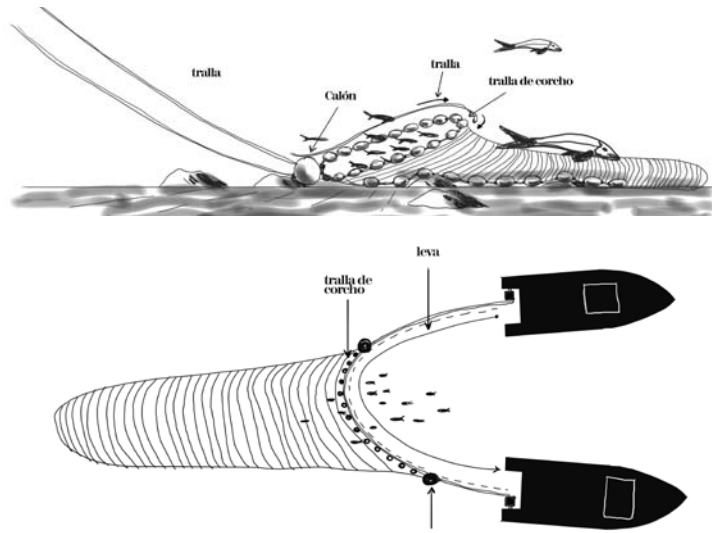


Ilustración n° 1. Arriba posición de una red de arrastre; abajo: lance de pesca en pareja, con la incorporación de la leva.

un calón³⁶ a otro calón de la red, recorriendo la longitud de la tralla³⁷ de corcho.

86

Es importante la leva porque, cuando los dos barcos se arriman por la popa, quedan los dos abiertos y se hace dificultoso echar el tirador de la red de uno a otro. Para ello, hay que pasar un tirador, y, a veces, el fuerte viento lo imposibilitaba. Para solucionar este problema, viene la incorporación de la leva. Cuando un barco tiene un extremo, no hay necesidad de pasar el tirador, basta con dejar caer ese extremo. Posteriormente lo copiaron todos los barcos de la flota.

«Tengo experiencia previa de utilizar la leva, ya que empiezo a trabajar con ella en los barcos de Pebsa, porque son grandes y tienen poca máquina. Pretendo así evitar andar con la piña³⁸. El tirador tiene dos piezas, el cabo y la piña. El peso de la piña que se pone en el extremo para poder tirar, ya que

36 Calón. Es el extremo de la banda de una red.

37 Tralla. Es la parte superior de la red, el cabo fuerte donde va sujeta toda la parte alta de la red.

38 Piña: Es el pedazo de plomo que, sujeto a un cabo, lanza uno de los marineros al otro barco para poder pasar un cabo más fuerte con el que poder sujetar el calón para traer la red. El peligro de esta maniobra queda anulado gracias a la leva.

la cuerda en sí no tiene suficiente peso para poder hacerlo, y ese peso ayuda. Esto lo inventé en la pareja *Santa Elisa* y *Santa Marina*, que son barcos muy grandes y con poco motor. Se habían producido toques con la proa, hasta que se me ocurrió hacer eso y ya no teníamos que arrimar tanto los barcos. Así, al tirar y coger el extremo de la red ya había un cabo que permitía virar la leva. El *Bahía de los Vascos* y el *Arosa* no usan leva y las maniobras resultan muy difíciles. Luego empiezan a utilizarlo y su uso va pasando a todas las parejas».

Además de la incorporación de la leva, cambia la forma del saco. Este cambio ya lo ha probado también en los *Santas*, y tiene experiencia de haber trabajado con ello en el bou. Consiste en un saco en forma de cono que permite no correr el riesgo de la rotura de saco y consiguiente pérdida de la captura, lo que facilita el trabajo a los tripulantes de la cubierta.

Va a trabajar los tres meses en Flemish, sellando las bodegas de los dos barcos, con 1.100 toneladas. Barreras, que es el armador de Vigo, quiso ver la bodega sellada.

Posteriormente, trabajando con el *Pescamex*, consigue hacer una marea en dos meses y en esta marea consigue llenar la bodega con 280 toneladas de bacalao grande salado pescado en “La Fosa”³⁹ a 300 brazas. Hay que tener en cuenta que una braza equivale a 1.82 metros, lo que supone trabajar a 546 metros de profundidad. La Fosa “es un bajo”⁴⁰ difícil de trabajar (una “fosa” es un desfiladero cuyo fondo va aumentando lentamente y se cierra a sí mismo).

»Trabajo sin carta previa, y voy observando por la sonda las características del “terreno”, de modo que, al no tener mapa del fondo, lo tengo todo en mi cabeza. De lo contrario, es imposible trabajar. No hablábamos con nadie, estábamos completamente solos».

»La sonda te orienta si estás ante una fosa o un desfiladero. Te abre el camino pero tu tienes que trazar el recorrido.

39 La denominación se la da Lázaro. Y decide poner este nombre por las características del terreno marino.

40 “es un bajo” equivale al fondo del mar.

87

A medida que van pescando en La Fosa, Lázaro va elaborando su propia cartografía, y asimismo lo hará al este de Flemish, en una zona que denomina “El Desfiladero”, porque una parte de la red va pegada a una pared -que está llena de bacalao- y la otra parte no toca fondo.

Entonces no existen cartas del fondo como las actuales, ni se posee la capacidad técnica de poder ir viendo el fondo con las sondas, aunque el antecedente de la sonda es muy antiguo, bastan un cabo y un peso. Al cabo se le llama sondaleza, y al peso, escandallo. Esto se ha utilizado en la pesca hasta que han empezado a llegar las pequeñas sondas con una batería de mano en los años sesenta. Posteriormente, en 1966, a Terranova ya llevan sondas con luz de neón. Tiene todo Flemish en su cabeza, es un fondo marino completamente memorizado.

«En esta profesión de patrón de pesca, hay que tener conocimientos, pero también intuición y fuerza para explorar, ya que es preciso intuir las irregularidades del fondo y cómo se va moviendo la bancada de peces».

88

Los armadores de Pasajes le preguntan a don Jesús Lasheras Mercadal quién es el alumno más brillante para ir de patrón de pesca. Pero don Jesús les advierte que no es cuestión de brillantez en conocimientos sino de aptitudes personales en la profesión. A este respecto Lázaro señala:

«No es suficiente con tener los diarios de un buen patrón de pesca, eso no te garantiza la campaña. Se necesitan más cualidades. Un diario te sirve, pero tienes que desarrollarlo, no puedes cogerlo y hacer todo lo que ahí viene».

Con el desarrollo de la sonda, la visión del fondo marino ya está lograda. En la actualidad, el 80% del trabajo lo hacen los aparatos, mientras que antes los aparatos sólo hacían un 20%. Pero actualmente todavía queda ese 20% de actitud personal ante la profesión, lo cual puede hacer de una persona un buen patrón o un patrón “normal”, porque mediocre ahora ya es difícil serlo.

Son años de reivindicaciones en el trabajo respecto a las horas de descanso, pero Lázaro decide trabajar de noche.

«Tuve que solucionar con el armador lo que se iba a pagar por trabajar de noche. De lo contrario hubiera tenido problemas serios con la tripulación. Hacia el anochecer busco “un sitio limpio”⁴¹ donde veía que no iba a tener problemas, y a las cinco de la mañana llamo para virar la red. Los lugares difíciles los dejo para el día, así pueden descansar. También he fondeado entre cuarenta o cincuenta brazas para tener la situación a la mañana siguiente».

Joseba Badiola, de Ondarroa, se encuentra con él por la mañana y le ve meter a bordo 15 toneladas de bacalao.

–Qué haces?

–Esta fábrica no para nunca. Mientras vosotros dormís la red va trabajando.

Es habitual que, en su ruta hacia los Grandes Bancos, los bous prueben las redes en la zona del “Seco” de Flemish. Es un criadero en el que siempre hay bacalao, pero no conviene coger mucho, porque el bacalao es muy pequeño y no tiene mercado. En esta campaña, Lázaro se encuentra con los palangreros portugueses.

«Vemos que están ocupando todo el “Seco”, largando el tramallo en un cuadrilátero y ocupando una amplia superficie. Con lo cual no podemos entrar».

Jorge discute con los portugueses. Pero llegan a un acuerdo satisfactorio para ambas partes.

7.- LA EXPLORACIÓN DE GROENLANDIA

Decide explorar la costa este de Groenlandia que no es trabajada por la flota. Recorre el estrecho de Dinamarca, entre Islandia y Groenlandia.

«El bacalao en esta zona es bueno, pero la ruta lleva mucho tiempo y, por eso, no interesa ir allí».

41 “Un sitio limpio” representa en términos de los pescadores un lugar donde no tienes peligro de perder ninguna red ni enganchar, porque sabes que las piedras no representan un peligro para la red. La marinería puede dormir tranquilamente mientras la red va en arrastre. Esto significa pesca en un sitio limpio, o “ir en limpio”.

89

Desde la costa este navega por el sur de Groenlandia y vuelve a subir hasta Store por el oeste.

«Estoy un mes explorando toda esta zona. No me interesa dónde están las otras parejas y si pescan o no».

8.- EL “BAUTIZO DE MAR” DE UN JOVEN BIÓLOGO

Enrique López Veiga, es un joven biólogo que en el año 1973⁴², lleva un año trabajando en la profesión y tiene que hacer el muestreo a bordo de buques de pesca. España tiene obligaciones a nivel internacional que cumplir en ICNAF⁴³ y posteriormente en NAFO, por lo que envía a sus biólogos a muestrear el bacalao de Terranova. El director del Instituto le propone ir a realizar el muestreo en una pareja bacaladera. Embarca en la pareja de Lázaro. Para Enrique será su primera campaña a Terranova y le marcará su futuro profesional.

«La salida es para después de Reyes, pero el barco no estaba listo. Despachando⁴³ iba un capitán excelente en tierra, pero que en la mar se daba a la bebida. Lázaro, muy detallista, encontraba que las cosas no estaban a su gusto y fuimos retrasando la salida hasta el 18 de enero, porque, encima, nos vino un temporal. Al ser invierno, con el mar de proa, el barco va dando saltos. Lázaro quería llegar pronto a Terranova y pedía máquina. Era mi primer viaje en una pareja y aquello era una coctelera; durante tres días, no soy persona, pero él quería pescar, porque Lázaro siempre es el mejor».

Al lado de Lázaro, Enrique aprende a “estar en la mar” y esta experiencia marca su profesión como biólogo. Ve en la figura del patrón de pesca a un gerente de una empresa de producción donde se requieren decisiones.

«Es un lobo de mar, duro y rápido de decisiones, muy disciplinado y también chulo, desafiante, pero buena persona. Vive la mar, la disfruta».

42 “En el mes de junio de 2010, Enrique narra para esta investigación el recuerdo de una experiencia vivida hace más de treinta años, pero que supuso un hito en su vida.

43 “Despachando” significa la responsabilidad legal del barco, que incumbe al Capitán.

Estas cualidades son imprescindibles para el liderazgo en el barco desde la perspectiva de quienes vivieron la mar.

«Empezamos pescando pescado pequeño, él no quería, estaba disgustado. Tenía un amigo al que apreciaba mucho que iba de patrón de pesca en otra pareja, hablaba siempre bien de él. Una vez, en la zona de Banquereau, a la salida del golfo de San Lorenzo, era de noche y manda poner rumbo al sur. Manda largar y cogemos diez toneladas de bacalao grande. En esos momentos veo como habla con su amigo.

»-¿Hay algo por ahí?

»-Estamos mal, mal, aquí vienen cuatro potitos.

Hay que tener en cuenta que un pote es una tonelada, por lo tanto está diciendo que pesca cuatro toneladas, cuando son en realidad diez. Este hecho le enseñó al joven Enrique que la mentira es una estrategia más en la pesca⁴⁴. También comprende que la mar es muy competitiva, y el buen patrón de pesca va a mantener su diferencial. Ángel Abal, “El Coyote”, al igual que Lázaro, es muy bueno.

«Un día Jorge ve el primer barco, donde va “El Coyote”, y decide acercarse para ver qué está haciendo. Pero pone su barco con la proa hacia nosotros para que no le viéramos. Él tenía que demostrar que era bueno. Éstos son fichajes. Los patrones son como los futbolistas».

En la marcha diaria del barco, la actitud de Lázaro es didáctica con todos los tripulantes. El ritmo de trabajo es fuerte.

«Cuando termino de hacer mis muestreos voy a echar una mano a la cubierta. Me impresionaban aquellos hombres; hoy es el día en que los tengo en la cabeza, en todas las reuniones a las que posteriormente me tocó asistir, tanto en NAFO como en Bruselas. Ellos estaban siempre presentes.

44 “El joven biólogo efectivamente esto es lo que observa, pero desconoce que ambos patrones tienen su forma de comunicarse en la cual “los cuatro potitos”, equivalen a bacalao salado en descarga, lo que supone que está cogiendo 10 Tm en fresco. Es una forma de protegerse al pasar información que pueda ser descifrada por otros barcos.

Con la marinería no es muy cercano, mantiene una pequeña distancia; y es comprensible, los espacios son reducidos, todos lo sabemos todo, pero es necesario no saber para que la convivencia funcione. Lázaro puede bajar en cualquier momento a la cubierta o a cualquier lugar del barco, pero su lugar es el puente. Siempre pendiente de los aparatos, es muy técnico.

«Me impresiona la soledad del patrón de pesca, sé que está solo en todo momento tomando decisiones. Le veo sufrir ante el accidente de un marinero».

A veces llegan copos llenos de gallineta y se tira todo a la mar, ya que se “iba al bacalao”, Enrique le dice a Lázaro:

–¡Qué desperdicio!

Si bien es una práctica errónea ir solamente al bacalao, y más tarde, en la siguiente década, se trabaja en barcos mixtos con congelado, todavía se considera una práctica normal, nadie ve que haya en ello un elemento de desperdicio. Lázaro, que se considera a sí mismo amante de la pesca y responsable de la misma, ya que siempre le ha disgustado la pesca de bacalao pequeño, se siente, no obstante, ofendido por el comentario del joven biólogo, porque pone en entredicho su actitud ante la pesca como patrón.

La pesca que se busca es el bacalao y Enrique se sorprende de que sea la caldeirada⁴⁵ de bacalao la comida más apreciada por todos los tripulantes.

–¡No paraban de comer bacalao! –dice.

Sin embargo, el halibut o el edelfino no lo aceptan de buena gana. Siguiendo el testimonio de Enrique, en la red viene mucha gallineta, cabracho, fogonero y edelfino. Estos dos últimos se salaban.

La vida a bordo es rutinaria, pequeña, no puede haber estridencias; la tripulación está compuesta de vascos y gallegos, siendo mayoría estos últimos. Todos son muy disciplinados, ya que es un mundo muy pequeño y no se puede pisar el terreno del otro.

⁴⁵ Caldeirada: Patata hervida con bacalao; se le quita el agua y se añade un refrito de aceite con pimentón.

«Diariamente te ejercitas en un equilibrio constante a nivel relacional».

Enrique comparte camarote con los engrasadores; duermen cuatro en un espacio muy reducido. El primer día se fue a duchar y se relajó con el agua caliente de la ducha, pero al poco rato oyó golpear en la puerta con fuerza. Era Lázaro.

–¡La higiene, bien; pero las duchas cortitas!

Hay que seguir los ritmos y normas del barco

La motivación más importante en los tripulantes es “cuánto iban a cobrar”. Ellos van al porcentaje, con un salario mínimo muy bajo, pero, con “el por ciento”, ganan mucho más que en tierra, hasta tres veces más en alguna campaña. Ello les permitía hacer sus casas, o pagar una buena boda de un hijo.

«La gente no aguantaba cuando no había trabajo. Se ponen muy nerviosos y pueden surgir los problemas en cualquier momento».

La segunda motivación es “tener noticias de casa”. La comunicación con tierra para los tripulantes es escasa; en determinados momentos, hablan por el sistema de telefonía a través de Pozuelo del Rey, pero la comunicación más importante la reciben por medio de las cartas. Éstas van directamente a Saint Pierre et Miquelon, y allí las recoge en el correo una pareja bacaladera, que, una vez en la mar, y al ver a otra, le anuncia que tiene cartas y se las pasan de un barco a otro.

«Es un momento emocionante para todos. Recibo muchas cartas de mi novia; las ordeno todas según la fecha del mata-sellos y las que más me gustan las releo varias veces».

Llega el invierno, la mar empieza a congelarse, y trabajan a diez grados bajo cero; es necesario reparar el aparejo en la cubierta, y suben al puente para tomar vino caliente. El hielo levanta los cabos y no es posible pescar. La pareja lucha con los hielos toda una semana, buscando claros para pescar; no se consigue, el estado de ánimo está muy bajo y Lázaro decide hacer “la carbonada”. Para Enrique, uno de los aspectos que distinguen a un buen patrón es que la decisión la toma él solo.

Las entradas son habitualmente en Saint Pierre; allí se encuentran con otras flotas de distintas nacionalidades y en aquel hervidero de gente la tripulación se relaja y pueden continuar campaña. Todos quieren ir a Saint Pierre, porque allí pueden tomar vino y café en el bar; es como estar en su casa, pero en St. John´s todo es diferente.

«En puerto las tensiones desaparecen y la gente vuelve como nueva; así, pueden aguantar unas semanas más».

Cuando desembarcan en Saint Pierre, han transcurrido 54 días de mar para Enrique. Éste ya ha realizado su trabajo.

En el viaje en avión de regreso a casa piensa en ellos, en los ritmos de trabajo, y reflexiona en que por cada seis meses en la mar deberían tener tres meses en tierra pagados, y tan sólo permanecen veinte días en casa. Se van a la mar y no están presentes ni en el nacimiento de sus hijos. Le impresiona el mucho tiempo que dedican al trabajo y en el barco había hombres que llevaban así diez años.

Una vez realizada esta campaña, trabajará como biólogo para la Administración llevando asuntos internacionales. En sus primeros pasos en este trabajo, asiste a una reunión en Madrid, donde también está Serrat Urquiza, que es armador de bacaladeros. En las presentaciones previas Enrique hace el siguiente comentario:

–«La vida que lleva esa gente no hay dinero que lo pague, es dormir y trabajar, mareas de seis a nueve meses, poco tiempo en casa...

–»Están bien pagados –replica Serrat, y se acerca al director general y le dice en voz baja: “Ése es un comunista”. Estos comienzos en mi vida política me enseñan a “saber para quién se trabaja y qué tipo de gente está trabajando”».

En la breve, pero intensa, experiencia de esta campaña, y aunque posteriormente hará otras nuevas, Enrique ha recibido ya su “bautizo de mar”.

9.- APRESAMIENO EN EL GOLFO DE SAN LORENZO

En el año 1974 todavía no se ha decretado la extensión de las aguas territoriales a doscientas millas marinas, no obstante se prohíbe la pesca a las flotas extranjeras en el golfo de San Lorenzo, previa declaración de sus aguas como mar interior. La pesca en parejas se si-

gue permitiendo a la flota española, pero la formada por el *Pescamex I y II* lleva bandera de conveniencia. Como la empresa es mixta, con capital gallego y mexicano, aunque su bandera es panameña, Lázaro decide entrar.

«Saliendo de Saint Pierre, oigo en la radio que los franceses tienen un permiso de tres años para poder pescar en el golfo de San Lorenzo, ya que sus aguas han sido declaradas mar interior canadiense. La flota francesa está pescando bien, así que decido entrar».

Encuentran un buen banco de bacalao y la pesca se les está dando bien. Al mismo tiempo, el resto de la flota de parejas está pescando en Boston, en George Bank, ya que la flota española tiene prohibido entrar en el golfo de San Lorenzo.

Las condiciones del Golfo son difíciles, está todo cubierto de hielo. Hay banquisas, pero decide entrar e intentar pescar; hace sus pruebas y está contento, «calladito, solo, porque siempre trabajaba solo, no en cuadrilla, nunca he trabajado en cuadrilla y no me lo han perdonado, ya que, además de pescar solo, pescaba más que en las cuadrillas». Lázaro está pescando bien, hablaba con otros barcos franceses, y a las tres de la madrugada Jorge Lorenzo le avisa de que tienen encima la patrullera, que se mantuvo durante dos horas yendo hasta el barco y regresando.

Lázaro se inquieta y manda levantar a la tripulación para virar la red. Son las cinco de la mañana. Entonces decide salir del golfo.

«Hemos hecho una buena labor de pesca».

Las condiciones son duras al pescar entre hielos, y la carta del marinero mostrada en la Imagen nº11 nos muestra como viven el trabajo en estas condiciones; Jorge Lorenzo va de primer oficial y narra así lo ocurrido:

«Estamos a 28 grados bajo cero y la tripulación se tiene que levantar tres veces por la noche para picar el hielo y la nieve, ya que su peso resulta peligroso para el barco. El ritmo de trabajo es impresionante. Visto desde el momento actual, no creo que hubiese una tripulación para trabajar a ese ritmo. ¡Éramos verdaderos animales!» (*Jorge Lorenzo: 2010*).

dedos con el frío no están solo el frío es el agua que está congelada y a cada un golpe de mar en el barco la queda en un cristal y después hay que fregar la nieve dos o tres veces al día porque se la acumula en los palos y es mucho peso para el barco y puede dar buelta en estos momentos. Hemos navegando para San Pier como edicto antes y hemos sacado mucho hielo o sea sea un rompe hielo en nuestra proa porque esta ha estado bloqueada por el hielo y hay cada montaña mas grande que la casa de un colegio y hay mucho frío a mi se me pusieron los muñecos de las manos como un fenómeno pero peso es por falta de estambre yo no llevo bastante tejido pero hay aquí a bordo del barco al guiso que como copan tierra española mil marca la corredora buelto me os cuento mas porque sino haria falta tres papeles como este y como abemos de hacerla la abracemos de todo y site interesa algo de San Pier casi como marlon o espuma de marlon por lo visto segun dicen los letaneros esta bastante arreglado pero de eso alla alla remos cuando lleje alla tambien hay muy buenas maquinillas de afeitar pilis y creo que a Pepe le hace falta que es el otro de tierra pero eso lo ponia la proxima marea.

Sonos que deciros hermanos mios para que contor calamidades y penas hay que echarlas a la espalda. Recuerdos para todos en porticular para masna Torje y M^{ra} Cristina y los otros necesito de este hermano buelto que lo soy siempre un abrazo muy fuerte

Paco

Imagen n° 12. Reverso de carta enviada por un marinero de Marin (Pontevedra) a su familia desde Terranova”.

La tripulación está trabajando normalmente en el parque de pesca, se encuentran a una hora de la salida y, es en mismo momento, cuando una patrullera grande, una fragata que al parecer ha salido de Halifax, da dos vueltas alrededor del barco, haciendo sonar fuertemente la sirena; les ordena parar de inmediato, y mientras tanto, en su cubierta, un equipo de intervención se prepara para iniciar el abordaje del barco.

«Le digo al contra maestre que eche la escaleta».

La patrullera y su equipo no utilizan la escaleta, sino que echan unos ganchos al barco y saltan.

«Es un auténtico asalto, vienen con metralletas. Nosotros estamos sorprendidos. Es la primera vez que nos ocurre algo así. Nos reúnen a todos en el comedor, retiran todos los objetos de metal, y yo, quieto. Les hablo en francés y, ni caso, no nos dan ninguna explicación. Nos mandan seguirles y nos ordenan no oponer resistencia, porque, de lo contrario, requisarían los barcos.

»Les dije que no había problema».

Van rumbo a Stephenville, en la costa oeste de Terranova. El agua está llena de banquisas, apenas se podía mover el barco por el hielo. Detrás, pegado a la popa, iba el *Pescamex II*, y detrás del *Pescamex*, la patrullera canadiense. «Una auténtica procesión».

En la inspección del barco que realizan, se incautan absolutamente de todo el *entrepot*⁴⁶, vino, tabaco, alcohol..., incluso los frascos de masaje para la cara, así como de toda la cerveza. Sin embargo, no encuentran las cajas de whisky.

46 El *entrepot* (café, tabaco, alcohol) es adquirido por la empresa armadora y descontado en la columna correspondiente de la nómina o pagado directamente por el tripulante. El reparto del *entrepot* corresponderá al capitán del barco o persona en quien delegue.

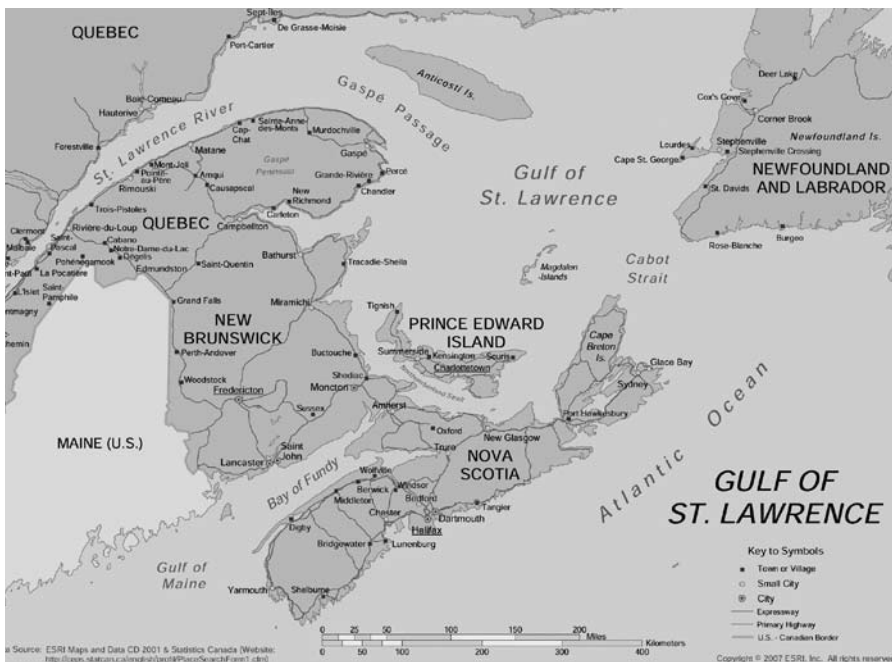


Imagen n° 13. Mapa de la zona del Golfo de San Lorenzo.

La compañía envía un abogado desde St. John's. Notifican al abogado que ellos están bajo la jurisdicción panameña. Los canadienses no dan parte a Panamá, no tenían ningún acuerdo con ellos; es el primer caso de un barco con bandera panameña en sus aguas. No hay motivo para apresarlos y los dejan libres.

Tanto Lázaro como Jesús María Lasarte Gárate (Toxu), que son los dos capitanes de pesca de ambos barcos, tienen que ir a declarar en el juicio. Curiosamente, consultados ambos por separado, coinciden en haber tenido la percepción de estar en un ambiente de "película del Oeste". Fueron absueltos.

Al juicio acude el ministro de pesquerías canadiense, que era de origen vasco; hablan sobre el asentamiento vasco en la zona y ambos fuman en un ambiente distendido⁴⁷. Se les impone una multa de 250.000 pesetas y les dejan libres de cargos.

«Pido que me devuelvan todo lo que me han requisado. Dicen que sí. Pero sólo devuelven un 20%, el resto se lo quedan».

Reclamar el resto de las pertenencias, implica la permanencia de los barcos en puerto una semana más. El armador les dice que salgan inmediatamente de allí rumbo a Saint Pierre para reponer y que sigan pescando.

El guardacostas se marchó, pero la pareja tiene grandes dificultades para salir a causa de los hielos.

Penosamente, llegan a Saint Pierre, tras haber tenido que ir abriendo la estela del hielo muy despacio y con muchos golpes. Al llegar a puerto, la temperatura, según los registros de Toxu, es de seis grados bajo cero. Lázaro decide hacer una revisión del fondo de ambos barcos y de las hélices. Busca a un buceador para que le acompañe, se coloca su escafandra, hace un círculo en el hielo, pide a un marinero que vigile ese círculo, se introducen por él los dos hombres y revisan durante una hora el estado del casco, el bulbo, la quilla y la hélice.

Toxu, el capitán del segundo barco, admira este hecho.

«No he visto ningún capitán de pesca que dominara tantos aspectos en la mar como Lázaro, desde el cableo hasta

47 Tradicionalmente, ya desde el siglo XVI, pescadores del norte de la Península Ibérica se aventuraban hasta las costas canadienses, atraídos por unas pesquerías que combinaban la ballena y el bacalao. Los vascos dieron nombre incluso a más de una bahía, Biscay Bay, por ejemplo. Según las investigaciones de Miren Egaña, este topónimo, Bizkai, ha sido muy utilizado allí donde han estado los vascos para designar el Señorío de Bizkaia, que incluye también Gipuzkoa, Araba y Santander. El golfo en el que se encuentra el Señorío de Bizkaia, es conocido en todo el mundo con este nombre, no es raro pues, ver Bizcay en Terranova, en Miami y en Spitzberg. Eran los lugares frecuentados por los balleneros de este señorío en el siglo XVI y XVII, pero el voraz apetito de la Corona, que movilizaba con fines bélicos todas las naves que se ponían a su alcance, impidió que la aventura empresarial prosperase. El remate definitivo vino de la mano de la Paz de Utrecht (1713), la misma que dejó Gibraltar en manos británicas y que cerró las aguas de Terranova a los pescadores españoles. EGAÑA GOYA, Miren, 2000, "Los puertos vascos del Golfo de Bizkaia. Reutilización de sus nombres en las pesquerías del Atlántico Norte S. XVI y XVII". <http://hedatuz.euskomedia.org/699/1/18049062.pdf>

las redes; lidera el trabajo organizándolo, y es muy astuto, pero también es buena persona». (Toxu, mayo, 2010)

Al cabo de la hora, salen a la superficie y los dos hombres están completamente afónicos. El doctor José Luis Alarcos les da masajes para hacerlos reaccionar y medicación para que recuperen la voz.

Preparan el barco en Saint Pierre y deciden regresar a la mar, pero uno de los marineros se niega a continuar en el barco, dice que él no sube a bordo. Lázaro se lo pregunta tres veces y, a la tercera, manda arriar chicotes y el barco se hace a la mar. El marinero es repatriado.

Toxu le comenta a Lázaro.

– Nos movemos mucho.

– Hay que moverse, el pescado tiene cola –replica Lázaro.

Cuando llegan grandes sacadas, Toxu comprende que hay que elaborar rápido el pescado, ya que, si no, se va aplastando y debilitando; en definitiva, se pone reus⁴⁸ después de estar 18 horas sin elaborarlo. El invierno es duro para elaborar el pescado, y en esta campaña del Pescamex todavía se elabora todo manualmente.

Sigue explorando y en el verano de 1975, saliendo el dos de julio de Vigo y entrando el 30 de septiembre, en 88 días de ruta, consigue descargar de bacalao salado 1168 toneladas, en cubierta entraron mas de 2.500 Tm. Estamos ante jornadas de trabajo muy intensas. Por primera vez sube a Svalvard⁴⁹, consiguiendo en un lance de media hora 50 mil kilos de bacalao vivo, si bien en el segundo lance les vino una gran sacada de “momos” (en 80° 30´ Norte) a la cabeza de las Islas de Svalvard que tuvieron que echar a la mar. Es interesante el dato porque estamos pescando entre las latitudes del 78 Norte al 80 Norte, del mar de Barents.

48 Pescado reus, significa que está golpeado y ya es de baja calidad; su precio en el mercado desciende un 50%.

49 El capitán e pesca Filiberto al mando de la pareja “Puente del Carmen” “Puente de Triana”, sube un año antes en 1974 a Svalvard. Estamos ante las primeras subidas de las parejas a latitudes tan boreales.

50 Para esta investigación Toxu (Jesús María Lasarte Garalde), cede su diario personal de pesca; me baso en él para escribir algunas anotaciones en este capítulo y está guardado como material de investigación de este libro.

51 “Bichos marinos” son esponjas según Antonio Vázquez.

10.- EL DIARIO DE PESCA DE TOXU⁵⁰ EN LA CAMPAÑA DE 1976

Toxu, navega en el segundo barco de capitán de pesca desde 1973 a 1979. Para esta investigación cede su diario de a bordo personal; le pone el nombre de Guasón, y escribe en él como si se comunicara con otra persona.

Señala que el día uno de junio de 1976, “salimos del puerto de Vigo a las doce del mediodía. Una vez fuera de las Islas Cíes, ponemos rumbo N 05° W”. Navegan hacia Noruega por la parte oeste de Irlanda y suben a la Isla de los Osos, donde trabajan.

«En “Öst-Banken”, entran 6 toneladas de “Patata” (tienen forma de patata, pero son bichos marinos; uno de tantos bichos raros que existen en los mares⁵¹)».

Trabajan en el Gran Banco de Öst, donde cogen siete toneladas de buen bacalao. Toxu tiene anotado:

«Esta playa es a tener en cuenta, su terreno es muy bueno, pero creo que no durará mucho el chollo porque estamos cantidad de barcos. Me estoy dando cuenta de que en esto de la pesca no se debe decir la verdad a nadie y de que, a poder ser, conviene no tener contacto con nadie, salvo alguna excepción, que tengas plena seguridad con alguno». (Diario a bordo de Toxu: 1976)

A los pocos días, comienza a fallar el pescado en este banco y es que hay mucha concurrencia; además de parejas españolas, llega una importante flota rusa. Lázaro decide poner rumbo hacia la isla de los Osos, hacen una prueba, no encuentran más que un pote y medio en el día⁵², pero, sin embargo, les entra “una gran patatada”. En el diario está anotado:

50 Para esta investigación Toxu (Jesús María Lasarte Garalde), cede su diario personal de pesca; me baso en él para escribir algunas anotaciones en este capítulo y forma parte del material de investigación de este libro.

51 “Bichos marinos” son esponjas según el biólogo marino Antonio Vázquez.

52 Un pote equivale a una tonelada; pote y medio es, por tanto, tonelada y media. Bulto: es cuando viene mixto, y de descarga de bacalao fresco puede ser un pote y medio.

«Estamos trabajando casi medio centenar de barcos al oeste de la isla de los Osos. Lázaro decide poner rumbo a Terranova el día 30 de junio de 1976».

Llevar en estos momentos treinta días de singladura⁵³ desde que han salido de Vigo. Toxu tiene señalado en su diario:

«¡Venga y venga ruta! Más que Colón en toda su vida, amigo Guasón».

Van a pescar en Flemish, y luego ponen rumbo a Saint Pierre para hacer la carbonada⁵⁴.

El motivo de ir a hacer la carbonada es que, después de diez días de navegación, hacen un lance en Flemish y no cogen más que tres canastos de bacalao. Después de hacer la carbonada, ponen rumbo al Gran Banco. Pasan por Platier y no hay nada, van hacia el Oeste y en el 52 se detienen.

«No tenemos sensores para detectar el pescado. Antxon Lerxundi, que está conmigo de segundo en el otro barco, dice:

-»Hay una especie como de basurita.

Viran y, con poca visibilidad, cuando suben los calones no se ve nada. Echan la red y la sacan a tope de bacalao.

Siguiendo el diario de Toxu, desde Noruega a Flemish tardan en llegar diez días y la ruta la hacen completamente solos. Al llegar a Flemish, a las diez de la noche, largan una sonda a 69 brazas, y escribe en el diario:

«Nos embarramos de pescado».

A los dos días, ponen rumbo a Platier, la parte sur de Saint Pierre et Miquelon, zona que, en verano, da grandes cantidades de bacalao.

53 Singladura: días de mar.

54 Carbonada: es el abastecimiento del barco, bien de agua, ya que en estos momentos no llevan potabilizadora, bien de gas-oil, bien de víveres. El término carbonada procede de los barcos de vapor, que tenían que entrar en puerto cada 28 días para abastecerse de carbón para la navegación.

Ellos se sitúan en los 44° 25' de latitud norte y 52° 20' de longitud oeste. En la playa de Platier se pescan grandes cantidades todos los días, veinte toneladas, cincuenta toneladas...

-«Con Lázaro siempre están encima del pescado».

En la época de verano, el bacalao, tanto en Noruega como en el sur de Terranova, es como el verdel en el Cantábrico. Además de bacalao, entra muchísima pota. Toxu, al ver tanto trabajo en el parque de pesca, baja a ayudar.

«He visto mucho bacalao con la boca llena de pota y calamar. Igualmente, entra mucha nécora, que también forma parte de la comida del bacalao».

Toxu refiere que los tripulantes que van con Lázaro se acostumbran a su forma de trabajar, Son muy buenos y estables, porque saben que van a ganar dinero. Lázaro siempre encuentra bacalao.

En tres meses consiguen mil toneladas después de haber estado un mes buscando bacalao. Continúan las campañas y toca vivir un gran temporal en Flemish Cap.

11.- TEMPORAL EN FLEMISH CAP

Lázaro ha vivido tres grandes temporales a lo largo de toda su vida profesional, uno en Flemish Cap, el otro en Banquereau y el tercero en la isla de los Osos, en el Ártico.

El de Flemish fue de 95 nudos. Era la cola de un ciclón. Previamente fueron avisados por radio y se pusieron a la capa⁵⁵, lo que significa que el barco no navega, se sostiene con sus motores en marcha y está situado con la proa al viento y a la mar.

«En Terranova, hay dos temporales que no fallan, uno es la baja de San Valentín, y el otro es la baja de San José». (Jorge Lorenzo: 2010).

55 Ponerse a la capa, significa poner la proa del barco frente al viento y al mar montañoso.

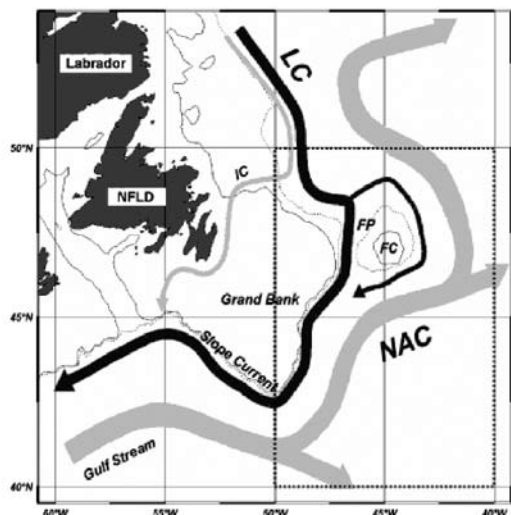


Imagen n^o 14. Major ocean currents in the Flemish Cap and Grand Bank region. LC = Labrador Current, IC = inshore current branch, NAC = North Atlantic Current, FC = Flemish Cap, FP = Flemish Path; depth contours 250 m and 500 m are given; rectangle (dotted) denotes WMO-square 7404 used in this analysis (Stein 2007). Stein, M. 2007. *Oceanography of the Flemish Cap and Adjacent Waters*. *J. Northw. Atl. Fish. Sci.*, 37: 135–146.

Se encuentran con la cola de un ciclón y los barcos no llevan anemómetro⁵⁶. La velocidad del viento es de 176 kms/h; es, por tanto, un temporal de 95 nudos. Conoce la velocidad exacta porque a su lado está un barco de guerra canadiense que facilita los datos. En este caso, se unen dos factores: la velocidad del viento y una mar montañosa.

«Es una de las pocas veces que he oído fuerza 12, es la máxima intensidad en la escala de Beaufort⁵⁷».

56 El anemómetro es un aparato meteorológico que se usa para la predicción del tiempo y, específicamente, para medir la velocidad del viento.

57 La Escala de Beaufort es una medida empírica para la intensidad del viento, basada principalmente en el estado del mar, de sus olas y la fuerza del viento. Su nombre completo es Escala de Beaufort de la Fuerza de los Vientos. La escala 12 supone enorme oleaje, visibilidad casi nula y temporal huracanado.

Una de las características de Flemish la constituye sus temporales. Los capitanes refieren que esta zona es el punto del Atlántico Norte donde más bajas pasan.

El segundo temporal lo sufre en Banquereau, con la pareja rampera *Pescamex I y II*, la noche del 14 de febrero de 1974. Jorge Lorenzo está al timón del barco, con la proa al temporal. A su lado, Lázaro le dice por dónde parece que viene la ola y van pasando por el puente el jefe de máquinas y oficiales de la Cámara.

«Es un temporal roto, terrible, estamos todos despiertos. Una noche oscura, sin luna, no se veía absolutamente nada y el barco se doblaba. La ola siempre la coges de proa, te sube como una montaña rusa pronunciada, son doce metros, y luego la caída. Ni siquiera ves al otro barco. Sentía pánico, pero me mantenía. Hacía una gimnasia terrible, era como estar encima de un caballo salvaje y toda la noche agarrado fuertemente al timón de mano; de lo contrario, rodaba por el puente. El timón automático no gobernaba». (Jorge Lorenzo 2010).

El barco aguantó bien, la noche fue muy dura para todos; al amanecer y durante el día el temporal fue amainando. En Saint Pierre volaron muchos tejados.

En el tercer temporal, el de la isla de los Osos, se encuentran sesenta barcos detrás de la isla, capeando el temporal, de fuerza 12, producido por una baja presión.

En los numerosos testimonios que se me relatan para el libro *Hombres de Terranova* respecto a los temporales, figura el hecho de que es el sonido del motor del barco lo que tranquiliza a todos sus tripulantes, ya que saben que una parada de motor supondría que el barco se quedara a la deriva; el otro temor es que se rompa el barco, lo cual no es habitual, pero las personas piensan en ello. Josetxo Abal, uno de los capitanes de pesca en la flota bacaladera, señala: «Ya tienes asimilado que, si pasa cualquier historia, no tienes nada que hacer. Eso de “vamos a las balsas” y tal no sirve de nada en los grandes temporales.»

Juan Mari Benito, capitán de los bacaladeros, nos refiere: «Acabas con los huesos molidos de tanto balanceo y tanto golpe contra los mamparos.»

Posiblemente Flemish pase al ideario colectivo, más allá de la literatura marítima, gracias al cineasta Wolfgang Peterson que escogió ese escenario para rodar su film *La tormenta perfecta*, película en la que una gran ola engulle al barco de George Clooney. Como medio de comunicación visual, el cine es un gran creador de estereotipos y sus imágenes quedan como puntos de referencia para el gran público.

12.- SE ROMPE EL EQUILIBRIO

Lázaro reflexiona ante los temporales y el ritmo de trabajo fuerte. Observa que los mismos tripulantes se controlan unos a otros, en el sentido de que todos tienen que ser rápidos y eficaces trabajando. De lo contrario, el que sea más lento hará recaer el trabajo en el compañero. Saben que, al sonar el timbre y virar la red, ya no van a parar hasta que se elabore todo el pescado.

En cierta ocasión, el contramaestre recibe por dos veces malas contestaciones de uno de los marineros y manda aviso a Lázaro para que baje al parque de pesca.

-¿Qué ocurre?

El marinero, con un cuchillo afilado en la mano y colocándose de puntillas se enfrenta con los ojos brillantes a Lázaro; instintivamente, éste da un paso hacia atrás.

-¿Qué cojones de capitán eres?

El resto de la tripulación lo reduce. Lo llevan a Saint Pierre y lo envían para España. Este hombre sufría fuertes dolores de estómago, pero no decía nada y la tensión del dolor le ponía irritable. Al llegar a tierra, le descubrieron un cáncer muy avanzado y murió a los seis meses.

El segundo oficial del primer barco, Jorge Lorenzo Cabaleiro, nos señala que en el *Pescamex* todo el trabajo se hace manualmente, ya que hasta el año 1978 no se incorporan las máquinas al parque de pesca.

«Tenemos un abridor y un quitador de espinas que son verdaderos fenómenos abriendo bacalao. José Antonio Piñeiro Piñeiro abría 32 bacalaos por minuto. Yo le he visto dormido

de pie y seguía abriendo como un autómatas; es increíble». (Jorge Lorenzo: marzo 2010).

Según Jorge Lorenzo, el seis de agosto, mientras están pescando en el Gran Banco, concretamente en la playa de Rompesacos, llega una lancha de vigilancia, el *Margarita*, y nos avisa que han declarado aguas territoriales las doscientas millas próximas a la costa y que allí no podemos pescar. Lázaro les explica que venimos de Noruega, pero el día 9 de agosto de 1976 pone rumbo hacia el oeste de la isla de los Osos, en Noruega. Son diez días de ruta. Lázaro narra que:

«En Noruega entro en un fiordo a pescar y trabajamos bien».

Por la noche, Jorge Lorenzo está llevando el barco, y le llama Humberto, que es el capitán del *Bahía de los Vascos*.

-Dile a Lázaro que se ponga en comunicación conmigo.

Hablan en vasco –comenta Jorge Lorenzo–, y yo no entiendo nada, pero sé que así ellos se están protegiendo. (Jorge Lorenzo: 2010).

Humberto ha oído decir a los noruegos que están buscando a una pareja americana. Para eludirlos, Lázaro decide ir bajando por el oeste hasta Vigo y logra no ser apresado. En esta marea han recorrido muchas millas: De Vigo a Noruega, de Noruega a Terranova, de Terranova a Noruega, a la parte norte de Spitzberg, y de ahí regresa a Vigo escapando de los noruegos.

El *Pescamex* quedará amarrado en tierra desde el 30 de septiembre de 1977 hasta febrero de 1978, en que consigue sus licencias para pescar. Se abre una nueva era para toda la flota; el *mare liberum* cede espacio al *mar soberano* en doscientas millas a lo largo de los países ribereños.

13.- ADAPTACIONES EN LA PAREJA DE RODRÍGUEZ VÍRGEN DEL CABO Y VÍRGEN DEL CAMINO

En mi vida profesional al bacalao siempre he tenido que ir preparando parejas para pescar, nunca he estrenado una nueva para mí. Una vez que las tengo en marcha, me ofrecen otras.

En 1977, una vez que la pareja rampera con bandera de conveniencia *Pescamex I y II* haya logrado escapar de Noruega, sus responsables comprenden que la pareja no puede volver a faenar sin una licencia. Se trata de un camino nuevo, ya que es la primera pareja con bandera de conveniencia de la flota bacaladera y no existen antecedentes legales. Por ello, permanecerá amarrada a puerto mientras se despachan los trámites.

Paco, el hijo del armador Rodríguez, oriundo de Corrubedo (A Coaña) pero con base en Pasajes, al conocer que Lázaro está en casa, decide ir a Vigo y le propone tomar el mando de su pareja rampera *Virgen del Cabo* y *Virgen del Camino*; esta pareja dispone de 2.000 caballos, pero no acaba de defender bien las campañas.

Lázaro consulta con la casa armadora del *Pescamex* y decide irse a Pasajes con los contramaestres de los dos barcos y cuatro marineros. Posteriormente se incorporará Jorge Lorenzo. El motivo de llevarlos consigo es que estos tripulantes ya conocen su forma de trabajar y eso le servirá para compensar los hábitos que pueda tener la nueva tripulación. Todos van a Pasajes a preparar previamente la pareja en tierra.

Organiza el trabajo comenzando por la revisión desde proa hasta popa. Observa que en el pañol de proa la pareja tiene bolos y material de cuando había sido bou; es decir, desde hacía 15 años nadie había tocado el material de ese pañol. El motivo de esta situación es que *“la casa armadora quiere que los barcos estén dotados de material más que suficiente a disposición del patrón y contramaestre de manera que nunca hubiese falta de nada”* (Fran Rodríguez: 2010). No obstante, Lázaro pide que ayude toda la tripulación y remodelan el barco de proa a popa, clasificando todo el material y cambiando todas las redes. Cada barco tiene 2.000 caballos de potencia. El segundo pañol, que es el de popa, y es el mejor del barco, está lleno de botellas de coñac, whisky y otros licores. Además, observa que, a la mañana siguiente, llega al muelle un camión lleno de botellas para subirlas a bordo.

- Es para meter en la pareja –explica el chófer del camión.
- Esto no es un mercante, sino un bacaladero.
- Todas las mareas lleva este pedido por orden del cocinero.

Lázaro se pone en contacto con el cocinero y éste le informa de que siempre lo lleva para vender a bordo y algo en Saint Pierre.

Lázaro advierte al armador de que, con una tripulación que tiene acceso a tanta cantidad de alcohol en la mar, no se puede traer el barco lleno de pescado. En esas condiciones no acepta el puesto.

-Haz lo que consideres, pero esto es la costumbre de Pasajes⁵⁸.

Decide cambiar las normas existentes hasta ese momento en la cocina. Le dice al cocinero:

- A lo sumo, un par de cajas de whisky para los cumpleaños.
- Eso ya lo veremos.
- A cumplir con lo que digo y, si no, a la calle.

No admite que se haga negocio con el alcohol en los barcos, aunque sea una costumbre. Señala que “las costumbres las ponemos las personas y nosotros mismos las quitamos”. Vender alcohol del barco en territorio canadiense, noruego o danés puede suponer un problema legal que paralice la actividad. Además del tema de la cocina, también cambia todas las redes de los barcos. Pide unos bolos muy superiores a los que llevaba el calamento, que eran del 24 o 26, y ahora van a trabajar con 30 ó 32. El armador le pregunta:

-¿Van a poder los barcos con ese peso?

Previamente ha hecho sus cálculos y, por ello, ha vaciado el material inservible que estaba almacenado en uno de los pañoles del barco; ya tiene experiencia de trabajar con este tipo de bolos. En definitiva, cambia todo el sistema de pesca existente hasta el momento.

Salen a la mar, y Lázaro sabe que el cocinero no está de acuerdo con él y piensa en la historia del “chinito”.

En la Segunda Guerra Mundial, los oficiales americanos tenían como sirvientes para los mandos a chinos y japoneses, que para ellos eran iguales los dos. Entre los oficiales les decían cualquier palabrota. Sin embargo, había un oficial que les trataba bien. Uno de los sirvientes le dijo:

⁵⁸ Es importante que nos situemos en la época en que se producen estos hechos, ya que cada momento tiene sus costumbres y formas de actuar, y en las casas armadoras de Pasajes, en estos momentos esto es lo habitual. Algo impensable en el momento de escribir este libro.

-Usted ser muy bueno, muy distinto a esos.

Este oficial se dio cuenta de que, a veces, los sirvientes no le ofrecían sopa u otra cosa cuando pasaban por delante de él, diciéndole que tenían otra ración reservada para él. El oficial le pregunta al chinito por qué.

-Es la venganza.

-¿Cuál?

-Cada día tenemos que aguantar lo que nos dicen y, a cambio, nosotros les orinamos en la sopa.

«Ésta es la venganza del chinito; y pensé: Este cocinero seguro que me está haciendo alguna porquería de esas, ya que toda la marea ha estado en contra de mí. Si llego a ir otra marea no lo habría llevado en esta pareja».

Al final de la marea, se encuentra con el cocinero en la calle. Ambos se miran, la mirada del cocinero es desafiante y camina hacia Lázaro, quien le dice:

110

-¡Quédate ahí!, porque si te acercas...

En este aspecto la flota de Pasajes, según la observación de Lázaro, no lleva bien el control del alcohol a bordo.

Empieza por cambiar todo el calamento⁵⁹, el cable, las redes, etc. Observa que el cable de la maquinilla está muy bien, al igual que su potencia; hay que tener en cuenta que esa máquina es la que sube la red a bordo.

«Me extrañaba que esta pareja no pescara, ya que tiene una potencia de 2.000 caballos mientras que el *Pescamex* tenía 1.550 caballos. La puse igual que el *Pescamex* y llegó a pescar bien».

Pone el barco “en son de mar”, y salen con una tripulación “mixta”, es decir, algunos tripulantes de la pareja *Pescamex*, que conocen la forma de trabajar de Lázaro, y la tripulación de la pareja “Rodríguez”. Va a ser una marea difícil y triste porque pierden un hombre.

59 Calamento, está compuesto por el cable, las redes, las puertas, los bolos.... Es todo el arte de pesca.

13.1. Organizando la vida a bordo

Decide organizar él mismo el *entrepot*. Si bien legalmente el *entrepot* es responsabilidad del capitán del barco, la costumbre en los barcos bacaladeros es que lo organice el cocinero. Habida cuenta de la experiencia del primer día, con el enfrentamiento por el alcohol, decide organizar él el *entrepot*; es un gesto que siempre lleva a cabo hasta que conoce a toda su tripulación. A medida que observa su funcionamiento va delegando responsabilidades. En esta marea, reparte el *entrepot* entre los tripulantes antes de la salida del barco, y lo argumenta así:

«Porque así voy a saber quién es el que compra, y si baja su rendimiento o no. Quiero saber a quién tengo a bordo. No me sirven ante el armador las excusas de que tengo cuatro borrachos a bordo que me han estropeado la marea; tampoco puedo ir a decirle que la cocina ha fallado porque se ha quedado sin patatas. Por ello, semanalmente le pido al cocinero una lista de lo que se ha consumido en el barco y de lo que queda.

»Tengo entrevistas con cocineros que no permiten esto, quieren llevar ellos mismos el control⁶⁰.

»Sí, pero en coordinación conmigo. Yo soy responsable de la rentabilidad del barco, y, si tenemos que ir a puerto porque faltan víveres, esas pérdidas repercuten en la marea; es como cerrar la fábrica porque no has controlado debidamente. A mí también me controla el armador; por lo tanto, tengo que controlar y ser controlado. El armador quiere que le traigas pescado y no saber de problemas, para eso está el patrón de pesca, para dar soluciones. El día que él crea que no llegas a la altura que quiere, pondrá a otro. Un armador, cuando encuentra a la persona adecuada para mandar sus barcos, la cuida, porque le interesa, le conviene».

Teniendo en cuenta que los ritmos de trabajo son muy fuertes, sobre todo cuando llega el copo a bordo, momento en que hay que procesar el pescado y salarlo, desde el inicio de esta actividad en 1926 con los bous de PYSBE, la *pattarra* (café con coñac) es un há-

60 Referencia del libro *Hombres de Terranova*.

111

bito que ha existido y existe en los barcos. A este respecto, Lázaro combina más de un elemento.

«Organizo al cocinero para que, cuando se está trabajando en cubierta, la marinería disponga de café cada dos horas aproximadamente y, si alguno quiere alguna otra cosa, que también se la lleve. Para el puchero de café, le entrego al cocinero una botella de whisky o de coñac. Pero nunca la clásica *pattarra*, que era café con alcohol prácticamente puro. En mi casa, mi tío solía contar que en la guerra civil les daban antes de ir a la batalla un vaso de *pattarra*, a la que llamaban saltaparapetos; una vez que tomaban eso, ya no sentían miedo ni nada, iban disparados. Era alcohol puro.

Esto en el barco no se puede hacer, porque baja la capacidad de respuesta ante el peligro y aumentan los accidentes. Dos factores influyen en el accidente: cansancio y sobreestímulo de alcohol; cortar estos dos puntos es esencial. El contra-maestre es el que manda parar diez o quince minutos. En las primeras horas no hacen falta muchas paradas, pero luego, sí; es necesario o se corre el riesgo de accidente y entonces tiene que parar toda la fábrica que es el barco, con sesenta hombres».

En una pareja se multiplica el riesgo porque son dos barcos y, si hay un accidente, afecta a los dos. Además, las maniobras tienen más riesgo; en caso de hacer mal una maniobra, las consecuencias pueden afectar a ambos barcos. En este aspecto son más seguros los bous, al ser unidades independientes. En el trabajo a bordo hace la siguiente categorización:

«El jefe de máquinas y su equipo tienen que ser lo mejor posible para hacer las maniobras de pesca, y luego el salador contra-maestre y cocina, son ejes importantes; aunque la verdad es que todos los puestos son importantes a bordo».

En la pareja, las maniobras de pesca hay que hacerlas estando a veinte metros de distancia un barco del otro, y así durante toda la campaña de pesca.

La cocina

Es uno de los lugares más importantes del barco, donde se reúnen los tripulantes para comer. Si hay mucho trabajo, están cansados y

tensos; si hay poco trabajo, están tensos precisamente por eso y, a veces, aburridos, lo que puede dar lugar a discusiones entre ellos.

«Siempre he sido muy recto en el tema de la cocina y no he permitido que entre personal ajeno. En mis barcos, todo está departamentado y existe un responsable en cada departamento, también en el pañol».

El motivo de que no permita a la gente entrar a cualquier hora en la cocina es porque a veces retiran huevas o algunos pescados para preparárselos los mismos marineros, y no lo permite por los riesgos que entraña. Uno de los barcos, el *León Marcos*, se incendió porque los marineros freían a cualquier hora de la noche, mientras el cocinero dormía, y en una ocasión se les olvidó que la sartén estaba al fuego y se incendió el barco. Lázaro no permite que a las tres de la mañana, cuando terminan el trabajo, se pongan a cocinar y a comer. Las horas de comida están establecidas para comer todos juntos y, luego, se cierra la cocina.

«Los tripulantes comen todos a la misma hora. Y no hay problemas en cuanto se acostumbran. A las nueve de la mañana es el desayuno, y si comen a las tres de la mañana, luego no tienen hambre y andan todo el día a deshora. No quiero ver que, cuando el cocinero llama a cenar a la gente a las seis de la tarde, vayan sólo cinco o diez personas. Se pierde comida, y andan mal. Todos tienen que comer a la misma hora para que el barco funcione. Esto lo controlo mucho».

13.2. Un naufrago

Salen rumbo a Terranova y, al llegar allí, las pruebas de pesca son muy bajas, por lo que decide poner rumbo a Noruega. Encuentran bacalao, pero el contra-maestre, un joven gallego de 26 años, cae a la mar y no lo pueden recuperar. La primera reacción de Lázaro es avisar a los barcos cercanos para que le ayudaran a buscar el cadáver. Además, manda largar la red para ver si podían recuperar el cuerpo. Pero la tripulación reacciona negándose enérgicamente.

«Bajo a cubierta y les digo que estoy dispuesto a cerrar el copo de la red como para que pase el cuerpo de una persona. Estamos todo el día buscando pero sin éxito. El joven naufrago era recién casado y estaba construyendo su casa».

Los ánimos en todo el barco son bajos y hay que remontar la campaña. Jorge Lorenzo se incorpora en Noruega en los 70 grados de latitud norte. El marinero Franco se pone de contramaestre y Jorge Lorenzo va de refuerzo.

Continúa la campaña teniendo muy presente que en el barco muchas mareas son de cinco meses, y hay que poder convivir treinta hombres en un espacio muy reducido.

«No te puedes alejar de una persona más de la eslora del barco..., eso suponiendo que estés fuera. Dentro, no te alejas más de veinte metros. Calcula los problemas que pueden surgir, sobre todo a partir del tercer mes».

13.3. Demasiado tiempo “enchufando una vaca”

En la pesca de parejas “enchufar una vaca” está relacionado con los lances de pesca. Es decir, se echa un lance y los dos barcos van en arrastre; a un barco de la pareja le toca recoger ese lance y llegan, por ejemplo, 25 toneladas de bacalao. Se vuelve a echar otro lance y tiene que ser recogido por la otra pareja, pero puede ocurrir que en el segundo lance tan sólo entren tres toneladas. Es preciso controlar

114



Imagen n° 15. Pescando entre hielos. En primer plano el Virgen del Cabo, en segundo plano a la izquierda entre brumas el Virgen del Camino.

esta situación, ya que, cuando los tripulantes de uno de los barcos están llenando mucho sus bodegas, además de hallarse agotados tienen que aguantar que los del otro estén “jugando a cartas”. En esta situación, los marineros del barco que no han recibido el copo lleno de pescado se ponen una corbata en cubierta y se burlan de los del otro. En esta marea, la tensión es fuerte. En el primer barco, que es donde va Lázaro y donde toma el relevo Jorge Lorenzo, se recibe el aviso del segundo barco de que se han quedado sin sal.

El *Virgen del Cabo* está con quinientas toneladas de bacalao salado en la cubierta y el segundo barco, *Virgen del Camino*, tiene trescientas toneladas. Hay que tener en cuenta que una diferencia de doscientas toneladas de bacalao salado elaborado, equivalen a quinientas toneladas de bacalao vivo ⁶¹.

Jorge Lorenzo Cavaleiro vive así la situación:

«Estamos con “una vaca” de 15 días en el *Virgen del Cabo*, burlados diariamente con sus corbatas por los marineros del *Virgen del Camino*. Estos quince días los marineros dormimos en total entre 23 a 24 horas. Estamos agotados y encima inos quedamos sin sal!»

115

La tripulación se niega a palear sal de un barco a otro. Lázaro es el primero que se pone a trabajar y la gente de su equipo le imita. Jorge Lorenzo, que también es de su equipo se enfrenta a él diciéndole que esa situación no tenía que haber ocurrido, se podía evitar cambiando el lance y que el otro barco también metiera a bordo bacalao. Al finalizar el trabajo Lázaro le dice:

-«Vamos a la popa del barco a echar un pulso.

»Fuimos a popa y me ganó, porque es muy astuto y medio me traicionó».

A continuación, Lázaro manda parar los dos barcos durante dos días para descansar. Jorge refiere que “las aguas volvieron a su cauce y que Lázaro es sensato, con sangre fría y nada rencoroso”.

61 El coeficiente es de 2'55 kilos de bacalao fresco para un kilo de bacalao salado. En el caso de filete congelado, el coeficiente es de 2'65 kilos de filete con piel fresca para un kilo de filete congelado y, si se trata de filete sin piel, es de 2'955 kilos de filete fresco para un kilo de filete congelado.



Imagen n° 16. Virgen del Cabo, saliendo de Grimsby.

Se encuentran al norte de Noruega, en Hammerfest y la tripulación no está acostumbrada al estilo de trabajo que impone Lázarro. Uno de los barcos sufre una avería importante al rompersele el bloque de la reductora. Ello implica estar veinte días con los dos barcos parados. Pese a tantos contratiempos y después de una travesía de cuatro meses, en agosto de 1977 descargan en Pasajes 960 toneladas. Se declaran las doscientas millas marinas en los Grandes Bancos de Terranova, y no todos los barcos de la flota tienen licencia para pescar en las aguas jurisdiccionales, vienen tiempos difíciles.

14.- LAS DOSCIENTAS MILLAS ⁶²

Hasta la primera mitad del siglo XX las aguas del Atlántico Norte son de propiedad común existiendo países que trabajan estos caladeros desde hace varias generaciones.

⁶² Las reflexiones de este apartado han sido investigadas para el libro *Hombres de Terranova* (2004,2005,2009,2010)

14.1. El contexto de la implantación de las doscientas millas desde la perspectiva del Derecho Marítimo Internacional

Breve reseña histórica

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. Necesita también 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 habían tenido una relevancia geográfica ⁶³.

En el mismo año, la proclamación del presidente norteamericano Harry Truman constituye el origen del cambio respecto a la forma tradicional 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 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 a 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.

Con posterioridad a este proceso, en el año 1958 los estados ribereños se sitúan 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*, de la 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.

⁶³ AGUILAR, A.: "*The patrimonial sea or economic zone concept*", San Diego Law Review, n°1, 1974. pp. 579 y ss.

c) Provisiones relacionadas con 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 ⁶⁴.

En 1960 se celebra en Ginebra la Conferencia de las UN (Naciones Unidas) sobre los derechos del mar, y los estados discuten la amplitud del mar territorial en posturas que van desde tres millas hasta doce, con dos estados que piden doscientas millas.

En 1963, acogiéndose a estos principios emergentes de soberanía en el mar, el Gobierno de Dinamarca establece en doce millas los límites de la zona de pesca de las aguas costeras de Groenlandia, concediendo un período transitorio de diez años para la aplicación de este principio. Por su parte, Canadá, después de una tentativa abortada en 1963, en 1970 extenderá sus aguas territoriales de tres a doce millas ⁶⁵.

En un primer momento, surge la necesidad de negociar tratados bilaterales de pesca que permitan a los estados el acceso de sus pescadores a las aguas jurisdiccionales de terceros países, 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 firmó en pocos años numerosos tratados. Éstos se vieron afectados por el ingreso de España en la CE en 1986, aplicándosele a España la Política Pesquera Común (PPC). Los espacios marítimos españoles dedicados a la explotación y 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.

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.

En octubre de 1976, el Gobierno español publica el decreto sobre la creación de empresas pesqueras conjuntas, en virtud del cual se preveían 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 ⁶⁶. 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.

En consecuencia, 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 ⁶⁷.

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 efectos de la explotación, administración y conservación de los recursos, el Estado dispone de derechos, competencias y jurisdicción que son análogos en todo a los que tiene en aquél. De otro lado, a efectos 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:

- a) 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;
- b) Jurisdicción, con arreglo a las disposiciones pertinentes de esta Convención, con respecto a:
 - i) El establecimiento y la utilización de las islas artificiales, instalaciones y estructuras;
 - ii) La investigación científica marina;
 - iii) La protección y preservación del medio marino;
- c) Otros derechos y deberes previstos en esta Convención." (TRIGO CHACÓN, Manuel 1996: 348,450)

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 hace varias generaciones estos caladeros de propiedad común. Llega, incluso a producirse una auténtica reestructuración en todo el sector pesquero. Siguiendo el criterio de los armadores de esta época, tenemos que señalar que ellos se encontraron bruscamente con la implantación efectiva de las doscientas millas. Esto ocurría en un momento de facilidades y de créditos blandos por parte del Gobierno para la construcción naval. Todo lo cual dio lugar a que muchos de ellos tuvieran que malvender a los pocos años sus barcos. La pesca del bacalao ya no era rentable.

14.2. La implantación de las doscientas millas

Es importante señalar que una vez implantada la ZEE, Canadá, como país ribereño, tiene soberanía plena sobre las aguas que se extienden a doce millas de la costa, siendo aguas nacionales. Entre las 12 millas de la costa y las 80 o 200 millas está la Zona Económica Exclusiva, en donde el país ribereño tiene el derecho exclusivo de gestión de los recursos pesqueros, mineros o de cualquier otro tipo. No es una soberanía plena; así, por ejemplo, no puede impedir el libre paso de barcos mercantes, pero ejerce una cierta jurisdicción, pues puede legislar en temas relativos a sus recursos.

Los canadienses suelen hablar de zona bajo su jurisdicción, lo cual es correcto, aunque la jurisdicción, no se extienda a cualquier aspecto, cual sería el caso si fuese zona de soberanía. (Antonio Vázquez: 2010).

Canadá concedió a España la posibilidad de pescar en sus aguas hasta 1980, en virtud de un acuerdo bilateral firmado en 1976 y que tenía vigencia hasta 1986. En 1979 se crea la Organización de Pesquerías del Atlántico Noroeste (NAFO: *Northwest Atlantic Fisheries Organization*), pero España no se incorpora a esta organización hasta 1983 y ese mismo año Canadá retira las licencias concedidas a España para pescar dentro de la ZEE (el estado canadiense utiliza también el término ZPE -Zona de Pesca Exclusiva-, *EFZ*).

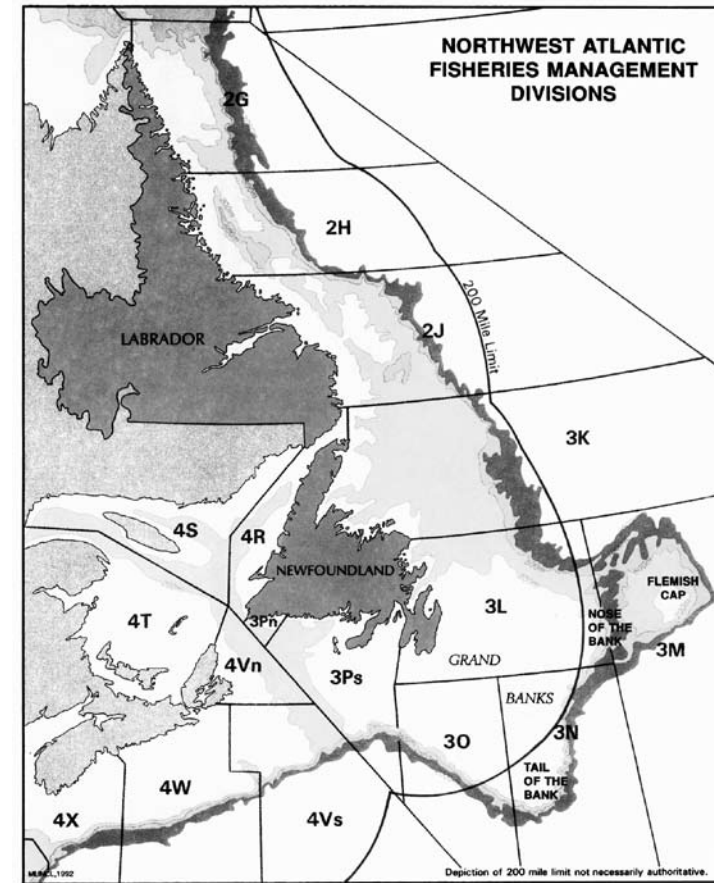


Imagen nº 17. Mapa de Northwest Atlantic Fisheries Management Divisions.

España se encuentra con una importante flota bacaladera confinada a unos caladeros que suponen solo un 10% del total de los bancos en los que hasta entonces había pescado. Los lugares de pesca en los que le está permitido faenar a la flota bacaladera se encuentran fuera de las doscientas millas marinas; a esta zona se le denomina "Zona de Regulación de 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 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.

Si bien están en aguas internacionales, según la experiencia de trabajo del biólogo Antonio Vázquez:

«Las cuotas de capturas que se deciden en NAFO se aplican a todo el stock, incluso para aquellos stocks que se distribuyen parcialmente dentro de la ZEE de un país ribereño (EEUU, Canadá, Francia, Groenlandia). Ésta es la razón de por qué el país ribereño tiene preferencia en NAFO a la hora de repartir cuotas de pesca. Los países terceros, como España, salvo que tengan acuerdos con un país ribereño, deben pescar su cuota en aguas internacionales, la denominada Zona de Regulación de NAFO». (Antonio Vázquez: 2010).

Todo ello supone una nueva adaptación forzosa a una situación insólita, que hacía echar en falta con dolor toda aquella inmensidad anterior de los bancos de “Terranova” y de la que, de un golpe, fueron expulsados, quedándose confinados a un espacio extraordinariamente reducido por primera vez en la trayectoria histórica de la pesca industrial. Esta situación les conduce a una angustiosa lucha por la supervivencia.

122

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 de las doscientas millas 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 en 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 migraciones 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 patronos coinciden en afirmar que las pocas zonas que quedaron para trabajar pronto se “rasparon” del

todo y, luego, si querían rentabilizar la campaña, debían 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. Según los testimonios recogidos, esto lo hacía prácticamente toda la flota, ya que, de lo contrario, no “defendían la campaña”. A esto tenemos que añadir la utilización del *condón*, que consiste en una red ciega que coge todo lo que entra, con la finalidad de capturar pescado para congelarlo.

«En la pesca del bacalao en Terranova, el *condón* se utiliza a partir de la incorporación del congelado en los barcos, a finales de los setenta; anteriormente no interesa su uso, porque es imposible salar a bordo el bacalao muy pequeño, no da cabida ni a la venta ni al consumo».

La primera vez que Lázaro ve utilizar el *condón* es en los barcos de arrastre de la década de 1950 en Ondarroa, por el valor comercial de la carioquilla, la cría de la merluza. Aunque su pesca está prohibida, buscan la forma de meterla a bordo.

El otro problema que observa Lázaro con el pescado congelado es el siguiente,

123

«La época del filete fue uno de los momentos peores para lo que representaba el Banco. De un saco de veinte toneladas se sacaban de cuatro a cinco toneladas de filete. El filete tiene una reducción superior al salado, sale un 30% de lo que es el pescado, se descabeza, se eviscera e, incluso, existe el filete sin piel. De una pieza de mil gramos se obtienen, como mucho, trescientos de filete. El tema de las mallas se redujo de tal forma que para coger el más pequeño cerraban más aún las mallas con el clásico *condón*. Yo nunca he tenido necesidad de usar el *condón*».

Existe a la sazón una enorme tensión en los patronos, que luchan duramente por salir adelante. Los armadores, por su parte, ponen en marcha todo tipo de estrategias, como poner los barcos al salado y al congelado (como hace la casa Velasco, de Pasajes, por ejemplo) para poder así 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 declara en 1992 la moratoria dentro de su ZEE sobre la pesca del bacalao, el número de parejas es

meramente simbólico. Así, parejas como la *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, la *Gure Ama-Antiguakoa* ya no podrá ser rentable y, tras 22 años de buen rendimiento, estos barcos, como tantos otros, irán al desguace.

«Las salidas a la situación de la flota bacaladera a partir de las doscientas millas, fueron torpes y lentas. El momento político es difícil, pero España consigue, sin embargo, desarrollar con éxito otras pesquerías en otros países». (López-Veiga: 2010)

Hay que tener en cuenta que en 1983 la flota bacaladera ya no dispone de licencias para pescar dentro de la ZEE y queda confinada a un 10% del conjunto del caladero, regulando el Gobierno canadiense el 90% de las zonas de pesca.

Es de destacar que en 1986 España entra a formar parte de la Unión Europea, UE, con lo cual se produce un considerable cambio en la escena internacional, ya que adquiere una posición de más fuerza en las reuniones de NAFO. Pero, a su vez, se produce la contradicción, tantas veces señalada por los armadores, que supone que todos los países pesqueros de la UE sólo podrán ser representados con un único voto. Nos hallamos ante la complejidad de decisiones en las que se priorizan otros sectores de la macroeconomía europea. La flota bacaladera queda reducida a unidades simbólicas.

14.3. Reestructurando la vida a bordo

La flota entra en una situación de supervivencia; para seguir con la actividad es preciso dejar de lado las reivindicaciones conseguidas y consensuadas ya en el Instituto Social de la Marina. Aspectos como los horarios de trabajo, el descanso de los domingos, no pasar las Navidades en la mar..., todo ello se deja a un lado, ya que ahora entran días y días que apenas pescan, las campañas son de seis meses en gran parte de la flota y existe consenso general en cuanto a que el salario sea superior al de tierra que para eso están 24 horas diarias en el barco. Los jóvenes contramaestres, que son ambiciosos y quieren seguir ascendiendo, no dudan en dejar el bacalao y trabajar

en otras pesquerías de larga distancia, como Malvinas o Sudáfrica; la flota bacaladera va a dar muchos hombres para las exitosas pesquerías emergentes. Estamos en el comienzo de la falta de relevo generacional en la flota bacaladera. A ello hay que añadir que ya salen las nuevas promociones de capitanes de pesca, muy bien formados para ir a cualquier pesquería.

Los barcos que ha mandado Lázaro son barcos de hacer tres campañas a Terranova en un año, aunque él descansaba una campaña. En caso de coincidir las Navidades en la mar seguía hacia delante, pactaba con su tripulación y se saltaba los acuerdos que pudieran existir. Esto lo lleva a cabo desde que comienza a mandar las parejas en 1968. En total, desde 1968 a 1992 coinciden cuatro campañas a Terranova en Navidades.

En 1969, la pareja *Arosa IV* y *V* sale de Vigo en el mes de septiembre bajo el mando de Julián Álvarez. Al mismo tiempo, Lázaro se halla al mando de la pareja *Santa Elisa* y *Santa Marina*. Julián le propone a Lázaro ir juntos a Groenlandia, ya que nunca había ido antes; todavía no ha hecho ningún lance en el Gran Banco. Lázaro ya ha trabajado allí, pero sube. Ambos tienen buenas capturas. Las condiciones de trabajo son muy difíciles.

«Estamos trabajando al suroeste de Feroe, en lugares completamente desconocidos, no contamos ni con GPS, los marcajes con los compases no son buenos. Por ello, decido tomar como referencia un gran iceberg y resulta que embarrancamos contra él».

Aunque consiguen salir de esta situación, a las pocas horas observarán un fenómeno natural impresionante. El iceberg de referencia se parte en dos con violento estruendo y a continuación los dos grandes bloques de hielo comienzan a girar por la mar hasta encontrar su estabilidad.

«Fue un espectáculo que imponía silencio y alerta».

Continúan trabajando, arriesgando mucho, pero, al llegar el mes de noviembre, Lázaro tiene el barco sellado⁶⁸. El armador le dice que regrese.

68 La bodega completa, han gastado toda la sal.

Se acercan las fiestas navideñas y Julián Álvarez decide completar la campaña, y quedarse en Groenlandia, ya que las capturas son buenas, pero ello supone pasar las Navidades en la mar. La tripulación se rebela y tienen que regresar a Vigo. El problema fue no avisar previamente las condiciones a la tripulación.

Este hecho nos ilustra que existe una conciencia colectiva reivindicativa; es necesario pactar con la tripulación antes de hacer la campaña. De lo contrario, en estos momentos, que son todavía los años dorados del bacalao, la tripulación puede definir el resultado de la campaña.

14.4. Trabajando con licencia dentro de las doscientas millas: inspector a bordo

La pareja *Pescamex II* y *III* consigue licencia para trabajar dentro de las doscientas millas canadienses, pero a condición de que lleve a bordo un inspector canadiense. El barco ya es mixto, lleva una parte para el salado y otra para el congelado.

El inspector es un joven de veinticinco años, y a Lázaro le llama la atención la actitud que mantiene hacia ellos. Las comidas las hace en la cámara de oficiales.

«Desprecia la comida de a bordo, no tiene el más mínimo comportamiento de urbanidad en la mesa. No quiere ni el pan ni el vino...»

En un barco se sabe todo, es necesario compartir camarote...

«Se acuesta vestido con las botas puestas».

Les permiten coger un 10% de platija. El inspector hace sus cálculos y les obliga a hacer una hora de ruta para cambiar de lugar de pesca, ya que considera que han colmado el cupo de platija. Lázaro está preocupado, ya que, aunque se desplacen una hora, en cualquier lugar del Gran Banco puede entrar platija. El inspector le replica que eso no es problema suyo.

-Díme entonces dónde puedo largar ⁶⁹.

69 Largar es echar la red.

No hay respuesta y decide poner rumbo a Labrador, pero viene bacalao pequeño, a este bacalao las parejas le llaman “bacalao de bou”. Al ser pequeño no se puede continuar en el lugar. Lázaro decide ir a tierra. El inspector le dice:

-Canadá es donde comienza la plataforma continental; por lo tanto, comprende también Flemish Cap.

-¿Flemish también?

Lázaro reflexiona:

«Esta frase no es de él, sino que forma parte de la nueva escuela que traen los inspectores».

Lázaro se queja en St. John's del comportamiento del inspector. El representante español le dice que no se puede hacer nada.

«El resto de la flota tiene problemas similares. El patrón de pesca Manolo *el Largo* va navegando con el inspector a bordo y tiene como condición comenzar a trabajar a las doce de la noche.

»El patrón, al ver que falta sólo media hora, le consulta al inspector si puede largar la red. Este no responde y hace el gesto de encogerse de hombros. El patrón interpreta que le da su consentimiento.

»Larga la red, y el inspector ordena poner rumbo a tierra con una denuncia. Estas cosas sucedían. Estamos ante una política con unos fines determinados: echarnos fuera de las doscientas millas».

15.- PESCANDO EN LA LÍNEA. UNA PESQUERÍA DEL BACALAO FUERA DE LAS DOSCIENTAS MILLAS

En 1977 se declaran las doscientas millas marinas, si bien durante dos años parte de la flota trabajará con licencia dentro de ese espacio. Otra parte se queda fuera, reducida, según los testimonios de los patronos, a pescar en un 10% del Gran Banco.

El pescado tiene cola, se ve, y hay que ir a buscarlo. Hoy está aquí y mañana, a 200 millas.

Las zonas emplazadas fuera de las doscientas millas en que trabaja la flota bacaladera están situadas en aguas internacionales de NAFO, aunque también hubo incursiones dentro de las doscientas millas, entrando y saliendo para defender la campaña, ya que los patrones sabían que el bacalao estaba dentro y, por ello, algunas veces se metían. No obstante, esta situación no permitió mantener toda la flota, que se redujo drásticamente, y para 1995 cuando la flota bacaladera española sale definitivamente de la zona de NAFO, está compuesta tan sólo por unidades simbólicas de barcos.

Desde 1978, año en el que Canadá estableció una Zona Económica de 200 millas, la explotación en Flemish Cap, está regulada por el acuerdo internacional de NAFO. Por lo tanto, la flota queda reducida a pescar en un 10% de las aguas, y las zonas serán: Flemish, los Cantiles (el borde de la plataforma de los Grandes Bancos), la nariz y la cola. Tampoco pueden subir a Groenlandia porque es Zona Económica Exclusiva.

Negociaciones

Enrique López Veiga está en la mesa de negociación desde 1974, año en el que se empiezan a establecer los primeros cupos de captura. Las negociaciones comenzaron en Groenlandia y observa, viviéndolo día a día, cómo se van reduciendo los cupos. Se da cuenta de que España va con medios muy rudimentarios a hacer su política exterior; ya entonces no son los diplomáticos quienes negocian, sino el propio Ministerio de Marina.

«Nosotros nunca hemos tenido una buena política informativa, nadie se ha tomado en serio una política de imagen internacional». (López Veiga: 2010).

Al morir Franco y comenzar la transición democrática, entra en el escenario internacional el equipo de diplomáticos para llevar a cabo las negociaciones.

«Al principio no hay mucha experiencia, aunque sí buena voluntad y una gran capacidad de trabajo; pero se improvisa mucho».

Siguiendo la experiencia política de López-Veiga, Estados Unidos promulgó una ley del Mar a su medida. En plena guerra fría y con los pesqueros rusos trabajando en zonas de espionaje, interesaba exten-

der la soberanía a las doscientas millas marinas. De hecho, Canadá declara su extensión a raíz de la postura de Estados Unidos.

Existe un sentimiento colectivo de sentirse “chivos expiatorios”; es así como lo expone López-Veiga:

«Había que buscar un culpable, y decían que eran las flotas de larga distancia, entre ellas España».

Existe una mirada de los “unos” y los “otros”. Desde España ven a los pescadores canadienses con artes de pesca arcaicas ⁷⁰, observan que venden el bacalao al monopolio estatal y que ganan poco dinero. Referido a la pesca artesanal que practican en sus bahías, esto es una realidad, pero existe también la emergencia de una pesca industrial, aspecto en el que Halifax cuenta con una infraestructura más sofisticada ⁷¹.

«El empresario canadiense que fracasaba argumentaba contra la flota extranjera. Se fue recortando el área de explotación». (López Veiga: 2010)

Nos hallamos ante un serio problema de gestión de los recursos. Considerada la cuestión desde la actualidad, López-Veiga estima que es muy importante regular las pesquerías y que éstas funcionen sin ejercer la sobrepesca, para no poner en peligro las especies.

La gestión efectuada en los Grandes Bancos de Terranova hasta la llegada de la moratoria, nos debe llevar a un punto importante de reflexión, ya que nos hallamos ante la primera pesquería que ha sido sometida a un importante esfuerzo pesquero con técnicas de pesca industrial, en las que se aplicó la tecnología desarrollada durante

70 ANDERSEN, Raoul, 1998, *North Atlantic Fishermen*. Edit. Institute of Social and Economic Research Memorial University of Newfoundland, 1972 SJ.NF Canada. 3ª edición, 1998.

-----, 1998, *Voyage to the Grand Banks. The Saga of Captain Arch Thornhill*. Edit. Creative Publishers, St. John's, NF.

-----, 1977, *The Need for Human Sciences Researchs in the Atlantic Coast Fisheries*. Background Study n°15 prepared for the Fisheries Research Board of Canada Committee on the Human Sciences.

71 2003, García-Orellán, R.: “*Terranova y la búsqueda de respuestas a sus problemas internos pesqueros*”. Ankulegi [ISSN: 1138-347 X] n°7, pp. 11-18

la Segunda Guerra Mundial. Se trata de todo un hito en la forma de utilizar los recursos marinos, así como una gestión de zona económica exclusiva de quince años, llegando a la moratoria del oro del Atlántico, el bacalao y sin recuperación. Pero no es el objetivo de este trabajo reflexionar sobre las causas, que son varias y están interrelacionadas, sino exponer los hechos.

15.1. La tensión en la flota bacaladera

Se vive mucha tensión en la flota, las inspecciones son constantes y Lázaro sigue en solitario, sin pertenecer a ninguna cuadrilla; nunca llega a puerto con capote (fracaso), a lo que hay que añadir que, desde la declaración de las doscientas millas, nunca ha sido apresado; su único apresamiento en toda su vida profesional ocurre en el golfo de San Lorenzo, yendo al mando de la pareja *Pescamex I y II*. Ante su situación, que se sale de lo “normal”, comienzan a difundirse sospechas en alguna cuadrilla de pesca de que avisa a la vigilancia canadiense sobre las posiciones de la flota española.

Al llegar a Vigo, Díaz el director de la empresa, le muestra una citación para que comparezca en el Ministerio de Marina, a fin de responder a una denuncia presentada contra él por delatar a la flota española ante las autoridades canadienses

Lázaro pide que se presenten los denunciados. Se presentan Majín y su cuadrilla de pesca, quienes interpusieron la demanda ante las autoridades españolas.

La alegación es la siguiente: “Nosotros tenemos muchas inspecciones; él está solo y no las tiene, sospechamos que nos delata.”

Ante la petición de pruebas y la falta de las mismas, el Ministerio da por cerrado el caso.

15.2. El reducto de Flemish Cap

A consecuencia de la falta de cuotas para pescar dentro de las doscientas millas, Flemish se torna muy concurrido; los países que pescan allí son: Islas Feroe, Japón, Noruega, Rusia, Reino Unido y Polonia, además de España y Portugal. La flota francesa es la primera que se retira y los que más resisten son los españoles y portugueses, que observan el descenso del bacalao.

«Allí estamos todos los barcos amontonados. Nos vemos todos obligados a trabajar cada vez a mayor profundidad, y hemos llegado a tener flotadores para trabajar a trescientas, cuatrocientas y hasta quinientas brazas, consiguiendo que no reventaran. Es importante que la red vaya despacio, a tres nudos, y va por el fondo con estabilidad, es decir, como si fuera un tanque, pero a la vez jugando con las irregularidades del terreno, subiendo y bajando sin chocar con dichas irregularidades».

Además del bacalao, es un criadero de camarón.

«Junto con nosotros, hay flotas canadienses que están a la pesca del camarón. Capturan hasta diez toneladas diarias de esa especie. En esta temporada se habla del “bacalao rojo”, que es el que come camarón. Nos preocupa ver capturar tanto camarón, ya que es el alimento principal del bacalao».

Fondos de mayor profundidad: el fletán

Se generaliza en la flota la idea de que ya no se puede contar con la inmensidad de los grandes Bancos; por lo tanto, hay que explorar lo que queda, buscando nuevas formas de pesca.

Existe tensión, muchos barcos y poco espacio para pescar. Por la telefonía comienzan los patrones de pesca a comentar que es mejor parar el barco que gastar gasoil. Continúan retirándose barcos de la flota.

Se sigue trabajando en pareja, pero, al disponer de menos lugares de pesca, comienzan por aumentar la sonda, es decir, pescar en fondos de mayor profundidad. Esto es algo que Lázaro aplica ya desde el año 1968, pero ahora lo hace toda la flota.

Al aumentar fondo, se encuentran con el fletán.

«El fletán negro está en todos los cantiles de la plataforma canadiense, desde el cabo sur hasta Groenlandia, pero siempre en fondos de profundidad».

Conforme a los testimonios de los pescadores, existen dos tipos de fletán: el blanco, que puede pesar doscientos kilos, y el negro, más pequeño, cuya carne es también diferente.

El fletán blanco no se da en grandes cantidades, su carne es blanca y dura y se cotiza muy bien. Habita en fondos de poca profundidad. Los tripulantes conocen el fletán blanco desde los inicios de la pesquería y ha servido como elemento de trueque de los marineros con los habitantes de Saint Pierre, ya desde los años cincuenta, cuando iban las primeras parejas a Terranova ⁷². El trato era que aquéllos les llevaban el fletán y, a cambio, éstos les lavaban la ropa. Asimismo, en las décadas posteriores, si llegaba en la red un fletán blanco 24 ó 48 horas antes de volver a tierra, lo guardaban para venderlo o regalarlo.

«Existen zonas de Platier donde encontramos ejemplares hermosos de fletán blanco».

Los habitantes de Saint Pierre lo llevaban, a su vez, a vender a St. John's. Pero la cantidad de fletán blanco que podía traer una pareja bacaladera nunca era superior a los doscientos kilos; su finalidad no era comercializarlo.

Respecto al fletán negro, éste aparece al aumentar la profundidad de la sonda. Habida cuenta de que el fletán no se puede salar, es necesario congelarlo, y los armadores comienzan a poner el congelado en los bacaladeros en la década de 1980. Así, media bodega es para bacalao salado y la otra media bodega para el congelado. En estos comienzos, los filetes de fletán negro se venden en el mercado como filete de "lenguado americano". Por otra parte, para pescarlo es necesario utilizar una red más pequeña.

Lázaro hará tres mareas al fletán y al bacalao. Comienza una nueva década, los años noventa, y se produce la salida definitiva de la flota bacaladera de esta pesquería quedándose en Noruega únicamente. Lázaro está con el *León Marco V* y el *León Marco VI*, es la primera pareja mixta (salado y congelado) que él va a mandar y la última que manda hasta el año 2008, en que la envían al desguace.

Según datos de Lázaro, en la década de 1950, ya se pescaban seis mil toneladas anuales de fletán. En los años sesenta observa cómo barcos europeos del norte de las Islas Feroe, Noruega y Alemania

pescan cerca de él exclusivamente fletán blanco, al anzuelo, que está muy bien cotizado.

Al finalizar la década de los ochenta, algunos congeladores optan también por coger fletán negro de profundidad y lo comercializan como palmeta.

Por lo tanto, con una misma especie han existido varios nombres desde "lenguado americano" hasta "palmeta". A partir de 1990, con el desarrollo de la pesquería del fletán en las zonas de NAFO, ya se comercializa como fletán negro, toda vez que existe un mercado ya abierto de esta especie.

No vamos a desarrollar esta situación, pero sí señalaremos que en 1992 ya se declara la moratoria general para los tradicionales bancos de pesca de bacalao. La flota sigue reduciéndose drásticamente a muy pocas unidades de pesca, al mismo ritmo que su cuota en Noruega y en NAFO. Este último irá poniendo la cuota cada vez más pequeña, hasta que en 1995 la flota se retira definitivamente de esta pesquería. NAFO declara la moratoria del bacalao.

16.- EVOLUCIÓN DE LA VIGILANCIA CANADIENSE

Lázaro decide no entrar dentro de las doscientas millas; como mucho, cinco millas, pero más no arriesgaba. La situación es dramática, saben que unas millas adentro está el bacalao, pero fuera de ahí no hay nada. Muchos barcos se arriesgan y entran. Pero, en caso de ser apresados, la viabilidad de la campaña ya ha fracasado. Muchas casas armadoras irán arruinándose y retirando paulatinamente sus barcos. La reacción es lenta.

Según Lázaro, existe bacalao para defender la campaña; hay que buscarlo, pero está.

La flota bacaladera comienza a vivir a bordo situaciones muy difíciles. La dualidad de mando es un grave problema en los barcos y sigue dándose con frecuencia en la flota parejera; si bien ya hay barcos que carecen de esa dualidad, son muchos los que aún la tienen.

Surgen conflictos entre el patrón de pesca y el capitán, ya que, si entran en aguas jurisdiccionales canadienses y apresan el barco, quien va apresado también es el capitán. Se hacía preciso llegar a

⁷² Testimonios recogidos en el libro *Hombres de Terranova*.

un consenso, pero, siguiendo el relato de Lázaro, los barcos que no tenían dualidad de mandos podían arriesgar más.

Todos sabían que cuanto más se adentraban en las doscientas millas, más cantidad de bacalao podían encontrar.

«Era terrible, porque nos habían echado de las doscientas millas y nos habían dejado en los lugares en los que no había nada de pescado, exceptuando el Talón y la Nariz, aunque no siempre había».

La flota se avisa cuando llega la vigilancia, esto pasa por una serie de fases.

Contemplemos 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)

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, considera principalmente tres etapas en la evolución de las causas de apresamientos. La primera etapa, va desde el año 1977 hasta 1981; la segunda etapa, desde 1981 hasta 1985 y la tercera etapa, desde 1985 hasta el año 1992.

16.1. 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 llamaban “o barco dos pinos”. Este barco, un mercante de 70-80 metros de eslora, tenía la misma velocidad que los bacaladeros y, según de estos últimos, “se podían escapar fácilmente”. Así, por ejemplo, si lo veían en los 46 grados de latitud norte y los bacaladeros estaban en los 44, 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 (portugueses y españoles) entienden: “Ven o demo”⁷³. 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; los testimonios reflejan que esta etapa es “llevadera”.

16.2. Segunda Etapa, 1981-1985: petición de permiso para entrar en las doscientas 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 el *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

⁷³ “Ven o demo” expresión gallega que significa en castellano “viene el demonio”.

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.”

En 1983 retiran el primer barco mercante de vigilancia, y esta labor la realiza la patrullera *Cape Roger*, que puede alcanzar una velocidad de 15 ó 16 nudos, claramente superior a la velocidad que podían alcanzar los barcos de la flota bacaladera. 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.

136

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 esta zona, situada dentro de las doscientas millas, y estaban habituados a trabajar en ella.

Cuando los barcos se escapan, lo que hacen es “picar” todo y dejar el arte en el fondo, señalándolo con una baliza que normalmente 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”, 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).

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 cuál 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. En los barcos de guerra canadienses, por el contrario, el sistema de navegación empleado entonces era el Loran C, el mismo que usaba la US Navy y que era superior al empleado por los barcos mercantes o pesqueros. Por ello, la flota tuvo que instalar un Magnavox, que 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.

16.3. Tercera Etapa, 1985-1992: el recrudecimiento de los apresamientos

137

El conflicto principal es delimitar si 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 había problemas con la periodicidad de los satélites. En aquellos momentos no existían los medios de hoy en día. Eran solamente siete los satélites en órbita que cubrían las 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.

Los canadienses utilizaban entonces un procedimiento mucho más simple: medir la velocidad de los barcos y el rumbo que llevaban. Sin embargo, esto no resultaba 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.

16.3.1.- Cambio en la política pesquera canadiense

El cambio en la política pesquera canadiense se corresponde con el cambio de Gobierno, presidido ahora por el conservador Bryan Mulroney. 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 haliéuticos 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 hay barcos extranjeros "que pescan ilegalmente en las aguas canadienses y hacen sobrepesca fuera de la zona de las 200 millas". También se anuncia la reducción de la sobrepesca fuera del límite de las 200 millas (Industrial Pesqueras n° 1424, 1986, pp. 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..." (ibid.:I.P.)

Además de existir estos recrudescimientos con los apresamientos de los barcos, en 1985 Canadá decide aumentar un 25% el coste de las licencias de la flota extranjera, además de reducir el tiempo de pesca en las zonas. (Industrias Pesqueras n° 1410, pág. 21.)

En la época que estamos considerando las disputas se centran en el método de navegación utilizado por el avión y el barco. En el caso del avión se utilizaba 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 se calculaba la posición según el movimiento, la velocidad y el viento existente.

Esto fue lo que utilizaron para disentir de la posición que decían tener los barcos. En aquellos días, los barcos utilizaban el sistema de

Loran C. Con el Loran existía el problema de que la señal de radio venía de muy lejos, unos 643,74 kilómetros del centro emisor.

Había también más sistemas, como el Omega, entre otros, pero todo el mundo utilizaba el Loran C, muy empleado por la armada canadiense. El apresamiento del *Cudillero* constituye un hito en esta etapa.

El hecho de que la flota se arriesgue a entrar en las 200 millas se debe, según Lázaro, a que "había demasiados barcos y se arriesgaba demasiado".

«En la línea coges una tonelada de bacalao, pero si entras dos millas coges siete y si te metes seis millas sabes que haces 15 toneladas, y esto lo podías recoger en tres horas. Esto hacía que la gente se arriesgase».

Es incontrovertible que, de lo contrario, habría sido imposible defender las campañas de pesca.

Si ques pescar por burro non o deixes, canto mais burro mais peixe. Es una frase que circula por la flota. Lázaro también atraviesa "la línea", ya que, de lo contrario, no habría sido posible defender la campaña, pero, según su testimonio, lo hace sin arriesgar nunca demasiado, entrando sólo a pocas millas.

«Es que la responsabilidad no te dejaba. Yo siempre he defendido los barcos como si hubiesen sido míos».

17.- LEÓN MARCO I Y II

Antes de coger la pareja *León Marco I y II*, Lázaro va a realizar una serie de reformas para preparar el barco, cosa que siempre hace el patrón de pesca: cuando coge un barco, lo pone a su manera. En las reformas, decide dar altura a la pareja, poner unos claros superiores, la cometa, que es una puerta que en los bous se acciona de forma horizontal con una pira y va con la velocidad del barco. Cuando las dos puertas abren, la cometa se coloca en el centro de la red y tira un poco más hacia arriba, intentando levantar un poco más la boca. Actualmente, si bien llevan detectores en la boca, no se sabe cuánto lleva el copo, sólo lo que va entrando en ese momento, ya que es como una cámara web situada a la entrada de la boca del saco.

Cuando se pone en la pareja una puerta en el centro debe tenerse en cuenta las características del motor de los dos bous convertidos a trabajar en pareja. La velocidad que pueden alcanzar es de tres a tres y medio nudos en el arrastre. Al tener poco motor, hay que aprovechar el viento para largar en popa, ya que contra el viento no se puede trabajar. Pero, esto no supone una dificultad, ya que, observando detenidamente el pañol, se controla todo el peso que va en el barco.

Dominar la red es importante; Lázaro aprende a coserla en su primera costera del bonito en Gijón. Luego se esforzó trabajando al bou y aprendiendo con los franceses cuando estaba en la pareja Arri-zabalaga y Echeberria.

«No es dominar la red, sino también el saco y todo el cableado. Manejar bien e inventar cosas nuevas; de lo contrario, nunca podría haber hecho la reforma de los sacos de la pareja, que nos sirvió para saquear y no romper la red en el costado».

Amediados de los sesenta, cuando los bous empiezan a trabajar a la pareja, son barcos de chapa de hierro remachada, y, cuando habían subido 25 toneladas, la red se rompía, y se perdía el pescado. Todos estos problemas se fueron solucionando poco a poco.

140

17.1. Motín a bordo

Ante un motín estás en silencio aguantando el problema, completamente solo.

Se encuentran pescando en Flemish Cap y reciben la notificación de que la mujer del salador ha sufrido un accidente de coche y está grave. Es invierno, hay banquisas y el puerto de St. John's se encuentra cerrado. Están pescando bien, pero tienen que ir a puerto para que el salador pueda regresar. Lázaro contacta con un barco que está a 150 millas y muestra su disposición a recogerlo y llevarlo a tierra; en total, va a tardar ocho días.

La otra opción es rodear el gran Banco y entrar en Saint Pierre, lo que supone adelantar tres días.

«Entre las dos opciones, decido esperar al otro barco, ya que, de lo contrario, aquello supone el cierre de la fábrica para cincuenta y tantas familias».

En el barco van familiares del salador.

«Trato de evitar que los familiares vayan en un mismo barco y procuro que lo hagan en barcos distintos. En este caso son dos hermanos y dos cuñados, cuatro en total y en el mismo barco. Los problemas en la mar existen y, a veces, son serios.

»Después de cenar, me vienen al puente, rompen la puerta a patadas y amenazan:

»-O llevas el barco a puerto, o lo destrozamos...

»-Lleva al barco a tierra ¡por cojones! Porque, si no, hacemos lo que haga falta para que lo lleves».

Lázaro habla con la casa armadora, y le responden que decida él mismo: «Cuando hay problemas te encuentras solo».

Lázaro decide poner rumbo a España.

«Yo no quiero plantearme ninguna barbaridad de coger una pistola y mataros. El barco, a tierra, ¡por cojones!»

Llegan a Azores, donde ya pueden coger un avión los cuatro tripulantes y tener relevo de personal.

«Al llegar a tierra, no quise tener de nuevo a bordo a estos tripulantes, por lo que me demandaron judicialmente y perdieron ellos».

141

18.- ASESORANDO EN LOS ASTILLEROS

La misma casa armadora va a poner en marcha la pareja *León Marco V y VI*; para ello, deciden alargarlos 12 metros en el astillero de Canarias. Lázaro y los ingenieros se trasladan al astillero y se instalan en las Islas.

El alargamiento va a afectar a las maniobras de pesca y, por ello, Lázaro pide al armador que construyan en La Coruña "unos rodiles", que son carreteles de filado para la popa y van en la maquinilla. Éstos son importante para favorecer la maniobra. Los ingenieros se sorprenden, no entienden para qué sirven y comentan jocosamente la situación al armador.

El armador llama a Lázaro y le pregunta cuál es el problema, ya que los ingenieros no entienden el tema de “los rodiles”.

Regresan todos a Vigo. En el puerto están los ramperos *Pescamex I y II* que Lázaro había preparado en su día, con sus rodiles para las maniobras. Les muestra in situ a los ingenieros la acción de los rocines o pastecas de popa defilada para así filar el cable y su necesidad para los trabajos de maniobras a quinientos metros de profundidad.

«No os traigo para aprender, sino para demostraros que vuestros comentarios eran equivocados. Regreso de Canarias por vuestra suspicacia ante mi idea. No soy ingeniero, pero sé lo que pido».

La reforma salió bien.

19.- MOTÍN Y PESCA EN EL HEMISFERIO AUSTRAL: LAS MALVINAS

Estamos en la década de 1990, Lázaro ya ha hecho su última campaña en los bancos de Terranova a causa de la moratoria aplicada a la pesca del bacalao en 1992. Éste es el momento, a la hora de escribir este libro, en que dicha moratoria no se ha levantado aún. Los stocks de bacalao siguen sin recuperarse debidamente, la controversia científica es amplia, las teorías son varias, porque se han unido varios componentes, y la moratoria continúa.

En estos momentos de cambio, la compañía León Marco cuenta con una flota de *León Marco II y III* a la pareja, *León Marco V y VI* y dos buques factoría en las Malvinas, que eran los antiguos *Arriscado* y *Lianteiro*.

El *León Marco VI* está en las Malvinas y se produce un motín a bordo. El armador se ve en la tesitura de traer los barcos a tierra con grandes pérdidas.

«Yo me encuentro en el descanso de la campaña; sólo hace diez días que acabamos de entrar».

El armador le propone ir a las Malvinas para negociar el motín. En un principio, no está muy animado, no conoce esos mares, los barcos son muy grandes para las maniobras, es un buque factoría

con tres mil caballos de potencia y un consumo de gasoil diario de 12 toneladas ⁷⁴. El armador le convence, tiene que volar de Vigo a Madrid, de Madrid a Buenos Aires, y de ahí a Santiago de Chile para ir a Punta Arenas y llegar a la Patagonia. En Punta Arenas coge un avión pequeño de dos hélices para llegar hasta las Malvinas. Allí le esperan el capitán de los barcos, Jesús, el primer oficial y tres marineros, todos los cuales toman el avión en el que llega Lázaro. Previamente tienen una conversación. El capitán le refiere a Lázaro.

-Son unos sinvergüenzas; no se puede hacer nada con esta gente.

Lázaro se presenta en el barco como representante de la empresa, reúne a la gente en el comedor y les informa.

«Si vamos para España, no vamos a Vigo, sino a Ferrol, porque esto es un motín y traigo órdenes concisas. Por el bien de todos, vamos a intentar solucionar el problema. Y os prometo que, si no hay solución, nos vamos».

Tras cuatro horas de conversaciones y, una vez aclarado que el problema estriba en que los tripulantes se quejan del trato que les había dado el patrón de pesca, llegan al acuerdo de continuar. El primer oficial conoce la zona y va a suponer un soporte importante para Lázaro.

Hace mal tiempo y necesitan gasoil. A la mañana siguiente, en ruta hacia un puerto, pasan por una zona con un fondo muy montañoso, pero en la que se detecta pescado. Deciden largar, y el primer lance resulta fructífero; en el segundo rompen toda la red.

«Pero nos compensa, hemos rentabilizado el día con el primer lance y podemos reparar la malla».

La zona es muy abundante en pesca, si bien rompen muchísimo la red. Al mes consiguen meter 1.200 toneladas. Los barcos ya llevaban pescado a bordo y regresan a Vigo con 6.322 toneladas, 23 días de ruta y el barco completo. El armador exclama: “¡Parece un milagro!”

⁷⁴ Este es el motivo de que los barcos de larga distancia hagan sus descargas en terceros países y desplacen la tripulación.

«Nunca me importó arriesgarme. Lo peor que podía pasarme es que viniese devuelta, así que fui y me salió bien. El armador me preguntó si quería seguir allí y le dije que no, que estaba bien en el otro lado. Ese año me lo pasé casi entero en la mar: primera marea, a Terranova; segunda, a Noruega; y tercera, a Malvinas».

Es el año 1995 se declara la moratoria sobre la pesca del bacalao, salen definitivamente de aguas internacionales de NAFO con una flota reducida a unidades simbólicas, en la que estará Lázaro y pescará con licencia en Noruega.

La tendencia era clara: en 1977: 119 barcos; en 1986: 84 y en 1990: solo 24 barcos pescando.

20.- LOS PESCADORES TERRANOVENSES: “OUR NEWFOUNDLAND WAY OF LIFE”⁷⁵

Antes de finalizar este capítulo sobre Terranova, quiero mostrar brevemente la situación interna de esta provincia.

En el pasado siglo XX, el desarrollo económico de Terranova se basa en recursos terrestres y pesqueros; su anexión a Canadá se produce en 1949⁷⁶. En la trayectoria de esta región la pesca tiene una importante carga simbólica, ya que la actividad pesquera se remonta a la colonización de Terranova y Labrador, y, por ende, a sus orígenes históricos. En definitiva, va a ser todo un conjunto de factores los que han propiciado que situemos el colapso del bacalao asociado básicamente a Terranova⁷⁷.

Para entender la situación de la pesca en Terranova, tenemos que contextualizar la reciente historia de la pesca en esta región. A partir

⁷⁵ Los estudios que muestro aquí son una parte de una investigación más amplia. Los he realizado entre los años 2003-2008 en el Centre for Newfoundland Studies (CNS), Queen Elizabeth II Library, Memorial University of Newfoundland, St. John's NL, Canadá.

⁷⁶ En 1949 Newfoundland decide por referéndum formar parte de Canadá. Su propio Gobierno independiente entra en bancarrota en 1933, después de 16 años de gobierno bajo una comisión gubernamental británica.

⁷⁷ Los efectos del colapso también se han extendido a Nueva Escocia y Nuevo Brunswick; sin embargo, es el stock norteno del Labrador y de los Grandes Bancos de Terranova el más afectado.

de la Segunda Guerra Mundial se extiende la pesca como un sector de fresco y congelado en las poblaciones del litoral, preparado en las fábricas costeras. Dichas capturas se efectúan, en su gran mayoría, a través de la pesca artesanal. Hasta finales de los años sesenta, casi todos los puertos de pesca de altura de Terranova estaban situados en St. John's y al oeste de Burgeo y los que se dedicaban a la pesca de fondo en los Grandes Bancos eran las comunidades pesqueras comprendidas entre Burin y St. John's. Por su parte, Nueva Escocia cuenta con varios puertos que practican la pesca de altura.

En los pequeños pueblos del litoral norteno de Terranova, la actividad pesquera dura un período de tiempo relativamente breve, debido a las duras condiciones climatológicas y a la llegada a la costa de peces cíclicos que condicionan su modo de vida. No obstante, el pescador realizará en lo posible el trabajo en la mar y también en tierra, en las factorías que procesan el pescado. Esto se aplica tanto a los pescadores de los doris, como a los de los barcos pesqueros.

En Terranova, el sector pesquero tiene una gran dependencia de la pesca de litoral, y, por ello, es la provincia en la que se va a generar mayor tensión entre los dos tipos de pesca: la de litoral y la de altura.

A finales de la década de 1960, la actividad pesquera en Terranova muestra 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, que en algunos lugares se acerca al 30% de la población activa. Las factorías de pesca, que condicionan fuertemente la economía de estos pueblos, dependen de la actividad pesquera que llevan a cabo, sobre todo, los doris y los barcos de bajura. 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 auténtica animosidad contra la propia flota nacional de altura, que, a menudo, faenaba en los caladeros donde tradicionalmente pescaban los pescadores de bajura.

La situación de crisis interna en materia pesquera hace surgir en el año 1966 la *Save our Fisheries Organization*. Desde esta organización se comienza a denunciar a la flota extranjera por medio de la radio y la televisión. Nos hallamos ante el origen de la formación de todo un nuevo simbolismo colectivo: los extranjeros como responsables de la sobrepesca (*foreign overfishing*).

Ante una situación de crisis interna como la aquí desarrollada, se dinamizan elementos simbólicos, como el concepto conservacionista, que va a constituir la confluencia de la administración del recurso pesquero con el discurso con él relacionado.

Durante los años del colapso del bacalao, el Gobierno canadiense mantuvo una política pesquera poco clara (Schrank 1995). Por una parte, el DFO (Departamento de Pesca y Océanos) promovió una pesca eficiente y moderna, basada en la racionalidad económica; por otra, mantuvo una pesca social basada en la preservación de las comunidades pesqueras. Para George Rose el problema más grave estriba en que, desde la implantación de la ZEE en 1977, el manejo de la pesca se desarrolla con la economía pesquera y no la biología (Rose 2007:416)⁷⁸. Es decir, en Canadá todas las decisiones se tomaron por razones económicas entre 1977 y 1992. Esta situación resultó insostenible y en 1992, año de la declaración de la moratoria, se cambian las posturas.

Comenzamos por adentrarnos en la administración del recurso pesquero a nivel interno dentro de la ZEE. El Gobierno pone en marcha una importante infraestructura: compra en Noruega barcos de altura y, al mismo tiempo, 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.

En el año 2003 un equipo investigador reconoce que “en octubre de 1978 dejaron pescar a los arrastreros en el norte de Hamilton Bank; fue una decisión hecha por razones económicas y constituyó uno de los mayores errores. Se trató con ello de capitalizar la pesca canadiense, principalmente la de Terranova y Nueva Escocia⁷⁹.”

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.

⁷⁸ Rose, George A., 2007, *Cod: The Ecological History of the North Atlantic Fisheries*. St. John's, NL: Breakwater Books. ISBN: 1550812270 (George Rose, Chair in Fisheries Conservation, Memorial University of Newfoundland).

⁷⁹ Etchegary, Gus, 20.06.2003, AII “Task force require” All-party coalition on the northern cod fishery.

A lo largo de los años ochenta se dan, junto a la nueva concienciación de la población, interesantes mejoras salariales en el sector pesquero de altura. Kurlansky señala cómo unas compañías de pesca de altura de Terranova se fusionan en la compañía *Fisheries Products International* receptora de subvenciones estatales. También en Nueva Escocia se fusionan las empresas en la *National Sea Products*. Ambas compañías eran muy prósperas a finales de la década de 1980, aunque ya se aprecia una disminución en las capturas de pescado.

En 1986 aparece 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 y sin el control del 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 efectuarse desembarcos. Estos hechos salen a la luz cuando Canadá esta acusando a Francia de sobrepasar las cuotas en la zona 3PS.

Mientras la nueva pesca de altura canadiense prosperaba, con una flota industrial moderna, fuertemente competitiva por las capturas y la calidad del pescado procesado, los pescadores de litoral, que pescan dentro de las doce millas, veían disminuir seriamente sus capturas e, incluso, peligrar su propio modo de vida. Esta situación les llevó 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. En 1992 se declara la moratoria general sobre la pesca del bacalao. En 2010 se sigue manteniendo. Terranova continúa con el mayor índice de paro de Canadá, si bien su capital se encuentra en mejor situación gracias a las explotaciones de crudo⁸⁰.

Respecto a la flota española, a los diez años de declarada la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de las doscientas millas marinas, la flota se reduce a la mitad. Al comenzar la década de los noventa, la reduc-

⁸⁰ El petróleo genera divisas, pero pocos puestos de trabajo en la provincia, ya que apenas se refina el petróleo; lo envían en crudo y el gas lo quemán, por no resultarles rentable su explotación.

ción es todavía más drástica, debido a que las campañas van dejando de ser rentables⁸¹. Los barcos de Lázaro no se ven afectados, ya que su habilidad y su forma de trabajar en la mar, buscando siempre el pescado, hacen que nunca tenga una campaña fracasada en toda su larga vida profesional.

Finaliza el “ir a Terranova”, y se abre una nueva etapa en Noruega para Lázaro y los bacaladeros hasta el año 2008⁸².

81 García-Orellán, Rosa, 2004, *El bacalao en Terranova y su reflexión de las ZEE (Zonas Económicas Exclusivas)* Publica IDEGA (Instituto de Estudios Galegos da Universidad de Santiago de Compostela).

<ftp://idegaweb.usc.es/repec/docs/histor/historia16.pdf>

82 En el 2010 se abre la pesquería de Flemish Cap al bacalao; se trata de una cuota muy pequeña, pero se envía un barco y la euforia de la prensa es común en todos los medios: “Volvemos a Terranova.”

Capítulo tercero

NORUEGA

Introducción

A finales de la década de 1960, con el desarrollo de las parejas en la pesquería del bacalao, la flota bacaladera acude a aguas del Ártico, “rumbo a Noruega” de forma mayoritaria.

A lo largo del capítulo anterior hemos visto cómo, dentro de sus rutas y en función de la estación y del estado de los bancos, los barcos se desplazaban de una pesquería a otra, es decir, iban al Gran Banco, subían a Groenlandia y también se acercaban al Ártico para trabajar el mar de Barents. En este capítulo vamos a desarrollar la relación que tiene la flota de parejas con la pesquería del Ártico y Noruega a partir de la implantación de las doscientas millas marinas. Por lo tanto, estamos, al igual que en las costas canadienses, con una pesquería dentro de las doscientas millas, que depende de los acuerdos o licencias otorgados a la flota conforme al principio de soberanía de Noruega, y una pesquería fuera de las doscientas millas marinas, en el mar de Barents y bajo el control de la NEAFC (*North East Atlantic Fisheries Commission*).

Éstas son aguas del Océano Ártico, como lo son también las aguas exteriores a las doscientas millas marinas del Atlántico Noroccidental, que comprende los países de Canadá, Estados Unidos, Groenlandia y el archipiélago francés de Saint Pierre et Miquelon, que están bajo el control de ICNAF (*International Commission for the Northwest Atlantic Fisheries*), reemplazada en 1979 por NAFO (*Northwest Atlantic Fisheries Organization*). En 1992 se establece la moratoria de Canadá sobre el bacalao dentro de su ZEE (Zona Económica Exclusiva), situación que perdura hasta el año 1995, y se pesca, además de en el Ártico, en NAFO con una cuota asignada. Los acuerdos de pesca que suscribe España se encuadran ya en el marco de las negociaciones de la Unión Europea, a la que nuestro país pertenece desde 1986. Esto nos proporciona una situación de más fuerza a ni-

vel internacional, aunque origina también una “pérdida” de acción, a causa del voto único de la Unión Europea y de la progresiva reducción del número de barcos en la pesquería del bacalao.

En el anterior capítulo tratamos la pesquería de la flota bacaladera en aguas internacionales de NAFO; en éste vamos a examinar el período que va desde 1995 hasta el 2008, ya que es un período en el que estamos ante una flota muy reducida y que pesca solamente en las aguas del Ártico. En este período se mantiene la moratoria sobre la pesca del bacalao, y ni nuestros pescadores ni los propios terranovenses entienden por qué se va prorrogando ésta después de 18 años. En el presente capítulo, por tanto, se exponen sus diversas maneras de entender la mar y, al mismo tiempo, la interpretación que dan los biólogos. A lo largo del capítulo nos adentramos en el desarrollo de estos bacaladeros en Noruega, sus cambios a bordo, las políticas de mercado y su difícil viabilidad dentro del marco de la Unión Europea.

Es el año 1995 bacaladeros y fletaneros trabajan próximos unos a otros, por lo que la pareja que está bajo el mando de Jorge presencia el abordaje del *Estai*.

«Dejamos la NAFO a mediados de junio de 1995, al empezar la guerra del fletán. Ahí se acabó, ya que nos dejan sin cuota». (Jorge Lorenzo: 2010).

En el momento del apresamiento del *Estai*, se encontraban juntas unas ocho parejas de la flota bacaladera que deciden subir a Noruega, entre ellas la pareja *Arosa XIII* y *IX* mandada por Jorge Lorenzo. Están pescando en aguas internacionales de NAFO, en el cantil situado en los 48° 07' de latitud norte, en la Nariz del Gran Banco. Jorge es testigo del apresamiento del *Estai*, debido a que van en “procesión” tres barcos, uno detrás de otro. Los últimos de la fila son la pareja de Jorge, que se encuentra a veinte minutos de la línea de la ZEE. Van con la red de arrastre a una velocidad de entre 2,5 y 3 nudos; el siguiente barco es el *Verdel*, con Agustín de capitán de pesca, y el tercer barco es el *Estai*, con Serafín de capitán.

Aparece la patrullera a popa del último barco de la fila, pero sigue hacia delante, Jorge Lorenzo observa el abordaje al *Estai*; según su testimonio, se realiza con un dispositivo fuerte y en actitud intimidatoria. Aunque se encuentran en aguas internacionales la justifica-

ción canadiense es que comenzaron la persecución dentro de las doscientas millas. Comienza un grave conflicto diplomático⁸³. La pareja bacaladera de Jorge Lorenzo, los *Arosas*, decide finalizar la campaña, pero el conflicto hace que pierdan bastante días de trabajo, “mucha pérdida de tiempo por la famosa guerra del fletán”.(Jorge Lorenzo: 2010). No obstante, van a finalizar la campaña, que en total serán cinco meses, y pescan seiscientas toneladas. Traen bacalao salado y ciento y pico toneladas de pescado congelado mixto, con las variedades de fletán, raya, granadero (gatos) y gallineta.

En este año de 1995 la pareja bacaladera de Lázaro está alargando su estancia en el astillero para, así, poder pescar fletán. Pero no se estrenará en aguas de NAFO, ya que el comité científico declara la moratoria para la pesca del bacalao. A partir de este momento comienza la pugna entre fletaneros y bacaladeros.

«Siempre han intentado echarnos y lo consiguen; nos vamos de Flemish pero había bacalao. Siempre he encontrado bacalao en Flemish, y grande. Reconozco que la flota utilizaba poco los cantiles de Flemish; trabajaban mucho más en “el seco” y ahí el bacalao es pequeño. Pero nos vamos sabiendo que hay bacalao y luego tenemos que ver cómo los fletaneros descargan bacalao en el puerto de Vigo».

En la investigación de *Hombres de Terranova*, relatan con rabia esta situación. ¿Por qué nos vamos de Flemish? Y, luego, ¿por qué descargan bacalao de NAFO los fletaneros. encontrándose la especie en moratoria?

1.- LA MORATORIA DE LOS BACALADEROS Y EL BACALAO DE LOS FLETANEROS

El biólogo Antonio Vázquez, que participa en las reuniones del Consejo Científico de la NAFO durante este período, nos señala que un barco que está registrado como fletanero y con su licencia de pesca tiene derecho a capturar un 5% de otras especies reguladas, en este caso, bacalao. La lógica que contemplan los bacaladeros es que si la

83 2003, García-Orellán, R y Close D: *El Estai y la postguerra del fletán. The Estai and the post-turbot war international Fishery*. Edit. Instituto Universitario de Estudios Marítimos. Universidad da Coruña. Galicia. ISBN: 84-9745-032-9

especie está en moratoria para ellos, también debería estarlo para los fletaneros, pero a éstos se les permite esta captura.

«Eso, ciertamente, ocurría. Los barcos en NAFO tienen derecho a un 5% (actualmente hay casos en que es más todavía) de *bycatch*, es decir, de capturar otras especies reguladas; de las especies no reguladas se puede coger hasta hartarse. Así es que un barco con licencia para fletán podía descargar un 5% de bacalao. Si la pesquería está abierta, esa captura se computa contra la cuota. Un ejemplo: supongamos 1.000 toneladas de cuota para España; si los del fletán pescan 100 toneladas de *bycatch* al que tienen derecho según la regulación NAFO, sólo quedan 900 para los bacaladeros. De ahí el enfado de los bacaladeros cuando empezaron los fletaneros. El asunto es, además, sospechoso, porque muy raramente el bacalao se solapa con el fletán. Uno se inclinaba a pensar que los fletaneros pescaban primero el fletán en profundidad y luego iban al seco a coger su 5% de *bycatch* de bacalao. El permiso del 5% de *bycatch* no puede ser interpretado como un derecho adicional de pesca sino como una ayuda para hacer viable una pesquería; el *bycatch* debe ser una captura inevitable. Esto dio lugar en tiempos de Rafael Conde como director general a que cada barco llevase un observador a bordo para que testificase que no se hacía trampa. Sólo en estas condiciones era razonable iniciar una nueva pesquería sin perjudicar a la de bacalao ya existente. La flota de bacalao argüía que ellos no eran una flota “para el bacalao”, sino que pescaban en cada momento lo más adecuado, pero lo cierto es que ellos no tenían capacidad para pescar el fletán negro ni transformaron sus barcos para hacerlo. Hubo unos tímidos intentos de pescar fletán con la pareja, pero pronto desistieron. Así fue como entró una nueva flota en NAFO, con grandísimo disgusto de los bacaladeros». (Vázquez: 2010)

Según las fichas del Dr. Vázquez, en 1990 comenzaron los observadores su actividad en cada barco. En 1995 se retiran los bacaladeros ante el colapso de la especie, los fletaneros continúan pescando y pueden meter a bordo su 5% de *bycatch* de bacalao, lo que origina un segundo enfado de la flota bacaladera, porque, aunque esas capturas no les perjudican directamente, las capturas han de retrasar o impedir la recuperación de las poblaciones. Lo que resulta incomprensible

para la lógica del pescador del bacalao es que les prohíban pescar esta especie y ver las descargas del bacalao en el puerto de Vigo, que son el fruto de permitir un 5% de la captura a los fletaneros, cuando los estudios de los biólogos en la pesquería indican colapso.

«Los stocks de bacalao en NAFO se colapsaron debido a la sobrepesca. Así ocurrió en el bacalao del norte (2J3KL), del Gran Banco (3NO) y de Flemish Cap (3M). La discusión de quién fue el que más sobrepescó es una discusión bizantina, ya que todos los que pescaban contribuyeron de forma proporcional a su captura. El stock de Flemish Cap fue el último en colapsarse, y aquí los principales actores fueron las flotas española y portuguesa. En esos últimos años la pesca fue aceptablemente exitosa, porque el bacalao se agrupa cuando está en densidades bajas, así que las capturas fueron altas y se pescó hasta el bacalao de poco más de 20 cm de talla. ¡No quedó nada! 1995 fue el último año de pesca en Flemish Cap, aunque poco se cogió y menos quedó». (Vázquez: 2010)

El hecho de dejar NAFO en el momento de la guerra del fletán da lugar a que muchos pescadores interpreten que a causa de este conflicto se tienen que retirar de este caladero; opinan que en el fondo hay un problema político. En este año 1995 se produce otro descenso en la flota bacaladera, lo que da lugar al desguace de parte de ella por no ser rentable.

2.- ÚNICAMENTE NORUEGA

En este bacalao ártico, el TAC⁸⁴ (Total Admisible de Capturas) lo fija el Comité Mixto Noruego-Ruso de Pesquerías en noviembre de cada año. Dicho comité concede tradicionalmente a la Unión Europea una cuota que recoge y se basa en los derechos históricos de la flota española (reminiscencias del tratado de París, que nos convierte en co-soberanos de las Svalvard), que ha pescado tradicionalmente en aguas del mar de Barents.

Además de las cuotas de mar de Barents, tenemos una cuota dentro de la ZEE de Noruega. En realidad ambas cuotas son muy re-

84 TAC: Total Admisible de Capturas: captura total regulada que se permite obtener de un stock en un período dado, por lo general un año.

ducidas y sólo permiten faenar a un número simbólico de unidades bacaladeras.

Los armadores acuerdan que la cuota global que recibe España sea dividida entre ellos. Esto supone que cada pareja vaya a las Svalbard (Spitzbergen), al nornoroeste de Noruega, con una cuota fija. Ello implica pescar según las necesidades de cada uno.

Según el testimonio de los capitanes 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”.

La cuota de pesca dentro de la ZEE de Noruega es, según sus testimonios, de ciento y pico toneladas de bacalao salado. Cada pareja tiene que actuar del siguiente modo: primero, tienen que notificar que entran, para lo que es preciso disponer del permiso de entrada correspondiente. Una vez que se han hecho las capturas, se notifica y las autoridades envían un barco para inspeccionar. En caso que la cubicación no sea exacta, el barco es multado.

154

–Es como si fuera una frontera.

Está luego la cuota de pesca fuera de las doscientas millas. Son aguas internacionales de NEAFC, que es la extensión de la plataforma continental ruso-noruega. Aquí se puede operar con la cuota propia o con otra cuota que se ha comprado al barco que la tenía en propiedad. La cuota es anual y no acumulativa.

Existe una cuota para la Comunidad Europea que se calcula del siguiente modo: supongamos que se estima que hay un millón de toneladas de bacalao en el mar de Barents; de ese millón de toneladas, el Comité de NEAFC calcula que se pueden extraer 300.000 toneladas, que consideran que es el máximo para que no se pierda la cadena trófica del bacalao. De esas 300.000 toneladas se reparten: 278.000 toneladas, para Rusia y Noruega; y para el resto de la Comunidad Europea, 22.000 toneladas.

«Las 278.000 toneladas que se reparten Rusia y Noruega son para exportar. ¡Han reventado el mercado!» (Jorge Lorenzo: 2010).



Imagen nº 18. Desde el Leon Marco la isla de Svalvard, Artico.

155

Para hacer rentable un bacaladero de la flota española y poder competir con los precios en el mercado, se opta por reducir personal, incorporar más maquinaria para el proceso de congelado que, en gran medida, se estaba haciendo manualmente hasta entonces, y, en definitiva, intentar mantener la competitividad, conservando los salarios de la tripulación con los mismos porcentajes de cobro que hace cincuenta años. Las bases salariales vascas y gallegas son diferentes, no obstante lo cual están equiparados los ingresos⁸⁵. Es en este punto, el más sensible, donde se encuentra la causa de la falta de relevo generacional en el sector pesquero; en las décadas de 1960, 1970 y 1980, los elevados salarios hacían atractivo ir a la mar, pero todo quedó estancado a causa de los precios del mercado.

85 Es un problema endémico de todo el sector primario; el mercado tiene congelados sus precios desde hace cincuenta años, lo cual origina una contención de los salarios que conduce a una falta de relevo generacional. Esto lo desarrollo en la ponencia: “El pescador y las políticas pesqueras. Estudio de casos: Costa Rica y la Unión Europea”, 2009, García-Orellán, Rosa y Eceizabarrena, Xabier, IX Jornadas de Antropología Marítima, Portugalete. Eusko Ikaskuntza (en publicación).

3.- EL ARMADOR

El armador te da todo pero te hace responsable de todo. Coges el cargo si te interesa; si no, lo dejas. Ése es el planteamiento del patrón de pesca.

En un mercado libre, y mucho más en un mercado globalizado, la lógica del armador para la viabilidad de su empresa se encamina hacia la necesidad de reducir al máximo los costes de explotación a fin de competir con los precios de venta.

«Los costes de mayor incidencia corresponden al consumo de combustible y a los costes sociales. Por ello, los esfuerzos deben dirigirse a reducir los costes de mano de obra a través del incremento de la productividad». (Miguel Iriondo: 2010).

Para incrementar la productividad, siguiendo la reflexión del representante de armadores de la flota bacaladera, Miguel Iriondo, cada tripulante ha de producir más en el mismo tiempo, lo que supone dotar a los barcos de una tecnología eficiente que contribuya a reducir el trabajo manual; así, el último barco bacaladero de la casa armadora Laurak Bat es un bou⁸⁶ y cuenta con una tripulación total de 24 personas. Es evidente que, para rentabilizar los barcos, se necesitan cupos de pesca, no tener la flota amarrada al muelle, y, en definitiva, poder competir con sus precios en el mercado. Al ir descendiendo el número de barcos de la flota bacaladera, los que quedan compran entre ellos los cupos de pesca, lo que permite su viabilidad.

«Que hay que reducir la flota pesquera, de acuerdo; pero los barcos que deben seguir faenando, aunque sean menos, tienen que ser suficientemente capaces para instalar una verdadera factoría. Éstos son parte de los problemas que tiene la flota de pesquerías lejanas y de los que yo culpo a la política de estructuras pesqueras, porque no los tiene en cuenta y hace que perdamos competitividad, con los noruegos, por ejemplo, que tienen el bacalao cerca de su casa». (Iriondo: 2010).

⁸⁶ El barco fue construido en Vigo, en Astilleros M. Cies, con 50 metros de eslora y 835 GT de arqueo, y tiene su puerto base en Pasaia; comenzó a trabajar en 2007 y es el último pesquero construido de pabellón español y el único que no ha recibido ayudas económicas (fueron suprimidas con anterioridad en toda la UE).

Iriondo formula esta pregunta: ¿Qué se puede esperar de una política pesquera que concede ayudas para destruir barcos y no coopera con el sector en la renovación de la flota?

En la Unión Europea las administraciones públicas coinciden en la política de reducción de la capacidad pesquera; es más rentable el pescado que pueda llegar a Europa que el que produzca un barco europeo.

4.- LA ÚLTIMA GENERACIÓN DE CAPITANES DE PESCA

La última generación de patrones y capitanes de pesca actualmente en activo comienza a participar en este tipo de pesca del bacalao a finales de los 60, como es el caso de Lázaro, y a principios de la de 1970. Muchos de ellos tendrán que continuar en otras pesquerías.

Al igual que Lázaro, Jorge Lorenzo, Josetxo Abal y Julián Romero siempre han estado dedicados a esta actividad y a esta pesquería. Todos han conocido la forma clásica de pesca, cuyo contexto ha cambiado ya en la actualidad. Hay más tecnología y muchos controles por parte de países ribereños, lo que ha llevado a adoptar nuevas formas. Lo que tienen que soportar no es ya tanto la lucha con la competencia, cuanto un fatigoso trabajo administrativo, por la necesidad de llevar varios diarios y someterse en el momento menos esperado a un día entero de cubicajes y controles “del noruego”.

Respecto a los registros, en los diarios 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. Y es que en Noruega basta con que te vean mala intención de engañar para hacerte llevar el barco a tierra. Mientras que en Terranova, si encontraban un 15% de toneladas de más, 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 el bacalao está cada vez más hacia el norte». (Abal: 2003).

Para Lázaro el hecho de romper el ritmo de trabajo durante tanto tiempo supone mucha tensión a bordo.

«Llamaban y tenían inspección. Siempre he pensado que, si esas medidas de fuerza se hubiesen tomado con la droga, la habrían eliminado ya, porque las inspecciones son un continuo... ¡Ni a los criminales se les sigue con tanta saña!»



Imagen nº 19. Controles noruegos. Foto cedida por Josetxo Abal para la investigación de Hombres de Terranova.

No hay que olvidar que actualmente se pesca sólo en función de unas cuotas fijadas de antemano. Aunque es rentable que esa cuota se capture en el menor tiempo posible, ya que eso supone menos días de mar y, en definitiva, menos gastos de mantenimiento de barco y tripulación, pensando en el mercado, también es importante la calidad del pescado. De aquí que, junto con el anterior, se tenga muy en cuenta este segundo aspecto.

5.-VIDA A BORDO DE LOS BACALADEROS

Son barcos mixtos, para congelado y para salado, las campañas que realizan no son anuales, sino de unos tres meses. Los hombres que ahora están en esta actividad se hallan confinados a faenar únicamente en el Ártico.



Imagen nº 20. Maniobra de pesca en el León Marcos. Noruega

Consiguen mantener la misma tripulación de una campaña a otra, porque el contexto gallego está dotado de una infraestructura que permite que estos hombres continúen en esta actividad cuando amarran el barco, pues los meses que pasan en tierra van al marisqueo o bien están embarcados en los barcos de Gran Sol y también andan a la bajura. Luego, hacen la campaña al bacalao, de tres o cuatro meses como máximo. Según Jorge Lorenzo, ahora “ir al bacalao” es como “ir a la vendimia”; utiliza esta metáfora por las horas extenuantes de trabajo, ya que, como dice Lázaro, “se trabaja 24 horas sobre 24”. Sólo tienen descanso los días de ruta, nada más, o, como mucho, cuando hay temporal. Según Lázaro, “deseas en cierto modo la llegada de un temporal, porque, así, pones los barcos a la capa y descansas”. Claro que no es éste el caso de uno de los temporales vividos en la isla de los Osos. Es el segundo gran temporal que soporta Lázaro, y su causa es una baja de presión, lo que ocasiona una fuerza del viento de intensidad 12 en la escala Beaufort, con sesenta barcos envueltos en las olas y refugiados detrás de la isla de los Osos.

El problema es que no existe relevo generacional, y, por ello, si alguno se jubila hay verdaderos problemas para encontrar marineros especializados. “Con llevar en un barco dos marineros que sepan atar la red, ya puedes darte por satisfecho; antes eran prácticamente todos los marineros los que sabían hacerlo, pero ahora las especialidades se están perdiendo.” (Abal: 2003). La tripulación es mayoritariamente de origen gallego; no existe una gran movilidad entre los marineros, y sus edades son a partir de cuarenta años hacia delante. No hay jóvenes.

5.1. Alimentación

La alimentación en los barcos ha cambiado mucho; atrás queda la comida diaria de pescado; ahora se reduce a tres días a la semana.

«En general la carne está mucho más presente en la cocina que el pescado».

Asimismo, ha descendido mucho el consumo del alcohol.

«Antes era imprescindible el vino; ahora, aunque se procura que no falte, la tripulación se adapta bien al agua, la cerveza y los refrescos».

El cocinero siempre tiene un ayudante, el *chó*. El trabajo de la cocina es muy importante, ya que el de la comida es uno de los momentos de descanso de la tripulación. Si están trabajando en el parque de pesca procesando una sacada importante, el cocinero y el *chó* bajan con bocadillos y café, pero en las rutas o en la búsqueda de pescado imperan los ritmos de la comida y, según la vivencia de Lázaro en sus barcos, todos disponen de una cocina esmerada y cuidada.

«Los cocineros de los barcos son verdaderos artistas. Tienen que cocinar para treinta hombres, hacer el pan, preparar el desayuno, guisar una comida caliente de mañana, a las once para la marinería y a las doce para la tripulación, servir y recoger todo. A la noche, hacer masa para el pan del día siguiente y limpiar el pescado para cocinar. Los domingos hacen churros y panecillos para desayunar, así como carne rellena. Es el último oficio que yo cogería en un barco; el trabajo es ímprobo, no tienen nunca descanso, ni cuando el barco va a tierra».



Imagen n° 21. Máquina del León Marcos, año 2008.

Cuando Lázaro va en los *Santas* el cálculo para el vino es un litro por día y hombre, contando con la posibilidad de las pérdidas, ya que alguna vez puede saltar un barril en un temporal y perderse cien litros. Para comer, el cocinero sacaba veinte litros de vino para 26 hombres; en jarras, nunca en botellas. Actualmente, para 27 hombres se sacan 14 litros.

El café sigue consumiéndose en grandes cantidades –16 litros al día-. Respecto al tabaco, se ha reducido mucho su consumo.

«Antes, la persona que no bebiese ni fumase era un bicho raro; ahora es la mayoría, más del 60% el porcentaje de no fumadores. En la cámara, de los cinco que nos reunimos, sólo uno fuma.»

Dos mareas antes de la última que Lázaro hizo, en 2008, se aplica la ley de Sanidad de no fumar en lugares de trabajo, colocando alarmas de incendio que saltan al detectar humo.

«Nos hemos dado cuenta de que se formaba mucho humo en los espacios cerrados».

5.2. Comunicación con tierra

Ha cambiado mucho la posibilidad de comunicarse con tierra; ahora las campañas son más cortas y ya no se esperan las cartas ni los paquetes de casa. Cuando los barcos están próximos a tierra pueden llamar a sus casas desde sus propios teléfonos móviles, aunque esta situación sólo se da en la ruta de ida y de vuelta, no durante la pesca, que se realiza a varias millas de tierra, donde no hay cobertura para móviles ni conexión a la televisión. En este aspecto, lo que sí tienen es video, en el que ven sus películas o partidos de fútbol grabados; la radio también la reciben y es un medio muy importante para ellos.

Lázaro organiza del siguiente modo la comunicación con casa a través del teléfono vía satélite que llevan en el puente: Si se trata de una urgencia, todos los servicios de a bordo están a disposición de quien lo necesite. Por lo que se refiere a la comunicación con casa, pueden subir tres personas al día.

«Suben a una hora oportuna, porque el barco trabaja las 24 horas».

Y de noche la situación para hablar no es tan fácil, debido a los ritmos del barco.

«Cuando me acuesto el primer oficial que hace la noche está solo. Está a golpe de un timbre, pero el que esté solo implica que tiene que estar mirando la sonda, la apertura del barco, si trabaja o no trabaja. Entonces, ¿cómo se va a poner a hacer de telefonista? Las normas son muy fáciles de tomar en tierra, pero ahí le quería ver yo al que fuese capaz de hacer eso. Cuando estamos en sitios de trabajo peligrosos, porque hay mucha flota u otra cosa, se suspenden las llamadas, pero en condiciones normales cada día pueden llamar tres personas por noche».

A este respecto, Jorge Lorenzo, que ha ido con Lázaro aprendiendo la práctica de la profesión de capitán de pesca, considera que éste es excesivamente estricto respecto a facilitar la comunicación a través del teléfono.

6.-EL NUEVO ESCENARIO

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, esto se rompe y el ritmo lo marca el volumen de capturas y las incidencias de la pesca. Esto ha sido el denominador común desde el comienzo de esta actividad como pesca industrial en 1926. Asimismo, siempre ha habido bastante control entre todos para no crear situaciones difíciles de convivencia, conscientes de que, en lugar de treinta hombres, son ahora veinticuatro viviendo en un mismo barco.

En cuanto al tiempo libre, todos coinciden en que, si bien las condiciones de trabajo siempre han sido muy duras, el hecho de ir al salado permitía a la tripulación algún momento de ocio. Con estas parejas, al ser mixtas y llevar también el congelado, “no llegan las horas”.

«Ir haciendo los filetes, clasificarlos por tamaños, empacarlos en unas bandejas interfoliadas para que no se toquen unos con otros, ya que el mercado exige un producto imaculado. Todo esto lleva mucho tiempo». (Josetxo Abal: 2003).



Imagen n° 22. Lázaro en la cubierta del primer barco León Marco, en segundo plano se observa al segundo barco de la pareja. Año 2000.

164

Jorge Lorenzo señala que en Noruega la tripulación trabaja veinte horas al día durante setenta días de trabajo.

«Para hacer la misma pesca hemos andado verano e invierno. La tripulación trabaja hasta caer de culo. Después de trabajar veinte horas, acostumbro a dejarles dormir seis horas para que no anden como zombis». (Jorge Lorenzo: 2010).

Ahora se procura traer calidad, ya que no tienen problema con la cantidad ni con buscar; saben con seguridad que hay bacalao. Es obligatorio llevar una rejilla selectiva de 55 milímetros, lo que permite que un bacalao pequeño entre y salga, pero ponen una rejilla de sesenta milímetros y la malla utilizada es de 142 milímetros, en lugar de 135. Así arma Lázaro su arte de pesca:

«Sobrepaso, pero por interés».

Este testimonio actual nos muestra los cambios que se han producido en la pesca del bacalao. Antes lo importante era pescar, aunque fuesen piezas pequeñas; había que llenar la bodega, aunque sabían

que doscientas toneladas, como mínimo, tenían que ser de bacalao grande. Hoy incluso se utiliza para la red una malla más grande que la permitida, buscando la calidad más que la cantidad, habida cuenta de las exigencias del mercado. ¿Dónde está ahora la competencia en la pesca? Tienen su cuota para pescar, el bacalao está asegurado, no es necesario hacer grandes rutas para buscarlo; "lo nuestro no lo va a pescar nadie; tenemos nuestro cupo"; sin embargo, Lázaro sostiene que actualmente sigue existiendo competencia en la pesca y que existirá siempre, toda vez que puede uno coger un bacalao que considera que está bien, pero otro barco puede estar cogiendo bacalao de mejor calidad, y ya es un elemento de competencia en el mercado.

«Ahora el mercado exige calidad. El bacalao ha de ser muy blanco, lo que obliga a echarle más sal, pero con un límite, porque, si no, acaba comiéndose el pescado. En los *Santas*, por cada mil toneladas de bacalao eran 650 toneladas de sal. Hoy en día, para mil toneladas de bacalao cargamos otras mil toneladas de sal. El 100%. El bacalao viene prensado; así, al remojar medio kilo de bacalao salado se queda en setecientos gramos, y al comerlo se va desligando de su tersura.

Existen dos factores de competencia en la pesca en Noruega: uno es el de la calidad para ofrecer en el mercado, y el otro es el tiempo; a menos días en la mar, la campaña es más rentable, ya que cada día supone mantener dos barcos, con todos los costes que ello implica.

«Cada día se gastan entre cinco y seis toneladas de gasoil por cada barco. La rivalidad en la pesca existirá siempre».

La flota de parejas se mantiene hasta el año 2008. De los tripulantes, continúan todos los de puente y de máquina y la marinería vuelve en un 90%. Los contratos son de fin de obra y de servicios, superando al por ciento de la campaña.

En el año 2006 la pareja los *Arosas* tenía escrito en el diario de pesca un 28% menos de las capturas, lo que supuso para la empresa una multa de un millón setecientos mil euros. Tras esta multa los noruegos compran el 60% de la empresa, pero consiguen continuar con la actividad. El apresamiento supone que el barco queda amarrado en un puerto noruego hasta que se soluciona el conflicto.

«Estar en tierra es triste, el invierno comienza en agosto. No tenemos ganas de ir a tierra; para nosotros es un abu-

165

rrimiento. Como mucho, un paseo y alguna compra que se necesita. En cambio, ir a Saint Pierre, era volver a casa; estas cosas como en Trintxerpe. La mayoría nos íbamos con pena de no estar más tiempo en puerto». (Jorge Lorenzo: 2010).

En 2007, Jorge va a ver cómo funciona su empresa con capital noruego y en un contexto diferente al vivido hasta ahora. Va a ir una marea con Julián en un barco de la empresa noruega, que ahora tiene parte en la pareja *Arosa*, con la finalidad de transformar ésta.

«En el barco noruego está todo muy informatizado; para el patrón noruego su barco es antiguo. Observamos que para meter una red a bordo nosotros necesitábamos doce hombres y ellos con sólo cinco hombres metían dos redes, porque todo es automático. Nosotros trabajamos con una pareja y 52 tripulantes y ellos, un solo barco con 30 tripulantes.

»Para descargar, una persona sola descarga el túnel y lo manda a la bodega. Nosotros somos seis para hacerlo. Vemos que es imposible adaptar la pareja a estos sistemas hidráulicos». (Jorge Lorenzo: 2010).

166

Paradójicamente, según Jorge Lorenzo, estos barcos de pesca noruegos de última tecnología están contruidos en astilleros gallegos, asturianos o de Santander. Ello significa que nuestro país dispone de la tecnología necesaria para construir estos barcos con destino a la flota nacional; de hecho, el último bou al bacalao que gestiona Iriondo va en esta línea. Pero es que los noruegos tienen la ventaja de pescar cerca de tierra, lo que supone un importante ahorro de gasoil, y la cuota es muy grande para ellos. En la organización del trabajo, hacen turnos de seis horas de trabajo descansando otras seis. Y, si trabajan seis semanas a bordo, les corresponden otras seis semanas en casa, cobrando todo el tiempo el mismo salario. En definitiva, las condiciones de proximidad en la costa y de cuota facilitan el manejo del mercado, lo que deja en desventaja a la flota nacional.

En 2007 cesa en su actividad para ser desguazada una de las primeras parejas ramperas que fueron a Terranova en 1968, el *Bahía de Guipúzcoa* y el *Bahía de San Sebastián*, con Josetxo Abal. En 2008, lo hace la pareja de Lázaro *León Marco*, que fue anteriormente *Arosa* y *Castelo*, estrenada también en el 68. Igualmente lo hace la pareja formada por el *Arosa XII*, que está amarrada en el muelle, y el *Arosa IX*. El *IX*, por su parte, se reconvierte al bou. En 2007 hacen su última campaña Julián Romero y Jorge Lorenzo en los *Arosas*.

Los grandes capitanes de pesca que han ido a Terranova han conocido la inmensidad del Gran Banco, Groenlandia y Noruega, el mar libre y el mar regulado por el principio de soberanía de las doscientas millas, han contribuido a los años dorados de la pesca del bacalao. Y ha habido muchos otros, puesto que han sido hasta 75 las parejas de pesca en Terranova, sin contar los bous. Con ellos hemos pasado, de ser un país exportador de bacalao, a ser un país que importa este producto. Ellos han visto cómo se reducía la flota y han permanecido en las parejas hasta el final de sus vidas profesionales.

La flota que queda en 2010 es la siguiente: *Bous*, *Egunabar* (Laurak Bat), *Nuevo Virgen de Lodairo* (Rodríguez), *Nuevo Monte Mexueiro* (Valiela), *Arosa IX* (Velaspe) y la pareja *Arosa XIV* y *XV* (Pesquera Áncora).



167

Imagen nº 23. *Egunabar*, año 2010. Los bous vuelven a ser en la flota española los que van a dominar en la pesca del bacalao, es así como comenzó esta actividad en 1926 con los bous de PYSBE.

En el año 2010 existe la siguiente cuota: Aguas Internacionales de NAFO, 916 toneladas de bacalao y 540 toneladas de fletán negro. Y en el Ártico, 2.772 toneladas de bacalao en Noruega y 10.155 toneladas en Svalbard. La cuota total de bacalao entre el Ártico y NAFO es de 13.843 toneladas⁸⁷.

⁸⁷ Las cuotas son sobre capturas en fresco.



Imagen n° 24. El Mistral bou de vapor de PYSBE en los años 30.

168 6.1. El sueldo a porcentaje

Jorge Lorenzo estrena la primera pareja rampera en el año 1968 como marinero, con un sueldo base de 1.080 pts al mes, y un porcentaje como marinero del 0,35% sobre el conjunto de los dos barcos.

«Hasta 1988 el porcentaje y el sueldo son iguales; ese año Pepsa, que tiene siete parejas, decide bajar los porcentajes al 0,30% y retirar el sueldo. Los *León Marco* aguantaron al 0,35% sin sueldo. Pasajes tiene otras condiciones». (Jorge Lorenzo: 2010).

En 2000 los *Arosas* van a un 0,30% y Jorge consigue que suban a un 0,32. Correlativamente, los porcentajes son: contra maestre, el 0,55%; cocinero, el 0,40%; jefes de máquinas, el 1,25%. El primer oficial de máquinas, el 0,90%; el segundo de máquina, el 0,70%. El jefe salador, el 0,55%, igual que el contra maestre; el primer salador, el 0,45%; el segundo salador, el 0,40%. Los engrasadores, el 0,32% y se les da además una gratificación, porque ayudan también en la cubierta. El que despacha el barco, 1,25% en el primer barco y el 1% en el segundo. El capitán de pesca, depende de lo que se cotice, puede llegar a un 5%.

«En 1988 obtuvieron buenas subidas en Pasajes; había cuarenta parejas y a base de huelgas consiguieron mejoras. Pero los porcentajes eran más bajos que los nuestros. No obstante, sus sueldos superaban estos porcentajes. En la actualidad todos estamos equiparados. Menos en una reivindicación que ellos consiguieron y nosotros, no. En Pasajes actualmente tienen trece días de vacaciones al mes, y en Galicia seguimos con seis días solamente. Esto sigue vigente hasta nuestra jubilación». (Jorge Lorenzo: 2010).

Según Jorge Lorenzo, los actuales capitanes de pesca de los bous tienen un porcentaje de un 3,5%.

La venta de la pesca ha evolucionado en función del mercado. Hoy en día la labor principal del bacalao se hace en tierra, no en la mar. En el barco se eviscera y se congela y en tierra se hace todo el trabajo. Los *Arosas* es la única pareja bacaladera que queda de la flota. Su gerente, Iván López, nos señala:

«Es la última pareja clásica; el mercado acaba dictando sentencia y está cayendo el mercado de bacalao salado. Este año somos los únicos que operamos en esta modalidad y, como mucho, nos quedan dos años más». (Iván López: 2010).

Según Iván, uno de los motivos del auge de la pareja consiste en que la mayor apertura de red que utilizaba permitía conseguir excelentes capturas. En la actualidad, la flota noruega puede operar con un único bou y dos redes al mismo tiempo y con una apertura superior a la de la pareja. Y todo informatizado y con sistemas hidráulicos muy avanzados. Este testimonio nos muestra que la pesca en pareja ya es una modalidad que ha pasado a la historia, y con ella su forma de vida a bordo, de trabajar... pero, aun con las nuevas tecnologías, el nuevo pescador en este marco informático sabe que depende del mar, y, si hay especies que colapsan, cambian las reglas de juego, como pone de manifiesto la investigación que, guiados por la voz de Lázaro Larzábal, hemos realizado sobre la época transcurrida desde mediados de la década de 1950 hasta 2010.

La última marea que realiza Lázaro a Noruega es en 2008 y en la pareja *León Marco*:

«Durante la marea se capturan más de 1.300 toneladas de bacalao a lo largo de las 99 singladuras que supuso la campa-

ña. Se recorrieron más de cinco mil millas náuticas, saliendo de Vigo y surcando los mares Cantábrico, mar del Norte y de Barents. Fueron necesarias más de 1.500 toneladas de combustible para realizar esta marea. “Buena marea”⁸⁸.

El bacalao salado de esta campaña se vende a tres euros, y el bacalao grande, a cinco euros. Nos acercamos al fin de este trabajo artesanal de bacalao salado en los barcos.

«Este mismo bacalao en el mercado cuesta 18 euros. ¡Demasiado desfase!»



Imagen nº 25. Entrada del copo a bordo en Noruega. Año 2008

⁸⁸ http://www.youtube.com/watch?v=gQq_jA-Mr7E youtube *El gran Bacalao*.

Los rusos y noruegos tienen una cuota muy elevada de captura de bacalao. España y Portugal son buenos mercados ya que mantienen un buen consumo. Se envía el bacalao congelado a China, donde lo descongelan y lo salan y lo ponen en el mercado a un precio muy competitivo. Nos encontramos en presencia de la guerra de precios que, en definitiva, decide la viabilidad o no de esta actividad. Por otro lado, y en segundo lugar, el hecho de tener cuotas de pesca es la otra cara de la moneda, ya que, sin lugares donde trabajar, no puede haber flota. Los bous, que ya han sustituido a las parejas, también practican el congelado del bacalao y el salado en tierra con el fin de competir en precios. El mercado va imponiendo sus pautas

Es el fin de las parejas, de las que sólo queda una superviviente; las demás han tenido una vida de 58 años, desde que comenzaron a ir a los Grandes Bancos de Terranova, al bacalao salado, compitiendo con los bous de Pysbe, Pebsa y Copyba. Consiguieron asentarse de forma exitosa y ahora ceden el paso de nuevo a los bous, que reaparecen, aunque con escasas unidades, por así imponerlo las nuevas exigencias del mercado. Del mismo modo finaliza para Lázaro su vida al mando de las parejas, tiene 72 años y ha estado trabajando en la mar durante más de cincuenta años. Pero cuando llegaba a tierra tenía su velero para poder continuar en la mar, diariamente acude a ella.



Imagen nº 26. La pareja León Marco amarrados definitivamente al muelle de Vigo. Año 2008



Imagen nº 27 Lazaro en su velero el Itxas Ertz, año 2009.

Capítulo cuarto

LA CULTURA DEL PESCADOR

Introducción.

Este último capítulo pretende mostrar la interpretación que el pescador tiene de la mar, sus reflexiones y las de los biólogos marinos; ambos nos llevan a ver la mar desde otra perspectiva. Y, para finalizar, presentaremos uno de los momentos de esta investigación en el que Lázaro, en un auténtico soliloquio, nos expone qué es la mar para él.

1.- LAS HABILIDADES DEL CAPITÁN DE PESCA

Cuando Lázaro comienza en las parejas al bacalao, en 1962, nos hallamos ante los comienzos de la transformación de la modalidad del bou a la modalidad de la pareja. Esta segunda se ha caracterizado por llevar sus patrones de pesca, que recogen en su figura conocimientos náuticos, a veces escasos, pero, sobre todo, un gran conocimiento de la mar en ese “saber dónde pescar”. En el caso de Lázaro, confluyen en su figura conocimientos náuticos y las habilidades características del patrón de pesca.

Generalmente, en las parejas la figura del patrón de pesca se hace desde “abajo”, es decir, pasa de marinero con conocimientos de redes a contramaestre y, luego, a patrón de pesca, tras haber sacado previamente el título. En la primera etapa de las parejas de alto tonelaje, se vive a bordo una intensa dualidad de mandos porque, en muchos casos, el patrón de pesca carece de un título superior para mandar. Esta situación evoluciona y en 1963 ya se regula el título de capitán de pesca para dar respuesta a las necesidades del sector⁸⁹.

⁸⁹ Arroyo Ruiz-Zorrilla, Ricardo, 1989, *Apuntes para una historia de la enseñanza de la Náutica*. Edit. Centro Publicaciones del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones. Madrid. ISBN 84-86918-25-1

En la modalidad del bou es característica la figura del capitán, que es un náutico de la marina mercante carente de conocimientos de pesca, por lo que se apoya en la figura del redero, que conoce las artes de pesca, y también en el contramaestre. Los rederos han sido muy cotizados y en los inicios de esta actividad se han traído de Francia en los clásicos bous de Pysbe y Pepsa.

«Ganaban muy bien y había capitanes a los que les daban unas primas; era porque ellos no entendían de redes».

Lázaro estima que “el patrón de pesca debe ser un gran contramaestre.” Él considera que en su vida profesional trabajar en la bajura y haber aprendido desde el papel de marmitón hasta coser redes y el ampliar sus conocimientos náuticos, le ha dado un gran bagaje para no tener que depender de otros estamentos en el barco.

«Para mí es muy importante no depender. Aprendí con las redes primero, en bajura, con 17 años, aprendí a coserlas en Gijón; luego, al coger mi primer bou, el *Arrizabalaga-Etxeberria*, aprendí a tratar con los franceses, que tenían conocimiento del arrastre, y todos los días andaba con la red; entonces se atendía siempre a la medida del corcho. Había de 42, 28, 36..., pero no era sólo la red; era la red, el saco y todo el arte. Manejarlo e inventar cosas. Nunca podría haber hecho la reforma de los sacos de la pareja, que nos sirvió para saquear y no romper la red de costado, de no haber sido por la experiencia previa con los franceses»..

1.1. La mentira

«Si encuentras pescado, siempre vas a intentar que sea sólo para ti; si lo compartes se acaba».

En la pesca siempre ha existido la mentira, y no es exclusiva de la pesca industrial; en la de litoral siempre la han practicado, pero se agudiza al aumentar la concurrencia en un espacio reducido, cosa que ocurre trabajando fuera de las doscientas millas. Si bien se protegen avisando la llegada de la vigilancia, sin embargo respecto a la pesca, aunque están muy herméticos con sus cuadrillas, utilizan la estrategia de la mentira. Se inventan que existe un banco antes de Flemish Cap, cuando en realidad no existía dicho banco y se miente al resto de la cuadrilla al dar las posiciones.

La estrategia es la siguiente: se cubre el libro de pesca obligatorio donde se registran las capturas diarias, porque se está trabajando en aguas internacionales y puede haber una inspección. Por lo tanto, dado que se corre un riesgo entrando “en la línea” (que es la ZEE), esas capturas no se anotan y se registran como realizadas en Flemish. En consecuencia, todo es irreal para los estudios que se puedan realizar a nivel estadístico⁹⁰.

Posteriormente, se instaló una caja negra, lacrada, que registra en todo momento la posición del barco; en los primeros momentos los pescadores anulan la posición de registro de la caja negra neutralizando la emisión de la antena. Más tarde se establece la normativa que prohíbe a los barcos estar en la mar más de 48 horas seguidas sin dar su situación, quedando obligados a regresar a puerto si se avería este registro. En caso de que esto le ocurra a uno de los barcos que van en pareja, el barco que tenga averiado el dispositivo tiene que dar las posiciones telefónicamente cada cuatro horas a Madrid.

«Es imposible engañar actualmente respecto a la posición. Al principio, se hicieron muchas trampas. El hombre de la mar, por su profesión, es mentiroso en el tema de la pesca; incluso el pescador de caña desde tierra, si regresa de pescar y le preguntas, te dirá que no tiene nada, porque no le interesa que vaya nadie a su sitio. El pescador miente en cuanto abre la boca al tratarse de pesca».

2.- LA PESCA Y EL BINOMIO ALTA TECNOLOGÍA-INSTINTO

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, contramaestres y, a veces, también por algún marinero, fueron haciendo modificaciones en el armamen-

90 Las cuotas de capturas que se deciden en NAFO se aplican a todo el stock, incluso para aquellos stocks que se distribuyen parcialmente dentro de la ZEE de un país ribereño (EEUU, Canadá, Francia, Groenlandia). Ésta es la razón de por qué el país ribereño tiene preferencia en NAFO a la hora de repartir cuotas de pesca. Los países terceros, como España, salvo que tengan acuerdos con un país ribereño, deben pescar su cuota en aguas internacionales, la denominada Zona de Regulación de NAFO. Entre los acuerdos que más años duraron figuran los de Cuba con Canadá para pescar merluza, el de la UE con Groenlandia para pescar gallineta o el acuerdo de España con EEUU para pescar calamar (del que bien poco sacamos).

to de los aparejos. Esto se hacía a través de una observación constante, del asesoramiento de expertos diversos, de muchas consultas con los demás profesionales del ramo... y también, en ocasiones, por intuición. En el caso de los patrones de pesca tradicionales, sin niveles académicos altos, se les consideraba rodeados por una aureola de “artistas” que se guiaban más que nada por “instinto” y realizaban buenas campañas.

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, mediante su observación en tanques de experimentación. De ahí que se plantee 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, se habían hecho pruebas con hombres rana que iban siguiendo el comportamiento de la red en aguas poco profundas. Se trataba de un momento importante de cambio. Hay que tener en cuenta que un elemento básico en la pesca consiste 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 pescaba y el otro, no; esto era debido a la diferencia que existía en “armar” el arte.

Así es como se expresa al respecto el capitán Román Martínez en la primera etapa de los bous clásicos:

«En Pysbe había doce o trece barcos. Todos ellos 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 estriba en el 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 “iarte al agua!” (sin más) sino que estamos con pura tecnología”⁹¹.

91 Cit. En *Hombres de Terranova* (2004) (2005) (2009)

Ante esta reflexión Josetxo Abal, que ha estado hasta hace poco pescando el bacalao en Noruega en las parejas de Velasco (Pasajes) como primero de pesca, nos dirá que seguimos con el viejo “iarte al agua!”, si bien apoyados en tecnología, pero que ésta también tiene sus límites.

«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)⁹², donde el sonar, si estás cerca de un banco lo detecta, pero esto no sirve para los bacaladeros». (Josetxo Abal: 2004).

«En las parejas, la parte delantera del arte 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 arte. Y en la parte alta, que es la visera, lleva los flotadores. Según sea el patrón, se ponen 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».

La incorporación de la leva va a suponer un avance importante. A principios de los años setenta no se podía perder de vista la lupa, ya que cuando marcaba pescado 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. En definitiva, las sondas para detectar el fondo y el pescado 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.

92 Por la observación de la práctica de pesca, se llega a estas denominaciones sobre el comportamiento del bacalao; para Abal, es un pez de fondo; para Lázaro es pelágico; según el biólogo Vázquez, puede tener ambos comportamientos, pero, ante todo, es un pez demersal.



Imagen n° 28. Puente del León Marcos, año 2008.

También nos facilita la labor de encontrar pescado, cuando el arte está en el agua, el *scanmar*. Éste es un aparato que se comunica con unos sensores instalados en la red. Se pueden llevar hasta tres: uno es el ojo de red y los otros dos son de captura. El ojo de red es una mini sonda 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. También puede suceder lo contrario, que se vea mucho pescado en la sonda y que no entre en la red.

«Nosotros trabajamos con arrastre. Basta con que al pescado le entre una corriente de distinta temperatura, o que los pescaditos pequeños que come se hayan elevado un poco del fondo, para que el arrastre funcione. Nosotros hemos hecho lances de treinta toneladas en dos horas, y volver a largar en el mismo sitio y coger tres. Ya había subido. El pescado es algo que hay que aprovechar cuando se da».

Actualmente, perder una red significaría perder también la rejilla de selección y los sensores del *scanmar*, lo que supondría perder una cuarta parte del armamento de pesca de la pareja, ya que nor-

malmente cada barco lleva dos redes. La evolución técnica es muy importante a lo largo de estos cincuenta años.

«Cuando en 1966 comienzo a trabajar en Terranova, el 20% lo hacía la técnica y el resto, nosotros. Es necesario mucho conocimiento pero también intuición y fuerza para explorar. En mi primera etapa tengo en mi cabeza las irregularidades del fondo marino y cómo se van moviendo las bancadas. Al finalizar mi vida profesional, trabajando en Noruega, el 80% lo hace la técnica y el resto, nosotros.

»Pero una cosa sí tiene que quedar clara y es que, pese a todos estos elementos y ayudas tecnológicas, actualmente seguimos con el “arte al agua”. También es preciso pescar con intuición y tener paciencia; si no hay pescado, por mucho que dispongas de aparatos, no lo vas a encontrar».

Hoy en día, la experiencia de los capitanes de pesca nos señala que en la pesca del bacalao los avances tecnológicos sólo sirven cuando se halla uno sobre el banco. Entonces sí pueden hacerse ya muchos cálculos; pero hasta encontrar dicho banco es preciso valerse de la propia experiencia en las zonas de pesca y moverse mucho.

3.- REFLEXIONES SOBRE “ARRASAR EL BANCO”

Todos los patrones y capitanes de pesca coinciden en señalar que ellos no han arrasado el banco de Terranova, que cuando dejaron el caladero de las doscientas millas, seguro que había bacalao dentro; luego, cuando dejan el caladero de NAFO en 1995, también hay bacalao. Entonces ¿por qué NAFO pone la moratoria sobre el bacalao? Todos se van con esta pregunta que consideran que no ha sido respondida. Sus reflexiones ante los hechos son variadas; así, para el capitán de pesca Toxu, si no van a pescar a NAFO y no se han negociado más cuotas de pesca es debido a que no interesa al Gobierno. Tanto él como un gran sector de hombres de esta actividad consideran que:

«El pescado que viene de fuera tiene unos aranceles que son para el Gobierno; cobra la consignataria, la Guardia Civil, Sanidad, puerto... en definitiva, da dinero al Estado, por lo que le resulta más rentable que el pescado que traemos nosotros». (Toxu: 2010).

Una gran mayoría de ellos consideran que se trata de una cuestión política. Asimismo, el 90% de los pescadores argumentan que no se ha colapsado el recurso; de hecho, había bacalao cuando salieron y ahora tiene que seguir habiéndolo en gran cantidad. Esta opinión generalizada también la comparten los portugueses; igualmente, los pescadores terranovenses se mantienen en un *state of denial*⁹³ negación constante respecto al colapso del bacalao; consideran que los políticos federales quieren despoblar Terranova. Es la interpretación que dan los pescadores a ambos lados del Atlántico⁹⁴.

Al pescador se le obliga a dejar los caladeros cuando se encuentra pescando. Le hablan de colapsos, moratorias, stocks, pero la evidencia es que hay bacalao, porque ellos lo acaban de coger... y les ponen en moratoria. Estamos aquí ante un problema de comunicación entre la comunidad científica y el pescador. Se precisan informaciones que expliquen por qué, pese a coger bacalao, la especie está en grave peligro. No obstante, la cuestión no es tan sencilla; la última decisión está en manos de los Gobiernos, la soberanía de los países decide y dentro de los Gobiernos están las diferentes carteras ministeriales, que tienen su peso a la hora de tomar decisiones en temas de pesca, como en cualquier otro tema. En aguas internacionales, como NAFO, nos encontramos ante acuerdos internacionales.

3.1. Observación del pescador. efectos negativos sobre el Gran Banco de Terranova

Canadá está intentando poner en marcha una pesca industrial en los Grandes Bancos antes de establecer las doscientas millas marinas. Tiene su flota de arrastreros, sobre todo en Nueva Escocia, y también consideran la pesca del capelán.

«Yo he visto a barcos canadienses pescar capelán con chupones. En un día hacían la carga total y la metían en la bodega. Es una pesca por absorción. Y la finalidad de esto es elaborar la harina de pescado o pienso para la acuicultura».

93 *State of denial* significa negar la evidencia y hacerlo sistemáticamente.

94 El estudio sobre el mundo de la pesca en Terranova en el pasado siglo XX está presentado en 2006, García-Orellán, R., "Codfish in the Grand Banks: from abundance to scarcity" Galicia and Terranova and Labrador: Comparative Studies in Economic, Political and Social Processes. Xaquín S. Rodríguez Campos and Xosé M. Santos Solla. Santiago, Galicia: University of Compostella Press. ISBN 84-9750-638-3, pp. 153-167

Esto ocurre en la zona de Platier en la década de 1970; se lo comunican a los biólogos e inspectores hasta que acaba prohibiéndose la pesca del capelán, ya que esta especie está en la cadena trófica del bacalao; éste sigue las bancadas de capelán. Paradójicamente, al pescar únicamente en Noruega y al igual que hicieron antes los canadienses en Platier, finalizando la década de 1990, barcos noruegos pescan capelán en el mar de Barents para hacer pienso con destino a la acuicultura. A partir de este momento comienza a observarse el "canibalismo del bacalao", puesto que al procesarlo para el salado, se encuentra sorprendentemente que tiene en la boca crías de bacalao. Los capitanes de pesca lo notifican a los inspectores y consiguen, al cabo de algún tiempo, que se prohíba la pesca del capelán. Esta práctica es peligrosa ya que supone poner en peligro la cadena trófica.

«La comida aguanta al pescado en su sitio».

También han sido peligrosos para la pesca los buques-factoría rusos que elaboran harina de pescado o pienso con todo aquello que llega a la red, tanto en el Gran Banco como en Noruega.

La segunda preocupación para Lázaro es observar en la década de 1970 la instalación de plataformas petrolíferas en el Gran Banco, y concretamente en la zona de Platier, que es un fondo de poca profundidad -sólo tiene entre 20 y 30 metros-. En esa zona, las explosiones necesarias para instalar la plataforma afectan directamente a las poblaciones de bacalao y a las de otras especies.

«He visto durante tres horas de ruta, que equivalen a 33 millas, bacalao muerto flotando y otras especies también muertas. No es sólo que la explosión mate al pescado. Mata todo lo que está vivo. Esto ha supuesto una gran preocupación para nosotros, ya que estamos en una zona muy rica de pesca. He informado de ello a los inspectores, pero nunca he tenido respuesta. Todo continuó igual».

En los años setenta las prospecciones que hacen con las plataformas provocan manchas de crudo en el mar, a lo que debe añadirse que las plataformas petrolíferas en los Grandes Bancos también han sufrido accidentes mortales. Una de ellas se hundió en las proximidades de St. John's, provocando la muerte de sus trabajadores y una gran mancha de crudo en la mar. Son accidentes que preocupan a los pescadores.

«Comentamos entre nosotros la extensión de la mancha en el Gran Banco; nos preocupan los efectos que puede tener sobre la pesca.⁹⁵»

Estando en Noruega, Lázaro observa cómo al prohibir la captura de capelán, así como al tomar medidas sobre la rejilla selectiva que va en la red, mejoran las capturas de bacalao.

Otro aspecto que interesa resaltar es que, para “ir al bacalao salado”, el mismo mercado regula las capturas, es decir, para salar se necesita un tamaño mínimo, ya que hay que descabezar, eviscerar, salar y prensar, con la reducción que todo ello supone. No obstante, “ir al bacalao” únicamente tiene sus graves inconvenientes. Lázaro se disgusta ante el comentario del biólogo López-Veiga, que, al ver llegar el copo lleno de gallineta y cómo lo echaban a la mar, exclamó:

-¡Qué desperdicio! Perder así tanto pescado...

A él tampoco le gusta, pero en esos momentos va sólo al bacalao y hay que desechar otros pescados. Esto es un error que advirtieron ya desde los inicios de esta pesquería industrial. En ella me señalan que han llegado copos de veinte toneladas de gallineta y lo han tirado a la mar, dejando un manto rojo alrededor del barco. Sus protagonistas han vivido la angustia ante este escenario, que queda grabado en sus memorias. No obstante, no lo subsanan hasta que se quedan fuera de las doscientas millas y ponen la modalidad de barcos mixtos: salando el bacalao y congelando otras especies que llegan al copo.

Para todos el Gran Banco es una inmensidad, desde Boston hasta Groenlandia. Cuando se quedan fuera de las doscientas millas trabajan “en la línea”, «como mucho “arriesgamos” dos o tres millas adentro porque allí sí estaba el bacalao» (Jorge Lorenzo: 2010), aunque siempre ha habido quien ha arriesgado más.

La percepción general que tienen es: «Que no nos digan que hemos hecho nosotros la sobrepesca, en aquella inmensidad, aun quedando fuera de las doscientas millas, veinte parejas somos unos pio-

95 <http://michellelouie.com/environment-issues/ocean-ranger-offshore-oil-disaster> Ocean Ranger, Offshore Oil Disaster. Es el 15 de febrero de 1982; mueren todas las personas que trabajaban en la plataforma y también se produce un derrame de crudo en el mar, con las consiguientes consecuencias negativas para los peces.

jos para aquellos mares. Poco podemos representar para la pesca». (Jorge Lorenzo: 2010).

3.2. Consideraciones de los biólogos acerca de la sobrepesca

¿Podemos llegar al colapso de una especie como el bacalao?

Ante el problema del colapso del bacalao en los Grandes Bancos una de las respuestas más utilizadas es que “estamos antes causas multifactoriales”. Se trata de un debate abierto.

La primera solución al problema de la sobrepesca es reducir o detener la pesca; con ello, las poblaciones deben recuperarse.

«Ése es el comportamiento normal de las poblaciones de peces, y sobran ejemplos que lo apoyan. Lo extraño en el bacalao de NAFO, norte (2J3KL), Gran Banco (3NO) y Flemish Cap (3M), es que ninguna de las tres poblaciones afectadas reaccionó a la moratoria de pesca en más de diez años. A esta situación se le denomina habitualmente colapso, que no significa exterminio. No hay duda de que lo que causó el colapso ha sido en todos los casos la sobrepesca. El bacalao tiende a formar cardúmenes muy densos cuando se encuentra en densidades muy bajas, y ello favorece la pesca debido a la mayor capturabilidad. En los últimos años anteriores al colapso se lograron efectivamente muy buenas pescas de bacalao. Pero este comportamiento del bacalao conduce a que sea muy fácil “cogerlos todos”, casi». (Vázquez: 2010).

Vázquez, argumenta que la razón de por qué no se recuperan las poblaciones de bacalao es un tema que no hay que mezclar con la sobrepesca que produjo el colapso. Algo que en mi reflexión, no como bióloga, me parecía de una lógica evidente es que, si una especie está en colapso, posiblemente no tiene fuerza para regenerar sus poblaciones. Pero estaba equivocada, no es tan sencillo. Primero, es el ecosistema lo que ha cambiado y, segundo, es posible que dicho ecosistema no permita ahora la recuperación de la población de la especie colapsada. El problema estriba en el cambio del ecosistema.

«Lo que sabemos es que las poblaciones disminuyeron hasta un nivel tal que les cuesta recuperarse; es como un cambio de escenario. La situación podría resumirse en que el

ecosistema en el que vivía el bacalao ha cambiado, debido, en gran parte, a su escasa presencia y, quizás también, a factores ambientales, y en esta nueva situación el bacalao tiene dificultades para recuperarse y volver a tener su posición hegemónica. El bacalao ocupaba una posición muy alta en el ecosistema y su colapso significa también un cambio del ecosistema: otras especies que antes eran poco abundantes han pasado a ser dominantes y, probablemente, el nicho del bacalao es ocupado por otras especies. En esta nueva situación del ecosistema los reclutamientos del bacalao han tenido dificultades para ser exitosos. Es posible que los cambios en las condiciones ambientales, que siempre hay, también hayan influido, pero su influencia sobre el bacalao no es directa (que la temperatura baje medio grado quizás no le importe mucho al bacalao), sino a través de modificaciones en el ecosistema en que habita. El ecosistema tiene en equilibrio a cientos de componentes, y cualquier modificación de las condiciones ambientales puede alterar las relaciones de equilibrio». (Ibid: 2010).

El profesor George Rose, defiende que es contraproducente regular por especies, lo que hay que hacer es regular ecosistemas. (Rose: 2009). Paradójicamente, el bacalao de Flemish Cap, que fue el último en colapsarse (1995), es, sin embargo, el primero que se está recuperando, de tal manera que han comenzado a dar pequeña cuotas de captura ⁹⁶.

George Rose, biólogo canadiense, sostiene que el cambio climático puede ser más amenazante que la sobrepesca, ya que, mientras que la sobrepesca puede solucionarse, opina, sin embargo, que el cambio climático a la escala de calentamiento global, no. Uno de los problemas en la aplicación de las medidas para evitar el colapso del bacalao es que había mucha información sobre la presión de la pesca y sobre la variabilidad de los ciclos del colapso; el gran error fue tratar especie por especie, en lugar de tomar el mar como un conjunto.

96 <http://www.farodevigo.es/economia/2010/01/03/flota-bacaladera-regresa-terranova/399924.html>

“La flota bacaladera regresa a Terranova”, Faro de Vigo 03012010. Todos los titulares señalan Terranova; sin embargo, se trata de aguas internacionales de NAFO, no del Gran Banco de Terranova, situado dentro de las doscientas millas.

El mismo sostiene que en las décadas de 1980 y 1990 no estamos ante el primer colapso del bacalao, sino que también existió en los siglos XVII y XIX. (George Rose: 2007)⁹⁷.

Durante los años que llevaron al colapso, los científicos estuvieron controlando los stocks de bacalao. Evidentemente, esto es un error. Tal y como señala George Rose, no vayamos detrás de las especies sino observemos el mar en su conjunto. El discurso político tenía una justificación en los resultados de los investigadores marinos. La administración federal permitía que se dieran licencias de pesca mientras los pescadores del litoral se quejaban de que el tamaño y número de bacalao disminuía. Según el sociólogo Finlayson⁹⁸ (1994), la comunidad científica canadiense especializada en pesquería se sintió, hasta cierto punto, chivo expiatorio en las tomas de decisiones políticas hechas en su nombre hasta ese momento. Hay que tener en cuenta que los “resultados” del análisis de las pesquerías son el producto del trabajo científico y son de su entera responsabilidad, pero su interpretación puede ser fiel o equivocada, o ignorada, o silenciada o tergiversada. En este caso los resultados, según el autor, fueron alterados por consideraciones tanto políticas como sociales. Toda esta casuística previa, es la base de un actual recelo de los pescadores hacia las decisiones tomadas por el Gobierno Federal respecto de los stocks de bacalao y la prohibición de pescarlo. Por ello, en agosto de 2005, y ante la evidencia de que hay bacalao grande en sus bahías y puertos y se les prohíbe pescarlo, protestan contra los científicos marinos y la Administración. No obstante, los biólogos argumentan que la existencia de bacalao grande en sus puertos, no justifica la recuperación del stock. Los pescadores señalan que no confían en la ciencia que les dice que no pueden pescar.

El pescador, al igual que el agricultor, quiere ver fértil el prado para recoger el producto. En este caso estamos con redes de arrastre que van por el fondo del mar. Existe una gran polémica sobre sus efectos desfavorables, argumentados por gran número de grupos ambientalistas y apoyados en las reflexiones científicas de oceanó-

97 George Rose, 2007 Climate change could ruin fisheries: scientist. <http://www.cbc.ca/canada/newfoundland-labrador/story/2007/07/20/climate-fisheries.html#ixzz0thJ6XCVp>

98 Finlayson, Alan Christopher, 1994, *Fishing for truth*, Edit. Institute of Social and Economic Research, Memorial University of Newfoundland.

grafos que están en contra de este tipo de arte⁹⁹. En contraposición tenemos los efectos favorables argumentados por los pescadores.

Desde los primeros capitanes de pesca en las parejas bacaladeras, como José Loira, hasta los últimos de las parejas que van a Noruega, todos coinciden en la reflexión de que pasar el arrastre sobre el fondo del banco es como ararlo y va a permitir hacer una selección de la biodiversidad, al igual que se hace al convertir un bosque en prado.

4.- EL PRADO SUSTITUYE AL BOSQUE, REMOVER EL FONDO ABRE EL BANCO.

La lógica de los capitanes de pesca me lleva a consultar con los biólogos, tanto Enrique López Veiga como Antonio Vázquez, ambos coinciden en señalarme que si se transforma el paisaje en tierra firme, ¿por qué no se va a transformar el fondo marino? El paisaje en tierra firme ha sido modificado sin límites durante siglos y no existen planes para restituirlo a su estado natural. Si tal cosa se hiciera, nos debemos preguntar: ¿Cómo nos alimentaríamos los más de 6.500 millones de personas que habitamos el planeta? Por ello centran su atención en las reservas naturales, tanto en tierra como en la mar.

«Las opciones más sensatas se centran en mantener ciertas reservas naturales en las que se encuentran ecosistemas singulares, frágiles o muy característicos de cada zona. Esto se hace en tierra y en el mar. Los acuerdos de las UN (Naciones Unidas) para la protección de la naturaleza y el mantenimiento de la diversidad se centran en preservar determinados ecosistemas vulnerables, equivalentes a las reservas en tierra». (Antonio Vázquez: 2010).

Respecto al trabajo en el mar:

«La segunda reflexión podría resumirse en la expresión: “el mar hay que trabajarlo para que produzca”. Ésta es una idea muy extendida entre la gente de mar, no sólo de España, y no

99 Early, Sylvia, Linda K. Glover, 2004, *Defying Ocean's End. An Agenda for Action*. Edit. Linda K. Glover, Sylvia Earle, Graeme Kelleher. Island Press. Hago mención a Sylvia Earle en esta obra por la fuerza mediática que tiene su figura en gran variedad de medios de comunicación y programas aportando una “formación popular” sobre el mar.

está exenta de fundamento. Una zona no trabajada conduce a un ecosistema muy diverso, con gran cantidad de especies, como un bosque en tierra, con mucha diversidad y mucha abundancia, pero poco productivo. El rejuvenecimiento supone destruir esta estructura de ecosistema: los árboles grandes en tierra, los animales más longevos en el mar, favoreciendo así la dominancia de especies de crecimiento rápido más adecuada para la explotación. La función de la pesca, la del arrastre en particular, no es sólo retirar la especie de interés, sino que, de paso, produce una mortalidad entre las especies más longevas y menos productivas: limpia el fondo de especies “que no sirven para nada”. Es así como esta reflexión enlaza con la primera, pues en ambos casos se trata de modificar el medio para que produzca más. Una pesca que no tenga efectos sobre el ecosistema sobre el que opera o es insignificante o es una utopía». (Antonio Vázquez: 2010).

Siguiendo con sus reflexiones, considera que las transformaciones del mar causadas por la pesca son suaves si las comparamos con las transformaciones que se han llevado a cabo en tierra.

«Cabrían alteraciones más drásticas, como eliminar los depredadores, lo que en tierra se ha hecho sin reparos, quitando tigres, leones, lobos, osos, cosa que todo el mundo entiende. Lo equivalente en el mar sería, por ejemplo, eliminar las focas. Pero corren tiempos en que se defiende a las focas, que son una auténtica plaga, pero la fuerza mediática ha conseguido darles un valor tan grande para la humanidad que no se pueden tocar. Además, la intervención humana en los ecosistemas con el objeto de modificarlos en una dirección está todavía lejos de saberse hacer; intentarlo ha conducido históricamente a grandes fracasos». (Ibid: 2010).

Las perspectivas aquí mostradas son las interpretaciones de los propios actores sociales que trabajan y viven de este sector. Yo, muestro sus mundos, consciente de que existen grupos ambientalistas que consideran el arrastre como una pérdida de especies en la mar. Son posturas que existen y todas tienen sus lógicas, pero la realidad es que desde 1950 hasta 2010 la población mundial se ha triplicado y a día de hoy la acuicultura, si bien va ganando terreno respecto a la pesca extractiva, tiene ante sí grandes retos, entre otros, el hecho de tener que alimentar peces en cautiverio con peces

salvajes. Las posiciones que aquí se señalan sobre “hacer prados” en la mar constituyen un tema digno de estudio y consideración. Es importante atender las reflexiones de los científicos, junto con las de los pescadores, desde un marco pluridisciplinar, y no dar interpretaciones de sus datos según la conveniencia de tratados entre países o coyunturas del momento. Posiblemente nos acercamos hacia un “*game-changer*” una situación en los océanos que nos haga cambiar completamente de perspectiva ante los sobreesfuerzos pesqueros y el cambio climático.

5.- LA SOLEDAD DEL CAPITÁN DE PESCA

“Esas horas oscuras y negras que no se ven”

Lázaro está solo cuando toma decisiones para explorar la mar en busca del bacalao; esto lo capta el joven biólogo que hace su primera campaña en el *Pescamex* y lo define como distante y a la vez humano.

«La distancia es imprescindible para sostener en su persona la disciplina del barco». (López Veiga: 2010).

Todo ello supone vivir en soledad. Para Gabriel García Márquez, “la soledad es sobre el único tema que he escrito, en ella está el poder absoluto, que es lo que yo considero que debe ser la soledad total”¹⁰⁰. Lázaro ejerce autoridad y poder dentro de su barco, experimenta la soledad en momentos de tomar decisiones ante accidentes, muertes, motín a bordo, la búsqueda del bacalao que no aparece en más de diez días... Por ello, quiero finalizar este trabajo con sus palabras.

En esta investigación hay muchas horas de recogida de información. Uno de los días, una mañana del mes de febrero del año 2006, en Baiona, uno de esos días de invierno con vientos que penetran violentamente en las rías gallegas y un fuerte temporal de mar, él comenzó a narrar, y me di cuenta de que iniciaba un soliloquio. Me mantuve atenta, sin intervenir en ningún momento.

«Es importante el tema de la explotación del hombre. ¿Hasta qué punto podemos hablar de explotación o es que se trata

de un tema inherente a la profesión de la mar? ¿No se pueden separar, por mucho que queramos?»

»En la mar trabajamos 24 horas sobre 24. Son 24 horas preparados para saltar a golpe de timbre, y hacerlo en diez minutos. El bombero sale ya preparado al sonar el timbre de alarma y el marinero también, porque hay cualquier cosa y tiene que presentarse aunque se haya retirado hace veinte minutos y justo esté entrando en calor en ese momento en la cama, con una diferencia de temperatura de 30 grados; 20 que tiene allí y 10 bajo cero que tiene fuera. No se puede planificar y decidir sobre el futuro de los hombres de la mar sin haber estado en un barco, hay que ir allí y verlo. El armador arriesga su capital y quiere que su barco sea rentable, las campañas son al por ciento, nunca se debe considerar alto el sueldo de un marinero porque haya trabajado 24 horas sobre 24; el bombero descansa un día a la semana, mientras que en el barco no existe descanso para el marinero, y todo eso hay que tenerlo en cuenta.

»En el barco duermes con un ojo abierto, y eso todo el tiempo que dura la campaña; no se puede bajar la concentración ni la disciplina, ya que su descenso pone en peligro a todos y eso lo sabemos. Quien no conoce la mar desconoce lo que se hace y cómo se trabaja a bordo.

»Si, en vez de trabajar en Terranova o Noruega, trabajásemos en la ría de Vigo y la gente pudiese vernos desde la orilla cuando estamos faenando en una noche cerrada y con viento de 40 ó 50 nudos, con un barco de 60 ó 70 metros al costado y con unas maniobras que parece que el barco se te va a venir encima, no habría dinero que no ofreciesen para este oficio; porque eso no se puede hacer, es muy arriesgado. Pero eso no se ve; se ve al individuo que salta del barco afeitado y limpio, y queda la primera impresión. Esas horas oscuras y negras, por mucho que se diga, no se ven. Y es muy difícil, además de verlas, sentir las. Entonces se aprecia realmente la mar».

100 Entrevista a Gabriel García Márquez, por Rita Guibert
<http://www.literatura.us/garciamarquez/guibert.html>

Epílogo

En enero de 1973, era yo un biólogo joven y animoso. Mi padre me había inculcado la afición al mar desde muy pequeño, era un hombre deportista, nadador de competición que me enseñó las técnicas de buceo, cosa que yo había practicado con él desde niño. Imbuido de este espíritu entendí que la Biología y Ecología marina y la dinámica de poblaciones de peces era un buen campo al que dedicar mi vida profesional. De la mano del Dr. D. Manuel Gómez Larrañeta, gran profesional, gran vasco, gran español y pionero en las entonces técnicas de evaluación de los recursos marinos, entré en el, entonces, Instituto de Investigaciones Pesqueras de Vigo.

De la filosofía del Dr. Gómez Larrañeta me quedaron muchas cosas: una de ellas y que nos repetía a los jóvenes insolentes de la época, era que para dedicarse a la función pública, aunque fuera a través de la Investigación había que tener “vocación de servicio”. Cosa que a muchos jóvenes de la época sonaba a cosa antigua: a mí no y es un principio que he guardado muchos años. A pesar de mis antecedentes políticos (había sido subdelegado de Facultad en 1968 y sancionado por mi participación en los movimientos estudiantiles de la época) el Dr. Gómez Larrañeta desoyó los consejos de muchos Catedráticos que tenían puestos directivos en la Universidad de Santiago que le desaconsejaban contratar a un “rojo peligroso” como yo y es que el buen Doctor era ante todo un gran demócrata.

Uno de los sabios criterios del Dr. Gómez Larrañeta era que era indispensable la experiencia directa con el mundo profesional y que el embarque en buques pesqueros proporcionaba una visión realista a los científicos: había que alejarse un poco de los laboratorios y entrar en contacto con el mundo real. Además en la época, España tenía una gran actividad pesquera en Terranova y había que recomenzar el programa de muestreo biológico de nuestras capturas, a lo que obligaba la Convención ICNAF, precursora de la actual NAFO y así, recibí el encargo del Dr. Gómez Larrañeta de iniciar este programa embarcando en una unidad pesquera para establecer las rutinas de muestreo. Otros muchos colegas me seguirían con posterioridad.

Me embarqué en la pareja de SAPIG: *Pescamex I* y *Pescamex II* en un enero cargado de temporales que retrasaron nuestra salida reiteradas veces. Allí me encontraría con el amigo Lázaro Larzábal, que era el “pesca” de la unidad, es decir el verdadero jefe de las operaciones y capitán real de la pareja. Pasé con Lázaro parte de enero, febrero y parte de marzo y aquella experiencia marcó mucho mi vida. Aunque lo he dicho muchas veces, y se lo he vuelto a decir a él en un reencuentro que tuvimos más de treinta años después él, el entonces timonel Jorge y yo. La dureza y dedicación de aquellos hombres de mar me hizo pensar que dedicarme a la defensa y mejora de la pesca era una causa noble y merecida, con aquella vocación de servicio que el Dr. Gómez Larrañeta nos había inculcado. Lázaro tuvo mucho que ver en ello y espero que ahora acabe por creerme.

Fue aquél invierno uno muy duro, de malos tiempos y muy bajas temperaturas: naturalmente en la travesía y con temporales de proa, pase algunos días con un mareo impresionante y Lázaro me dio una primera lección: ni un momento de burla, sino todo lo contrario comprensión y ayuda. Las temperaturas durante todo el período estuvieron bajo cero y en alguna ocasión el mar empezó a tomar aquel color lechoso de cuando comienza la congelación. Hubo que picar hielo varias veces para mantener la estabilidad el barco ya que las salpicaduras del mar se congelaban el los estays y en las cubiertas. Había que permanecer en el interior del buque y trabajar en el parque de pesca a temperaturas bajo cero a pesar de estar cubierto. Se descabezaba entonces a mano: yo eché una mano y recuerdo que Lázaro me dijo (amablemente) que le parecía bien pero que tenía que respetar la “puntita” del bacalao típico, porque si lo cortaba recto valía a precio de barajilla: primera lección de un “pesca” como la copa de un pino. Lázaro lo supervisaba todo: cómo se hacía el corte, cómo se salaba y cómo se apilaba en bodega porque en definitiva un capitán de pesca y más en aquella época era además un verdadero gerente de producción.

Aquella marea era muy importante para Lázaro: tenía que demostrar que los *Pescamex* podían ser punteros en la pesca porque hasta entonces no lo habían hecho bien. Lázaro había sido contratado para demostrar lo contrario y demostrar también su propia valía: y lo hizo. Pasamos muchos días de charla en el puente y con él aprendí muchas cosas, entre otras cómo usar el Decca y el Loran que por entonces eran instrumentos de posicionamiento de última tecnología. Aprendí las duras decisiones que ha de tomar un patrón de pesca cuando un hombre enferma a bordo, ya que ha de decidir si perdía varios días de pesca (y dinero) para llevarlo a puerto o si la indisposición era leve y no justificaba tal cosa. La soledad del mando en el mar es aún más dura que en tierra.

Aprendí a saber que un verdadero capitán debe de decidir cuándo debe de cambiar de caladero porque lo que está pescando no tiene la calidad suficiente. De aquella se navegaba mucho y se pescaba desde Groenlandia hasta el Georges Bank. Lázaro era decidido y firme en sus decisiones. Pero además era un hombre sorprendentemente avanzado en conocimientos técnicos y un verdadero autodidacta. Aprendí mucho sobre el trabajo en cuadrilla y las picardías sobre qué información hay que dar, cuándo y a quién. Era especialmente hábil en adivinar lo que hacían otros y sacar consecuencias rápidas, aunque fracasamos en un intento de verle la popa al “Coyote”, otro gran patrón de la pareja *Meixueiro-Xaxán*, para ver lo que estaba pescando.

Pasamos muchos momentos de charla en el puente, que aparte de servirme para aprender mucha navegación, me servían como ducha de realismo proporcionada por un hombre pragmático y sincero que no dudaba en discrepar de lo que pensaban muchos de sus compatriotas vascos: él había sido escolta del Ministro de Marina y estaba orgulloso de ello, tanto, que me demostró sus técnicas rompiéndome las gafas en una demostración práctica.

Ahora he tenido la oportunidad de leer este libro que se le dedica a él, que se lo merece, pero que se dedica además a toda una época donde pescar era ir al mar en unas condiciones de extrema dureza y que Lázaro, no sólo supo superar sino que además le sirvieron para formarse y progresar profesionalmente, dando un ejemplo admirable de superación personal y técnica, capaz de estudiar en las condiciones más adversas.

Trabajo y seriedad resumen la vida de Lázaro, un verdadero Lobo de Mar que ama el mar y su profesión. En nuestras charlas en el puente me decía que después de la marea lo que le apetecía era darse grandes singladuras en su velero y es que parece que sin el mar este hombre no respira bien. La vida de Lázaro refleja una sociedad y proporciona un ejemplo a las generaciones de hoy que conocen unas condiciones mejores que las de entonces: un ejemplo de superación por esfuerzo personal.

Lázaro siempre tuvo una gran curiosidad por aprender de todo y todo lo que se le ponía a tiro como su biografía demuestra. Recuerdo que había llevado yo a aquella campaña un libro de biología de peces que era objeto de sus miradas y exclamaciones de admiración. Se lo regalé y dediqué al remate de mi embarque con él y para mi sorpresa y tras más de treinta años después de aquella campaña, aún lo guardaba cuidadosamente forrado y con un cuidado exquisito.

Lázaro Larzábal aún puede dar mucho de sí. A mí aquella experiencia me marcó a fuego y me hizo mantener siempre en público y en privado y a todo el que me quiso oír, que aquella vida no había dinero que la pagara. Para mí ha sido un honor y un privilegio que se me requiriera escribir estas líneas y lo hago con admiración y cariño y espero que esto se note:

¡a tus órdenes mi Capitán!

Enrique López-Veiga

Dr. en Ciencias Biológicas y Economista
Ex Conselleiro de Pesca 1990-1993 y 2001-2005

Ex Director Finanzas y Control Financiero Parlamento Europeo 1998-2001

Epílogo

Fernando Agirre Aramaio,

Miembro de la Asociación “Ondarroako Historia Zaleak”

Me siento muy halagado de presentar este libro de la doctora Rosa García-Orellán sobre Lázaro Larzábal. Independientemente de mi relación amistosa con la autora, dicho orgullo se basa en dos razones fundamentales: por mi condición de ondarrés, igual que el protagonista del libro, y por condición de aficionado a la Historia de Ondárroa (OHZ). Me explico. La autora como excelente antropóloga social he elegido, entre otras razones, la figura de un famoso patrón ondarrés, con muchos años profesionales en sus espaldas faenando en Noruega y casi en su totalidad en Terranova o Ternua en euskera. Para calificar la figura de Lázaro (sin caer en panegíricos recurrentes) hemos contactado con compañeros y amigos suyos, que de forma unánime lo definen como un “tigre de mar”: por su valentía y audacia, excelentes conocimientos técnicos profesionales; además de sus portentosas facultades físicas y su facilidad con los idiomas. Para definirlo breve y escuetamente he pensado recurrir a la paremiología o dos adagios latinos que condensan sabiamente su gran personalidad como marino-pescador: “*Non mare transisset, pavidus su nauta fuisset*” (Publibio). “Quien no se aventura, no pasa la mar”. Y la otra de “*tranquillo quilibet, gubernator est*” (Séneca). “El piloto muestra en la tempestad su saber, su valor y su serenidad”.

Y como aficionado a la historia de Ondárroa, Lázaro ha seguido las huellas de sus antepasados ondarréses (léase Ramos de Likona, Fco. Urkiaga, Domingo de Egia, Etxabe etc) que ya en el siglo XVI nos constan suficientes documentos de sus viajes a Terranova a la pesca del bacalao y ballenas. Una referencia nada más. En la escribanía de Simón de Iturriza de Mutriku (Archivo Histórico Provincial de Gipuzkoa, leg 1/2583, fol. 45-47) se halla un documento suscrito con fecha 10-11-1573, y carta de fletamento por parte de Martín Ibáñez de Sarasua, Peru Abad de Rentaría, beneficiado o cura de Ondárroa, y Francisco Urkiaga de Ondárroa, de un galeón de 100 toneladas que “actualmente se está fabricando con destino a la pesca de bacalaos en Terranova, con escala en Setúbal y San Lúcar de Barrameda a tomar sal y bastimentos para dicho viaje con 29 marineros a bordo, más 5 pinazas (bateles), 3 quintales de buen bizcocho y 36 botas de sidra y 2 de buen vino, 9 arrobas de aceite y su arbeja (garbanzos), plomo, cordeles y anzuelos, además de 50 libras de pólvora y arcabuces”. Pues bien, Lázaro se enlaza perfectamente con la cadena de sus paisanos ondarréses de antaño.

Pero es que además este libro, por inducción, para cualquier amante de la mar y de la pesca, y en concreto para el conocimiento de la actividad pesquera en Terranova, le resulta apasionante saber y conocer toda la problemática e historia pesquera, básicamente vasco-gallega, en dichas aguas; así como concluir los efectos de la implantación de las 200 millas, los cupos de pesca y muerte dulce de la pesca del bacalao por decisiones políticas. Con este, libro tras otro anterior de la misma autora, “*Hombres de Terranova*”, creo yo dan un carpetazo importante al estudio y avatares de la pesca del bacalao en aquellas aguas de Ternua.

Ondárroa, 1 de Febrero del 2011

Gibel-solas

Fernando Agirre Aramaio,

“Ondarroako Historia Zaleak” Kultur Elkarteko kidea.

Rosa Garcia-Orellán doktoreak Lazaro Larzabali buruz idatzi duen liburua aurkeztea ohore bat da niretzat. Albo batera utziz liburu egilearekin dudana adiskidetzat, bi arrazoi nagusi ditut harro sentitzeko. Batetik, liburu honen protagonista eta biok ondarrutarrak gera (geralako). Bestetik, nik neuk ere Ondarroako Historia aztertzea biziki maite dut (dudalako). Liburu honen egileak -Gizarte Antropologian aditu handia bera- urte askotan Noruega eta batez ere Ternuako uretan arrantzan jardun izan den ondarrutar patroia entzutetsua aukeratu du. Lazaro Larzabal bera nor den ezagutzeko, bere lagunengana jo dut. Denek, aho batez, “itsasoko tigre” tzat hartzen dute. Denek, aho batez, goraiatu dizkidate, bere ausardia, adorea eta ahalmen fisiko harri-garria, batetik; eta bestetik, arrantzari dagokion bere ezagutza zabala eta hizkuntza ezberdinak menperatzeko erraztsuna. Bere izaera laburki definitzeko, erromatarren bi esaez baliatuko naiz, batak zein besteak laburbiltzen baitute Lazaroren izaera aberatsa itsagizon eta arrantzale moduan. “*Non mare transisset, pavidus si nauta fuisset*” (Publibio) “Ausarta ez denak, ezin itsasoan ibili” (edo itsasoa zeharkatu) (edo itsasoarekin borrokatu). Bestea, “*Tranquillo quilibet, gubernator est*” (Séneca). “Itsas gidariak, ekaitza sortzen denean, agertzen ditu bere jakituria, bere adorea eta bere lasaitasuna”.

Ondarroako historiari dagokionez, Lazarok jarraitu ditu Ondarroako bere arbasoen urratsak. Gogora, besteak beste, Likoako Ramos, Frantsizko Urkiaga, Domingo Egia, Etxabe, ... Arrantzale hauek makalau eta baleak arrantzatera XVI gizaldian Ternuara egin zituzten bidaiak agertzen diren hainbat dokumentu daude. Bat besterik ez dut aipatuko. Mutrikuko Simon Iturrizaren eskribautegian (ikus Gipuzkoako Artxibo Historiko Probintzian, leg. I/2583, fol. 45.47) 1573-11-10ean izenpetutako dokumentua. Dokumentu honen arabera, Martín Ibáñez Sarasua, Peru Erretereriako Abata eta Ondarroako parrokiako benefiziaria edo abadea eta Ondarroako Frantsizko Urgiaga pleitatu zuten 100 tonako galeoi bat. Itsasontzi honetan 29 mariñelek egingo zuten Ternuarako bidea, Setubal eta San Lúcar de Barramedan gelditu eta bertan kanpainarako behar zituzten janari, arrantza tresna eta armak kargatu eta gero. Lazaro bera ere garai bateko Ondarroako Arrantzaleen kate luzearen katemaila bat dugu.

Liburu hau, gainera, erakargarri ere izango da itsasoaz eta arrantzaz, eta konkretuki Ternuako arrantzaz interesa duten guztientzat. Liburu honetan aurkituko dute hainbat jakingarri Ternuako uretako arrantzaren historiaz, batez ere galiziar eta eusdaldun arrantzaleena. Baita 200 milatara arrantza mugatzearen eta beste erabaki politiko batzuen ondorioz gertatu den Ternuako makalauaren arrantzaren amaieraz. Liburu honekin eta idazle berak argitaratuta daukan “*Hombres de Terranova*” beste liburuarekin, liburu honen egileak ekarpen garrantzitsu bat egiten digu Ternuako uretako makalauaren arrantzaren historia eta gora-beherak ezagutzeko.

Ondarroan, 2011ko otsailaren batean.

Bibliografía

Aguilar, A. 1974: “*The patrimonial sea or economic zone concept*”, San Diego Law Review, nº1, pp. 579-602.

Andersen, Raoul, 1998, *North Atlantic Fishermen*. Edit. Institute of Social and Economic Research Memorial University of Newfoundland, 1972 SJ.NF Canada. 3ª edición, 1998.

-----, 1998, *Voyage to the Grand Banks. The Saga of Captain Arch Thor-nhill*. Edit. Creative Publishers, St. John's, NF.

-----, 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.

Apraiz Zallo, Juan Antonio, 2000, “*La cocina y el mar: aproximación a la gastronomía en la pesca de bajura*” Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco, Nº. 3, págs. 471-486

Arroyo Ruiz-Zorrilla, Ricardo, 1989, *Apuntes para una historia de la enseñanza de la Náutica*. Edit. Centro Publicaciones del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones. Madrid. ISBN 84-86918-25-1

“Junta de la unidad de salvamento de naufragos” 1971, ABC 06.04.1963 Edición de la mañana, pág.63

Boletín-Gaceta de 6 de abril de 1963 (nº. 83). El número, 629/63 (Mº Comercio). Marina Mercante y Pesca Marítima. Títulos profesionales. Atribuciones y condiciones (pp. 681-683).

Burgos Madroñero, M.1996, “*La pesca de parejas del Bou y Málaga. (Siglos XVIII-XIX)*”, Isla de Arriarán, nº8, pp. 45-63.

Castelló Mora, Fausto, 1983, *Astronomía Náutica y Navegación*. Ministerio de Cultura. Madrid.

Earle, Sylvia, Linda K. Glover, 2004, *Defying Ocean's End*. An Agenda for Action. Edit. Linda K. Glover, Sylvia Earle, Graeme Kelleher. Island Press. Washington, DC

Egaña Goya, Miren, 2000, “*Los puertos vascos del Golfo de Bizkaia. Reutilización de sus nombres en las pesquerías del Atlántico Norte S. XVI y XVII*” . <http://hedatuz.euskomedia.org/699/1/18049062.pdf>

Finlayson, Alan Christopher, 1994, *Fishing for truth*, Edit. Institute of Social and Economic Research, Memorial University of Newfoundland

Fossi Gutiérrez, Ignacio, 1961, *Tratado de Náutica*. Dossat. Madrid.

García-Orellán, R y Close D, 2003: *El Estai y la postguerra del fletán. The Estai and the post-turbot war international Fishery*. Edit. Instituto Universitario de Estudios Marítimos. Universidad da Coruña. Galicia. ISBN: 84-9745-032-9

García-Orellán, R ,2003 “*Terranova y la búsqueda de respuestas a sus problemas internos pesqueros*”. Ankulegi nº7, pp. 11-18

García-Orellán, Rosa, 2004, *El bacalao en Terranova y su reflexión de las ZEE (Zonas Económicas Exclusivas)* Publica IDEGA (Instituto de Estudios Galegos da Universidad de Santiago de Compostela).
ftp://idegaweb.usc.es/repec/docs/histor/historia16.pdf

-----, 2005 “*La mujer en la familia marinera y su papel en la lucha por las reivindicaciones sociales*” Actas del Simposio Aktea. La mujer en la pesca, la acuicultura y el marisqueo en el contexto comunitario. Santiago de Compostela (España) , 4 - 6 de Febrero de 2004, pp. 136-148; ISBN: 84-88429-10-X

García-Orellán, Rosa 2005. “*Casa Ciriza contada por Don Miguel Ciriza*”. Boletín de Estudios Históricos de San Sebastián. Donostia-San Sebastián I.S.S.N. 0210-2889 Vol.38; 515-669.

-----, 2006 “*Codfish in the Grand Banks: from abundance to scarcity*” Galicia and Terranova and Labrador: Comparative Studies in Economic, Political and Social Processes. Xaquín S. Rodríguez Campos and Xosé M. Santos Solla. Santiago, Galicia: University of Compostella Press, pp. 153-167.

García-Orellán, R. y Beobide Arburua, J. 2009 (Edit.): *Hombres de Terranova: la pesca industrial del bacalao 1926-2004*. Stella Maris. Bilbao.
ISBN 978-84-612-8350-7 pág 394 [1ª edic. 2004] [1ª reimpresión 2005]

García-Orellán, Rosa, 2010, *Terranova: The Spanish Cod Fishery on the Grand Banks of Newfoundland in the Twentieth Century*. Publisher: BrownWalker Press. Boca Raton FL USA

García-Orellán R. y Eceizabarrena, Xabier, 2010 “*El pescador y las políticas pesqueras. Estudio de casos: Costa Rica y la Unión Europea*”, Zainak 33, en publicación.

Guibert, Rita, 1974 “*Entrevista a Gabriel García Márquez*” Siete voces (México: Organización Editorial Novaro, S.A.,
http://www.literatura.us/garciamarquez/guibert.html

“Dos bacaladeros coruñeses cambiaron ayer la bandera española por la panameña” 1971, *La Voz de Galicia* 12.02.1971 pág. 3

“La flota bacaladera regresa a Terranova”, 2010 *Faro de Vigo*, 03012010 -
http://www.farodevigo.es/economia/2010/01/03/flota-bacaladera-regresa-terrano-va/399924.html

López Veiga, Enrique, 1983, *El proceso de la adhesión española a la Comuni-*

dad Económica Europea. Perspectivas desde la pesca. Comisión de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación. Comisión de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación. Madrid: Alianza Popular

-----, 2000, *Manual de Política Pesquera (Tomos I y II)* Santiago de Compostela: Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura; Xunta de Galicia.

Oya, Jesús J., 1976, “*Las pesquerías españolas en onda larga: la “gran pesca” del bacalao en los bancos del Atlántico noroccidental*” Revista de Geografía. Nº10. Pp. 48-78 ISSN 0048-7708

Rose, George A., 2007, *Cod: The Ecological History of the North Atlantic Fisheries*. St. John’s. NL: Breakwater Books.

Savoie, D., 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: (August 19, 2004)

Schrank, WW. 1995, “*Extended fisheries jurisdiction: origins of the current crisis in Atlantic Canada’s fisheries*”, Marine Policy. 19. 285-299.

-----, 2005, “*The Newfoundland fishery ten years after the moratorium*”. Marine Policy. 29, 407-429

Soublin, L. 1991, *Cent ans de pêche à Terre-Neuve. Vol I : 1815-1867 ; Vol II : 1868-1897*. Paris : Kronos.

Sullivan, Michel, 1997, “*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.

Trigo Chacon, M, 1996, *Derecho internacional marítimo*. Madrid: UNED

Yturriaga Barberan, J.A., 1996, *Ambitos de jurisdicción en la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar. Una perspectiva española*. Madrid: Ministerio de Asuntos Exteriores.

“Ocean Ranger-Offshore Oil Disaster”
s/f http://michellelouie.com/environment-issues/ocean-ranger-offshore-oil-disaster

CBC 2007, George Rose, 2007 Climate change could ruin fisheries: scientist.
http://www.cbc.ca/canada/newfoundland-labrador/story/2007/07/20/climate-fisheries.html#ixzz0thJ6XCVp

El Gran Bacalao youtube s/f -http://www.youtube.com/watch?v=gQq_jA-Mr7E

“*La flota bacaladera regresa a Terranova*”, 2010 *Faro de Vigo*, 03012010 -
http://www.farodevigo.es/economia/2010/01/03/flota-bacaladera-regresa-terrano-va/399924.html

Índex

Accidentes, págs 33, 62, 112, 181, 188

Antonio Vázquez, págs. 6, 7, 71, 72, 100, 101, 120,
122, 151, 186, 187

Arte al agua, págs. 176, 177, 179

Biólogo, págs. 7, 9, 71, 82, 90, 91, 92, 94, 101, 122,
151, 177, 182, 184, 188, 191

Biografía, págs. 5, 199

Bolera, pág. 55

Boniteros, págs. 5, 8, 11, 24, 29, 34, 36, 37, 38, 43,
49, 59, 67

Bou, págs. 6, 11, 15, 51, 52, 60, 62, 63, 65, 78, 79,
87, 108, 127, 140, 156, 166, 169, 168, 174, 179

Calón, págs. 85, 86

Capitán de pesca, págs. 7, 10, 60, 76, 77, 99, 101, 150,
163, 168, 173, 179, 188, 192

Colapso, págs. 144, 146, 152, 153, 180, 183, 184, 185

Copo, págs. 63, 82, 111, 113, 115, 139, 170, 177, 182

Cubertada, págs. 82

Cubierta, págs. 63, 65, 67, 72, 73, 87, 91, 92, 93, 97,
100, 112, 113, 115, 164, 168

Curricán, págs. 8, 36, 40

Doscientas millas, págs. 136, 137, 147, 149, 151, 154,
167, 174, 179, 180, 182, 184

Enrique López Viega, págs. 6, 7, 58, 90, 128, 186, 193

En son de mar, págs. 51, 110

Hielos, págs. 11, 77, 78, 93, 95, 99, 114

Iceberg, pág. 125

Jorge Lorenzo Cabaleiro, págs. 7, 84, 85, 95, 103, 105,
106, 107, 108, 114, 115, 150, 151, 154, 157,
160, 163, 164, 166, 168, 169, 182, 183

Lance, págs. 38, 62, 70, 75, 86, 100, 102, 115, 114,
125, 143

Leva, págs. 85, 86, 87, 177

Línea, págs. 9, 127, 137, 139, 150, 166, 175, 182

Marinero, págs. 7, 16, 29, 50, 54, 92, 95, 96, 99, 100,
106, 114, 168, 173, 175, 189

Mercados, págs. 6, 7, 11, 171

Motín págs. 9, 11, 20, 72, 140, 142, 188

Naufragio, págs. 20

Naúfrago, págs. 54, 113

Parejas, págs. 3, 5, 6, 9, 11, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 33

Radar, págs. 9, 111, 29, 52, 57, 61, 62, 136

Sacada, págs. 24, 100, 161

Sal, págs. 66, 65, 67, 72, 73, 87, 91, 92, 93, 97, 100, 112,
113, 115, 164, 168

Temporal, págs. 52, 53, 54, 90, 103, 104, 105, 106, 160,
162, 188, 191, 192

Tralla, págs. 70, 85, 86

Tripulantes, págs. 33, 34, 36, 37, 40, 45, 51, 53, 54,
64, 67, 76, 77, 81, 82, 85, 87, 91, 92, 93,
103, 105, 106, 108, 110, 111, 113, 112, 115,
132, 141, 143, 165, 166

