

P.E.B.S.A.

Navegué 6 meses en el SANTA REGINA, por lo que con mi experiencia en la pesca del bacalao intentaré aportar algo sobre los barcos que se dedicaron a ella, y sus métodos.

Cuando estuve en la compañía, de febrero a agosto de 1960, tenía 12 barcos que relaciono por antigüedad:

Santa Elisa
Santa Eugenia
Santa Marina
Santa Rita
Santa Celia
Santa Amalia
Santa Inés
Santa Elvira
Santa Mónica
Santa Paula
Santa Matilde
Santa Regina

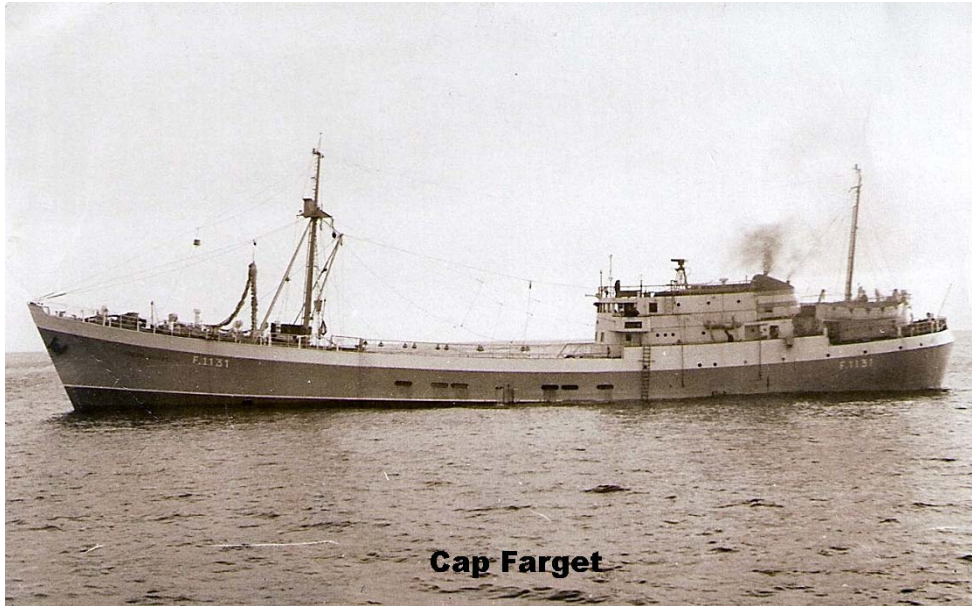
Los cuatro primeros construidos en CORCHO y los restantes en ASTANO. Posteriormente se añadieron otros, ya del tipo "rampero" y supe que se había hundido el SANTA MONICA.

En el año 1960, además de una buena cantidad de "parejas" (vascas y gallegas), en el área de Terranova, con los españoles trabajaban los franceses, portugueses, rusos, dos italianos y un inglés.

Los españoles, además de la citadas "parejas", eran tres las compañías: PYSBE, PEBSA y COPIBA. La primera tenía 18 buques de variada antigüedad, si bien, los más veteranos, los vapores, estaban amarrados en Pasajes o Ferrol por su precaria rentabilidad. Ya hacía años que solo los despachaban en años de abundancia de bacalao. La razón social residía en San Sebastián, siendo el puerto base Pasajes. También tenían base y factoría en Ferrol.

COPIBA (Compañía de Pesca e Industrias del Bacalao, S.A.), era la más moderna, poseía 4 barcos, algo más pequeños de los de PYSBE y PEBSA, sus nombres: FEDERICO HEREDIA, PUERTO DE LA BONAIGUA, PUERTO DE FONTE FRIA y PUERTO DE NAVACERRADA. Aunque su razón social era Madrid, en realidad era en Vigo, donde tenían su base y una factoría en Chapela.

Algo similar ocurría con la PEBSA, oficialmente también en Madrid, pero realmente en La Coruña, donde había construido también una factoría.



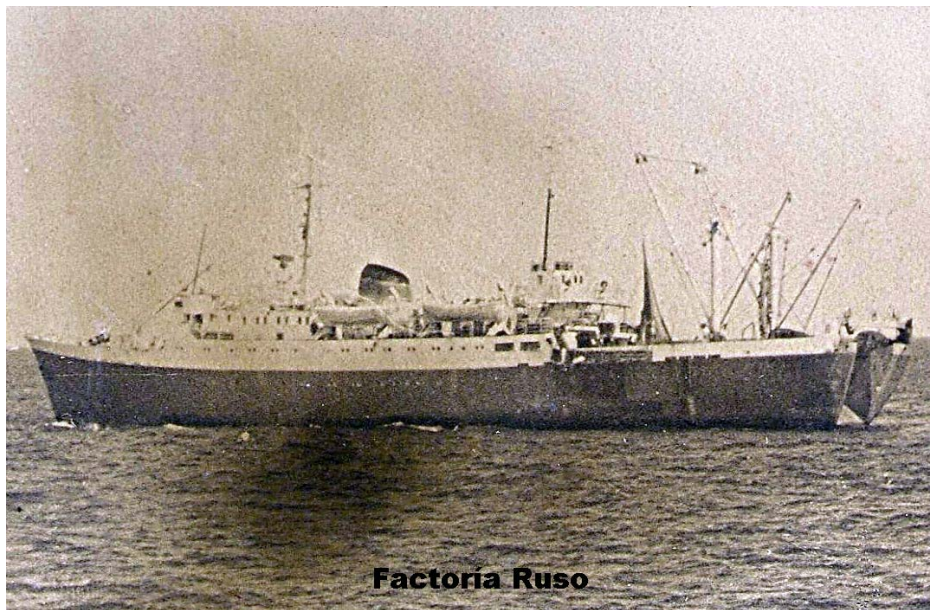
Cap Farget

Los franceses (los mejores pescadores), no poseían grandes compañías. Además, sus pesqueros, más grandes y potentes que los españoles, trabajaban con otro sistema. Redujeron la bodega de carga y aumentaron la capacidad de los tanques de gas-oil y agua. De esta manera en cuanto completaban 500 ó 600 Tms. de pescado, de vuelta para Francia. Es decir, salvo por avería, no tocaban puerto extranjero. Algunos que recuerdo son: CAP FAGNET, JOSEPH DUHAMEL (2) porque hubo tres, ARNAUD LEGASSE, CLAIREVOYANT, GROENLAND, CAPITAIN PLEVEN, COMANDANT PLEVEN, LOUISSE LEGASSE, etc. La jornada a bordo era continua, de noche paraban para dormir unas horas. Si había "cubertada", es decir, gran abundancia de pescado, todo tripulante que estuviera libre bajaba a echar una mano. No les iba mal el sistema.



GROENLAND

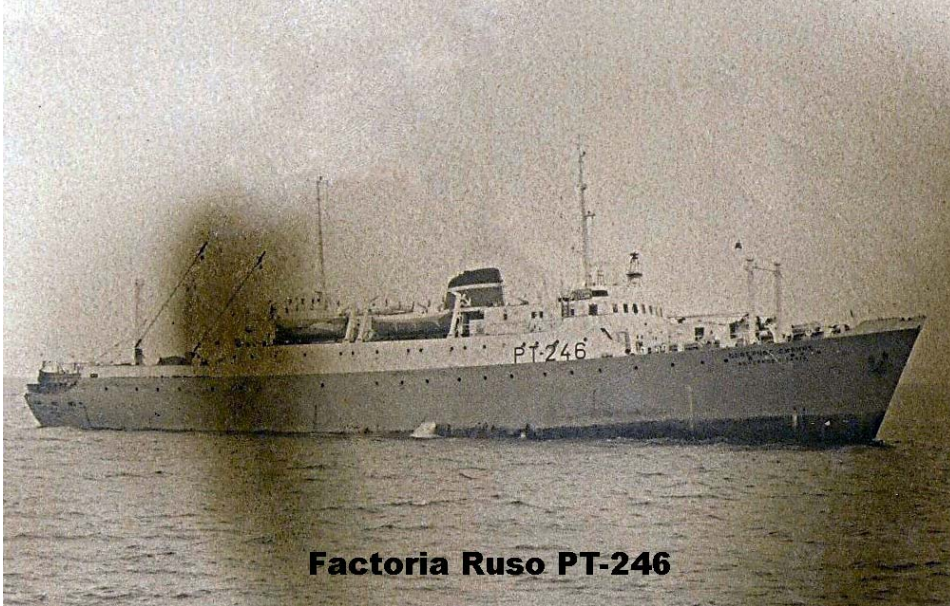
Los portugueses eran menos numerosos y sus barcos más antiguos. En aquel año todavía habían ido dos de los veleros que pescaban con botes (Doris) y "palangres" a la antigua usanza. Tenían una tripulación extraordinariamente competente porque su legislación (aun estaban gobernados por Salazar), impedía a cualquier miembro de la tripulación desembarcarse sin la autorización del capitán. Si lo llevaba a cabo, no le permitían enrolarse en ningún otro barco. Esta reglamentación tan injusta, propició que los mejores hombres se pasaran la vida laboral bajo las órdenes de un solo capitán, que, por supuesto no quería prescindir de ningún elemento valioso. De sus barcos recuerdo nombres como INVICTA (el más pescador), DAVID MELGUEIRO (con el que tuve un rifi-rafe por culpa de no querer variar su rumbo), AUGAS SANTAS, etc.



Los rusos eran clase aparte. Empezaron mandando unos años antes unidades de "exploración". Se les veía navegando en paralelo con los habituales, y, sin trabajar o haciéndolo apenas, filmando todas las maniobras de largado y virado del aparejo. En el 60 ya eran multitud. Los había de dos tipos: Unos pequeños, pintados todos de negro, sobre las 200 TRB., que dependían de una factoría flotante, muy similar a un petrolero, que permanecía fondeado y hacía de nodriza. En él descargaban sus capturas (curiosamente envasadas en barriles) y se aprovisionaban de víveres, combustible y agua. Era frecuente ver al pasar cerca de uno de estos factorías, media docena de "chinchas" (así les llamábamos en PEBSA), realizando este intercambio. Malas lenguas aseguraban que incluso tenían servicio de prostitución a bordo, pero no deja de ser una suposición gratuita.

El otro tipo eran los "ramperos", no tan numerosos como los "chinchas", pero bastante abundantes. Estos trabajaban independientemente. El PT-246 estaba mandado por una mujer, algo casi inconcebible en aquellos años. Por cierto, la denominación "PT" por la que empezaban todos, seguido en un número, suponíamos que

eran las iniciales de algunas palabras rusas que significarían pesquero, buque pesquero, o algo así. Hoy, con el paso de los años, me inclino a pensar que era el puerto de matrícula San PeTesburg.



Factoria Ruso PT-246

No deja de ser una suposición mía. No se relacionaban con nadie, se dedicaban a pescar y nada más. Como prueba del "secretismo" con que actuaban, puedo decir que en una colisión sin importancia que tuvo el SANTA INES con uno de los "chinchés", el capitán Félix Cabello hizo una llamada a la flota pidiendo consejo porque toda la tripulación del "chinche" se refugió en el interior, trincaron todo y no daban razón alguna de posibles daños. Miguel Barrena, capitán del SANTA RITA que hablaba inglés y el nuestro en francés, hicieron repetidas llamadas en la longitud de onda en que trabajaban los rusos, mutismo total. Se le acabó aconsejando que diera parte a la emisora de Cap Race (Canadá), para que quedara constancia de que había intentado prestar ayuda si la necesitaban y siguiera pescando. Así lo hizo. No se como acabó la cuestión.

De los ingleses e italianos nada puedo decir, apenas los vimos, solo recuerdo que los italianos eran el JENEPESQUE I y II. Incluso tengo muchas dudas de que se escribiera así.

Ahora vamos con los nuestros. La vida a bordo de los "bous" bacaladeros era muy dura, sobre todo para la gente de cubierta. Eran barcos abiertos y con muy poco francobordo. Consecuencia, eran barridos frecuentemente por el mar. Llevaban unos cables desde el puente al castillo de proa en los que se instalaban unos cabos formando senos para tener donde agarrarse cuando rompía el mar. Añádase a esto que al estar permanente mojada, la cubierta criaba verdín, lo que la hacía peligrosamente resbaladiza. Y no hablemos de las temperaturas.

Se trabajaba las 24 horas, a turnos de 12 repartidos en dos de 6. La tripulación era prácticamente el doble, de forma que 80 hombres era una cifra normal. La gente, había de todo, buenos, veteranos y novatos. El Sr. Ortega, jefe de personal a la sazón, tenía como problema completar, por lo que, a falta de personal cualificado, enrolaba todo lo que fuera capaz de tenerse en pie. Hemos llegado a tener un ex guardia y un ex taxista. El problema era después adiestrarlos.

La tripulación estaba compuesta por un capitán de la m.m. (obligado por el tonelaje), 2 oficiales de cubierta y si había suerte, un agregado. 1 telegrafista, 1 practicante, 1 jefe redero con sus correspondientes ayudantes. 2 contramaestres (uno para cada turno). 1 Jefe salador con un par de saladores. El resto se distribuía entre cortadores, abridores, lavadores, etc.

La fonda estaba formada por 2 cocineros, panadero, marmitón y un camarero.

En la máquina: 1 jefe, 2 oficiales maquinistas, caldereta, electricista, y engrasadores.

Los 12 barcos eran prácticamente iguales, bueno, los cascos, que parece ser era un diseño danés. Variaban en la superestructura, que a lo largo de los años se fue modificando y ampliando. Los primeros, SANTA MARINA y SANTA RITA, tenían el puente con alerones, que posteriormente, en los siguientes, se cerraron quedando de banda a banda hasta llegar a los dos últimos SANTA MATILDE y SANTA REGINA, que eran los más amplios. Se les llamaba los yates porque tenían una decoración interior muy peculiar. No obstante, la calidad era bastante inferior a sus predecesores, los revestimientos interiores era de contrachapeado y ya sabemos lo que le gusta a la humedad estos materiales. Pero de nuevos estaban bonitos. Volví a estar en el SANTA REGINA años después, y daba pena ver como se veían los contrachapeados. Sin embargo, recuerdo estar en el SANTA INES, y las maderas macizas de la cámara y camarotes resistían perfectamente el paso del tiempo.

En cuestión de propulsión, PEBSA no se complicó la vida. Dados los buenos resultados del motor B&W de 1.500 ICV, 1.200 ECV., lo instaló en sus doce barcos. Realmente era un motor fiable, hay que



pensar que trabajaba las 24 horas del día aproximadamente diez meses al año. No es mi especialidad, por supuesto, pero no se oían quejas en las conversaciones de cámara

y de flota sobre problemas destacados. En el SANTA REGINA hubo que parar de urgencia una noche, pero el fallo estaba en la lubricación del eje de cola, no en el motor. Desde el punto de vista de rendimiento para la pesca, que es lo que interesaba, se agradecería unos cuantos c.v. más, tal como tenían los franceses, sobre todo para las pequeñas "rutas" entre caladeros, pero era lo que había y contentos con su fiabilidad.

Como medios de pesca, en aquella época se iniciaba el cambio de las redes de cáñamo, pita, sisal, manila, etc., a las más modernas de nylon (englobando bajo esta denominación los distintos compuestos de origen sintético). Las ventajas eran claras, menor peso, mayor resistencia y durabilidad. El inconveniente, eran caras y aún no se fabricaban en España. Concretamente, a la salida de La Coruña hacia Terranova, mes de febrero 1960, los SANTA MATILDE y SANTA REGINA, tuvieron que "inventarse" una arribada por "muy mal tiempo", que nos llevó a Brest, donde nos aprovisionaron de redes, puertas y lo necesario para el cambio. A mayores embarcamos a un capitán de pesca francés, Mr. Jan Morgan, y dos rederos, también franceses, para que nos enseñaran el sistema francés. Personal y material que compartimos alternativamente los dos barcos durante unos cuatro meses. El resultado, en mi opinión satisfactorio.

De medios técnicos, en el puente, además de las correspondientes bitácoras (gobierno y magistral), disponíamos de un servo eléctrico, muy manejable y rápido. Axiómetro eléctrico. Tacómetro. Radar "DECCA" de 12" (la mitad de los barcos, según dependiéramos de Hispano o CRAME, los otros usaban el KELVIN HUGHES). Después de 6 meses pegado a la pantalla, llegué a dominarlo y distinguir las gaviotas de las olas pequeñas. Eran duros como piedras. Recuerdo una vez estuvimos 22 días seguidos cerrados en niebla, estuvo encendido las 24 horas y resistió. A los dos días y ya con tiempo



claro, decidió tomarse un descanso y quemó las bobinas del motor. Escala obligada en St. Jonh's. Sobre la utilidad que le sacábamos, puedo decir que en otra cerrazón, de las que abundan por aquellas latitudes, al SANTA INES también se le averió. Como en aquel

momento la pesca no era muy abundante, el capitán decidió echarle una mano. El primer problema era identificarlo en la pantalla. Costó algún tiempo porque éramos muchos barcos en la zona y moviéndose a rumbos muy dispares. Cuando lo conseguimos, lo fuimos guiando a ciegas hasta la bocana de St. John's, que, aunque estrecha, se detecta muy nítida en la pantalla. Disponíamos también de una sonda española mod. "Esturión", con lupa detectora de pescado, en cada llegada a España los técnicos decían que la dejaban afinada, lo cierto es que nunca sirvió más que para utilizar algún componente como pieza de recambio. Afortunadamente PEBSA había instalado una "Simrad" noruega que eso sí, era otra cosa. Además de la pantalla en la que se veía perfectamente, tenía impresora de papel continuo. Llevaba además incorporado un "Asdic", que, si bien no utilizábamos apenas, serviría en caso de fallo del radar, para localizar un posible iceberg o "growler" de peligroso volumen. En lo que fuimos pioneros fue en el uso del "Loran", también como la "Simrad" instalado de contrabando en Canadá. El aparatito en cuestión nos era de mucha utilidad para situarnos (nada que ver con los actuales GPS), pero comparado con el engorro del sextante, que pocas veces podías utilizar a causa de la pertinaz niebla, era como el día y la noche. A diferencia del sistema "Decca", que tenía unos prácticos relojes "decómetros", en el "Loran" había que contar palitos en una pantalla de rayos catódicos, un poco coñazo, pero peor eran los cálculos astronómicos. ¿Por qué se instalaba uno y no otro?, sencillamente porque el "Loran" era americano y dominaba en sus costas, en Europa la primacía era de la inglesa "Decca". Por cierto, yo llegué a conocer el sistema "K.O.N.S.O.L", utilizado por los alemanes en la 2ª guerra mundial. En los 60 aún funcionaba, en España teníamos 2 emisoras, una en Lugo y otra en Andalucía. Así como con el "Loran" había que contar "palitos", con el "KONSOL" había que contar pitidos, y luego buscar en la carta correspondiente, las hipérbolas de dos emisoras. Creo recordar que tenían también emisoras en Bretaña (Francia) y en Noruega.

Carecíamos de corredera eléctrica, detectores de apertura de red y otros muchos "chirimbolos" con los que están dotados los barcos actuales.

La maniobra de pesca consistía en largar por una banda (normalmente estribor), un aparejo, que el parecido mejor que se me ocurre es un embudo, y cuyas medidas con el tiempo transcurrido se me han olvidado. Este aparejo llevaba en su parte inferior unas esferas de acero atravesadas por un cable. Por su peso estiraban la red hacia el fondo y en caso de roce, las esferas (denominadas diabólos) rodaban evitando pequeñas irregularidades. Eran una aplicación relativamente nueva, con anterioridad se utilizaban piezas de plomo que al arrastrar solían engancharse (embarre) y romper.



En contraposición estaba la relinga de flotadores, que como su nombre indica, estaba formada también por unas esferas más pequeñas, metálicas y herméticas, que tiraban de la red hacia arriba. Recuerdo que antes de existir estas piezas metálicas, se empleaban de vidrio. No hace falta resaltar el ahorro con el cambio, tanto en peso como en coste por roturas.

No nos falta más que abrir el aparejo, de esta función se encargan las "puertas", planchas de madera o metálicas que por medio de un ingenioso sistema en forma de pata de gallo, tomaban un ángulo de apertura de forma que, al arrastrarlas el barco, cada una tendía a separarse hacia su banda, tirando de los laterales de la red y dejando así la boca abierta.

Remataba la red un cilindro del mismo material denominado "manga" cuyo extremo final era el "saco" o "copo", adonde iba a parar el pescado atrapado. Este saco, es el que se subía a bordo para vaciarlo, permaneciendo el resto de la red en el agua.

La faena comenzaba por el "largado", por medio de dos pescantes especiales ubicados en proa y popa, se echaba la red al agua, empezando por el "saco" y la "manga". Seguía luego el resto hasta que quedaba sujeta por los "calones", que era la parte que se unía a las "puertas". Una paladita avante, con timón a la banda por donde se largaba (era fundamental mantener la red alejada de la hélice, por razones obvias. Lo menos malo que podía ocurrir es que una pala cortara el cable de arrastre). Arriar un poco de cable para que las "puertas" entraran en el agua, y a buscar rumbo para filar. Esta

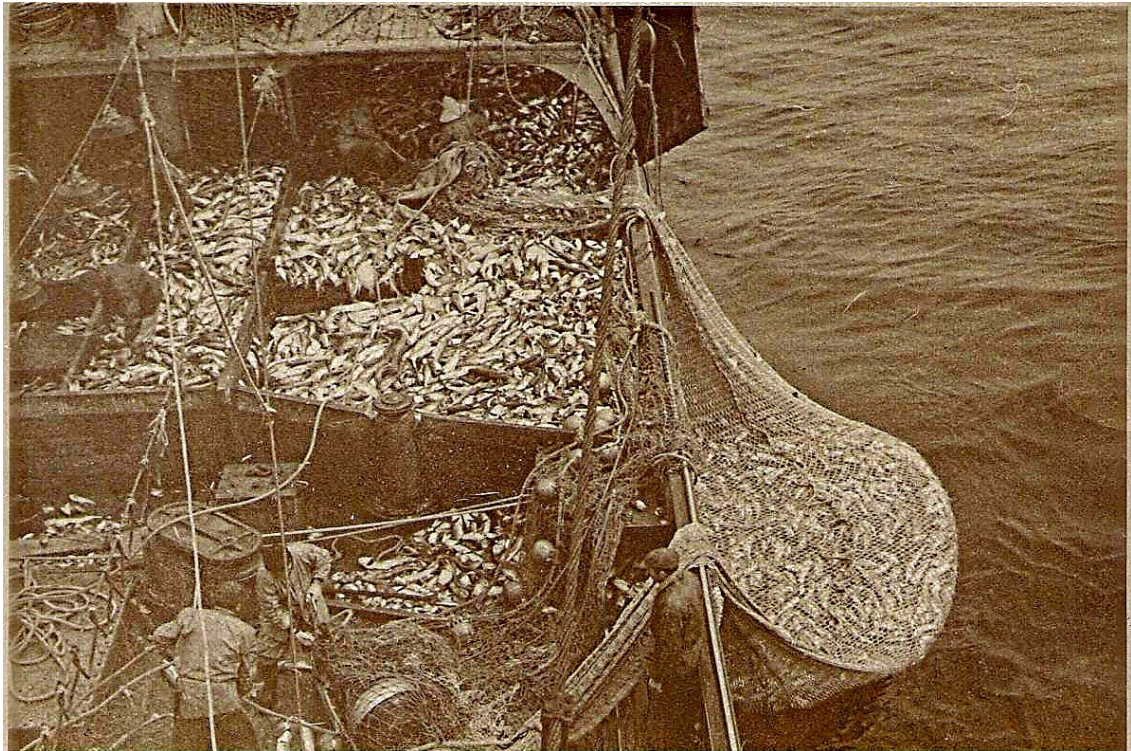
maniobra era delicada porque se ponía el barco al máximo de revoluciones y no se podía parar o cambiar el rumbo so peligro de liar el aparejo. Liar el aparejo podía suponer con suerte la pérdida de dos horas de trabajo, y eso porque se había llegado a la conclusión que era más rápido cambiarla que intentar desliarla. Se sustituía por una previamente preparada sobre el castillo de proa. Luego los rederos se peleaban con la "accidentada".

Una vez llegada la medida de cable que se iba a utilizar, en función de la profundidad, se bajaba la velocidad a la de arrastre (claramente la justa para que la red no arrastrara por lentos, ni quedar a medias aguas por rápidos). Los dos cables se trincaban en un mecanismo llamado "perro" y el contramaestre estudiaba durante un rato como venían. Lo ideal era en ángulo y sin vibraciones, lo contrario "mal asunto", probablemente aparejo liado.

El tiempo de arrastre estaba en función de la cantidad de pescado. Hemos hecho lances de solo veinte minutos (2 ó 3 al año) y otros de seis horas.

Para "virar", la maniobra era al revés, se soltaban los cables del "perro" y se atravesaba el barco al viento y lo que es peor, también al mar. La razón era separar la quilla por deriva de la red que subía. Esta maniobra, como decía, con mar un poco bravo (situación muy habitual en aquellas latitudes), embarcaba olas dentro que rompían sobre la cubierta. Era sabido, desgraciadamente por experiencia, que hombre al agua, era hombre perdido, no solo por la hipotermia, sino que debido a la cantidad de ropa que llevaban encima por el frío, ropas de agua y unas botas hasta casi la cintura que le impedían cualquier intento natatorio. Pues bien, al que esto escribe le llevó una ola. Me eché las manos a la cabeza y como un milagro la ola siguiente lo volvió a embarcar, algo magullado por el golpe **¡pero vivo!**. Me duró el susto una semana por lo menos.

Si la pesca era buena, la "manga" y el "saco" salían por si solos, lo que provocaba un "biennn" general en la tripulación. Si no era tan buena o simplemente mala, se traía la "manga" a la banda y se izaba el "saco", vaciándolo por el "culo" para lo que llevaba el nudo adecuado. Más de una vez, por no estar bien aferrado, al virarlo se abría solo, cayendo todo el pescado al mar. Se apañaba lo que se podía con "troeiros" y se "felicitaba" al anudador. Una vez el pescado sobre cubierta, se largaba de nuevo el aparejo y vuelta a empezar.



(Este fue un buen lance)

En cubierta había unas mesas con los abridores, gente muy hábil abriendo el pescado que le ponían los descabezadores o tronchadores. Una vez abierto los limpiadores arrancaban las vísceras que se arrojaban al mar salvo el hígado que iba para la central productora de aceite. El pescado ya abierto se sumergía en una tina grande de madera llena de agua para lavarlo y de allí por medio de unos cestos (que servían de medida) se enviaban por la escotilla a la bodega, donde los correspondientes saladores se encargaban de estibar convenientemente salados. Esta labor era importante por la cantidad de sal necesaria para mantenerlo en condiciones. Se sabe de cargamentos perdidos por falta de pericia de los saladores.

Los "Pebzas" podían cargar sobre unas 1.200 Tm. de "bacalao verde", así se llama el bacalao salado, pero completar un barco en aquellos tiempos ya era difícil. Nosotros en seis meses descargamos unas 980 Tm. que no estaba nada mal. De todas formas, como se pasaba parte a la compañía de la pesca estimada, era ésta quien decidía cuando regresar. Normalmente se hacían dos campañas al año, pero hubo alguno de una sola y sin completar.



Bueno, como esto no pretende ser un estudio sobre la pesca, ni mucho menos, sino la aportación de algunos datos, recomiendo a quien esté interesado en el tema recomiendo un librito muy interesante publicado por Ed. EVEREST, redactado por Rosa García-Orellán, que se titula EL CAPITAN DE PESCA Y EL BACALAO, que narra la vida de Lázaro Larzábal, un extraordinario personaje que empezó de "cho" en las boniteras vascas y acabó de capitán. Siendo introductor de muchas de la mejoras realizadas en este sector. Su ISBN: 978-84-441-0304-4. Se lee fácilmente y no es caro.

Fernando Souto Balado