



URRUTIA OCHOA, Peio: "El Gran Banco de Terranova: mareas, mitos y miserias", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, pp. 595-618.

U·M

---

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián

---



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa

# El Gran Banco de Terranova: mareas, mitos y miserias

Peio Urrutia Ochoa

## PRESENTACIÓN

Este artículo, que responde al encargo realizado por el Untzi Museoa-Museo Naval en su labor de recopilación de fuentes orales que permitan un mayor conocimiento del patrimonio humano y técnico vinculado a las actividades pesqueras, pretende ser, a grandes rasgos, un apunte del estudio de la vida a bordo de los bacaladeros con base en Pasaia; una primera aproximación a los mecanismos de socialización, jerarquización y estructuración de la actividad laboral en los barcos de gran altura dedicados a la pesquería del bacalao.

La recopilación de información es el fruto de un total de siete entrevistas realizadas a diez personas vinculadas profesionalmente a la pesca del bacalao: armadores, capitanes, jefes de máquinas y pescadores<sup>1</sup>. A todos ellos nuestra más sincera gratitud por habernos dedicado su tiempo y su atención. Sus testimonios, impregnados de una gran carga vivencial, en la medida en que ofrecen visiones dispares de una misma realidad, resultan a veces contradictorios. Recomponer la totalidad del mosaico partiendo de retazos fragmentarios y singularizados no es nunca fácil y, en el caso que nos ocupa, requeriría una recogida sistemática de un gran número de testimonios<sup>2</sup>, para después proceder al discernimiento de lo que es real y de lo que se acomoda más a la memoria subjetiva de sus protagonistas.

Aunque quizás en el fondo esa misma disparidad de criterios es la clave para entender el fenómeno. La pesca del bacalao es en sí misma una realidad múltiple en la que sólo el *gadus morhua* permanece inalterable, descendiendo, eso sí, el tamaño de los ejemplares capturados. Los dos grandes protagonistas, los pescadores y los barcos, están sujetos a variaciones. Que el barco sea un bou o una pareja determinará diferentes secuenciaciones del trabajo, diferentes jerarquías y cadenas de mando, diferentes salarios y diferentes condiciones de trabajo. Y si bien en conjunto, salvando las inevitables particularidades, los grandes bous pueden funcionar según un mismo parámetro, en el caso de las *parejas*, la diversidad de las empresas armadoras, con recursos y proyectos empresariales muy diversos, no permite establecer un modelo único. Aún dentro de la tripulación que componía un bacaladero es evidente que las visiones del armador, el capitán, el jefe de máquinas o el salador responden a ópticas y condicionantes bien diferen-

---

1. Todos los entrevistados se mostraron extremadamente colaboradores, aunque en determinados temas algunos de sus comentarios los realizaron *off-de-reccord*. Las entrevistas recogen los testimonios de:

- José Antonio Almeida (Almeida, 1958): Pescador de bacalao, en la actualidad embarcado en un arrastrero de altura.
- Joaquín Benito (Donostia, 1938): Agregado en la PYSBE y capitán en varias parejas.
- Joseba Beobide (Zumaia, 1937): Capellán en Saint-Pierre y alma mater del Stella Maris de Saint John's.
- Andrés García (Abiada, 1924): Capitán en la PEBSA y en las parejas.
- Jesús Mari Gorriño (Busturia, 1923): Jefe de máquinas e Inspector de pesca en la PYSBE.
- Francisco Lasa (San Sebastián, 1921): Ingeniero naval y armador de parejas.
- Horacio Parada (Marin, 1952): Pescador de bacalao, en la actualidad embarcado en un arrastrero de altura.
- Andrés Pérez (Trintxerpe, 1933): Agregado en la PYSBE y capitán en parejas.
- Remigio Tolosa (Zizurkil, 1931): Capitán en PYSBE y en parejas.
- Antonio Vila (Mugardos, 1928): Jefe de máquinas en parejas.

Con el mismo carácter testimonial se ha utilizado el diario del médico de la PYSBE Luciano San Sebastián, transcrito en su libro inédito *El Gran Banco de Terranova* (2002). Una versión más literaria puede encontrarse en la novela de Carlos Alonso Mendizábal *Arte al agua* (2000), que recrea su propia experiencia en los bous de la PYSBE. Aunque esta obra es muy interesante para contextualizar la vida a bordo, no ha sido empleada como fuente directa en este artículo por su carga eminentemente narrativa y no testimonial. De obligada consulta resulta también *Terranova* (1972) de Javier Aramburu que recopila, amplía y reconvierte al formato de libro los artículos periodísticos publicados en varios diarios guipuzcoanos, escritos a bordo del bacaladero *Lasalve* durante una marea en 1967. Ya desde el plano estrictamente literario, aunque no carente de interés, cabría citar *Mar de fondo* (1959) de Antón Menchaca y *La mar es mala mujer* (1987) de Raúl Guerra Garrido.

2. Esta ingente labor supera por mucho los límites de este artículo. El capellán Joseba Beobide y la antropóloga Rosa García Orellán están procediendo ya a una interesante recopilación de fuentes orales en Pasaia y sobre todo en Galicia. Esta investigación sociológica verá la luz, en forma de publicación, muy probablemente el próximo año.

ciados. Quizás la pesca del bacalao como tal no existió y la realidad está mucho más próxima a la idea de las pesquerías del bacalao, condicionadas en cada caso por muchas pequeñas particularidades que acabaron por derivar en algunas grandes diferencias.



*Vista panorámica del puerto de Pasaia a principios de los años 70. En 1967, 42 parejas y 15 bous con base en este puerto partían a Terranova para pescar bacalao, con 2.800 hombres a bordo. En primer término puede observarse a la pareja Bidebieta-Herrera y detrás la Buenavista-Miracruz de Lasa Hnos. Foto Alfonso Zarranz.*

## 1. PERIODIZACIÓN

Históricamente la pesca del bacalao en Terranova aparece asociada a la más conocida caza de la ballena que tuvo especial desarrollo entre los siglos XVI y XVII. Ya en época contemporánea, centrándonos en el puerto de Pasajes, pionero de la pesca del bacalao en España, y atendiendo a sus protagonistas, podemos distinguir cuatro etapas:

1ª Etapa: 1927-1949: El nacimiento de la empresa Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España S.A.<sup>3</sup> que inicialmente enrola a marineros bretones hasta que consigue formar tripulaciones compuestas de vascos y gallegos. Explota en régimen de monopolio las pesquerías del bacalao, consiguiendo unos altos rendimientos sobre todo a mediados de los cuarenta con mareas cortas y muy productivas.

2ª Etapa: 1950-1965: Las *parejas* de altura llegan a Terranova empujados por el empobrecimiento de los caladeros de Gran Sol. Inicialmente sus medios son muy precarios, pero a principios de la década de los sesenta ya son unos competidores muy serios para la PYSBE. *Pysbeños* y *parejeros* comparten el Gran Banco obteniendo beneficios sustanciosos.

3ª Etapa: 1966-1976: Época de máximo desarrollo de la actividad bacaladera, coincide con la quiebra definitiva de la PYSBE y el triunfo de las *parejas* una vez modernizada su flota. Comienzan a sentirse los primeros síntomas de agotamiento del Gran Banco.

4ª Etapa: A partir de 1977: Restricciones cada vez mayores en el acceso a las aguas canadienses, hasta la adopción definitiva de las 200 millas territoriales que dejan fuera de los caladeros tradicionales a los bacaladeros vascos. Crisis y reconversión de la flota bacaladera con base en el puerto de Pasaia hasta su práctica desaparición en los años ochenta.

3. Para una aproximación más pormenorizada a la historia de la PYSBE véase TOLOSA, M<sup>a</sup> Teresa: «La pesca del bacalao en el siglo XX: el caso de la Compañía PYSBE», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n<sup>o</sup> 3, Untzi Museoa-Museo Naval de San Sebastián, 2000, pp. 363-382.

## 2. LOS PROTAGONISTAS

### 2.1. Los hombres

Los auténticos protagonistas de la pesca del bacalao, por encima de cualquier otro tipo de consideración, fueron los hombres que embarcaban en el puerto de Pasajes y retornaban a él, tres, cinco o siete meses después, con las bodegas repletas, llenas o medio llenas de pescado salado. Las tripulaciones de los bacaladeros eran básicamente las mismas que las de los barcos de altura que faenaban en Gran Sol, con el añadido de algunos enroles puntuales de gentes que sólo completaban unas pocas mareas, con el objeto de mejorar su situación económica en momentos concretos. Si exceptuamos los radiotelegrafistas, cuyo lugar de procedencia era más aleatorio, vascos y gallegos monopolizaban el personal de abordaje; siendo la proporción de estos últimos más considerable. La frase atribuida a un conocido armador, tan repetida como poco elegante, «Mientras las gallegas paran, los bacaladeros no paran» reflejaba con crudeza esta realidad: la mayoría de los saladores, tronchadores y sacaespinas procedían de Galicia.

En los bous la tripulación la componían 60 personas, y, por chocante que pueda parecer, este número se mantuvo prácticamente inamovible desde la época de los barcos a vapor hasta los últimos dos ramperos, el *Ciclón* y el *Ráfaga*, que se hicieron a la mar en 1967. Siete oficiales (capitán, primer y segundo oficial, tres maquinistas y radiotelegrafista), tres maestros (contra maestre, maestro redero y maestro salador), un calderero, dos engrasadores, dos cocineros, marmitón y camarero y 43 marineros. La jerarquía de la cadena de mando era muy estricta, hasta tal punto que entre los *parejeros* se consideraba a los *pysbeños* como militarizados. El capitán, hombre de confianza y mano derecha de la empresa, actuaba como responsable absoluto del barco y de sus capturas; conocida es la rivalidad entre los diferentes capitanes de la



*Tripulación del bou Vendaval de PYSBE en el puerto de Cardiff, hacia 1930. Rebautizado con el nombre de Nabarra se incorporó a la Marina Auxiliar de Euzkadi y fue hundido el 5 de marzo de 1937 por el crucero Canarias durante la batalla de Matxitxako; veintinueve de sus tripulantes, muchos retratados en esta foto, murieron. En 1944 la PYSBE botó un bou de la Serie Alisio con el nombre de Vendaval. Foto Archivo Untzi Museoa.*

PYSBE<sup>4</sup>, y los conflictos entre éstos y sus tripulaciones por las primas de pesca y la duración de las mareas. La estructura se mantenía con unos tintes eminentemente clasistas que marcaban con nitidez, y a veces hasta con cierto escarnio, las distancias.

La comida y el alojamiento eran dos referentes para visualizar este contraste de escalas y jerarquías. La tradición decía que en la PYSBE se comía bien, pero los pescadores embarcados en los bous se hacen, aún hoy, la inevitable pregunta retórica y se autorresponden con contundencia «Pero, ¿quién comía bien? Los del *puente*; el jefe de cocina les hacía los menús y ellos sí comían muy bien. De nuestro rancho se encargaba el segundo cocinero y sólo los domingos comíamos algo especial». La opinión de algún oficial *pysbeño* no difiere de este juicio: «La oficialidad era otra cosa. Aquello ya estaba mejor. Para la oficialidad había buena cocina, buenos menús. Había bastante diferencia en ese aspecto entre la oficialidad y la marinería». Los menús acaban haciéndose muy monótonos y repetitivos a lo largo de una marea: *caldeirada* (guiso de patatas con pescado) y pescado frito; pescado frito y *caldeirada*; legumbres y pescado frito; pescado frito y legumbres, con muy pocas variaciones. El mismo traslado de la comida desde proa, donde se encontraban las cocinas, hasta los ranchos de popa se hacía difícil: «teníamos que llevarla nosotros mismos atravesando toda la cubierta, con buena o con mala mar, con la gaveta en una mano y agarrándote a una cuerda, que tendían entre el castillo hasta popa, con la otra. Las diferencias eran enormes». La oficialidad disponía de viandas y licores para su consumo exclusivo, lo que provocaba el descontento general. Así, mientras la barrica de vino una vez abierta iba deteriorándose con el trasiego y la oxidación hasta avinagrarse, en la cámara de oficiales se bebía vino embotellado. En una primera época era habitual llevar animales vivos, cerdos y pollos, para ser sacrificados a lo largo del viaje; después los frigoríficos hicieron desaparecer esos hábitos, aunque en el ínterin, y contraviniendo las disposiciones normativas de la empresa, algún capitán montó a bordo un pequeño gallinero para garantizarse su propio suministro de huevos frescos.

Los oficiales disponían de camarotes individuales, cuyo tamaño se correspondía con su categoría, y los contra maestres compartían uno; por el contrario los marineros se alojaban en tres *ranchos*, el de babor, centro y estribor, formando grupos de catorce personas, en unas condiciones mucho más espartanas. Luciano San Sebastián, médico de la PYSBE embarcado en el *Aquilón*, recuerda perfectamente ese contraste: «En los camarotes de los oficiales los mamparos estaban forrados de caoba. La cámara, que servía tanto de comedor como de sala de reuniones, tenía las paredes recubiertas de caoba, una gran mesa en el centro y cinco pesadas sillas de la misma madera y un largo sofá de cuero. La luz entraba por dos ventanales que daban a cubierta y por tres ojos de buey en la pared de estribor». Los *ranchos* de los marineros «eran tres alojamientos comunales. Entramos en el del centro y me pareció más pobre y austero que la cueva de un eremita: dos hileras de literas dispuestas sobre los mamparos desnudos y una mesa y unos bancos de pino flijados al suelo».

Con el paso del tiempo se produjo un doble proceso. De un lado el lento devenir de los acontecimientos marcó una relajación progresiva del modelo autoritario que imperaba en la sociedad y éste se trasladó, como no podía ser de otra forma, a los bous. Simultáneamente se operó una mejora sustancial en la habitabilidad de los nuevos barcos, que habría de redundar sobre todo en beneficio de aquellos cuyas condiciones de vida eran más precarias. Sin embargo, a pesar de todo, en su conjunto, la PYSBE mantuvo hasta el final su carácter clasista y fuertemente jerarquizado.

La tripulación de las *parejas* sufrió variaciones a lo largo del tiempo, acompañadas a la propia evolución de los barcos. Inicialmente la componían entre dieciocho y veinte personas: capitán, patrón de pesca, mecánico naval y tres ayudantes, cocinero, contra maestre, dos tronchadores, dos sacaespinas, dos descabezadores, de dos a cuatro ayudantes, salador y salador ayudante; para acabar llegando hasta los 25 tripulantes, o incluso más, según el tamaño de las parejas. La jerarquía y la cadena de mando se estructuraban siguiendo un sistema diferente que el de los bous, aunque no por eso dejaba de haber «mandos buenos y malos. Algunos eran malos por naturaleza, a otros les hacía malos la marea, cuando no entraba pescado, la marea les podía».

El mando se compartía entre el capitán y el patrón de pesca; el primero tenía el control sobre la seguridad y la navegación y al segundo le correspondía la elección del caladero, el montaje de los aparejos y

---

4. Los bous de la PYSBE nunca actuaron con espíritu de empresa. Las informaciones sobre capturas y caladeros que estaban obligados a comunicar, por clave interna, a la Compañía y a los otros bous se falseaban sistemáticamente. La PYSBE nombró un comodoro para coordinar las labores de toda la flota en su conjunto. Este cargo justo llegó a sobrevivir un año. Después, como antes y como hasta el final, cada bou seguiría compitiendo con las parejas, con el mar, con el bacalao y, sobre todo, con los otros bous, en una lucha individual por capturar la mayor cantidad de toneladas en el menor período de tiempo.



establecer la duración de los arrastres. Gráficamente podríamos decir que el capitán era el responsable del barco y el patrón de la pesca. El capitán debía responder ante las autoridades marítimas de las cuestiones náuticas y de orden y el *pescador* ante el armador del éxito comercial de la marea. Todos los *parejeros* admiten que las relaciones entre capitanes y patrones de pesca eran «un tema delicado, aunque quizás, en el fondo, el propio sistema era un sistema delicado». El comprometido equilibrio entre seguridad y rentabilidad terminaba siendo objeto de litigio: el traslado de enfermos a tierra, las maniobras de arrastre con mala mar, la sobrecarga de los barcos... El capitán los enfocaba desde la perspectiva de los riesgos innecesarios a los que se sometía al barco y a sus tripulantes, el *pescador* los reducía, demasiadas veces, al cálculo implacable de las jornadas, los arrastres y los duros perdidos o dejados de ganar, para ser más precisos.

La prohibición de faenar a menos de 200 millas de la costa canadiense añadió un nuevo foco de disputa. Los arrastres bordeando la línea de demarcación jurisdiccional, *arrastrando por dentro*, o adentrándose 10 millas en las aguas canadienses, reportaban para el patrón unos lances muy provechosos y para el capitán la posibilidad de acabar detenidos. Un capitán nos lo describía así: «Yo me acostaba asustado pensando en donde nos meteríamos mientras yo estaba durmiendo. Y cuando conseguía dormirme me pasaba la mitad del tiempo soñando que arrastrábamos bien dentro de las aguas canadienses, que nos pillaban y que me llevaban a la cárcel».

La responsabilidad última concernía siempre al capitán, pero en la práctica se imponía muchas veces el criterio del *pescador*: algunas *parejas* venían con pescado en el pañol, con bacalao salado en cubierta y sistemáticamente se forzaba la capacidad de carga de los barcos, que inconscientemente se medía en relación a la marea más provechosa y no atendiendo a los cálculos técnicos de flotabilidad. Cuando los capitanes impusieron con firmeza sus criterios tuvieron que oír de boca de los patrones de pesca expresiones tan poco conciliadoras como «Ya puedes ir a la puerta del Velasco. Tú no vuelves a embarcar con esta empresa». Y desgraciadamente estas amenazas no solían caer en saco roto.

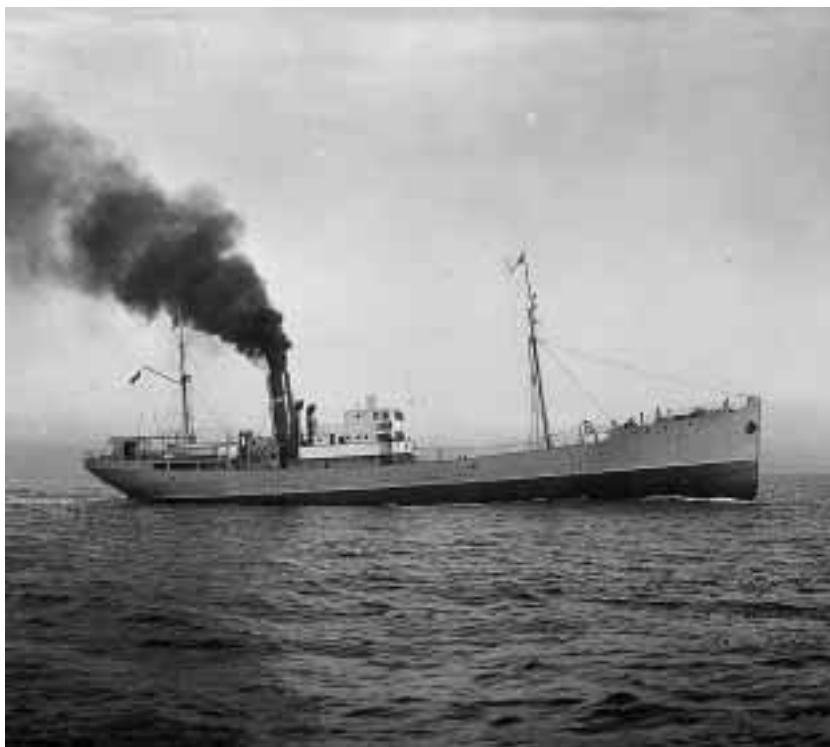
Comparativamente las relaciones entre los tripulantes de las *parejas* eran mucho menos jerarquizadas que las de los bous. No había elementos simbólicos utilizados continuamente para remarcar las diferencias entre la oficialidad y la marinería, y esta misma división venía dada, sobre todo en la primera etapa, mucho más por la distinción entre quien tenía la potestad y la responsabilidad del mando y quien carecía de ella, más allá de consideraciones clasistas. La comida, por ejemplo, era la misma para toda la tripulación. Igual de buena o igual de mala, porque «en algunas *parejas* se comía muy bien, en otras bien o regular y también había las que tenían fama de que se comía mal, que se *pasaba mucho leste*, como se decía entonces».

Como las condiciones de trabajo y las prestaciones salariales fluctuaban según las empresas, y además las posibilidades de embarque eran numerosas, se produjo una acentuada movilidad laboral, tanto entre las diferentes *parejas* como entre la PYSBE y las *parejas*. La modalidad de contratación temporal, circunscrita a la duración de la marea, facilitó estos cambios, que se materializaron en todas las categorías, afectando a capitanes, maquinistas, tronchadores, rederos o saladores.

## 2.2. Los barcos

Los barcos de la PYSBE eran arrastreros o *trawlers*. La flota original la componían seis barcos: *Euskalherria*, *Alfonso XIII*, *Galerna*, *Vendaval*, *Mistral* y *Tramontana* construidos entre 1927 y 1929 con un registro bruto cercano a las 1.200 toneladas y motores a vapor. En 1939 se botan en los astilleros daneses Frederickshans el *Abrego* y el *Cierzo* de 1.300 TRB con motores Diesel, que en 1942 realizaron una mítica campaña en Terranova y Groenlandia, pescando 1.000 toneladas de bacalao cada uno en cuatro meses sin repostar. Todos los barcos que se diseñaron con posterioridad en la Naval de Sestao, en 1944-5 (*Aquilón*, *Mareiro*, *Tifón*, *Tornado* y *Vendaval*), en 1954 (*Brisa*, *Bochorno*, *Regañón* y *Solano*) y en 1959 (*Céfiro*, *Huracán* y *Virazón*) fueron una réplica del *Abrego* y del *Cierzo*, sin aplicar mejoras estructurales y montando incluso motores de la misma potencia<sup>5</sup>, lo que los hacía obsoletos para las nuevas condiciones de pesca. Como recuerda muy bien un jefe de máquinas de la PYSBE «estos motores de 1.050 caballos empezaron pescando en el *Abrego* y en el *Cierzo* a 14-15 metros de profundidad. Sin embargo esos mismos motores Sulzer, réplica de los Polard de 1900, en 1960 en el *Céfiro* tenían que trabajar a 400 metros de profundidad y la falta de potencia en el arrastre obligaba a forzar la máquina y las averías eran constantes».

5. Con el agravante de que los motores Sulzer de la serie Tifón se fabricaron también en Sestao, con las limitaciones, técnicas y materiales, propias de la autarquía franquista. El resultado fue muy mediocre y estos barcos se hicieron inquilinos habituales de los talleres de reparaciones.



*Bou Galerna de la PYSBE. Botado en 1928 en los astilleros Hall-Russel y Cia de Aberdeen (Inglaterra) de casco de acero y propulsión de vapor, 65 m. de eslora, 10'5 m. de manga, 6 m. de puntal y 1204 TRB, podía estibar hasta 900 toneladas de bacalao salado. Sustituido el carbón por el fuel-oil sus motores de vapor permanecieron en servicio hasta 1960 procediéndose a su baja definitiva en 1965. Foto Archivo Untzi Museoa.*

Los avances técnicos asociados a la modernización del instrumental de pesca: radar, girocompases, pilotos automáticos, sonars, lupas de detección de pescado y máquinas descabezadoras, que la PYSBE integró merced a una acertada política de colaboración con expertos extranjeros, franceses, ingleses y alemanes, no conllevaron una renovación de la estructura de los bous, ni de las técnicas de pesca. El racionamiento de las 190 toneladas de agua potable almacenada en los tanques, que permitía una ducha semanal, sólo a la oficialidad, desapareció con la incorporación de las potabilizadoras, la primera de ellas en el *Bochorno*, allá por el año 1959. Se procedió al cerrado de las bandas, se habilitaron techumbres o falsas cubiertas para proteger el *parque* de trabajo y se instaló una pasarela que hiciese más seguro el traslado de las gavetas de comida.

A finales de los años sesenta, aprovechando los créditos gubernamentales la PYSBE proyecta la construcción de un gran buque factoría en los astilleros Barreras de Vigo, que incorpore la manipulación y congelación de todas las especies de probada rentabilidad comercial. Sin embargo, sorpresivamente, se abandona esta idea ante las malas referencias que llegan desde Pescanova, pionera en este campo y por pura lógica competidor directo. En lugar del buque factoría se botaron dos ramperos, *Ciclón* y *Ráfaga*, pero su capacidad de carga, las consabidas 1.000 toneladas, los hacían antieconómicos, porque las mareas tendían a prolongarse excesivamente ante la imposibilidad de obtener tal volumen de capturas. El último intento pasó por poner a faenar al *Ciclón* y al *Ráfaga* en *parejas*, lo que, si bien mejoró algo su rendimiento, tampoco fue la solución porque 2.000 toneladas seguían siendo muchísimas toneladas de bacalao. Además, desde el punto de vista simbólico este hecho no hacía sino certificar la total derrota de la PYSBE, que abandonaba la filosofía de los bous para intentar sobrevivir adaptándose a la de las *parejas*. Demasiado tarde.

El agotamiento de los caladeros de Gran Sol, después de las capturas masivas durante la Segunda Guerra Mundial, empujó a las *parejas* a la búsqueda de nuevas áreas de pesca para garantizar su supervivencia. A pesar de que el ingeniero industrial de la PYSBE, Pedro Díaz de Espada Mercader, ante la consulta de los armadores en un coloquio celebrado en 1947, determinó la imposibilidad de pescar el bacalao en Terranova por el sistema de *parejas* dada la dureza de los fondos<sup>6</sup>, dos años después el *Rande* y el *Rodeira*

6. Es cierto que la potencia de los motores de las primeras *parejas* era escasa, pero también lo es el hecho de que eran dos barcos para tirar de una sola red y que inicialmente se trabajaba en zonas de fondos poco profundos. Por contra el sistema de arrastre en pareja permitía el empleo de redes más grandes y la ausencia de «puertas» eliminaba resistencias que absorbían parte del empuje del motor. Una información técnica muy gráfica y pedagógica puede consultarse en: IGELMO, Alfredo et al.: «Pesca de arrastre», *Itsasoa. El Mar de Euskalherria*, nº 7, Etor, 1989, pp 13-40.

de la casa Alvamar, tras una marea de un mes, volvieron cargados con 100 toneladas de bacalao fresco. A partir de entonces comenzó la aventura de las *parejas* en Terranova.

Los barcos, sin sufrir ninguna operación de acondicionamiento específico, simplemente cambiaron los caladeros, y trabajaron el bacalao como venían haciéndolo con el resto del pescado fresco, conservándolo con hielo. A partir de 1952 todas las *parejas* salaban ya el bacalao. Las embarcaciones que llegaron al Gran Banco no estaban en absoluto preparadas para hacer frente a las condiciones con las que allá se encontraron, su capacidad de carga era muy limitada, sus motores de escasa potencia, había incluso barcos de madera como el *Saseta* y el *Irure* de Lasa Hermanos<sup>7</sup>, y su habitabilidad sólo podían calificarse de pésima. Hasta bien mediada la década de los años cincuenta la situación no cambió significativamente, se aumentaron, eso sí, las bodegas mediante el alargamiento de los cascos, seccionando las embarcaciones por el centro y añadiéndoles un nuevo tramo de unos cinco metros, lo que doblaba su capacidad carga. Sin embargo no se produjo una mejora sustancial en las condiciones de acogida, mientras que, por el contrario la duración de las mareas comenzó a prolongarse nítidamente. Sólo el capitán y el patrón de pesca disponían de unos minúsculos camarotes, mientras el resto de la tripulación se hacinaba en un *rancho* que carecía de las más elementales garantías de salubridad y ventilación. La disponibilidad de agua dulce estaba sujeta a un férreo racionamiento «el bombillo del grifo lo guardaba el capitán bajo llave. Nos pasábamos cinco meses sin poder darnos una ducha, porque no había agua. ¿Higiene? Menos mal que hacía frío, porque toda aquella mierda con calor, ni se sabe qué hubiese pasado».



*Sala de Juntas de la empresa bacaladera José Antonio Lasa. Situada en la planta baja del pabellón industrial, esta imponente Sala de Juntas, con un toque austero y ceremonioso, simboliza la tradición parejera. También aquí se pescaban toneladas de bacalao, se amontonaban montañas de sal y se capeaban algunos temporales... aunque no fuese más que sobre el papel y sobre las hojas del calendario, tachando los días que consumía cada marea. Foto Archivo Untzi Museoa, 2001.*

A partir de los años sesenta, con unas buenas perspectivas de pesca y las *parejas* compitiendo sin ninguna clase de complejos con la PYSBE, los armadores supieron servirse de la política gubernamental de créditos blandos para la renovación de la flota pesquera y acometieron la modernización de sus barcos. Las nuevas *parejas* estaban construidas ahora específicamente para la pesca del bacalao en Terranova o Groenlandia, con unas 500 toneladas de capacidad de carga entre ambos barcos, motores más evolucionados, potabilizadoras que eliminaron el estricto racionamiento del agua, tejadillos y resaltes para salvaguardar el *parque* de trabajo y un mayor número de camarotes. No obstante aún en esta época muchos barcos mantenían serios problemas de habitabilidad en las áreas reservadas a la marinería, sobre todo porque la sustitución de la flota fue, lógicamente, un proceso dilatado en el tiempo que forzó la convivencia entre los barcos más modernos con otros mucho más anticuados. En 1968 la empresa José Antonio Lasa botó la primera *pareja* rampera *Lasalve* y *Lasanta* y poco después se hizo a la mar la

7. En palabras de Francisco Lasa: «En vista del maná del bacalao teníamos una pareja con casco de madera, el *Saseta* y el *Irure*, y también la enviamos a la pesca del bacalao. Fue un fracaso. Hizo solamente dos viajes».



pareja con rampa a popa de Herederos de F. Velasco compuesta por el *Bahía de Guipúzcoa* y el *Bahía de los Vascos*<sup>8</sup>.



*Bacaladero Buenavista de la empresa José Antonio Lasa saliendo del puerto de Pasajes. Este barco, de casco de acero, 26'30 m. de eslora, 6'10 m. de manga, 3'5 m. de puntal y motor de 400BHP, partió hacia Terranova en 1950 haciendo pareja con el Miracruz, cobrando 110 toneladas de bacalao salado entre ambos. Después se procedió al alargamiento del casco 5 m. Llegando a descargar hasta 340 toneladas de bacalao. En la foto de Alfonso Zarranz se muestra el buque tras la operación de alargamiento.*

Tabla 1: Bous bacaladeros con base en el Puerto de Pasaia, año 1967

NOMBRE	NÚMERO DE TRIPULANTES	AÑO DE CONSTRUCCIÓN	TONELADAS DE R. BRUTO
Abrego	59	1936	1240 toneladas
Alisio	58	1945	1350 toneladas
Aquilón	58	1944	1350 toneladas
Bochorno	59	1954	1358 toneladas
Brisa	58	1954	1278 toneladas
Céfiro	59	1959	1418 toneladas
Ciclón	60	1967	999 toneladas
Cierzo	59	1936	1240 toneladas
Huracán	60	1958	1417 toneladas
Mareiro	57	1944	1350 toneladas
Ráfaga	60	1967	999 toneladas
Solano	59	1954	1358 toneladas
Tornado	58	1944	1350 toneladas
Vendaval	58	1944	1350 toneladas
Virazón	59	1958	1418 toneladas

8. En los barcos de rampa a popa las maniobras de largada de la red y, especialmente, la de izado del saco a bordo se simplificaban notablemente. En la serie televisiva *Terranova* dirigida por Ferrán Llagostera, inspirada en la novela de Raúl Guerra Garrido *La mar es mala mujer*, pueden observarse las maniobras de pesca a bordo de los ramperos *Nuevo Virgen de la Barca* y *Nuevo Virgen de Lodairo*, filmadas con gran realismo.

Tabla 2: Parejas bacaladeras con base en el Puerto de Pasaia. Campaña de 1967

NOMBRE	Nº DE TRIPULANTES	EMPRESA ARMADORA
Miracruz / Buenavista Herrera / Bidebieta Lasa / Lasarte	20 + 20 21 + 21 20 + 23	José Antonio Lasa S.A.
Isla de Izaro / Ogoño Isla de St-Pierre / Isla de Miquelón Terra / Nova	19 + 19 23 + 23 25 + 25	Expres S.A. (Serrats)
Puerto de Pontefría / Puerto de Navacerrada Puerto de Bonaigua / Federico Heredia Pego / Salgueirón	32 + 32 32 + 32 27 + 27	Ramicomar S.A.
Abra de Bilbao / Bahía de Pasajes Bahía de Ntra. Sra. / Bahía de los Vascos	20 + 20 24 + 24	Hdos. De Juan Velasco S.A.
Beizama / Lizaraza Elizacho / Elizondo	22 + 22 23 + 23	Otaegui, Malcorra y Cía.
Costa California / Costaluba Costa del Cabo / Costa Cantábrica	22 + 22 24 + 24	Pesquera Ojeda S.A.
Angelote / Cachuelo Mari Ciriza / Pili Ciriza	19 + 19 19 + 19	Cirimar S.A.
Borda Haundi / Borda Berri Playa de Costarencala / Playa de Playatsu	25 + 25 20 + 20	Ciriza Huarte S.A.
Ignacio de Arrillaga / Ignacio de Loyola Carolina / Nekane	21 + 21 23 + 23	Ciriaco López y Cía. Ciriaco López Torrontegui
Playa de la Concha / Playa de Ondarreta Playa de Zumaya	24 + 24 25	Hijos de Fco. Andonaegui S.A.
Aloña / Igaratza	19 + 19	Olasaboa S.L.
Monte Aitzgorri / Monte Aralar	25 + 25	Laboa y Cía S.A.
Puente Cambeses / Nicoba	23 + 23	Ramón Conde Touris
Estornino / Esturión	22 + 22	Emilio Zulueta
Pescafría Segundo / Pescafría Tercero	22 + 22	Pescafría S.A.
Virgen de la Barca / Virgen de Lodairo	22 + 22	Fco. Rodríguez y Cía.
Virgen del Coro / Virgen de la Pastora	19 + 19	Pesqueras Rodríguez S.A.
Costa de Terranova / Costa de Groenlandia	22 + 22	Justo y Cipriano Ojeda
Costa Canadiense / Costa Catalana	22 + 22	Miguel Ojeda Pérez
Virgen de Aragón / Virgen de la Laguna	24 + 24	Bordalaborda S.A.
Clara Mar / Santa Mar	24 + 24	Marítima Santa Clara
Monte Jaizkibel / Monte San Marcos	18 + 18	Pesqueras Pasajes S.A.
Elai / Usoa	23 + 23	Manuel Echeverría
Denebole / Rigol	22 + 21	Argus S.A.
Puente del Carmen / Puente de Triana	26 + 26	Congeladores Unidos S.A.
Olaeche	23	Celestino Olaizola
Bigarrena	24	Pesquerías Alkar S.A.
Lenengoa	24	Leonardo Germán Oleaga
Acamar	22	Lizarazu Aramendi y Falque
Peña Plata	26	Sanosa S.A.
Antiguakoa	24	Ondarrutarra S.A.
Teresa	25	Camilo Soto Vilaboa
Elene	25	Logu S.A.
Castelo	25	Echeverría y Cía.
Acorza	25	Fco. Acebal y Cía.
<b>TOTAL:</b>	<b>86 Bacaladeros</b>	<b>1928 Tripulantes</b>
		<b>35 Empresas</b>

En 1965 se había alcanzado la cifra mítica de 45 *parejas* bacaladeras con base en el puerto de Pasajes que faenaban en Terranova. Entre finales de los sesenta y principios de los setenta vieron la luz grandes *parejas*, que sumaban una capacidad de carga cercana a las 1.000 toneladas, en las que el umbral de la habitabilidad alcanzaba ya valores aceptables, camarotes para cuatro personas, duchas, cámaras frigoríficas para la conservación de los alimentos y *parques* bajo cubierta casi totalmente mecanizados. La mejora era evidente, pero conviene no perder la perspectiva «aquello seguía siendo Terranova, seguías pasándote cinco o seis meses fuera de casa encerrado en un barco y tenías que seguir despidiéndote de tu familia para embarcar». La mejora de los rendimientos de pesca, la modernización del instrumental auxiliar y la presencia de cada vez más y mejores barcos conducen al progresivo empobrecimiento de los caladeros, imponiéndose la necesidad de trabajar en fondos más profundos y más rocosos donde las roturas de redes se hacían más frecuentes. La política canadiense de ampliación de sus aguas territoriales hasta las 200 millas y la prohibición de faenar en ellas, veta a las *parejas* el acceso al Gran Banco y supone en la práctica el desmantelamiento de la flota bacaladera, que disminuye drásticamente hasta casi desaparecer en el caso del puerto de Pasaia.

### 2.3. Las condiciones climáticas

Terranova para los más profanos ha evocado siempre el frío. Sin dejar de ser totalmente errónea esta premisa ofrece una visión muy parcial: además de frío Terranova era hielo, niebla, temporales y ciclones. Y para complicar más las cosas Terranova no era sólo Terranova, sino Labrador, Groenlandia... Las adversas condiciones climáticas se erigían, por derecho propio, en un protagonista más de la pesca del bacalao, y los procedimientos y mecanismos habilitados para combatirlos adquirían especial significación. El calendario meteorológico apuntaba una certeza nada alagüeña: en enero, febrero y marzo temporales y frío; abril y mayo entre icebergs y hielos; durante junio, julio y agosto nieblas; septiembre y octubre ciclones; y por último noviembre y diciembre con mal tiempo.

Expuestos a temperaturas muy bajas, en torno a medias de  $-15^{\circ}$ , y forzados a trabajar al aire libre durante largos períodos de tiempo, el personal de cubierta sufría con frecuencia problemas de congelación en las extremidades, principalmente en los dedos de pies y manos. La calidad de las fibras textiles empleadas, y en general la deficiente equipación en prendas de abrigo, no ayudaban demasiado en estas circunstancias. La PYSBE, por ejemplo, proporcionaba a sus tripulaciones trajes de agua, no siempre, pero el resto de la indumentaria la aportaban los propios pescadores. Ese mismo era el procedimiento que seguían en las *parejas*, contribuyendo los armadores con una pequeña prima a los gastos de equipamiento, como de costumbre esta cantidad fluctuaba según la mayor o menor generosidad de la empresa. Cuando el frío arreciaba se repartía licor de caña para atemperar la sensación de frialdad y calentar, al menos, los estómagos.

El frío ocasionaba también notables problemas en los barcos. La acumulación de hielo sobre la cubierta y la arboladura de las embarcaciones, hasta 200 toneladas, producía una gran sobrecarga, y lo que es más peligroso aún, una alteración de los equilibrios que comprometía seriamente su navegabilidad e incluso su propia flotabilidad. La única solución pasaba por picar el hielo, para esta agotadora labor se empleaban grandes mazos de madera con largos mangos.

La formación de auténticos campos de hielo, con la superficie del mar completamente congelada, dificultaba e incluso impedía la navegación, circunstancia ésta tanto más comprometida cuanto más obsoleta e inadecuada era la estructura de los barcos. Los accidentes, incidentes y sobresaltos por este motivo fueron legión y cada bacaladero tiene los suyos propios, tan particulares por lo vivenciados por sus tripulantes como genéricos por lo repetidos en toda la flota. Permanecer atrapados entre el hielo 24 o 48 horas fue un hecho común entre los bacaladeros, aunque también es cierto que algunos casos adquirieron tintes más dramáticos, como el del *Luis y Tomás* de la casa Lertxundi, que en 1957 quedó inmovilizado diez días. También fue sonado el accidente de la *pareja* de la empresa Zulueta *Virgen de Guadalupe-Virgen de Lourdes* uno de cuyos barcos quedó varado en 1959 sobre un campo de hielo a la altura de Cabo Race. Su tripulación aprovechó la comprometida circunstancia para cazar 70 focas cuyas pieles posteriormente vendieron a una peletería de Hernani, al parecer su estado de conservación no era el adecuado y la expectativa de beneficios quedó reducida a su mínima expresión.

Todos los pescadores recuerdan bien esa sensación de desasosiego cuando el barco iba rompiendo el hielo «mientras dormíamos con la cabeza pegada al casco y retumbaba todo, no se podía descansar por los golpes y también por la preocupación de que fuera a pasar algo gordo». La eventualidad de chocar contra un iceberg en el deshielo de primavera, cuando éstos se desplazaban a la deriva, no era tampoco nada desdeñable. La localización de esas masas flotantes mediante el eco y las reverberaciones de las boci-

nas de los barcos se convertía en una labor muy comprometida como lo atestigua la colisión del *Vendaval* con un iceberg en 1928.

La presencia en verano de densos bancos de niebla reducía al mínimo la visibilidad, aumentando exponencialmente el riesgo de colisión, en un momento en que los caladeros estaban cada vez más saturados de barcos, que además tendían a concentrarse en los sectores en los que los lances se adivinaban más fructíferos en cada momento. Los pequeños percances se multiplicaban en estas circunstancias, con colisiones más o menos leves al efectuar las maniobras. A veces, sin embargo, las consecuencias bordeaban auténticas tragedias, como en mayo de 1955 cuando el *Ogoño* abordó al mercante *Isturiz* que hacía las veces de buque nodriza y recibía el bacalao, hundiéndolo en pocos minutos, pudiendo ser rescatada toda su tripulación sana y salva. También el *Tifón* fue abordado y echado a pique por el *Invicta* portugués en esas mismas fechas, aunque más que un problema de mala visibilidad este accidente fue debido a la poca pericia del capitán luso, «los supervivientes fueron recogidos por barcos portugueses, el *Alvaro Martín Omes* principalmente. Y una hora después de rescatada la tripulación levantó muy mala mar. Si llega a ser en ese momento allí no se salva nadie. La mar estaba con sol y moscas y la temperatura del agua pasó de repente a dos grados».



*Hundimiento del bou Tifón de la PYSBE tras su colisión con el Invicta portugués, mayo 1955. "El Invicta iba filando a toda máquina y el Tifón estaba parado para virar. El capitán portugués entró en el cuarto de ruta y para cuando quiso darse cuenta le metió la proa por toda la banda de babor, a la altura de la cámara de máquinas. El Tifón, que iba bien cargado, se fue a pique en 11 minutos. Los supervivientes fueron recogidos por barcos portugueses, el Alvaro Martín Omes principalmente. Una hora después de rescatada la tripulación levantó muy mala mar. Si llega a ser en ese momento allí no se salva nadie". Foto cedida por José Miranda Dorronsoro. Archivo Untzi Museoa.*

La generalización del uso del radar, a principios de los años sesenta, palió estas dificultades y dotó a los barcos de un mayor margen de seguridad para faenar en tan adversas condiciones climáticas. La PYSBE fue pionera a la hora de dotar a sus bous de radar, mientras que en las *parejas* esta medida no se hizo totalmente efectiva, en algunas de ellas, hasta que fue impuesta por ley aunque «sólo en el primer barco. El segundo esperaba que, llegado el caso, su compañero le radiara las maniobras a realizar para evitar choques. Había veces en que se te averiaba el radar y te juntabas a alguno de tu *cuadrilla*<sup>9</sup> y se formaba una *reata*. Avanzábamos en plan caravana dos parejas y el barco que llevaba el radar nos numeraba y con ese sistema nos comunicaba la presencia de obstáculos entre la niebla».

La mala mar derivaba en fuertes temporales que podían durar varios días, poniendo en serios aprietos a los bacaladeros. Los bous, sobre todo por su tamaño, se manejaban mejor en circunstancias tan comprometidas, pero las primeras *parejas*, pequeñas y poco acondicionadas, sufrían mucho estas inclemencias. Por el contrario con el paso del tiempo se generó una evidente mejora en sus estructuras constructivas, que contaron con motorizaciones de mayor rendimiento y más adaptadas que las ya obsoletas de los buques *pysbeños*. Frente a estos temporales poco se podía hacer. El barco se ponía a la *capa*, dismantaban el parque de cubierta, e intentaban *correr* el temporal, enfilandando la proa en

9. Las cuadrillas se formaban entre barcos, bous o parejas, de dos o tres empresas por afinidades personales entre sus capitanes o patrones. Era frecuente la presencia de bacaladeros de diferentes nacionalidades en cada cuadrilla, sobre todo en los bous, y entre ellos se comunicaban información detallada y veraz sobre caladeros y capturas mediante el empleo de claves secretas.



*Izada de la red y utilización del salabardo en el Ignacio de Arrillaga de la casa armadora Ciriaco López y Cía. En la maniobra de embarque del bacalao, la red se iba vaciando con un gran salabardo accionado por una maquinilla hasta aligerar el volumen de pescado y proceder entonces al izado de todo el saco. El empleo de buques ramperos, que mediante mecanismos hidráulicos embarcaban toda la echada de una sola vez, simplificó esta tarea. Archivo Untzi Museoa.*

dirección a las olas y reteniendo el motor cuando éstas se venían encima. Entonces sólo quedaba confiar en la solidez del barco, en la pericia del capitán y en que el temporal no durase demasiado. Los destrozos del mar sobre la cubierta eran una constante en estos temporales<sup>10</sup>, que según su magnitud llegaban a dañar muy seriamente el puente. La decisión de *largar* con mala mar entrañaba un serio peligro ya que un barco maniobrando perdía mucha movilidad y era mucho más vulnerable. Cuando el barco estaba sobrecalado y con su capacidad de navegabilidad mermada, todo terminaba por complicarse angustiosamente.

Los ciclones de finales de mayo y principios de otoño situaban en su justa medida la pequeñez de los bacaladeros en relación a la grandeza de un mar desatado y amenazante. Frente a un ciclón la única actuación eficaz era poner millas de por medio, alejarse de él y aproximarse a algún puerto resguardado en el que poder guarecerse llegado el caso. El acceso a una información meteorológica actualizada se convertía en vital porque, para poder escapar a un ciclón, primero había que conocer su existencia y después tener constancia de su proximidad, dirección y magnitud. Se precisaban instalaciones de radiotelegrafía fiables que garantizaran una recepción regular y continuada de los partes

10. Los Diarios de Navegación de las parejas *Cachuelo-Angelote* y *Mari-Pili Ciriza*, de la empresa Cirimar, pueden consultarse en el Archivo del Untzi Museoa-Museo Naval de San Sebastián. Una lectura, siquiera somera, nos situará ante la evidencia de que en casi todas las mareas se registraban desperfectos ocasionados por los temporales.



meteorológicos. Por desgracia las *parejas* no dispusieron de ellas hasta los años sesenta, cuando precisamente por su envergadura eran los más vulnerables, dependiendo en la práctica totalmente de la información que les facilitaban los bous. La solidaridad que rige la vida y las relaciones de los hombres de mar, unidos por las mismas penurias y los mismos anhelos, se vió en ocasiones truncada por actitudes incomprensibles.

Algún bou de la PYSBE se negó de forma persistente a facilitar la información meteorológica que le era requerida desde las *parejas*, y existieron episodios puntuales de ocultamiento en los que se vieron implicados otros bous. Resultaría demasiado descorazonador descubrir que una empresa de la entidad de la PYSBE impusiera estas consignas y utilizara de forma premeditada la denegación de auxilio como un instrumento de competencia comercial para entorpecer el progresivo avance de las *parejas*. Aceptemos como bueno que algunos de sus capitanes tomaron decisiones completamente erróneas en circunstancias delicadas, pudiendo ocasionar graves perjuicios a terceros, bordeando y traspasando la línea de la responsabilidad penal: «Un ciclón, año 1958, las *parejas* sin radar y un barco pedirle el parte al telegrafista del bou. El telegrafista contestarle *Sí, claro. Precisamente acabo de recibirlo*. Y el capitán ordenarle *No les pase*. Ponerse a discutir entre los dos, el telegrafista explicándole que era su obligación dárselo y el capitán decirle claramente *Yo le digo, bajo mi responsabilidad, que no les pase el parte meteorológico. Hágalo constar donde quiera, pero no les pase el parte meteorológico*. Eso con testigos».

### 3. LAS CONDICIONES DE TRABAJO

#### 3.1. Jornada laboral

Una vez izado el saco de bacalao a cubierta la secuenciación del trabajo de tratamiento y manipulación en el *parque* era similar en todos los casos: descabezado, desviscerado, desespinado, lavado para pasar a las bodegas donde se salaba y se estibaba siguiendo un procedimiento concreto que permitía su perfecta conservación. Los movimientos se realizaban de forma precisa y repetitiva, cortar la cabeza, tronchar, abrir el bacalao longitudinalmente cada sacaespinas de un lado, retirar el hígado, con el que se fabricaba el preciado y reconstituyente aceite de hígado de bacalao, arrancar la espina dorsal, sumergirlo en una tina con agua, escurrirlo, y bajarlo a la bodega por una escotilla donde se procedía a su salado y almacenamiento. Todos los pasos estaban perfectamente mecanizados y cada tronchador se ocupaba siempre de la misma labor que ejecutaba de la misma forma. La modernización de los barcos, con la ubicación bajo cubierta de



*Labores de manipulación del bacalao en el Ignacio de Arrillaga de la casa armadora Ciriaco López y Cía. El descabezado se efectuaba con un pequeño machete, apoyando el bacalao sobre el canto de un tablón, mientras que para el tronchado, eviscerado y desespinado se disponía el bacalao sobre las mesas del parque de trabajo y se utilizaba un cuchillo mucho más pequeño con la punta redondeada. El personal de cubierta realizaba específicamente una determinada labor y así había descabezadores, tronchadores, abridores, sacaespinas. Fotos Archivo Untzi Museoa.*

los *parques* de pesca<sup>11</sup>, y el empleo de máquinas que manipulaban el pescado hacia 1967, «las Baaders alemanas, abridoras, desespadoras y lavadoras componían un tren de trabajo que acababa con los bacalao en la escotilla, mediante un sistema de cintas transportadoras», aligeró en parte las faenas pero no alteró de forma significativa la secuenciación del trabajo.

En los bous se trabajaba con el sistema de turnos alternos; el personal de cubierta se repartía en tres turnos, dos de trabajo y uno de descanso. El cambio de turno se producía cada seis horas, acumulando cada grupo una guardia de doce horas consecutivas, así durante las veinticuatro horas del día, porque los *pysbeños* trabajaban también de noche. Los relevos se efectuaban a golpe de campana independientemente de la cantidad de pescado que aguardase en cubierta para ser manipulada, una cuadrilla sustituía a otra y la actividad continuaba con la misma cadencia.

Por el contrario en las *parejas* no existían los turnos, la disponibilidad era total y la duración de la jornada de trabajo venía determinada por las propias circunstancias y necesidades de la pesca. El personal de máquinas, a diferencia del de cubierta y los saladores, sí podían establecer turnos. La maniobra de arrastre en parejas permitía un mayor aprovechamiento de las potencialidades de cada barco. Así mientras se *arrastraba* para el compañero se trabajaba el bacalao descargado en el lance anterior y se procedía al acondicionamiento y reparación de las redes para el siguiente arrastre. Hasta principios de los años setenta las *parejas* no faenaban de noche, aprovechando este intervalo para manipular el pescado almacenado en cubierta o para hacer ruta hacia nuevos caladeros. Después, y de una forma inopinada, se fueron prolongando los arrastres. Aunque la oscuridad dificultase las maniobras, la tendencia natural del bacalao a sumergirse en las horas nocturnas aumentaba la efectividad teórica del lance, contrarrestando este handicap. Hasta que acabó por convertirse en una constante y las parejas también pasaron a trabajar de noche. La consecuencia inmediata de tanta eficiencia es fácilmente previsible «A veces estábamos 48 horas seguidas trabajando y la gente se dormía con el cuchillo en la mano».

El descanso quedaba así asociado a los momentos de menor actividad pesquera, que demasiadas veces coincidían con aquellos en los que el estado de la mar impedía el arrastre y por tanto comprometía la navegabilidad del barco; precisamente no los más propicios para disfrutar de un reparador sueño.

### 3.2. Salarios

En términos absolutos en la mar se ganaba más que en tierra y en los bacaladeros más que en cualquier otra modalidad pesquera. Sin embargo la valoración de las remuneraciones salariales no puede desligarse de la propia naturaleza del trabajo que desarrollaban los pescadores. De un lado las penosas condiciones de vida, las maratónicas jornadas, la crudeza climática, el aislamiento, y de otra la amplitud del calendario laboral, con el agravante de su secuenciación temporal. Los salarios eran netamente superiores, pero también es verdad que se trabajaban muchas más horas, muchos más días y en condiciones mucho peores, y que además las posibilidades de gastar parte del salario eran casi nulas. Establecer la proporcionalidad entre las penurias sufridas y el montante de los sueldos embolsados resulta un ejercicio tan arriesgado como inútil.

Cierto es que en la postguerra y hasta entrada la década de los 50 los salarios de tierra estaban sometidos a un férreo control, referenciados sobre los precios de un mercado oficial, virtual y desabastecido, y reconducidos en la práctica, para garantizar la supervivencia, al mercado negro, dominando por el estraperlo y los márgenes exorbitados. Las primas y sobre todo el sistema de retribución mixto, una pequeña cantidad fija y el resto del salario *a la parte* sobre el total de las capturas, permitía escapar, siquiera mínimamente de esta penuria. El pequeño aporte complementario de lo que se dio en llamar *las cosas de Terranova*, artículos menores de los que se carecía aquí, y el mercadeo a escala reducida de productos tan exóticos como el «Anís Bisonte, fabricado en Pasajes», que tenía buena aceptación entre los canadienses sujetos a la Ley Seca, también ayudaba a cuadrar algunos presupuestos familiares. Ya mediada la década de los 60, con el país enfilado hacia el desarrollismo tecnócrata y las *parejas* en su momento de máxima actividad, la pesca del bacalao se convirtió en un formidable motor económico avivado por los beneficios empresariales, los salarios elevados y la dinamización de una industria auxiliar que ocupaba a toda la población. Eran los días en los que las calles eran hervideros de gente y proliferaban los comercios y los negocios en Trintxerpe, *la Ciudad del Dólar*. Por desgracia la crisis pesquera generada por la ampliación de las aguas territoriales de

11. Véase AIZPURUA, Fernando y BENITO, Juan M<sup>o</sup>: «Las parejas de Pasajes en la pesca del bacalao en Terranova», *Itsasoa. El Mar de Euskalherria*, nº 7, Etor, 1989, pp 52-58.



Cubertada en el bacaladero Mari de la empresa Cirimar, c.1960. Obsérvese la disposición típica de un parque de trabajo en un parejero. A la izquierda los descabezadores, a la derecha, repartidos en mesas por parejas, los tronchadores y sacaspinas. Colección Miguel Ciriza.

capturas sobre el tonelaje, lo que suponía a los pescadores alargar considerablemente las mareas sin un beneficio proporcional. Aún en años tan duros como los de la postguerra, en los que cualquier reivindicación laboral adquiría los términos de subversiva y las huelgas eran consideradas actos de alta traición, esta conflictividad se traslada a tierra con la negativa a embarcarse en los bous si no se renegociaban las primas, haciéndolas extensivas a toda la tripulación. El recuerdo de aquellos días permanece aún fresco en la memoria: «El año 1946 hicimos un plante para mejorar nuestras condiciones de pesca, para pasar de las primas de calidad del capitán a las primas por tonelaje para todos. Y nos negamos a embarcar. Ellos decían que no sabíamos dónde nos estábamos metiendo, que aquello era un *barullo*; nosotros les contestábamos que *barullo* era ir a Terranova en aquellas condiciones. Y las mejoras en las condiciones económicas se fueron logrando así, en los sesenta y los setenta hubo también plantes, los barcos estuvieron dos días parados con las tripulaciones venidas desde Galicia esperando en Pasajes. Nos amenazaban con traer tripulaciones de fuera para mandar los bous a Terranova, pero eso nunca llegó a ocurrir. Éste era el único camino que teníamos para presionar a la Compañía y obtener unos sueldos más elevados».

Suprimidas las primas de calidad y aumentado el porcentaje en función del volumen de las capturas, las discrepancias surgían en torno a la cantidad de bacalao desembarcado. Una porción del pescado se clasificaba sistemáticamente como *barajilla*, tamaño demasiado pequeño para comercializarse, y no entraba en los cálculos; si tenemos en cuenta que esta operación de tasado quedaba en manos del personal de tierra de la Factoría, la desconfianza de los pescadores que veían descender hasta en un 20% el total de toneladas, resulta fácilmente comprensible. Éstos llegaron a demandar la *barajilla* a la Compañía para encargarse ellos mismos de su comercialización en los mercados de su entorno. La propuesta no prosperó, bien porque el volumen del bacalao pequeño era bastante menor de lo que los cálculos querían hacer ver, bien porque la PYSBE negociaba con ese pescado salado derivándolo hacia un mercado de exportación poco exigente, como el congoleño, o hacia las contratas alimenticias del Ejército, con el consiguiente beneficio para sus arcas. Para evitar este fraude se procedió a la confección de unas plantillas de chapa con el tamaño mínimo del bacalao descabezado, que se clavaban en las mesas de los tronchadores, garantizando así que todo el bacalao que se salaba tenía el tamaño mínimo exigido. Por el contrario las fluctua-

Canadá y la pérdida de los bancos bacaladeros tradicionales hizo añicos esa floreciente prosperidad.

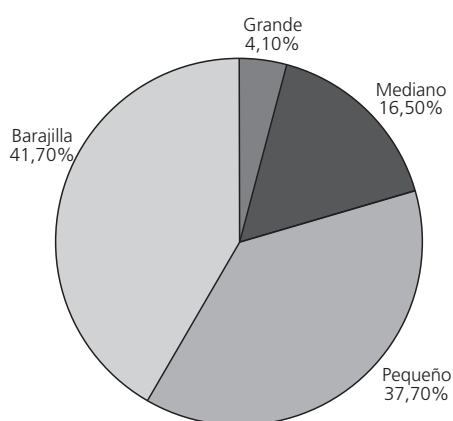
Aunque el montante salarial se establecía tanto en función de la duración de la marea como del volumen y calidad de las capturas, y no en relación a los turnos de trabajo, tampoco en este punto bous y *parejas* se comportaron de la misma manera.

La PYSBE, a pesar de la indiscutible entidad de su entramado industrial, careció de una política salarial coherente y decidida; en parte porque su actividad se prolongó a lo largo de un período de tiempo mucho más amplio y el devenir evolutivo de las estrategias empresariales habría de derivar en contradicciones, y sobre todo porque, en la práctica, nació y creció como un monopolio de facto y su capacidad de adaptación a un nuevo mercado mucho más competitivo, con la irrupción de las *parejas*, fue muy limitado.

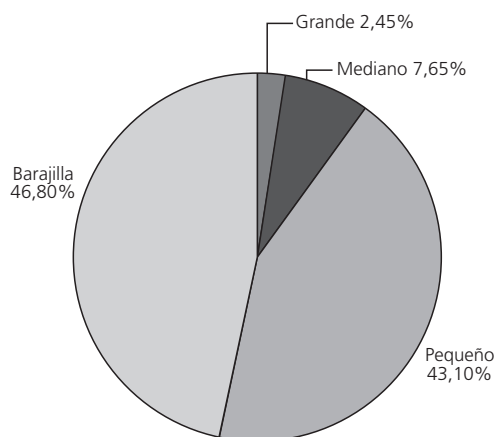
En una primera época los sueldos base suponían en realidad la práctica totalidad de la remuneración económica, con el complemento de primas menores para la tripulación en su conjunto y una jugosa prima de calidad para el capitán. Esta última acababa siempre por convertirse en un inevitable foco de tensiones ya que los capitanes privilegiaban el tamaño de las

ciones en el pesaje se mantuvieron endémicamente porque el propio mecanismo de descarga y conteo, en fardos de cincuenta kilos, estaba completamente obsoleto. La idea de que un pescador que llevaba cinco, seis o incluso ocho meses fuera de su casa fuese a consumir su primer día en tierra contando cuantos viajes de cincuenta kilos hacían falta para descargar un bou lleno de bacalao es totalmente descabellada. Al final siempre acaban faltando toneladas por la *sal sucia*, porque el bacalao estaba demasiado húmedo o demasiado seco, porque las bodegas no estaban suficientemente llenas o porque la forma de apilar el bacalao era defectuosa.

Reparto de las capturas por tamaños  
(Angelote, 1970)



Reparto de las capturas por tamaños  
(Cachuelo, 1970)



La capacidad de los bous, pensados para una época en la que las mareas se ofrecían más fructíferas, limitaba su manejabilidad, ya que o bien apuraban al máximo la duración de la primera marea para *sellar* el barco, prolongándola demasiado y comprometiendo así la segunda marea, o por el contrario retornaban a puerto con las bodegas sin llenar. Sea como fuere las *parejas* estaban en mejores condiciones y los sueldos reflejaban esa diferencia. La PYSBE poseía la estructura de una compañía sólida, al menos sobre el papel, y en su momento llevó a cabo un esfuerzo por realizar obras de tipo social, como las viviendas para sus trabajadores agrupadas en los denominados *poblados*, que como no podía ser de otra forma en una Empresa Modelo rendían pleitesía nominal a las personalidades del Régimen y a los prohombres de la Compañía<sup>12</sup>. El acceso a una vivienda en condiciones más o menos ventajosas, actuaba también como un incentivo laboral, que también fue utilizado por algunos armadores de las *parejas*, pero la política de gestión salarial de la PYSBE respecto a su personal embarcado careció, en líneas generales, de la perspectiva necesaria para tomar la iniciativa y salvaguardar su patrimonio humano, atesorado por décadas de dedicación a la pesca del bacalao.

En las *parejas* se trabajaba con contratos orales que se renegociaban en cada marea, de forma más o menos confidencial entre el armador y los diferentes estamentos de la tripulación, dependiendo de las características y capacidades del barco. Se trasladó así a la pesca del bacalao el mismo modelo que se había estado empleando hasta entonces en las *parejas*, tanto en su modalidad de altura como de bajura. Partiendo de un fijo muy bajo la aportación principal venía dada por el porcentaje sobre las toneladas de bacalao, lo que se conocía como *a la parte*. Aquí también el cálculo de las toneladas y su clasificación por tamaños entrañaba discrepancias; hasta tal punto que los pescadores utilizaban, y aún hoy en día siguen utilizando, la expresión *toneladas a cobrar*, una especie de eufemismo para designar las diferencias entre los pesajes y los inevitables recortes debidos a los gastos de descarga, la sal y el bacalao no tasado. Posteriormente el porcentaje a cobrar por la tripulación no se referencia sobre el volumen de bacalao sino sobre el beneficio generado en cada marea.

12. «La PYSBE construyó un grupo de 50 viviendas en Lezo para el personal de su factoría que lleva el nombre de su presidente "Grupo Luis Pradera". Pero además el Instituto Social de la Marina acometió la construcción del poblado de pescadores denominado "Poblado Francisco Franco" en terrenos pertenecientes a Pasajes de San Pedro, finalizándose dichas obras en 1952. Dichas viviendas estaban destinadas a marineros y acogían a 212 familias del sector y en pago participaron, además de los organismos estatales y provinciales, diversos armadores de buques de pesca de Pasajes y también la PYSBE», TOLOSA, M<sup>a</sup> Teresa: *op. cit.*, p. 376.

La mayor versatilidad de las *parejas* y la mejor optimización de sus capacidades de pesca derivaba en una rentabilidad más alta que acababa por redundar en beneficio de todos los tripulantes. Esto suponía que los salarios de los *parejeros*, tanto de los oficiales como de los saladores los tronchadores o los rederos, se situaban nítidamente por encima de los de la PYSBE, sobre todo a partir de los años sesenta. En la práctica se fue produciendo un trasvase de las tripulaciones de los bous hacia las *parejas*, atraídas por unos sueldos mayores y una duración menor de las mareas. En el caso de la oficialidad, la aceptación de esa pérdida comparativa de categoría, que habría de trasladarse a una merma de rango y comodidades, era el síntoma inequívoco del declive imparable de la empresa Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España.

### 3.3. Asistencia sanitaria

La naturaleza misma de la actividad pesquera impone una serie de restricciones a la hora de garantizar una adecuada asistencia sanitaria. Estas limitaciones que, a pesar del notable avance tecnológico, perviven hasta nuestros días, eran lógicamente mucho más acusadas en las aguas de Terranova. El medio marino dificulta cualquier evacuación sanitaria, convirtiéndola en la práctica en una auténtica operación de rescate, en el supuesto de que se disponga de los medios necesarios para acometerla. No era éste el caso de los bacaladeros, ni en la etapa inicial ni en los años setenta.

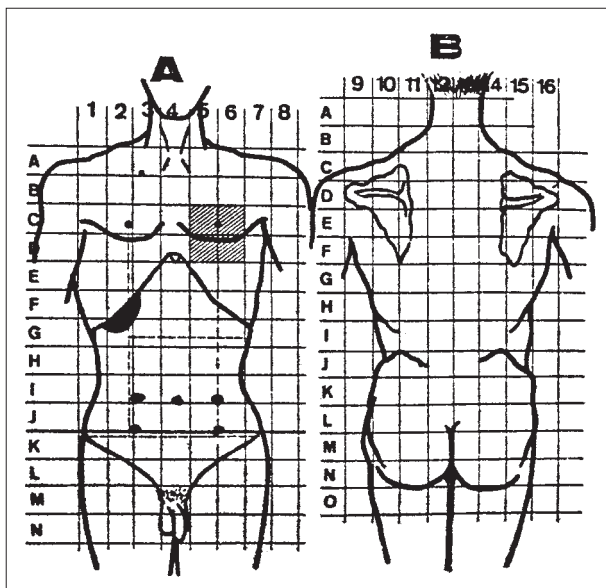
La situación en los bous era comparativamente mejor que en las *parejas*, circunstancia ésta lógica si consideramos el tamaño de los barcos, el número de los tripulantes y la importancia de las compañías armadoras. Pero la flota bacaladera en su conjunto, bous y *parejas*, adoleció de la carencia de una infraestructura sanitaria de apoyo versátil y próxima, función que sólo podía garantizar la presencia permanente de un buque hospital. Y no lo hubo. Por establecer una referencia la flota bacaladera francesa disponía de uno, al menos desde 1913, y la flota portuguesa, de la cual su imagen pintoresca de barcos de vela y doris no debe inducirnos a engaño<sup>13</sup>, contaba con el buque hospital, el *Gil Eannes*. La Armada española solo puntualmente, en 1970 envió la fragata *Atrevida* al Gran Banco para realizar labores de apoyo y reivindicación de los derechos pesqueros. La asistencia sanitaria primaria quedaba pues en manos del personal médico de los barcos y en casos de gravedad se procedía a la evacuación del paciente al puerto más próximo: Saint-Pierre, St John's o Halifax. En ambos aspectos, asistencia a bordo y hospitalización, la calidad de la cobertura sanitaria era netamente deficitaria.

Las *parejas* carecían de cualquier personal sanitario a bordo, desempeñando el capitán esas funciones, sin que en realidad poseyera ninguna capacitación específica para ello. Los capitanes disponían de un cuaderno médico en el que se recogían los casos más habituales con sus tratamientos correspondientes. Este manual sólo resultaba efectivo para intervenciones de urgencia en patologías muy concretas: heridas y cortes al manipular el pescado; neumonías, congelaciones y sabañones producto de las bajas temperaturas; lumbagos y problemas musculares ocasionados por malas posturas continuadas; úlceras y trastornos digestivos fruto de una alimentación inadecuada.

La posibilidad de tratar con éxito cualquier afección interna, consecuencia de una enfermedad o de un accidente, se reducía a una cuestión de mero azar, ya que no existía en el barco nadie siquiera mínimamente cualificado para diagnosticarlas. La angustia que conllevaba este desamparo y la presión que trasladaba sobre los capitanes de las *parejas* hacía que éstos la considerasen como la parte más comprometida de su actividad profesional: «Era lo más duro. Había que tomar decisiones y allí nadie sabíamos que hacer. ¡Porque allí ninguno éramos médicos! O aguantábamos a ver como evolucionaba o poníamos rumbo a tierra». Pero la evacuación, por ejemplo al Hospital Militar de Saint-Pierre, no era nunca una determinación sencilla; el capitán en persona debía responsabilizarse de ella ante los armadores, justificando la pérdida de jornadas de trabajo en un momento en que las capturas podían ser abundantes, y debía hacerlo basándose más en intuiciones que en conocimientos fundados o indicios razonables. «Al llegar a tierra te aliviaba oír que el médico te dijera *menos mal que habéis venido sino no lo cuenta*. Te quedaba la satisfacción de haber cumplido con tu deber. Cuando en el hospital te soltaban un *¿Qué hacéis aquí? ¡Si esto es una tontería!* no sabías donde meterte!». El conflicto entre los intereses económicos y la salvaguarda de las garantías sanitarias fue entonces, como ahora, una constante. No se puede decir que la vida de un hombre se valorase menos que unas cuantas toneladas de pescado, pero sí que unas buenas cubiertas contribuyeron a acortar algunas vidas y que, en general, la falta de asistencia sanitaria convirtió en crónicas afecciones que debidamente tratadas no hubiesen dejado secuelas.

13. Para una valoración de la importancia de la flota bacaladera portuguesa conviene consultar el trabajo de José María BENAVIDES: «Los portugueses y la pesca del bacalao» incluido en JIMÉNEZ DE ABERASTURI, Luis María, et al.: *En los Grandes Bancos de Terranova*, Txertoa, San Sebastián, 2000.





Hoja de localización topográfica ideada por el doctor José Luis Alarcos. Este ingenioso, y por otra parte rudimentario sistema, permitía a los capitanes de los bacaladeros localizar con precisión las afecciones de los enfermos y comunicárselas al médico durante las consultas radiofónicas, facilitando además la realización de exploraciones complementarias guiadas por el facultativo.

La hospitalización se efectuaba en una primera época, de forma preferente, en el Hospital Militar de Saint-Pierre, dependiendo lógicamente del caladero en el que se encontrase faenando la *pareja*. Hasta que en 1964 el Instituto Social de la Marina destinó a un médico de San Sebastián, el doctor Dámaso Sánchez, a Saint-Pierre. Poco después llegó el doctor José Luis Alarcos que acometió la reforma del protocolo asistencial con mucho más ingenio que medios<sup>14</sup>. El añorado buque-hospital no llegó, quizás porque como dijo algún vicecónsul «¿Para qué traer un barco? ¡Dos muertos al año no justifican ningún barco-hospital!». Los botiquines se ordenaron mediante coordenadas alfanuméricas y en unas láminas anejas se cuadrilaba el cuerpo humano siguiendo el mismo procedimiento. Así el capitán, después de aportar los datos referidos a la edad, complexión y sintomatología general del paciente, localizaba su dolencia en el gráfico y se la comunicaba al doctor Alarcos. Éste le guiaba en una exploración básica para acabar prescribiéndole un medicamento que localizaba en el botiquín

mediante las coordenadas y le dictaba los pasos a seguir, bien para su cuidado, bien para su evacuación. El método en sí era bastante elemental pero, como ingeniosamente refería un capitán «cuando no tienes nada un poco te parece mucho. Yo le preguntaba al médico, le explicaba lo que tenía el paciente y hacía lo que él me ordenaba. Mi responsabilidad quedaba a salvo, tanto a la hora de atender al paciente como de evacuarlo. Ahora la responsabilidad era suya, no mía. ¡Y eso era muy importante!». Efectivamente al doctor le correspondía evaluar la situación del enfermo, aunque no pudiese examinarlo físicamente, y determinar el tratamiento «Si me decía *dale dos pastillas del cajón A1 cada seis horas*, yo se las daba. Si me mandaba *revisa la inflamación en E2*, yo la revisaba y le mantenía informado».

De todas formas una vez puesto en marcha el operativo de evacuación, si éste se consideraba necesario, no todo estaba ganado. Había que contar con la distancia que les separaba del puerto más cercano, que con mala mar podía prolongarse notablemente, o en casos de gravedad extrema el transbordo al buque-hospital más próximo, maniobra siempre complicada por las condiciones meteorológicas, más aún tratándose de personas enfermas. La labor del *Gil Eannes* portugués es destacada por los pescadores de Pasaia «Era un barco muy bien preparado, con quirófano y aparatos de rayos X. Los portugueses han salvado vidas de los nuestros. Para una urgencia dependíamos de ellos, y cuando el barco portugués estaba en otros caladeros, igual te pasabas 35 horas para llegar a tierra».

La hospitalización en tierra resultaba gravosa tanto para la empresa armadora como para el propio afectado.<sup>15</sup> Las empresas abonaban los gastos médicos en divisas a un cambio de 45 pesetas por \$ y por el contrario recibían el reintegro por parte de la Seguridad Social en pesetas a una paridad de 10 pesetas por \$. El armador Francisco Lasa en su informe a Daniel Laffite, Ingeniero Jefe de la Delegación de Industria, fechado el dos de enero de 1953 se queja amargamente de esta circunstancia: «Las atenciones a enfermos que debían correr a cargo del Seguro de Enfermedad, las pagamos en \$ que nos cuestan a 45 pesetas c/u, sin embargo el Seguro de Enfermedad nos las abona a 10 pesetas c/u, acogiéndose a un

14. Las críticas del doctor Alarcos, ante la precariedad del sistema de asistencia sanitaria, elevadas mediante memorandum ante la Jefatura del Estado provocaron una fuerte polémica entre los estamentos implicados que acabó por forzar la dimisión del citado médico. Todos los bacaladeros firmaron entonces, "desde marineros a mandos", una petición escrita ante el Instituto Social de la Marina solidarizándose por entero y apoyando su actuación "que nosotros vemos aquí con más objetividad y realismo de lo que pueda verlo nadie en España". La petición concluye con el deseo de que "vuelva a reintegrarse a su puesto en Saint Pierre, desde el que tanto bien nos está haciendo. Rogamos por tanto al Instituto Social de la Marina y demás organismos de los que su actuación depende, haga lo posible por que así sea y que igualmente dé cauce rápido a todas sus demandas, que por primera vez reflejan en público valerosamente nuestras más perentorias necesidades".

15. Para hacernos una idea del volumen de las actuaciones sanitarias, baste señalar que en 1968 José Luis Alarcos trató a un total de 1.450 marineros de enfermedades menos graves, 158 hombres tuvieron que ser hospitalizados y la media de repatriados se situaba en cinco personas por mes.

Decreto que (...) no tiene validez para nosotros»<sup>16</sup>. En general la depreciación de la moneda española en el extranjero fue una constante hasta el fin de la Dictadura, por lo que cualquier gasto en puerto se veía gravado por esta debilidad monetaria. Si tenemos en cuenta que después de su alta médica el enfermo debía permanecer en una pensión<sup>17</sup> hasta la llegada de su barco o hasta que atracase algún otro bacaladero con ruta convergente que lo acercase a éste, los gastos no deberían ser insignificantes. Para el paciente la estancia en tierra, aislado de su entorno natural y con pocas posibilidades de esparcimiento también era frustrante. La aparición, en 1962, de los *Stella Maris*<sup>18</sup>, centros cívico-culturales dependientes del Apostolado del Mar, donde el convaleciente podía reintegrarse a un ambiente más familiar mientras esperaba reembarcarse hizo mucho más llevadera esta espera.

Las condiciones de atención sanitaria en los bous eran significativamente mejores, los barcos completaban una tripulación en torno a los 60 hombres y la flota bacaladera de la PYSBE la componían 16 bacaladeros. Lo que en términos generales suponía un total de cerca de 1000 tripulantes cuyas necesidades médicas había de hacer frente la empresa Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España. La estructura accionarial que sustentaba esta empresa era de una magnitud incomparablemente mayor que cualquiera de sus competidores de las *parejas*, y por pura lógica habría de acometer esta demanda con un mayor aporte de medios. Todos los bous contaban con un practicante a bordo y un médico para toda la flota *pysbeña*. En términos estrictamente teóricos la asistencia sanitaria se encontraba relativamente bien cubierta en los bous bacaladeros.

La práctica, como casi siempre, atemperaba todas esas euforias. La función del practicante la desempeñaba el segundo oficial o en ocasiones el propio capitán, a los que razonablemente no habría que suponerles una capacitación superior a la de sus homólogos de las *parejas*, y demasiadas veces no pasaban de ser celosos y responsables guardianes del botiquín. El médico era único para toda la flota y periódicamente transbordaba de un bou a otro, por lo que la distancia efectiva entre un barco en ruta de regreso y otro faenando en un caladero alejado, respecto a un tercero que albergase al médico era superior a la que separaba a los dos primeros del puerto más cercano. El recurso a la consulta radiofónica sí mejoraba en la medida en que se podía emplear tanto con el médico de la PYSBE como con el doctor Alarcos, a partir de 1964, multiplicando las posibilidades de éxito de una comunicación muy penalizada por la distancia y el influjo de las auroras boreales. El doctor Luciano San Sebastián, médico de la PYSBE nos describe así una radioconsulta durante la campaña de 1954 a bordo del *Aquilón*: «Al cuarto día de navegación, hube de atender por telegrafía, al primer enfermo que solicitaba asistencia por ese medio. Se trataba de un marinerero cuyo barco se hallaba faenando en el Gran Banco. La distancia no era muy grande, unas mil cien millas (2.000 kilómetros), pero la comunicación era mala por tratarse de Terranova, donde bien por las auroras boreales o por otras razones, la comunicación desde fuera de los bancos no es buena. De hecho no pudimos utilizar la radiotelefonía y fue preciso el telégrafo y aún más, que hiciera de puente o intermedio otro bou, el *Solano*, que estaba a 500 millas por delante de nosotros. La consulta, si bien sencilla, fue laboriosa para los tres telegrafistas, que hubieron de repetir varias veces el diálogo. Al primer informe del paciente seguía un cuestionario de preguntas. El enfermo ayudado por el segundo oficial de su buque respondía como buenamente podía. Luego se solicitaba de este oficial, que normalmente se encarga de los enfermos y las inyecciones, una somera exploración. Después había que aventurar un diagnóstico y decidir si aquello podía tratarse en el barco o precisaba de un tratamiento en tierra. Más adelante hubo vez que fue preciso eso último, con ocasión de un infarto, una peritonitis o una fractura abierta. En este caso no fue necesario llevarlo a puerto. Se trataba de una tumoración muy dolorosa que hacía pensar al capitán en la conveniencia de llevarlo a puerto con los consiguientes días de pesca perdidos. Pude diagnosticar un chancro de Ducrey con un ganglio inflamado en la ingle, que curó con sulfas en pocos días. Este pequeño éxito, me dio ánimos para dejar a un lado los temores, que no me faltaban, respecto a mi saber y entender médico, en aquellas circunstancias en las que se precisaba algo de ingenio y suerte».

Con el paso del tiempo la evolución de la tecnología determinó una notable mejora en las comunicaciones que facilitó en gran medida estas radioconsultas, pero por el contrario el progresivo empobrecimiento de los bancos de bacalao condujo a una mayor dispersión de los bous que entonces podían encontrarse en una misma marea repartidos por Groenlandia, Noruega, Islandia y Terranova. En estas circunstancias la presencia de un solo médico para toda la flota se hacía, si cabe, aún más precaria.

16. Archivo Untzi Museoa-Museo Naval de San Sebastián.

17. En Saint- Pierre la pensión escogida para esta labor de hospedaje de los marineros convalecientes era la que regentaba Françoise Bomellan.

18. La fundación de *Stella Maris* en Saint Pierre aparece ligado inicialmente a la figura del padre Altuna, capellán del puerto de Santander, y el padre Alberto Gárate, capellán del puerto de Pasajes. Posteriormente, en 1963, el padre Javier Sánchez Erauskin se encargará durante años de su dirección, siendo sustituido más tarde por el padre Joseba Beobide que también dirigió el *Stella Maris* de Sain Jonh's.

La flota bacaladera, sin distinción entre bous y *parejas*, ni entre barcos de diferentes nacionalidades, españoles, franceses, portugueses, rusos o polacos, hizo siempre causa común frente a la adversidad y todos pusieron a disposición de los necesitados aquellos medios con los que contaban, por precarios que éstos fueran. Todos pertenecían a una misma comunidad y estaban ligados por las mismas penurias y por el mismo código de supervivencia. A veces, lamentablemente, los esfuerzos sólo servían para honrar a los muertos: «Estando pescando en el Mar de Barents, un barco portugués, justamente en su último lance, pues ya estaba terminando de recoger la red para *trincar* el barco y poner rumbo a Portugal, perdió a un hombre arrastrado por un golpe de mar. Nos llamaron a los barcos que faenábamos por allá y todos estuvimos toda la tarde buscando al desaparecido. Después de pasar la noche y la mañana en la zona el pescador portugués partió hacia casa. Al día siguiente un barco ruso al virar la red descubrió en el saco el cadáver y telegrafió al portugués. Ambos se encontraron a mitad de camino, los rusos hicieron al menos 15 horas de ruta para entregarles el cuerpo».

La situación tras la crisis de principios de los setenta, con una disminución drástica de los bacaladeros de Pasajes en las aguas de Terranova, hasta la presencia testimonial de nuestros días no ha conllevado una mejora sustancial en las condiciones de asistencia sanitaria. Hoy en día los bacaladeros tampoco llevan a bordo personal médico cualificado y, aunque es cierto que el empleo de modernos helicópteros de salvamento facilita las evacuaciones, sólo se recurre a ellos en casos de extrema gravedad.

#### 4. EL AISLAMIENTO

Por encima de las penosas condiciones de trabajo, tanto en lo referido al desgaste físico inherente a la propia actividad, como a las circunstancias climáticas límite en que éste se desarrollaba, agravadas por la reducida habitabilidad de los bacaladeros, el aislamiento al que se veían sometidos los pescadores constituía el principal elemento de dureza. La idea repetida hasta la saciedad de que «quien embarca en un bacaladero sabe de sobra a qué va» no puede ocultar la magnitud del problema. En el espacio reducido de un barco, bou o *pareja*, la perspectiva de cualquier marea, incluso las anheladas mareas cortas y productivas se conjugaba en clave de monotonía y aislamiento.

Una marea buena podía durar en 1965 cuatro meses; atrás quedaban las expediciones de las primeras parejas que completaban su periplo en 40-50 días. Pero según la decisión de la empresa ésta podía prolongarse por espacio de siete u ocho meses si las capturas eran escasas, y no resulta nada difícil imaginar el efecto que sobre la moral de la tripulación tenían estos meses suplementarios. En general la evolución de los barcos y la optimización de sus capacidades de pesca no llevó aparejada un acortamiento en la duración de las mareas, porque la capacidad de carga de las *parejas* aumentó considerablemente para rentabilizar los desplazamientos, mientras que al mismo tiempo la riqueza de los bancos iba disminuyendo. La PYSBE a pesar de la poca capacidad de adaptación de los bous, y aún en circunstancias adversas, apostó por una política empresarial de forzar siempre al máximo la duración de las mareas. Eso sin entrar a valorar experimentos de dudosa racionalidad como el cambio de tripulaciones en alta mar, u otros como la descarga del bacalao en los secaderos de Terranova, que si bien desde el punto de vista económico pudieran ser rentables, en la práctica abocaban a las tripulaciones a una única marea de 10 meses. De la habilidad de los capitanes para manejar la situación cuando las circunstancias de pesca eran desfavorables dependía, en gran medida, que este aislamiento múltiple diese paso o no a una depresión más o menos generalizada.

##### 4.1. La familia

Un primer aislamiento asociado a lo que se dejaba en tierra y principalmente respecto a la familia. Hasta bien entrados los años sesenta el correo fue el único vínculo entre el pescador y sus seres queridos. La llegada de la correspondencia a bordo adquiría tintes de acontecimiento y por el contrario su retraso se convertía en foco de tensiones. Por lo general el barco que tocaba puerto recogía el correo y luego se iba repartiendo mediante transbordos sucesivos. Ni siquiera se necesitaba arriar un bote, bastaba con aproximar un barco al otro y pasar un cabo con la correspondencia. La negativa del capitán a desviar su ruta para proceder a esta recogida generaba gran malestar entre los tripulantes: «a veces por no hacer dos horas de ruta hasta el otro barco los paquetes que te habían mandado desde casa volvían a tierra. Y claro eso enarrecía mucho el ambiente». Las cartas se iban acumulando en la estafeta de Correos y allí las iban numerando para facilitar su posterior lectura. La imagen del puente abarrotado de hombres esperando a recibir noticias de casa sólo es comparable a la estampa de desencanto de aquellos a los que el reparto les era estéril.

En los bous de la PYSBE la recepción del correo se efectuaba de una forma más regular que en las *parejas* y la gerencia enviaba unas tarjetas postales a los familiares de los pescadores con una inscripción tipo informándoles que la travesía hasta Terranova se había completado con éxito: «Nos complace manifestarle que el buque ... ha llegado sin novedad a los bancos de pesca, habiendo iniciado sus faenas». La PYSBE facilitó también etiquetas adhesivas para colocar en los sobres con la dirección ya impresa, lo cual además de ser práctico se revelaba útil porque la confusión entre «Saint-John's» y «Saint-John» hacía que el correo partiese con destino al otro extremo del Canadá ocasionando su lógico extravío. Los hijos de los pescadores recuerdan bien aquella liturgia de escribir cartas a los padres ausentes: «Yo el recuerdo que tengo de infancia es el de ir con la madre a los parques, ella cogía el bloc de papel de cartas de avión, de ese finito que se trasluce y escribía, escribía y escribía. Eran cartas de seis, siete u ocho folios que luego yo doblaba bien prietos y metía en aquellos sobres alargados, con el borde azul y rojo. A pesar de todo las cartas terminaban abultando mucho».

El Servicio de Costa de Igeldo facilitaba mensajes puntuales a un barco en ruta y éste haciendo de puente lo transmitía a su destino. Así se hacían llegar las notas de pesca y las órdenes de los armadores y a veces escuetas notas que presagiaban acontecimientos luctuosos o felices «Su esposa: una niña, ambas bien», eso sí, dentro del mayor de los laconismos. A partir de 1965 se implantó en los barcos un precario sistema de telefonía, muy condicionado aún por las limitaciones técnicas, que, aunque insuficiente sí supuso un avance: «Nos empezaron a poner telefonías, pero chillábamos tanto que en realidad yo creo que nos oían por la ventana más que por el teléfono. Llamábamos a las mujeres a unas horas extrañas, que aquí podían ser las cuatro de la madrugada, pero para nosotros era una gran ilusión. No podías decirle todo lo que querías, porque no tenías ninguna intimidad, te estaba oyendo el que estaba de guardia en el puente y todo el mundo que tuviera el mal gusto de escuchar conversaciones ajenas. No había privacidad, pero era una gran cosa que pudieras hablar con tu mujer y te dijera que estaban todos bien, uno respiraba tranquilo, porque la verdad antes no teníamos ninguna certeza». La posterior fundación de los Stella Maris facilitó la labor de telefonar desde tierra a casa, siendo éste uno de los servicios más demandados. En momentos en los que coincidían varios barcos en puerto la factura telefónica diaria llegó a ascender a 150.000 pesetas de la época.



*Hablando por radio desde el buque parejero Ignacio de Arrillaga. Hasta mediados de la década de los sesenta las parejas carecieron de sistemas de radiotelefonía fiables; la posibilidad, aún precaria, de mantener un vínculo con la familia era especialmente importante para unas tripulaciones sometidas a un duro y prolongado aislamiento. Foto Alfonso Zarranz.*

La vida del pescador casado conllevaba una privación y un sacrificio suplementarios. La relación con los hijos se difuminaba entre el vacío y la distancia. No tener la oportunidad de verlos nacer, o abandonarlos recién nacidos que «cuando salías de casa justo acababan de nacer y cuando volvías ya andaban». Y al crecer un poco las cosas tampoco mejoraban «cuando llegabas a casa el crío no te conocía y se escondía detrás de su madre, porque creía que eras un extraño. Tú te pasabas 15 o 20 días entre mareas en casa y luego desaparecías. A la mujer le tocaba ser madre y padre a la vez, educarlos ella sola, nosotros no podíamos ayudar». Efectivamente la madre debía desempeñar el papel de madre y de padre, criar y educar a sus hijos, enfrentarse a los problemas de los adolescentes y hacer de enlace entre el padre y los hijos. Tenía que ocuparse del hogar, de la administración y en sus espaldas se cargaba la responsabilidad de mantener el equilibrio de la familia. Era también ella quien se esforzaba por hacer palpable la presencia del padre ausente y realizaba esta tarea sumida en la soledad, porque en ese momento no existía vida asociativa alguna que agrupase a las mujeres de los pescadores<sup>19</sup>. En esa tesitura las cortas estancias del marido en tierra se disfrutaban al máximo y se viven con toda intensidad, «llegar a casa es como si fuera una luna de miel».

19. Véase V.V.AA.: «La mujer del pescador», *IV Encuentro Internacional de Mujeres de Pescadores*, Lurdes, 1993.

## 4.2. La monotonía

Si algún adjetivo pudiera resumir la vida a bordo de un bacaladero, probablemente éste sería monótona<sup>20</sup>. Un barco es por definición un espacio reducido que ofrece nulas posibilidades, la jornada se consume «del catre al trabajo y del trabajo al catre». La noción de ocio o tiempo libre no existía, por definición, en las *parejas*, que trabajaban según el modelo de turnos continuos y los momentos de inactividad se amoldaban a la variabilidad de las faenas pesqueras y de tratamiento del bacalao. Cuatro, seis, ocho o incluso hasta diez meses, conviviendo con la misma gente en el mismo habitáculo a la fuerza tenían que generar desarreglos de tipo depresivo: «Había mareas cortas, regulares y largas, pero se notaba en todas. Si era regular se agravaba más que si era corta y si era larga más que si era regular. Era el pasarse seis meses, que no hay un sábado, ni un domingo, que no hay una cena con los amigos, que no hay el mínimo esparcimiento, que todo es trabajar, trabajar y trabajar. Que a eso además de las condiciones adversas, de que haya poca pesca le puedes añadir que tengas una mala noticia...».

De un lado los inconvenientes de una convivencia forzosa y prolongada que habría de enturbiar las relaciones personales entre los tripulantes y de otra el peso de una rutina casi obsesiva desembocaban en episodios de crisis psicológicas. El padre Joseba Beobide, responsable del *Stella Maris* de Saint John's, cifra en un 25% el porcentaje de pescadores aquejados de estos problemas depresivos: «el aislamiento y la enorme monotonía que se genera en un barco de pesca, con poquísima variedad en lo que el ojo ve, hace posible cualquier estado obsesivo, que se acentúa, llevando incluso al suicidio».

La lectura, sobre todo de novelas del Oeste, los juegos de naipes y las quinielas futbolísticas completaban el reducido plantel de actividades lúdicas de un bacaladero. En frente, el peso obsesivo de ver a la misma gente, hacer los mismos gestos, hablar de las mismas cosas, tener las mismas sensaciones y sentir que todos los días son el mismo.

El atraque a puerto se convertía en el único aliciente capaz de romper ese cúmulo de rutinas y monotonía. Las entradas en puerto venían impuestas por un lado por las lógicas necesidades de abastecimiento



*Puente de mando del bacaladero Ignacio de Arrillaga. El espacio reducido de un barco, desprovisto de cualquier posibilidad de esparcimiento, se convertía en un cúmulo de rutina y monotonías de las que era imposible escapar aun en las mareas cortas. Foto Alfonso Zarranz.*

de víveres y gasoil y por circunstancias extraordinarias como averías o accidentes. La periodicidad de estos atraques, que normalmente no superaban las 36 horas, dependía del grado de autonomía de las embarcaciones, con la lógica evolución a lo largo del tiempo, pero también estaba acorde con la política empresarial de las compañías armadoras. Los bous de la PYSBE realizaban la *carbonada*, término que perduraba desde la época de los barcos de vapor, con una periodicidad más o menos regular en toda su flota, aproximadamente cada setenta u ochenta días, atendiendo, eso sí, a las particularidades de cada barco. En el caso de las *parejas* cada casa armadora funcionaba con sus propias normas, teniendo siempre en cuenta que, desde el punto de vista de la estricta rentabilidad económica, el amarre en puerto ocasionaba gastos directos y la pérdida de alguna jornada de trabajo. La modernización de los bacaladeros y la incorporación de portabilizadoras eliminó casi por completo la necesidad de abastecerse de agua y algunas parejas recurrieron incluso al repostaje de gasoil y víveres desde petroleros para evitar la entrada en puerto. Valorar el descenso de rendimiento laboral de unos pescadores a los que se les hurtaba la única posibilidad de escapar a la rutina de un barco, y el desencanto que en ellos producía esta circunstancia no es sencillo, pero no cabe ninguna duda

20. Véase PÉREZ-SOSTOA, Enrique: «Dos décadas en los grandes bacaladeros», *Itsasoa. El Mar de Euskalherria*, nº 7, Etor, 1989, pp. 59-64.



que desde un punto de vista humanitario estas fórmulas eran claramente perjudiciales para los marineros. Desde que se conocía la orden de poner ruta a puerto la vida a bordo del bacaladero se transformaba: «solamente el hecho de saber que íbamos a puerto era una fiesta. Empezábamos a pensar si haríamos el gasoil a la entrada o a la salida, y multitud de pequeños detalles que no tienen ninguna importancia pero que a nosotros nos rompía la monotonía de hacer exactamente las mismas cosas siempre».

Normalmente los bacaladeros tocaban tierra dos veces en cada marea si ésta era corta y con una periodicidad de unos cincuenta o sesenta días en mareas normales. En los caladeros de Terranova los puertos de atraque habitual, salvo contadas excepciones provocadas por imprevistos, se limitaban a Saint-Pierre y Saint John's. A Saint-Pierre se le consideraba por sus características un puerto eminentemente *parejero*. Situado en la isla del mismo nombre, próxima a la costa canadiense, carecía de las infraestructuras necesarias para acoger a varios buques grandes, por lo que funcionó como auténtica base logística de los bacaladeros que faenaban en *parejas*. De población de origen francés, bretón y vasco, la pequeña localidad portuaria se hacía inevitablemente simpática y próxima como nos lo recuerdan algunos pescadores: «Saint-Pierre era nuestra casa. Lo primero que sentíamos era la sensación de saltar a tierra, de poder pisar y poder caminar sobre tierra firme. Nos parecía que estábamos en París y mira que aquello era una aldea, pero una aldea de las de verdad. Tenía cuatro tascas el Savoyard, el Johnville, el Estrella y el Île-de-France y poco más. Pero no necesitábamos papeles de emigración ni nada, era un puerto franco, por fin podíamos ir a un bar, tomar una cerveza, ver alguna chica... Allí estaba el vicónsul Renè Dagort, que tanta ayuda nos brindó, y toda una galería de personajes: John, el del Johnville, Legasse, madame Theo... Una página muy importante fue el Stella Maris de Saint Pierre con los padres Alberto Gárate, Javier Sanchez Erasquin, Altuna, aunque estuviésemos unas pocas horas siempre se consideraba una visita obligada, ir a echar un trago, a visitar al cura y a las chicas que trabajaban allí, Arantza y Mari Paz, y a los enfermos o accidentados que solían reunirse en el Stella Maris. Había un bar, una pequeña biblioteca, un billar, televisión y teléfono, que para nosotros era muy importante porque nos permitía comunicarnos con la familia con cierta intimidad. Saint-Pierre era un poco como nuestro pueblo, había gente de aquí que se había casado y se había establecido allí, incluso hasta tenían frontón y debajo de la maqueta de un barquito que los marineros regalaron a madame Theo se podía leer en una plaquita *goraintziak arrantzaleen partetik*. Una hora después de que terminaba el baile todos estábamos ya en el barco dispuestos a partir».

Saint John's por el contrario albergaba sobre todo a los bous de la PYSBE, y en el argot marinero se le denominaba puerto *pysbeño*. Enclavado en la isla de Terranova, prácticamente formaba parte del Canadá continental, contaba con una población cercana a los setenta mil habitantes a final de la década de los cincuenta y estaba sujeto a una reglamentación mucho más estricta. La entrada a puerto generaba una considerable actividad burocrática y como imperaba la Ley Seca «había que tener mucho cuidado, recoger todas las bebidas, el cognac, el tabaco y todas las mercancías de entrepôt, meterlas en un lugar cerrado para que viniese la policía y te lo precintase y no podías sacarlas hasta la salida. A las botellas para el consumo diario también se les ponía un sello y una simple botella sin sello acarrea serios problemas». Los licores sólo se dispensaba en los escasos dos bares que disponían de la *licence-room* y en el resto de establecimientos la bebida de mayor graduación alcohólica disponible era la cerveza. A diferencia de Saint-Pierre el ambiente de Saint John's no podía considerarse tan familiar, es cierto que las posibilidades lúdicas de una ciudad de tamaño considerable eran proporcionalmente mayores, pero también las barreras idiomáticas y la propia idiosincrasia de sus pobladores, de un carácter mucho más sajón, lo convertían en un lugar menos acogedor. Los pescadores frecuentaban los cines, aunque sus conocimientos de inglés fuesen muy deficientes, y los bailes, donde el elemento femenino estaba presente en mayor proporción por la existencia de industrias conserveras que empleaban abundantes mujeres como mano de obra. Se aprovechaba la estancia para intercambiar las pocas botellas que se habían sustraído al sello por algunos productos que escaseaban en España y para visitar, más tarde, los locales del Stella Maris donde les esperaba el padre Joseba Beobide. Era habitual realizar un recorrido por los barcos atracados en puerto, entre copas y cánticos. En ocasiones se confraternizaba también con pescadores de otras nacionalidades, principalmente con los portugueses por una mayor afinidad cultural, o se visitaba algún buque factoría ruso en los que se organizaban nutridos bailes con la presencia de las numerosas mujeres que trabajaban en la elaboración y tratamiento del pescado.

Los atraques en Halifax o Sydney (Nueva Escocia) tenían un carácter mucho más esporádico, pero en lo esencial seguían el mismo patrón que los de Saint John's, las mismas restricciones y algunos menos alicientes ya que carecían del ambiente que creaba la presencia masiva de bacaladeros. Cuando los barcos faenaban en los bancos de Groenlandia tocaban puerto en Gotaab, la capital, que según los pescadores era «la cuna del amor libre» y foco de enfermedades venéreas para los menos previsores. Sea como fuere, la corta estancia en tierra suponía un alivio para la maltrecha moral de los pescadores y les hacía retornar al trabajo con una mejor disposición, después de comprobar que fuera el mundo seguía siendo como lo

recordaban. Ahora tendrían nuevos temas de conversación para unos días, podrían *soltar el carrete* hablando de algo que no era la pesca, el capitán y el tiempo.

## EPÍLOGO

La PYSBE no sobrevivió a su propia estructura nacida para competir en las condiciones amables de un monopolio. Las «mentalidades arcaicas de su accionariado y la poca agilidad de su Dirección Técnica» le impidieron adaptarse a los nuevos tiempos y aprovecharse de las oportunidades que se le ofrecían.

Las *parejas* se sirvieron de su versatilidad para competir y acabaron por ganar la pugna por el control de la pesca del bacalao. Pero, paradójicamente, conforme fueron ganándola empezaron a perderla. La mayor efectividad de las técnicas de pesca y la sobreexplotación abusiva de los caladeros, plasmada en el descenso de tamaño de los bacalaos, habría de llevar a medio plazo a su esquilme. La prohibición de faenar en el Gran Banco impuesta por las autoridades canadienses puso un punto y final abrupto a una realidad que, tarde o temprano, tenía que entrar en crisis. La idea misma del monocultivo pesquero del bacalao resultaba ya antieconómica; no se podían seguir desaprovechando y devolviendo al mar toneladas de pescado de otras especies de rentabilidad más que probada.

En el 2002 sólo una *pareja* con base en el puerto de Pasaia se dedica a la pesca del bacalao. Curiosamente, o quizás no tanto, el *Bahía de los Vascos*, de la compañía armadora Herederos de F. Velasco, acondicionado ahora para salar y congelar acaba de realizar una de las grandes mareas de su historia. La *Epopéya de Terranova*, como todas las ensoñaciones míticas, se alimentó del esfuerzo y las miserias de los hombres que se embarcaron en los bacaladeros con el objeto encomiable de «sacar adelante a sus familias» en unos años difíciles y nada complacientes.