

# Por todos los mares del mundo

EL PRODIGIO DE LA PESCA EN VIGO



**ESPERANZA PIÑEIRO DE SAN MIGUEL  
ANDRÉS GÓMEZ BLANCO**



**Esperanza Piñeiro de San Miguel  
Andrés Gómez Blanco**

**Autores**

Realizaron, conjuntamente, los siguientes trabajos:

Libros sobre la pesca y los puertos en distintas partes de Galicia: *Xentes dos mares de Ferrol* (1996); *A pesca e os mariñeiros: Cedeira, Cariño, Ortigueira e Mañón* (2001); *Homes de ferro en barcos de madeira. Aqueles pescadores de A Coruña* (2004); *El puerto y los puertos de Ferrol* (2007).

Libros sobre otra temática: *Hª de la Escuela de Artes y Oficios de Ferrol, 1881-1930* (1994); *Ilustres nas rúas de Ferrol* (1995, en colaboración con Eva Ocampo); *Así se fixo Ferrol* (1997); *Lendas e relatos ferroláns* (1998); *De lenda en lenda* (1999); *Historia do Círculo Mercantil e Industrial "Unidad", de Fene* (2001); *J. González Collado* (Biografía en el Catálogo de la Exposición Antológica, 2006); *Un viaje por la senda de San Rosendo* (2007); *Ferrol, Cámara de Comercio y Feria de Muestras* (2008).

Son colaboradores de *La Voz de Galicia*, delegación de Ferrol, con artículos y reportajes de Historia. Coautores de *Ferrol Siglo XX*, coleccionable de ese periódico.

Colaboraron en la *Gran Enciclopedia Galega*. Fueron Comisarios de la Exposición *Historia de la Escuela de Artes y Oficios de Ferrol*, y miembros del equipo de la Exposición *Ferrol en tempo de Historia*.

Participaron con ponencias y comunicaciones en Congresos, y con artículos en diferentes revistas como *Ferrol-Análisis*, *Cátedra* (revista histórica de Pontedeume), *Revista de Neda*, *Ferrol Xurídico*, *Idea*, *Boletín dos Amigos do Arqueolóxico da Coruña*, *Xurdimento*, *La Semana Santa*, etc.

Por otra parte, **Esperanza Piñeiro de San Miguel** es Catedrática de Geografía e Historia en el CIFP Rodolfo Ucha Piñeiro, de Ferrol. Es autora o coautora de diferentes libros y trabajos de investigación, de divulgación o de carácter didáctico. Y es miembro del Consejo de Redacción de la revista *Ferrol-Análisis*.



**Miguel Fraga**  
**Fotografía**

Técnico superior en "Fotografía artística" por la Escuela de Arte Ramón Falcón, de Lugo.

Premios de fotografía: Concurso fotográfico Campeonato de España de vuelo libre ala delta (1º Premio); *Agora foto* (2º y 3º Premio); *Certame de Fotografía Mariña, Concello de Mañón* (1º y 3º Premio); *Concurso de Fotografía Concello de Viveiro* (1º, 3º y 4º Premio); *Concurso Fotografía Acertos Arquitectónicos -COAG- Lugo* (2º Premio 2003 y 1º Premio 2005); *II Concurso Fotográfico Alianza Aresana Online 2005* (2º Premio, tema Naturaleza); *III Concurso Fotografía Desastres Arquitectónicos - COAG Lugo* (1º Premio 2007).

Mostró su obra en exposiciones individuales y colectivas en diferentes ciudades gallegas.

Colaboró con sus fotografías en las publicaciones: *Palleta maltita*. Libro técnico de afinación da gaita, de Sito Carracedo (2001); *Cara ó Miño*, de la Plataforma pola defensa do Miño (1996); *Mallo: Sagrada Familia & Obra en Galicia*, catálogo para la exposición homenaje a Manuel Mallo (2002); *Homes de Ferro en barcos de madeira. Aqueles pescadores de A Coruña*, libro de Esperanza Piñeiro y Andrés Gómez Blanco (2004).





# Por todos los mares del mundo

EL PRODIGIO DE LA PESCA EN VIGO

ESPERANZA PIÑEIRO DE SAN MIGUEL  
ANDRÉS GÓMEZ BLANCO

Fotografía: Miguel Fraga

fundación  
**caixanova** 



Cooperativa de Armadores  
de Pesca del Puerto de Vigo



## **A Ramiro Gordejuela Aguilar, *in memoriam*.**

A punto estaba de comenzar la impresión de este libro cuando a todos nos sorprendió y entristeció la noticia de la muerte de Ramiro Gordejuela, presidente de la Cooperativa de Armadores de Buques de Pesca del Puerto de Vigo, y autor de uno de los prólogos de esta obra.

Ramiro Gordejuela fue probablemente la persona que mejor representó la evolución del sector pesquero durante la segunda mitad del siglo pasado. El crecimiento y la internacionalización de unas empresas forzados por la urgencia de buscar el recurso más lejos, por la necesidad de mantener la calidad del pescado durante más tiempo y, sobre todo, la conversión de la pesca como parte del sector primario en un sector estratégico complejo y de carácter industrial. Pero, fundamentalmente, el protagonismo de Ramiro Gordejuela fue el de tutelar desde la Cooperativa de Armadores este proceso, y hacerlo bajo criterios de responsabilidad y humanidad. El enorme valor humano de Ramiro Gordejuela ha sido reconocido por toda la sociedad y él supo trasladar este valor a sus acciones: él fue el firme cimiento sobre el que se construyó un esquema de colaboración para la defensa conjunta de unos intereses comunes, y también para la reducción de costes a través de la inversión conjunta en bienes y servicios. El resultado del trabajo y dedicación de Ramiro Gordejuela y sus colaboradores es en la actualidad una referencia en toda Europa. La Cooperativa de Armadores forma parte de todos los órganos consultivos en el ámbito europeo y en una gran parte de los del ámbito mundial. Fueron él y su equipo los que llevaron a aquellas pequeñas empresas familiares de pescadores y comercializadores de pescado a convertirse en un grupo de presión fuerte y respetado en el mundo.

Respeto y agradecimiento es lo que debemos a este hombre de empresa al que, además, todos queríamos como persona.

Foto: Miguel Fraga



Autores: Esperanza Piñeiro de San Miguel y Andrés Gómez Blanco

Fotografía: Miguel Fraga Vila

Edita: Fundación Caixanova, 2009

Colabora: Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo

Maquetación y diseño: Palacios Publicidad

Imprime: C/A Gráfica

ISBN: 978-84-612-8286-9

Depósito Legal: VG 1030-2009

Reservados todos los derechos. El contenido de esta obra (textos y fotografías) está protegido por la Ley, que prohíbe la reproducción, plagio, distribución o comunicación pública, en todo o en parte, de una obra literaria, artística o científica, sin la preceptiva autorización.

# Índice

**PRÓLOGO** por D. Julio Fernández Gayoso

**PRÓLOGO** por D. Ramiro Gordejuela Aguilar

## **INTRODUCCIÓN**

<b>1. APROXIMACIÓN A LA PESCA EN VIGO EN EL SIGLO XX . . . . .</b>	<b>13</b>
Antecedentes . . . . .	15
Evolución de la pesca en el siglo XX . . . . .	19
Inicio del Asociacionismo de los trabajadores del mar en Vigo . . . . .	41
Del Pósito de Pescadores a la Cofradía de Pescadores “San Francisco” . . . . .	45
<b>2. LA COOPERATIVA DE ARMADORES DE PESCA DEL PUERTO DE VIGO (ARVI). 53</b>	
Un poco de historia . . . . .	57
Funcionamiento de la Cooperativa de Armadores . . . . .	65
Entidades e instituciones en que participa . . . . .	67
Equipo de trabajo y servicios que ofrece . . . . .	68
Ramiro Gordejuela Aguilar, Presidente . . . . .	72
José Ramón Fuertes Gamundi, Director Gerente . . . . .	76
<b>3. HISTORIAS DE VIDA . . . . .</b>	<b>83</b>
<b>3.1. Armadores y Comercializadores . . . . .</b>	<b>85</b>
Ramiro Gordejuela Aguilar . . . . .	89
Hombres de Pescanova . . . . .	95
<i>Sus inicios y José Fernández López</i> . . . . .	96
<i>Recuerdos a bordo de los barcos de Pescanova</i> . . . . .	101
Hombres de Casa M.A.R. . . . .	109
<i>Javier Sensat Curbera</i> . . . . .	109
<i>Recuerdos de Antonio Martínez, Alfonso Posada, Constancio Veiga</i> <i>y Franco Cobas</i> . . . . .	114
José Pereira Álvarez . . . . .	121
Santiago Montenegro Campos . . . . .	133

Ignacio Núñez Carrera . . . . .	143
José Luis Silva, “Pepe de Ribemar” . . . . .	149
Jesús Fernández González, “Suso de Claudino” . . . . .	155
Manuel Pérez Piñeiro . . . . .	161
Gustavo López Corona. . . . .	167
<b>3.2. A bordo por todos los mares del mundo . . . . .</b>	<b>171</b>
José Manuel García Piay . . . . .	177
José Loira García . . . . .	195
Manuel Pérez Fernández, “Manolo Magín” o “O largo” . . . . .	207
Antonio Andonegui Sarasola, “Antxón” . . . . .	219
Enrique Fernández González “Chorito” . . . . .	231
Manuel Correa Álvarez . . . . .	239
Carlos Rodríguez Martínez . . . . .	249
José Rodríguez Rodríguez . . . . .	257
Baltasar Veiga García . . . . .	265
Ricardo Fernández Villar . . . . .	273
Jacinto Parada Pazos . . . . .	283
Avelino Grova Costas, “O Gaiteiro” . . . . .	289
<b>3.3. Desde Marín llegan a embarcar a Vigo . . . . .</b>	<b>293</b>
José Manuel Veiga Blanco, “O Bea” . . . . .	299
Manuel López Iglesia y José López Iglesia, hermanos “Redondela” . . . . .	309
<b>3.4. La pesca artesanal . . . . .</b>	<b>317</b>
Olegario Alonso Pérez . . . . .	321
Victorio Rivas Novelle “O Manella”. . . . .	329
<b>3.5. Las mujeres de la pesca . . . . .</b>	<b>333</b>
María Díaz García, “Marujita” . . . . .	337
Milagros Riveiro Vieira. . . . .	341
Concha Vázquez Ferreiro . . . . .	347

# Prólogo

Julio Fernández Gayoso  
Presidente de Caixanova

Mientras se gestaba la edición de esta publicación se mostraba en las salas de exposiciones de Caixanova en Vigo lo que podríamos denominar como “balance del desarrollo multicultural que Galicia ha experimentado en los últimos 25 años”, proyecto dinamizado por el Consello de la Cultura Galega. Para dicho período, lapso temporal que señala el tránsito de una generación a otra, en la mencionada exposición se reflejaba la mutación sustancial que ha experimentado la sociedad gallega en sus condiciones de existencia, en sus formas de vida y en sus opciones de futuro.

Muy probablemente, solicitemos del Consello de la Cultura Galega que, en siguientes ediciones con similares motivaciones, el libro que ahora presentamos forme parte también de ese compendio de elementos, sobre todo de carácter humano, que fundamentan las bases de lo que hoy en día es la realidad social, económica, productiva e –incluso– cultural, de la pesca en el área de Vigo, que tiene mucho que ver con lo que es una actividad productiva esencial en el desarrollo económico gallego.

Tomando como eje a muchas personas que han sido (y algunos todavía siguen siéndolo) ejemplo

de esfuerzo, tenacidad, valor y constancia en las actividades pesqueras y en otras relacionadas muy directamente con este mundo, se hace una especial referencia –como no podía ser de otra manera– a instituciones que han sabido aglutinar, guiar y apoyar tantos esfuerzos personales. Porque tal y como reflejan las referencias (personales y de organizaciones pesqueras) que a continuación se relatan, la historia de la pesca en Vigo es una historia de personas y también una historia de organizaciones colaborativas. La mar no permite soledades; es preciso el esfuerzo y trabajo en común y con espíritu colaborativo, tanto en los momentos en los que se le está arrancando a aquélla lo mejor de sus productos como en las labores imprescindibles de tierra firme.

De todas las entidades que merecen una consideración especial por el apoyo prestado a las empresas pesqueras y a sus gentes destacamos la labor desarrollada por la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo (ARVI), ejemplo de constante desarrollo y adaptación a las necesidades de las empresas pesqueras. En línea con lo comentado para el Consello da Cultura Galega, la historia de ARVI también es una fiel exposición, en este caso, de 44 años de exis-

tencia y de formas de trabajar de las gentes del mar.

“Por todos los mares del mundo, el prodigio de la pesca en Vigo” viene también a demostrar que además de formas, espacios, palabras, imágenes y sonidos, la cultura gallega no se puede explicar y sentir en todas sus dimensiones si no es con la consideración de las gentes y organizaciones del mar: han imprimido carácter en nuestra historia y nuestra forma de ser, nos han incorporado ese sentido de iniciativa y asunción del riesgo que es intrínseco de toda sociedad que quiera labrar su propio futuro.

Se dice, en estos momentos dominados por la incertidumbre, que la clave está en reescribir los manuales de procedimientos y volver a los principios y valores que han sido esenciales en la consecución de lo que hoy somos, como personas y como organizaciones.

Muy probablemente, las historias que seguidamente se comentan nos ayuden, a todos, a repensar dichos principios. Sin duda que la tecno-

logía, las nuevas técnicas, la globalización de los mercados y otras muchas consideraciones crearán un entorno en el que tengan que conformarse en un futuro las actividades relacionadas con el mundo de la pesca; pero, más que seguro que, en la esencia, muchos de los valores que han de mantenerse, ya están –desde hace años–, impresos en el carácter y en la forma de hacer de las personas y entidades seguidamente reflejadas.

Sirvan estas primeras líneas para expresar nuestro más sincero agradecimiento a Esperanza y Andrés, autores “a pié de muelle” de esta publicación, así como a todas las personas y entidades que han posibilitado que sea posible esta recopilación de historias de vida que justifican y explican mucho de lo que Vigo y su entorno es hoy. Además de la consideración que se hace de cada una de las personas reflejadas, también hay la consideración que quedará para el futuro sobre lo que cada una de ellas ha aportado a lo que todos y cada uno de nosotros somos hoy y seremos en un futuro.

# Prólogo

Ramiro Gordejuela Aguilar

Presidente de la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo

Muchas veces se ha escuchado que no se puede entender la ciudad de Vigo sin atender a la importancia que en su desarrollo han tenido el Puerto y la actividad pesquera. Yo creo que tampoco sería posible entender al Puerto y a la pesca sin atender al carácter de esta ciudad activa y conectada con el mundo. Han sido las personas las que, con un afán de superación enraizado en una vocación transmitida a lo largo de generaciones, han logrado superar las limitaciones de una actividad en la que el crecimiento implica ir cada vez más lejos, asumir más riesgos, invertir en barcos cada vez más seguros y eficaces, garantizar la conservación y la calidad del producto y crear fórmulas de comercialización adaptadas a esas necesidades. Son personas que han dedicado sus vidas a una carrera de obstáculos que les ha obligado a mirar siempre hacia adelante, hacia el mar, y que no siempre han podido desviar la mirada hacia esa ciudad que crecía a sus espaldas, en parte gracias a la riqueza generada en el mar.

Es esta una asignatura pendiente del sector pesquero, y puede que también de la ciudad. Libros como éste, que tengo el honor de prologar, contribuyen sin duda a saldar esa deuda, en cuanto

reflejan cómo ha evolucionado la pesca en el último siglo desde un punto de vista humano.

Existen, no obstante, lugares de encuentro y sólidas cadenas que mantienen unidos al Puerto y la ciudad. De entre todos esos cordones umbilicales, quiero destacar el papel que desde siempre ha desempeñado Caixanova, que confirma con su participación en este libro esa sensibilidad que demuestra hacia la actividad pesquera y que va mucho más allá de la cuestión económica y financiera. Esta entidad viguesa, que constituye una de las principales señas de la identidad de esta ciudad, es la muestra palpable de algo que desde el sector se viene defendiendo desde hace tiempo: que para tomar decisiones sobre la pesca es necesario atender a las consecuencias sociales y económicas. Caixanova ha sabido hacerlo y ha conjugado perfectamente la frialdad de los números con la calidez de las cuestiones sociales. Esta postura comprometida nos ha permitido en muchas ocasiones resistir y mantener ese liderazgo europeo del que hoy podemos presumir.

En el momento en que se publica este libro, la pesca atraviesa un momento difícil. Pero, como se verá tras su lectura, no es el primero, y no creo

que sea el último. Se trata de un obstáculo más en esta carrera, puede que más alto y más difícil de atravesar que los anteriores. Pero no tengo ninguna duda de que este sector fuerte, respaldado por esta ciudad fuerte, será capaz de mantenerse con la industria pesquera más competitiva de Europa.

El orgullo que nos produce la lectura de las historias que se analizan en este libro, las de las asociaciones y las de las personas, tiene que ver con ese liderazgo. Hemos sido capaces de instalar en Vigo el punto de referencia para la venta de pescado en el mundo occidental. Hemos sido capaces de atraer hacia este puerto cerca de un millón de toneladas de pescado al año. Y hemos sido capaces de mantener una flota que es una referencia mundial en tecnología y en capital humano. Una flota amparada por una industria que, hoy en día, es de las pocas que puede afrontar los objetivos de desarrollo sostenible, tanto por el conocimiento y las dotaciones técnicas como por su capacidad de adaptación.

Vigo ha de ser una ciudad orgullosa de la industria pesquera, pero la industria pesquera debe expresar el orgullo que todos los que la conformamos sentimos por ser parte de esta ciudad. Incluso los que, como yo, no hemos nacido aquí pero hemos encontrado en Vigo un lugar en el que echar raíces y hoy nos sentimos parte de esta ciudad acogedora.

Las páginas que siguen alimentan ese orgullo fundado sólidamente en iniciativas particulares, pero, sobre todo, en la capacidad de trabajar juntos con un mismo objetivo. Agradezco profundamente a los autores, Esperanza Piñeiro de San

Miguel y Andrés Gómez Blanco, las palabras que me dedican y el rigor y respeto con el que describen el papel de la Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo en esta apasionante historia. Y les felicito por toda la obra, porque han sabido concentrar en un libro las claves de la evolución de este sector complejo en el ámbito de la ciudad de Vigo mediante la narración de la participación de las personas. Normalmente estamos acostumbrados a leer las estadísticas que nos convierten en el principal puerto de Europa, y por eso es gratificante poder comprobar que esas cifras se sostienen sobre un castillo de hombres y mujeres como esos que vemos en las fiestas catalanas.

Este libro profundiza en una etapa fundamental en la historia de Vigo, escrita en O Berbés, en Bouzas, en Guixar, pero escrita también en el mar gélido y furioso de Terranova, en los generosos caladeros de Gran Sol y, hoy también, en los lejanos océanos Pacífico e Índico. Vigo está y ha estado en todos estos mares a través de las gentes cuyas historias se describen a continuación. Y han sido ellos los que han logrado atraer al puerto la demanda de pescado a base de concentrar la oferta. Ha sido la clave de la resistencia de un sector, el de la pesca extractiva, en torno al cual se ha ido creando todo un complejo industrial de transformación, construcción naval, comercialización y todo tipo de servicios relacionados.

Desde la emoción de los recuerdos, pero también desde una firme confianza en el futuro, la lectura de este libro será, sin duda, un estímulo para todos en la defensa del sector pesquero en esta constante lucha por salir adelante.

# Introducción

Los pétreos soportales del viejo puerto pesquero del Berbés, impregnados de salitre y escamas, podrían narrarnos, sin duda, un pasado de esfuerzo y valentía hasta convertir a Vigo en el primer puerto pesquero de Europa y uno de los principales del mundo. Las aguas de la ría, en su placidez de unos días, o en su agitación ya en parte atenuada contra las islas Cíes de la bocana y demás promontorios y ensenadas de las costas, podrían también ilustrarnos sobre la historia de este pueblo de mar y de pesca, afanado en el progreso. Pero las piedras y las aguas callan. La documentación nos refiere un Vigo aún poco extenso y de reducida población en el siglo XIX, y en plena expansión en el XX. Los estudios más recientes acreditan la enorme actividad actual, pesquera, industrial y de servicios, de una ciudad de gran vitalidad y dinamismo.

Para acercarnos a esta sorprendente evolución, hemos recurrido a **tesoros humanos vivos**, hemos recurrido a la memoria de los protagonistas. Pescadores, armadores, comercializadores, subastadores, estibadores, suministradores, marineros de bajura, patrones de pesca, maquinistas, mujeres vendedoras... han desempolvado

sus recuerdos para ayudarnos a reconstruir el pasado, abriéndonos las puertas de sus casas y de su corazón. La UNESCO, desde 1993, considera que la memoria de lo que denomina “tesoros humanos vivos” debe preservarse, pues es parte del Patrimonio Inmaterial de la Humanidad. Por ello, además de las fuentes documentales que hemos utilizado, le hemos dado gran importancia a las **fuentes orales**, debidamente contrastadas y complementadas, siguiendo la metodología preconizada por las modernas corrientes historiográficas.

Ofrecemos las **historias de vida de más de treinta personas**, que pensamos pueden ser representativas de todas las que han trabajado y contribuido a la expansión pesquera de Vigo. Sin embargo, hubiéramos deseado incluir más, pero, por diferentes motivos, no ha podido ser. Por ello, queremos ahora recordar a algunas empresas, que apenas están representadas en este libro y que serían merecedoras de ello, como **Pescapuerta, Vieira, Molaes, Oya** y tantas otras que también han sido decisivas en el sector pesquero.

En la primera parte del libro, nos pareció imprescindible hacer una breve **Aproximación a la Historia de la Pesca en Vigo en el siglo XX**, asombrados por la eclosión de la actividad de su puerto y de toda la ciudad.

Y a continuación, resaltando y analizando la pujanza del movimiento asociativo del mar, nos hemos detenido en recuperar la historia de la **Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo**, un referente histórico de organización eficaz para el desarrollo y el progreso de la pesca, que ha conseguido integrar armadores y asociaciones diversas, y participar en los distintos foros de tomas de decisiones sobre el sector.

Con el análisis, los documentos y los testimonios

de este libro, pretendemos que se comprenda mejor el **prodigio de la pesca en Vigo en el siglo XX**.

Queremos mostrar nuestro agradecimiento a todas las personas que nos han ofrecido su ayuda, su memoria, sus fotografías familiares o su colaboración. Gracias al fotógrafo y amigo **Miguel Fraga**, que ha sabido captar el alma de los entrevistados y que ha transformado en arte los más diversos detalles de la pesca viguesa.

Gracias, especialmente, a la **Cooperativa de Armadores de Pesca de Vigo** y a **Caixanova**, que hicieron posible este proyecto con su apoyo constante y con su financiación.

*Esperanza Piñeiro de San Miguel y Andrés Gómez Blanco*

A black and white photograph of fishermen on a boat. The image is slightly blurred and has a dark, moody atmosphere. In the foreground, a fisherman is seen from the back, leaning over the side of the boat. Behind him, another fisherman is visible, and further back, a third person is partially seen. The boat's structure, including a railing and a large vertical post, is visible on the right side. The background shows the open sea and a distant horizon.

# Aproximación a la pesca en Vigo en el siglo XX

1



# 1.1\_ Antecedentes

Las condiciones geográficas de la ría de Vigo la han convertido en inmejorable puerto natural, que ha sido aprovechado por sus habitantes desde tiempos antiguos. Por ello, puerto y ciudad han crecido juntos e interrelacionados. Sin embargo, este desarrollo no se ha producido de forma lineal y continua, sino que en el transcurso de la historia pasa por momentos sucesivos de crisis y de auge.

Pero desde el siglo XVIII se inicia lentamente un despegue que va a ser imparable, pues confluyen tres elementos que van a influir en el posterior progreso de Vigo: la habilitación del puerto de Vigo para el libre comercio con América (1794), con el consiguiente crecimiento de todo el comercio marítimo y terrestre; las actividades corsarias llevadas a cabo por buques con base en esta ría; y, de una forma decisiva, la llegada de los fomentadores catalanes, que impulsarán y modernizarán la pesca.

En la segunda mitad del siglo XIX, la pesca se desarrolla por múltiples factores, entre ellos, dos decisiones gubernamentales que culminan durante el Sexenio Democrático de 1868-1874.

La primera de ellas, y en coherencia con la expansión del liberalismo económico, consiste en la desaparición de la Matrícula del Mar y de los gremios de mareantes, con lo que pasa a considerarse la pesca como una actividad libre, sólo sujeta a las leyes de la oferta y la demanda. La segunda decisión es el desestanco de la sal (finalizaba el monopolio de almacenamiento y venta de la sal por parte del estado), que genera el abaratamiento y crecimiento de la industria de la salazón.

Además, en las fábricas de salazón y escabeche de pescado se introduce la conserva en lata, según el sistema Appert. La mejora en las técnicas de conserva dinamiza a todo el sector pesquero, puesto que la mayor demanda de pescado por parte de las fábricas genera perfeccionamiento de artes, aparejos y embarcaciones, al tiempo que obliga a buscar nuevos caladeros. La llegada del ferrocarril incrementa la comercialización del pescado fresco y de las conservas, desde que se inaugura la línea Vigo-Ourense. La industria pesquera finisecular está en pleno apogeo.



*Vista del puerto pesquero del Barbés, año 1905-1910.*





## 1.2\_ Evolución de la pesca en el siglo XX

### **Despegue de la pesca y construcciones portuarias en el Berbés**

La Junta de Obras del Puerto de Vigo, desde su fundación en 1881, trabaja para dotar de infraestructuras a una ría segura, que carecía por completo de construcciones portuarias, tanto para la pesca como para el comercio.

Durante la última década decimonónica, se había llevado a cabo la primera intervención en el puerto pesquero de Vigo, el Berbés: se construyeron dos pequeños diques-muelles y un muro de ribera. Se garantizaba, así, una primera línea de atraque y una mínima protección a las faenas pesqueras y a las casas de los pescadores, en cuyos soportales se realizaba la venta del pescado. Sin embargo, esta obra era insuficiente.

Desde comienzos del siglo XX arrecian los vientos de progreso para la pesca en Vigo. Continúa la pesca de la sardina y atrás quedan los viejos enfrentamientos, desatados en 1900, de xeitos contra traíñas. La prohibición gubernamental de la traíña (arte de cerco) entre Finisterre y el río Miño, realizada en 1900, queda abolida en Vigo en 1906. Sin embargo, persistirán otros desencuentros

periódicos, relativos a precios y cantidades, entre marineros y dueños de fábricas de conservas.

En los años iniciales de la centuria, cerca de nuestras costas operan bous de bandera inglesa o francesa, y un nuevo conflicto se genera: Los bous son embarcaciones con motores de vapor y artes de arrastre de considerable tamaño, ante los que los marineros tradicionales se sienten perjudicados, ya que a menudo los bous rompen sus redes, además de capturar peces sin diferencia de tamaño. Así, en 1905, y para hacer confluir intereses, la Liga Marítima interviene convocando asambleas de pescadores y solicitando reglamentación internacional. Y la Comandancia de Marina de Vigo recibe a las mujeres de los pescadores que se manifiestan en protesta, y les explica que “es imposible impedir el empleo de aquel arte á tres millas de la costa”. Pronto, los primeros arrastreros gallegos, comprados en Inglaterra, zarpan de Bouzas hacia caladeros no muy alejados del litoral. Las artes tradicionales deben coexistir con las más innovadoras.

La evolución en las embarcaciones prosigue. Los remos y vela continúan para la tracción en la pes-

ca costera tradicional, al tiempo que aumentan las embarcaciones con máquina de vapor con calderas de carbón y, años más tarde, los motores de gasóleo.

La pesca de arrastre, unida a la mejora de embarcaciones y aparejos, permite realizar capturas en la plataforma continental más alejada de la costa y en aguas más profundas, zonas a las que hasta ahora no habían llegado las embarcaciones tradicionales de pesca artesanal. Además, las capturas de los barcos arrastreros, de especies diferentes, suelen venderse en fresco, no son para las fábricas de conservas, por lo que surgen nuevos empresarios armadores y comercializadores diferenciados de los antiguos conserveros. El incremento de la pesca será enorme durante el siglo XX.

Sirva como ejemplo de la evolución de la pesca, el resumen comparativo entre los años 1908 y 1910, ofrecido por Eduardo Cabello, director del puerto, en la Memoria de la Junta de Obras del Puerto de Vigo:

	1908	1910
Vapores de pesca	8	98
Su tonelaje	118	3.724
Lanchas vapor pesca	0	14
Embarcaciones menores pesca	117	1.012
Fábricas de conserva pescado	12	38

Desde 1925 se inicia desde Vigo la moderna pesca del bacalao en Terranova, al arrastre, disminuyendo así la gran dependencia de España de las importaciones que hacía desde Noruega o Gran

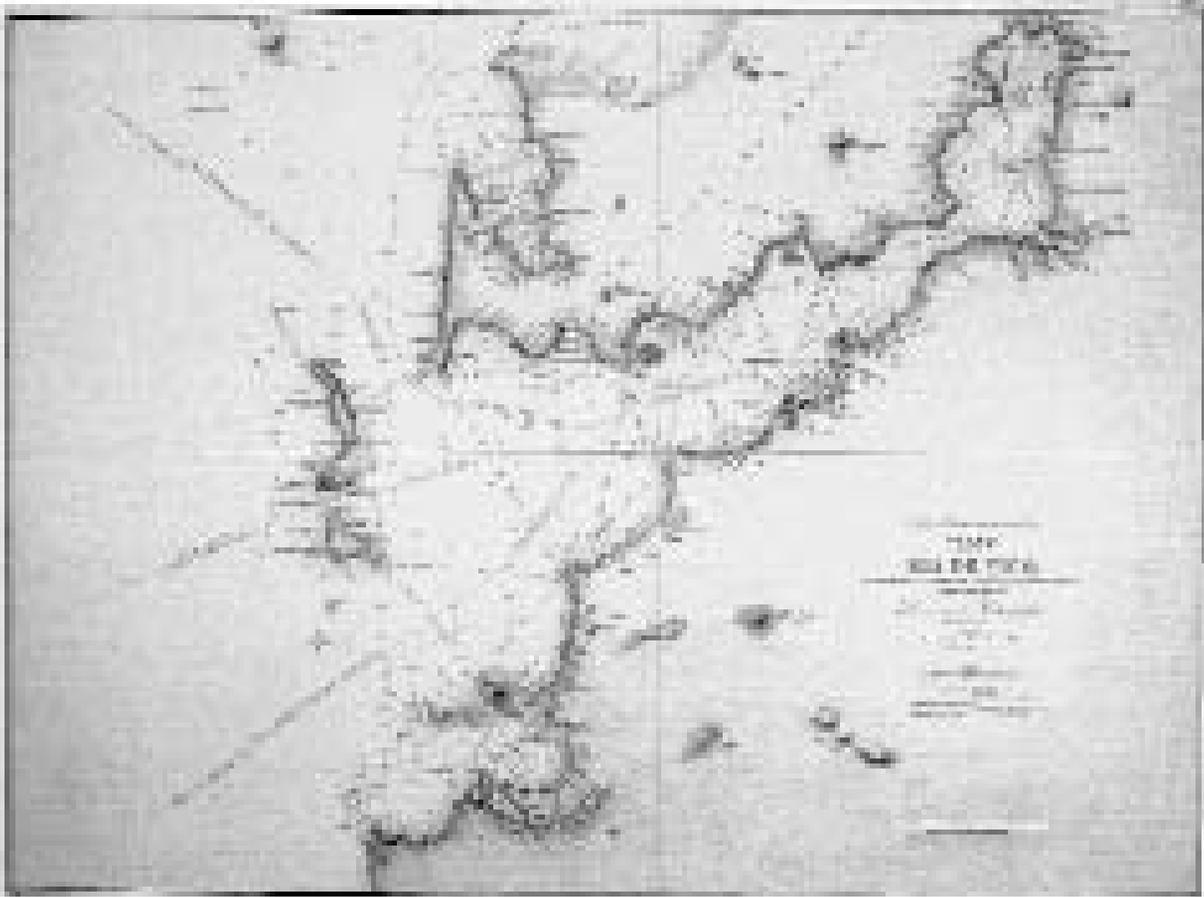
Bretaña. Parece ser que el primer arrastrero al bacalao en la ría había sido comprado en Francia y rebautizado como *Melitón D. Domínguez*. Otros muchos le seguirán durante años.

En la misma década de los veinte, comienza también la pesca viguesa en el Gran Sol, donde los barcos gallegos sorprenden por faenar en pareja para la captura de la merluza, especie más apreciada de aquellos caladeros. Tanto en Terranova como en el Gran Sol, la pesca constituye un trabajo duro y arriesgado, con largas campañas en barcos endeblés, sin apenas medios técnicos ni ayudas a la navegación. A la valentía, experiencia e intuición de marineros y patronos se debe el éxito de cada marea, en zonas de climas fríos y de paso frecuente de tempestades y ciclones. Las familias de los marineros deben soportar las largas separaciones, y el temor y dolor por los accidentes y naufragios.

Desde los años treinta, se incrementa el número de barcos armados a la baca de arrastre, que faenan por el litoral gallego y portugués. Y en la década siguiente se aventuran también hasta los caladeros del Gran Sol.

La tracción de los barcos se transforma con el motor de explosión. Poco a poco, las calderas de vapor se irán adaptando al nuevo combustible, el fuel y, posteriormente, los barcos se equipan con motores de gasóleo. La generalización del motor y del arrastre provoca el incremento de las capturas desembarcadas en el puerto pesquero del Berbés, que se distribuyen por toda la península.

Por todo ello, la necesidad de nuevas construcciones portuarias en el Berbés se hace aún más



Plano de la Ría de Vigo, Dirección de Hidrografía, Madrid, 1850.

*Plano de la ría de Vigo, por Antonio Doral, Madrid, Dirección de Hidrografía, 1850.*

patente. Lo más urgente es una línea de atraque para estos vapores de pesca, por lo que, en 1923-24, se hace un muelle provisional de madera, a lo largo del muro de ribera que constituye la avenida de Cánovas del Castillo. Es totalmente insuficiente.

Ante la crisis que sufre la pesca en los primeros años de la década de los veinte, las principales instituciones y entidades económicas de Vigo se

unen, en 1926, para solicitar la construcción de un Puerto Pesquero de Vigo en Bouzas. Presionan y envían escrito al Ministro de Fomento firmado por representantes del Ayuntamiento, Junta de Obras del Puerto, Cámara de Comercio, Cámara de la Propiedad, Asociación de Navieros y Consignatarios, Asociación General de Industrias Pesqueras, Unión de Fabricantes de Conservas, Federación Gremial de Patronos, Círculo



*Con el desarrollo de la pesca, crece en Vigo y Bouzas la industria naval.*

Mercantil e Industrial, Sociedad de armadores “La Marítima” de Bouzas y Sociedad de Armadores “El Progreso Pesquero” de Cangas. Reproducimos un fragmento:

***Petición de un puerto pesquero en Bouzas en 1926***

*En el litoral español, ocupa Vigo el puesto más preeminente por el número y por la importancia de su flota pesquera; por el número y capacidad productora de sus fábricas de conserva; por ser el centro de una zona en que las industrias de la pesca han*

*obtenido el mayor desarrollo; por las condiciones excepcionales de su puerto y, sobre todo, por las condiciones especialísimas que reúne la ensenada de Bouzas, donde con un gasto mínimo puede construirse rápidamente un puerto pesquero modelo, de grandísima capacidad. La bolsa del pescado de Vigo ascendió durante el año 1925 a más de 25 millones de pesetas y la producción de las fábricas de conserva, a más de 15 millones de pesetas. Algunas de las especies vendidas en la lonja fueron:*

*Sardinias.....4.979 cestas  
Parrochas....15.062*



# EL COMPLEJO PESQUERO MAS IMPORTANTE DE ESPAÑA



Vista de Puercos frescos y congelados

En la zona de Vigo  
En el momento Central de Pesca  
En las pesquerías Flotas de pesca  
Ejercicios de pesquerías congeladas en todos continentes y zonas especializadas

Importación de localas de Tasmania y Groenlandia

Exportaciones de pescados a Centro y Sud América y Portugal

## Factores

Modernización y Perseverancia del pasado  
Tecnología de Máquinas, Motores e Instrumentos  
Sistemas de pesca de altura  
Sistemas de control de buques

## Fábrica de:

Conservas de Suelo  
Elas Almidón de patatas, etc.  
Ferretería de todo de orden  
Luzes, muelles y otros apar.  
Cables de Pesca

## Seguros Marítimos «Marina Mar»

Capital Propio: 2.000 millones de pesetas

Teléfono Viggo: 21.21.01 - 21.19.01. Fax: 21.21.01 - 21.21.01  
Agencia de Lanza: 1001. Telegrafos: Marpesa

NOTA: Múltiplos		
■	Est. África	4.000.000
■	Tremaspa	4.000.000
■	Oros del	10.000.000
■	Irlanda	15.000.000
■	Canarias	4.000.000
■	Galicia Portugal	8.000.000
	<b>Total</b>	<b>57.000.000</b>

# MAR, S.A. - VIGO

Anuncio de la Casa MAR, de Vigo, en los años sesenta.

*Espadines....26.319*  
*Bocartes.....1.167*  
*Caballas.....12.549*  
*Jureles.....98.371*  
*Merluzas....638.659 piezas*  
*Pescadillas...67.691 cajas*  
*Besugos.....595.473 pares*  
*Rapantes...12.641 cajas*  
*Bonitos...249.552 kilos*  
*Castañeta...98.946 pares (...)*

(Archivo Municipal de Vigo)

En esa misma década de los veinte, se terminan las obras del muro de la ribera del Berbés y se

van creando dársenas para los pesqueros, aunque, durante años, las aguas del mar seguirán próximas a los soportales de las casas. El Plan General del conjunto del puerto pesquero de Vigo, acometido en los años cuarenta por el ingeniero Manuel Espárrago, supone un nuevo avance, pues hay que dar servicio a una flota pesquera en continuo aumento, construida casi en su totalidad en los astilleros establecidos en la ría, y que ocupa a más de 1.000 marineros. Vigo se ha convertido en el primer puerto pesquero de España en pesca capturada. Con las obras, se le gana nuevo terreno al mar para hacer una vía terrestre que comunique el Berbés con Bouzas, donde,



*Años 70. El Comandante de Marina de Vigo acompaña a Víctor Moro, Manuel Fernández y Valentín Paz Andrade.*



## CONSTRUCCIONES NAVALES P. FREIRE, S. A.

Avenida Chilemar - Douro - Vigo

TELÉFONO: 6.47.68.47

TELEGRAMS: P. FREIRE, S. A. (Vigo) (España)  
TELEFAX: 6.47.68.47

CONSTRUCCIÓN  
DE BUQUES  
DE ACERO

•  
ATELIERES  
Y YARADERO

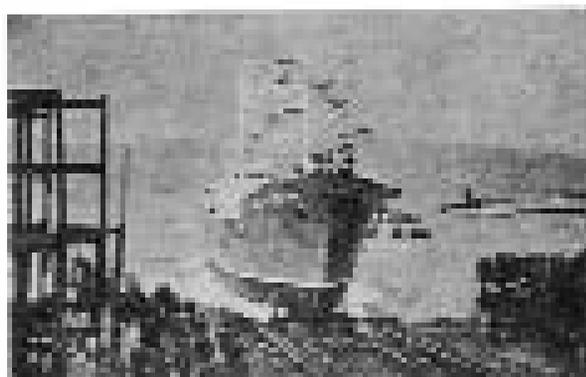
TALLERES  
MECÁNICOS

FUNDICIÓN

SOLDADURA

•  
CAMISAS, CULATAS,

placas y otros artículos  
de fundición, acero, etc.  
para el sector naval.



**MEDIO SIGLO DE EXPERIENCIA**  
en la construcción de modelos especiales de  
**BUQUES PESQUEROS**

*Anuncio de Const. Navales P. Freire S.A. en los años sesenta.*

# EL "LEMOS" EN LA MAR



*El Lemos es el primer  
buque congelador de  
Pescanova.*

hasta entonces, fondeaban la mayoría de los barcos pesqueros. Con el plan de 1951 se construyen muelles, dársenas y varaderos en Bouzas y Coia. Las ampliaciones y mejoras de las construcciones para la pesca serán una constante hasta la actualidad.

La primera lonja de venta del pescado, construida por el ayuntamiento de Vigo, data de 1905, y la compra-venta se realiza en pública subasta a la baja. Será sustituida por otra en 1949, dotada con las novedades técnicas del momento, como la esfera indicadora de precios, por lo que se conoce como Lonja del reloj. A ésta se une la lonja de altura en 1953 y otros edificios de suministros.

## **La pesca industrial a mediados del siglo XX**

Desde siempre España fue gran consumidora de pescado. Las nuevas especies que se capturan son siempre bien acogidas en sus mercados. Y desde Vigo se buscan otros caladeros por el mundo. La pesca de altura se acrecienta. Un fuerte sector empresarial se va consolidando. Por ejemplo, en 1944 nace la empresa COPIBA, especializada en la pesca y salazón del bacalao. Otras nuevas empresas se crean y prosperan con la expansión económica a partir de los años cincuenta. Entre ellas, la Casa Mar sobresale en esos momentos.

---

# FRIGORIFICOS BERBES, S. A.

## “FRIBESA”

- Congelación en Túneles . . . . . a -40° C.
- Congelación en Tanques de Salmuera a -18° C.
- Cámaras Frigoríficas . . . . . a -25° C.
- Fábrica de Hielo en Escamas

**Comercialización de toda clase de  
Pescado Congelado.**

Avenida Orillanas - Teléfonos: 29 01 64 - 29 57 36 - 29 57 37 - Telegramas: "FRIBERES"

**VIGO - España**

---

*Anuncio de Frigoríficos Berbés en los años sesenta.*

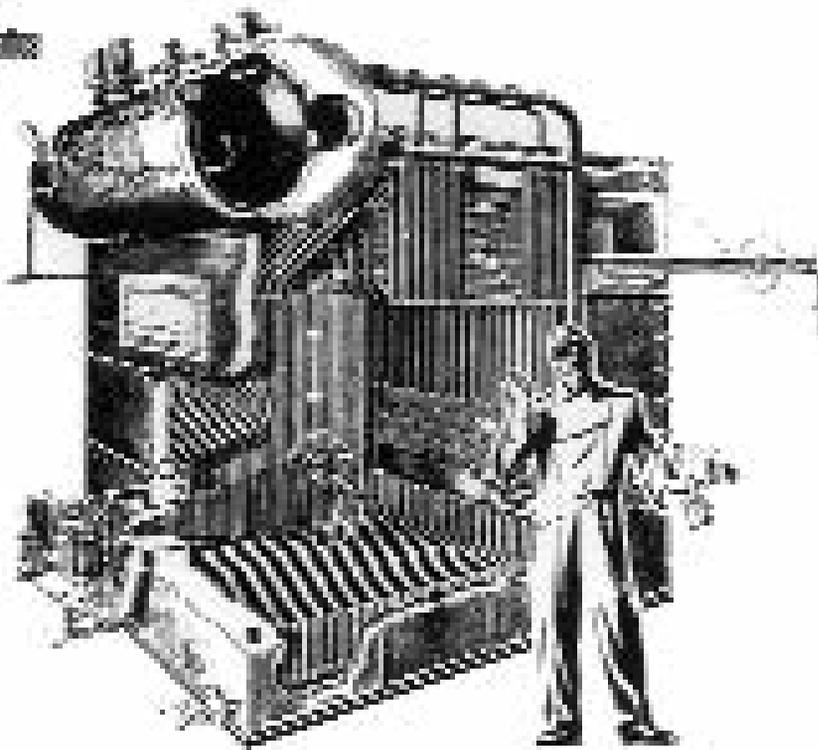


Anuncios de fábricas de conservas en Vigo, en 1965.



Anuncios de fábricas de conservas en Vigo, en 1965.

# Factorías VULCANO



**FRK** Los motores acoplados de nuevo concepto.  
Alto rendimiento, volumen reducido, construcción robusta.  
Para agua, mar y alta presión, las licencias de  
**EGNHOHKLASLL** de Berlín.  
Ahora también los generadores de agua  
ultracompactos **HWC - COMPACTA**  
que construímos bajo la misma licencia.



**ENRIQUE LÓRENZO Y CIA., S. A.**

Apartado 1307/1000 (España) | Tel. 01 (Milano) | Telexgramas VULCANO  
Madrid - Buenos Aires - Tel. 003430 - URSAL 3 - Telex 33007 R. C.A.A.

*Anuncio de Factorías Vulcano en los años sesenta.*

Con el plan de estabilización de 1959 y el fin de la autarquía económica, la posguerra española toca a su fin. Los años sesenta traen un despegue económico en España, conocido como el milagro español, que, aún con altas tasas de emigración, pone al país en vías de desarrollo. En este contexto, la pesca se modernizará.

La Ley de Fomento y Renovación de la Flota Pesquera, de 1961, representa el paso definitivo hacia la industrialización de la pesca, con nuevos barcos, artes y aparejos dotados de las tecnologías más recientes en cada época. Se potencia la pesca de altura y gran altura. Así es como florecen los astilleros, las empresas de reparaciones o suministros.

La congelación del pescado a bordo, en altamar por vez primera en el mundo, la inicia en 1961 la empresa Pescanova, de base en Vigo. Supone una transformación total de la industria pesquera, de su conservación y comercialización. Permite explorar nuevas pesquerías y llegar a todos los caladeros del mundo en busca de pescados y mariscos, como el banco canario-sahariano, los del Atlántico sur, o los de Boston.

A partir de ese momento, otros muchos barcos congeladores se van construyendo en Vigo para diversos armadores. Aunque la comercialización del pescado congelado no fue plenamente aceptada en el primer momento, en seguida y a medida que mejora la cadena de frío entre el barco y el consumidor, la demanda crece de forma espectacular en las siguientes décadas, coincidiendo con el alza del nivel de vida en nuestro país. La introducción del arrastre por popa contribuye al incremento de las capturas.

Al mismo tiempo, la pesca en fresco de los barcos con base en este puerto prosigue su expansión. Y, al lado de la pesca industrial, coexiste una pesca artesanal, con una concepción precapitalista y artesanal; es pesca de bajura, en la que predomina la propiedad individual y familiar

### **La nueva problemática de las últimas décadas del siglo XX**

Vigo realiza un alto porcentaje de sus capturas en pesquerías de aguas internacionales o en plataformas continentales de otros países, por lo que tendrá que buscar soluciones a los nuevos problemas que van surgiendo en las últimas décadas del siglo XX: la implantación de las 200 millas como zona exclusiva de pesca para el país ribereño, la sobreexplotación de los caladeros, la necesidad de ir a pesquerías más lejanas y de negociar acuerdos entre gobiernos, o la adaptación a la política pesquera de la Unión Europea.

La congelación a bordo y las nuevas tecnologías al servicio de la pesca generan conflictos entre países por el control de las pesquerías, a las que llegaban barcos de los más alejados puertos. También se denuncia una pesca destructiva y el peligro de la sobreexplotación. Los estados costeros piensan en reservarse, como zona económica exclusiva, una amplia franja, mayor que las 12 millas desde su litoral que disfrutaban hasta ese momento.

En los años setenta, algunos países comienzan a extender su jurisdicción sobre las aguas hasta las 200 millas, como EE.UU. (1976) o Canadá (1977), lo que originará su generalización por la

Los buques "ACSA"  
representan la  
mayor conquista  
en la técnica  
de la moderna  
flota  
pesquera



OTROS CONTACTOS  
COLOMBIA: S. A. ASTILLEROS  
ASTILLEROS DE COLOMBIA  
S. A.  
TELÉFONOS: 21 22 16  
21 24 71 y 21 20 22  
BARRIO SAN ANTONIO  
BOGOTÁ

**ASTILLEROS CONSTRUCCIONES, S. A.**

Anuncio de Astilleros Construcciones, S.A. en los años sesenta.

mayoría de los estados ribereños. Se argumenta que así se podría acabar con la sobrepesca que se estaba produciendo en todo el mundo. Y comienza el debate sobre el reparto del acceso a los caladeros y el establecimiento de cupos, así como la regulación de los caladeros internacionales. Los conflictos se suceden, y España, como país pescador tradicional y descubridor de muchas pesquerías, sale perjudicado. Vigo pescaba en todos los mares el mundo y le restringen la entrada en muchas zonas. A la pérdida de los caladeros de Boston y California, le suceden las dificultades para pescar en el atlántico norte, en el atlántico sur e, incluso, en el Gran Sol.

La Convención sobre el Derecho del Mar, de 1982, supone un gran cambio en el orden pesquero internacional. Frente al predominio de la pesca libre, o regulada por organismos internacionales, se ratifican las zonas económicas exclusivas, y las condiciones de acceso a las pesquerías pasan a gestionarse por las jurisdicciones nacionales. El objetivo es la conservación y racionalización de los recursos pesqueros. En la Convención se propugna la búsqueda de soluciones pacíficas y negociadas a los problemas entre países. Aunque no siempre será así.

Vigo, como gran puerto pesquero, acusa las controversias internacionales por las pesquerías. En las últimas décadas del siglo XX, alternan periodos de auge y graves crisis. Por ejemplo, tras el acceso de España a la Comunidad Económica Europea en 1986, tuvo que adaptarse a las normas, negociaciones y acuerdos de la política comunitaria, a la vez que se rompían muchos de los convenios pesqueros que tenía con países

terceros. Si hasta ese momento la pesca de los barcos gallegos era multiespecífica, con los compromisos alcanzados en el seno de la Unión Europea se le va a permitir capturar casi exclusivamente merluza. Al mismo tiempo se produjo una destacada reducción de la flota y de la producción. De los 500 barcos gallegos que faenaban, se autorizó a 300, pero con unos cupos de pesca muy bajos –el total de días de pesca permitidos cubría las necesidades de solamente 100 buques y hubo que repartirlos entre todos–. La política comunitaria estuvo más basada en conceder ayudas para el desguace de barcos y a la disminución de la actividad, que en las ayudas para la renovación de la flota.

Estos contratiempos se han ido afrontando con el espíritu emprendedor de armadores, consignatarios y comercializadores, así como con la gestión de sus organizaciones. Y, por supuesto, con el trabajo y pericia de las tripulaciones. Por ejemplo, y como forma de poder seguir pescando, muchas empresas gallegas, y viguesas, explotaron barcos con bandera inglesa, francesa, irlandesa, etc. También formaron sociedades mixtas, es decir, barcos armados asociados con otro país ribereño, aunque, a menudo, sus raíces siguen en Vigo, de donde son la mayor parte del capital, sus dotaciones tecnológicas y sus mercados, así como parte de los tripulantes, pues están obligados a contratar un porcentaje de marineros en aquel país. Encontramos a armadores vigueses, con empresas mixtas en los países terceros, en todo el mundo (Argentina, Perú, Namibia, Malvinas, Sudáfrica, Marruecos, etc.)



*He aquí dos hitos relevantes en la historia de Caixanova, la Cooperativa de Armadores y el sector pesquero vigués. Por un lado, la inauguración en enero de 1951 de la sucursal de Caixanova en el puerto pesquero que, con 58 años de vida, ha sido un referente económico y financiero de la pesca en Vigo.*

*Por otro, en la foto inferior, ya más recientemente, una nueva y complementaria vía de colaboración entre Caixanova y ARVI para el fomento del empleo en las entidades armadoras de alumnos del Master de Pesca; además de los dos presidentes, Julio Fernández Gayoso (Caixanova) y Ramiro Gordejuela (ARVI), aparecen el director gerente de ARVI, José Ramón Fuertes, y los dos directores del Master de Pesca, Manuel Varela (Universidad de Vigo) y José A. Suárez Llanos (ARVI).*



Entre los momentos difíciles, destacamos el año 1989, cuando, al independizarse Namibia (que desde el final de la guerra mundial había estado administrada por la Unión Sudafricana, por mandato de la Sociedad de Naciones), hace efectiva la exclusividad de sus 200 millas: la pesca de Vigo se resiente. Hasta ese momento, allá faenaban

muchos barcos, a los que no se les deja continuar. Y el problema se agrava debido a que, desde 1985, se estaba llevando a cabo la reconversión de la flota congeladora, y muchos armadores vigueses habían pedido elevados créditos bancarios para ello. Al interrumpirse las capturas, tienen dificultades para hacer frente a los pagos.

En esta situación es de destacar el papel jugado, sobre todo, por la **Caja de Ahorros de Vigo** –hoy transformada en **Caixanova**–, que de manera tradicional se había implicado con sus ayudas a la pesca y, en esta ocasión, aguanta la crisis y continúa apostando decididamente por el sector pesquero en Vigo.

Problemas importantes se le siguieron presentando a los pescadores gallegos en el Atlántico Sur y en la NAFO (Organización de Pesquerías del Atlántico Norte). Un ejemplo es la denominada guerra del fletán, que tiene su punto álgido en



*El presidente de Caixanova, Julio Fernández Gayoso, firmando un convenio con el presidente de la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo (Arvi), Ramiro Gordejuela.*

marzo de 1995, al pretender Canadá impedir la pesca en aguas internacionales, más allá de sus 200 millas. Este conflicto comienza con el apresamiento, por guardacostas canadienses, del buque gallego *Estai*, que estaba faenando a 250 millas de la costa de Terranova. Trasladado a puerto, hubo de pagar elevada multa para ser liberado. Tras importantes protestas, negociaciones y procesos judiciales, se reanuda la pesca en aquellas aguas, y la sentencia condenará al gobierno canadiense.

Hoy, nuevos conflictos se han generado con Noruega –que ha apresado a buques vigueses en aguas internacionales– y quizás mañana surjan en cualquier otro lugar. Pero Vigo seguirá defendiendo, dentro de la legalidad, su derecho a seguir pescando en los diferentes mares del mundo.

La modernización y reestructuración de la flota viguesa fueron decisivas para seguir siendo competitiva. Si en los años ochenta se produjo la

DE VIGO A TODOS LOS RUMBOS...



PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN  
DEL BUQUE DE TORRE  
CLAVO. HASTA 1000 TONS.

HASTA 600 PROYECTOS  
CONSTRUCCIÓN



MOTORES DIESEL  
**BARRERAS WERKSPOR**

DE 40 A 7000 CABALLOS VAPORES

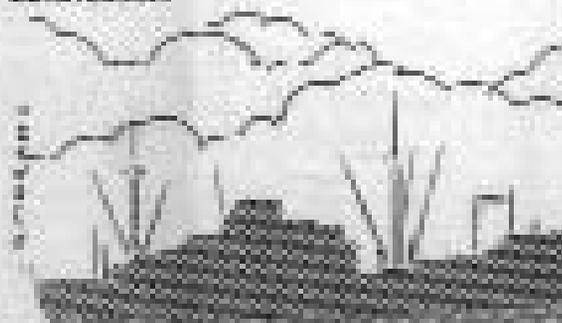
DE 1000 A 15000 TONS. "JAFPA"

CHARRAS EL MARINO "PREVO"

Maquinas y Motores de Vapor - Motores de Turbina

de - Bombas - Grúas - Paquetes - Separadores, etc.

Aserradores de buques



**FACTORIA**  
**HIJOS de J. BARRERAS, S.A.**

Anuncio de Factorías Hijos de J. Barreras S.A., en los años sesenta.

renovación de la flota de congeladores, en la década de los noventa tiene lugar la renovación de los barcos de pesca en fresco. Al mismo tiempo, la investigación y la tecnificación prosiguen. Se avanza en la acuicultura y en el desarrollo de la pesca en profundidad. Se estudia para encontrar alternativas eficaces al gasóleo como fuente de energía de los barcos, dado el incremento continuo del precio del petróleo, que encarece la producción pesquera. Se propicia una pesca respetuosa con las limitaciones medioambientales, y se trabaja por un desarrollo sostenido.

La profesión de marinero se había transmitido de padres a hijos durante generaciones. Tradicionalmente a los puertos pesqueros de Bouzas y del Berbés llegaban, también, hombres de distintos enclaves costeros de Galicia, casi siempre hijos de marineros y que habían acumulado experiencia en la pesca artesanal de litoral. Pero en las últimas décadas, con la mejora del nivel de vida, la cadena en parte se ha roto. Sólo una minoría de los hijos de los pescadores ha seguido la profesión paterna y, con frecuencia, han estudiado, por lo que suelen ostentar cargos de responsabilidad en los barcos. Las tripulaciones han tenido que completarse con jóvenes inmigrantes llegados primero de Portugal y, en la actualidad, de países sudamericanos, africanos, orientales, del este de Europa, etc., que se enrolan como marineros.

Por otra parte, la riqueza y variedad del litoral gallego en pescados y mariscos, en especial dentro de sus rías, permite que un elevado número de pequeños barcos puedan seguir faenando. En el puerto del Berbés se comercializan muchas de estas capturas.

Vigo en las últimas décadas ha sabido negociar en los distintos foros, adaptarse a las nuevas circunstancias y superar muchos conflictos. Y se ha convertido en el primer puerto pesquero de Europa y uno de los más importantes del mundo.

### **Vigo, primer puerto pesquero de Europa**

*Año 2008 (Memoria, Autoridad Portuaria de Vigo)*

*La pesca fresca subastada en el año 2008 ascendió a 88.870 toneladas, que salen del Berbés para distribuirse por todas las provincias españolas y por otros países. Desde hace más de 50 años, las subastas de pesca fresca se mantienen entre las 60.000 y las 90.000 toneladas. Las principales especies de pesca fresca son gallo, merluza y pescadilla, sardina, jurel y caballa, palometa y castañeta, galeiformes y pez espada, cefalópodos y mariscos.*

*En el puerto de Vigo se mueve pesca congelada por dos medios de transporte: por los buques pesqueros congeladores, que en su gran mayoría tienen su base en este Puerto, y que en el año 2008 descargaron 68.742 toneladas; y en buques mercantes, frigoríficos o portacontenedores, cuyo movimiento ascendió a 591.690 toneladas.*

*El total de pesca fresca, salada y congelada manipulada en el año 2008 fue de 751.971 toneladas, lo que mantiene a Vigo como primer puerto del mundo en tráfico de pescado para consumo humano.*

*Trabajadores en los servicios de tierra del Berbés: alrededor de 6.000.*



**GRUPO MOLARES**  
García Ollasqui, 6 - 1º Telf. 43.44.33 - FAX: 238448  
Telex: 83234 JOMA E - 36301 - VIGO

*Anuncio del Grupo Molares en 1991.*



Anuncio de Veirasa.



Anuncio de Frioja en 1998.



Anuncio de Puerta Prado en 1991.

## 1.3\_ Inicio del asociacionismo de los trabajadores del mar en Vigo

Desde finales del siglo XIX y, especialmente, en las primeras décadas del XX, el asociacionismo brota con fuerza en la sociedad viguesa, como estaba sucediendo en Galicia y en toda Europa. Proliferan sociedades culturales, recreativas, deportivas, de socorros mutuos, sindicales, políticas... El movimiento obrero se desarrolla con intensidad en defensa de sus intereses. Entre los pescadores de Vigo aparecen las primeras sociedades de resistencia, a las que se unen otras de sindicalismo de clase en base, sobre todo, a ideas anarquistas y socialistas. Ofrecemos una relación de sociedades, relacionadas con la pesca en Vigo, legalizadas y registradas desde los últimos años del siglo XIX hasta 1936, fecha del inicio de la guerra civil e implantación de la dictadura. Datos obtenidos del Libro de Registro de Asociaciones, en el Archivo Histórico Provincial de Pontevedra, y del Archivo Municipal de Vigo:

- Sociedad Marítima de socorros mutuos del Berbés, Vigo (Constituida con fecha 21-8-1878)
- Marineros Pescadores (2-7-1899)
- Sociedad “La Marítima” de Bouzas (2-7-1899)
- Obreros pescadores de Bouzas (10-8-1899)
- Sociedad de Marineros “La Legalidad”, del Arenal, Vigo (18-12-1901)
- Sociedad de Marineros “La Cooperativa de Alcobre”, Vigo (14-12-1901)
- Sociedad de Marineros “La Constancia”, Bouzas, Vigo (10-1-1902)



*Buque Mareta, de Piay, pescando meros en la Dorsal Atlántica, zona de las Azores, 1977.*

- Sociedad de Marineros “El Porvenir”, Coia, Vigo (11-1-1902)
- Sociedad de Marineros “El Adelantado”, del Berbés, Vigo (12-1-1902)
- Sociedad de socorros de Marineros Pescadores “La Protectora”, Bouzas (10-1-1902)
- Sociedad de Marineros Pescadores del muelle de Vigo (10-1-1902)
- Sociedad de Manipuladoras y Empacadoras de pescado, Vigo (18-11-1903)
- Sociedad Auxiliadora del pescador (11-12-1903)
- Sociedad “La Industrial”, de exportadores de pescado (22-12-1903)
- Sociedad “La Armonía”, obreras conserveras de Bouzas (22-2-1904)
- Sociedad “Solidaridad”, obreros peones de fábricas de conservas, Bouzas (22-2-1904)
- La Unión Marítima, sociedad de estibadores y trabajadores de la bahía y puerto (22-3-1904)
- Unión de fabricantes de conservas (6-5-1904)
- Socorros mutuos sobre accidentes de trabajo de armadores de vapores de pesca, Bouzas (1-2-1905)
- La Pescadora Viguesa (1905)

- El Fomento de la Pesca (10-9-1906)
- “La Lealtad”, socorros mutuos de accidentes de vapores de pesca (1-5-1907)
- “La Amistad”, socorros mutuos de accidentes de vapores de pesca (7-12-1910)
- Unión de trabajadores de las fábricas de conservas de la ría de Vigo (10-1-1912)
- “La Marinera”, seguros mutuos, Bouzas (10-11-1911)
- “La Pescadora”, patrones de Pesca, Bouzas (5-10-1912)
- “La Unión”, compradores y comisionistas de pescado, Vigo (18-9-1918)
- Unión Marítima de Pescadores de Bouzas (30-1-1919)
- Nacional de Industrias Pesqueras y sus derivados, de Vigo-Bouzas, de la CNT (19-2-1919)
- “La Previsora”, patrones de pesca, Bouzas (3-6-1919)
- Sindicato de armadores de vapores pesqueros de Galicia (26-8-1919)
- Gremio de salazoneros de la ría de Vigo (27-12-1919)
- Patronal y montepío de obreros el mar, Bouzas (1-1-1920)
- El Progreso Marítimo de Coruxo (11-1-1920)

- “La Justicia”, manipuladoras y empacadoras de pescado, Vigo (27-20-1921)
- “La Necesaria”, armadores, vendedores y exportadores de pescado de Vigo (13-3-1922)
- Empacadores y manipuladores de pescado “La Unión”, Vigo (5-7-1924)
- Cargadores de carbón de los barcos pesqueros “La Pala”, Vigo (26-9-1924)

Destacamos la actividad de la Unión Marítima, el Sindicato de Industrias Pesqueras o del Sindicato General de Trabajadores de Vigo (Sección Pesquera), las tres de inspiración cenetista. Esta última desarrolla importantes movilizaciones en pro del descanso dominical y en 1926 se integra en la Federación Regional Marítima. Impulsadas por las ideas socialistas, la Federación Regional de Obreros de la Industria Pesquera de Galicia agrupa a gran número de trabajadores de la pesca de distintos puertos, entre los que destaca el de Vigo.

Junto a estas sociedades de resistencia o de sindicalismo de clase, y con el fin de contrarrestar su influencia y conflictividad, surgen sociedades de carácter confesional, o impulsadas por sectores de la derecha, por ejemplo, el Sindicato Católico de Trabajadores del mar de Bouzas. El desarrollo del sindicalismo mixto, aglutinando armadores y marineros, viene dado por la creación de los Pósitos en Vigo, que veremos más adelante.

Durante la II República se incrementa el asociacionismo y se registran nuevas organizaciones:

- Vendedores marítimos del puerto de Vigo (2-6-1931)
- Sociedad de defensa de la pesca de litoral gallego (8-7-1931)
- Pósito Marítimo de Navegantes de Vigo (20-3-1932)
- Unión de trabajadores de transportes de pescado y demás mercancías de la ciudad de Vigo (20-1-1935)
- Alianza patronal de transporte de pescado y demás mercancías de Vigo (22-2-1935)

En 1934, se inaugura en Vigo la Casa del Pescador, finalizada un año antes. Con el acuerdo de impartir clases de religión a los niños que lo deseasen, finalizaba la polémica desatada en ese momento, ya que el Marqués de Valtierra había regalado al Ayuntamiento 100.000 pesetas para su construcción, y en las cláusulas de donación se especificaba que la Institución “estará bajo la advocación de Nuestra Señora del Carmen (...) tendrá carácter apolítico y sin fines de lucro. En las escuelas de niños y niñas se enseñará siempre la doctrina católica”. La Casa del Pescador será escenario de muchas de las reuniones de los marineros en defensa de la mejora de sus condiciones de vida y de trabajo.

## 1.4\_ Del Pósito de Pescadores a la Cofradía de Pescadores “San Francisco”



### Los Pósitos

El primer Pósito de Pescadores de todo el litoral español se había constituido en Cambados (Pontevedra) en 1917. En los años siguientes, van a seguir su ejemplo otros puertos de Galicia. En un principio se rigen por la Ley de Asociaciones de 30-6-1887, y en cuanto a beneficios y exenciones fiscales, por la Ley de 14-7-1922. En su nacimiento se inspiran en las antiguas cofradías de pescadores y gremios de mareantes, y se definen como asociaciones cooperativas que agrupan, sin distinción, a armadores y marineros.

El Ministerio de Marina, por medio de la Sección Social de la Caja Central de Crédito Marítimo (de la cual el Jefe era Alfredo Saralegui), envía a todos los puertos un reglamento-tipo, impreso en 1920, así como las normas para la constitución del Pósito y para poder solicitar subvenciones con el fin de organizar y sostener enseñanzas generales y profesionales, museos de pesca, casas del pescador, etc.

Con fecha 14 de mayo de 1918 se constituye el **Pósito de Pescadores de Vigo**, que desarrolla una gran actividad. Unos años más tarde, con fecha 5 de diciembre de 1924, se crea el **Pósito Marítimo de Vigo**.

Alfredo Saralegui visita los pósitos gallegos en varias ocasiones e impulsa su unificación, que se producirá con la creación de la **Federación Gallega de Pósitos de Pescadores Marítimos**, constituida en 1925. En busca de una mejor coordinación por zonas, en 1932 se crean cuatro federaciones comarcales de Pósitos, una de ellas con sede en Vigo.

Los pósitos desde el principio van a controlar la venta del pescado. Su objetivo fundamental es mejorar las condiciones de vida y de trabajo de sus asociados. Durante la época de la II República, con el incremento del asociacionismo, llegarán a existir 50 pósitos integrados en la Federación Gallega. En 1932, tiene lugar un gran conflicto, que genera una huelga de los pescadores con especial incidencia en el puerto de Vigo.

# CONSTRUCCIONES NAVALS "SANTODOMINGO"

*José Santodomingo Figueras*



Calle Tomás A. Alamyra, 154  
VIGO

Teléfono núm. 11985

Telegramas: TRIPLE

*Anuncio de Construcciones Navales Santodomingo en los años sesenta.*

## **Fechas de constitución de pósitos**

- Pósito de Pescadores de Vigo (14-5-1918)
- Pósito Marítimo de Vigo (5-12-1924)
- Federación de Pósitos de Pescadores Marítimos y marítimo-terrestres de Galicia (31-8-1925)
- Pósito de Pescadores "El Progreso", Vigo (13-11-1927)
- Federación Central de Pósitos Marítimos de la provincia de Vigo (14-7-1929)

## **La Cofradía de Pescadores "San Francisco", de Vigo**

Con el establecimiento de la dictadura franquista, la mayor parte de las asociaciones existentes son ilegalizadas o reestructuradas, y sus antiguos dirigentes, cesados. Así ocurre con las organizaciones de pescadores. Los sindicatos desaparecen y el Pósito se transforma en Cofradía, de acuerdo con la nueva legislación que se impone.

De este modo nace, en 1944, la Cofradía de Pescadores "San Francisco", de Vigo, como asociación interclasista del ramo del mar. Sus Ordenanzas, igual que las del resto de España, comienzan de este modo:

### **Constitución de la Cofradía. 1944**

*Art. 1º.- En el nombre de Dios, al servicio de España y como instrumento del Estado, se constituye la Cofradía de Pescadores de San Francisco, de Vigo encuadrada en el Sindicato Vertical de Pesca, de la Comunidad Nacional-Sindicalista, rigiéndose por la presente Ordenanza y por las normas oficiales del Estado y de la Organización Sindical que particularmente le concierne.*

**Las Ordenanzas** reflejan el totalitarismo del Estado y la ideología imperante en España bajo el régimen de Franco, con total ausencia de libertad sindical y asociativa. Así mismo, imponen a la asociación carácter confesional católico obligatoriamente (Art. 3º y 4º). La dirección está a cargo del Cabildo, elegido por la Junta General. La presidencia es del Patrón Mayor, cargo no electivo y cuya designación denota la tremenda jerarquización existente, ya que “será nombrado por el Jefe del Sindicato Provincial de la Pesca, con asenti-



*Caladeros de langostino en la Argentina, 1987.*

miento del Delegado Sindical Provincial, a propuesta del Delegado Sindical Local y previo informe de las autoridades de Marina” (Art. 96). Además, las Ordenanzas imponen el saludo fascista: “Los cofrades afiliados usarán el saludo nacional-sindicalista establecido por la Ley Oficial del Estado Español” (Art. 6º).

### **Primer Cabildo de la Cofradía de Pescadores de Vigo**

*En reunión del día 9 de diciembre de 1944, en la Casa del Pescador, de Vigo, bajo la presidencia del Jefe Provincial del Sindicato de la Pesca, se da posesión de sus cargos a los componentes del Cabildo (Archivo Histórico Provincial de Pontevedra):*

*Patrón Mayor: Pelayo Bugarín Domínguez*

*Jurado Mayor: Manuel Pérez Pan*

*Jefe del grupo de pesca de altura:  
Eduardo Vieira González*

*Jefe del grupo de pesca de bajura:  
Eugenio Conde Silva*

*Vocal por bous y bacas: Vicente Mariño  
Martínez*

*Jefe del subgrupo de exportadores: Juan  
Galiana Pérez*

*Jefe del subgrupo de vendedores: Pelayo  
Bugarín Domínguez*

*Jefe del subgrupo de detallistas: Benigno  
Montenegro Bastos*

*Vocales por el subgrupo de exportadores:  
Manuel Taboada Montoto y Emiliano  
Morán Carrera*

*Vocales por el subgrupo de vendedores:  
Jesús González Gestoso y Antonio  
Montenegro Costas*

*Vocal por el subgrupo de detallistas:  
Jacinto Herrero Alfageme*

*Y otros vocales sociales*

*Nombran secretario-contador de la  
Cofradía a José María Álvarez Blázquez*

En el estudio geo-económico que realiza la Cofradía en ese momento, en 1944, indica:

*Nadie desconoce la extraordinaria importancia pesquera del puerto de Vigo, ya no sólo dentro del ámbito nacional, sino incluso en relación con la producción íctica mundial (...) Nuestra flota pesquera posee una ejemplar capacidad de reacción, una vigilante elasticidad, para desplazarse allí donde convenga. Basta de ello dos ejemplos: la evolución de la flota de gran altura hacia la pesca del bacalao, al iniciarse el descenso en las caladas del Grand Sole, y la habilitación de una gran parte de la flota sardinera para otras costeras de Bajura, llamadas del palangre –bonito, palometa, besugo...– con el consiguiente desplazamiento a caladeros inéditos o poco frecuentados hasta entonces (...). Podemos calcular que en el término municipal de Vigo residen arriba de cinco mil familias*

*pescadoras, si bien sus embarcaciones acogen todavía a unos tres o cuatro mil pescadores más, cuya residencia se extiende a lo largo de todo el litoral gallego.(...)*

*La Cofradía acogerá a todos los pescadores, armadores y, en general, a cuantas personas graviten en torno a la órbita pesquera, y en un radio geográfico que se extenderá desde la localidad de Canido hasta Teis, encuadrando así a los pescadores residentes en Canido, Corujo, Vigo-Berbés y Vigo-Arenal. En medio, como enclave independiente, por su tradición autónoma y circunstancias especiales, permanecerá la Cofradía de Bouzas, con potente industria de Altura.*

*Quedan encuadradas en la Cofradía de Pescadores de Vigo el número de embarcaciones y tripulantes siguientes.*

<b>Año 1944 ARTE</b>	<b>BARCOS</b>	<b>TRIPULANTES</b>
Bacaladeros	4	200
Bous	15	225
En pareja y trío	71	923
Bacas	47	752
Sardineros	24	960
Palangre	46	690
Xeiteiros	99	308
Remo y vela	124	248
<b>TOTALES</b>	<b>430</b>	<b>4.306</b>

En los años finales del franquismo, y a pesar de las dificultades de la dictadura, el asociacionismo comienza de nuevo a florecer. Con la recuperación de la democracia en España, a partir de la década de los setenta, se normaliza su funcionamiento.

La Cofradía de Pescadores San Francisco, hoy democratizada, continúa desarrollando una importante labor.

José Antonio Tizón es hoy el Patrón Mayor de la Cofradía y, al mismo tiempo, es el Presidente de la Asociación Provincial de Buques de Cerco de Pontevedra, integrada en la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo (ARVI).

Los Estatutos vigentes de la Cofradía de Pescadores “San Francisco” de Vigo fueron aprobados en el año 2004. Su ámbito territorial abarca desde Punta Cubilló-Río de Padín, por el este, hasta Punta da Serra-Monteferro, por el oeste, en el margen derecho de la ría de Vigo.

La Cofradía agrupa a 62 embarcaciones, dedicadas a pesca de altura, pesca de bajura, pesca artesanal o auxiliares para la acuicultura. Tiene alrededor de 350 afiliados. Y acoge en su seno a la Agrupación de marisqueo a pie “Illa de Toralla”.

#### **Componentes actuales de la directiva de la Cofradía**

Patrón Mayor-Presidente:  
José Antonio Tizón Ferreira

Secretario: Julio Alonso Vázquez



*El actual Patrón Mayor de la Cofradía de Pescadores de Vigo, José A. Tizón Ferreira, al lado de su buque, Nuevo Diego David.*



*En el barco Nuevo Diego David, de izquierda a derecha: Francisco Javier Álvarez Rodríguez, Diego Tizón Veiga, Joaquín Prieto Álvarez y José A. Tizón Ferreira.*

## **Fuerte asociacionismo de los trabajadores de la pesca en la actualidad**

Además, en la actualidad, otros muchos sindicatos, sociedades o colectivos existen relacionados con la pesca en el puerto de Vigo: la **Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo (ARVI)**; la **Delegación de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (AETINAPE)**; las diversas asociaciones de

comercializadores, fabricantes de conservas; el asociacionismo de la mujer, como las mariscadoras, rederas, esposas de pescadores (como la Asociación Rosa dos Ventos).

El movimiento sindical representa al sector, fundamentalmente a través de las secciones de la **Unión General de Trabajadores (UGT)**, **Confederación Intersindical Galega (CIG)**, **Comisiones Mariñeiras** (y demás secciones de **CC.OO.**).







# La Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo (ARVI)

2



## 2. La Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo (ARVI)

Con su actuación desde su fundación, la Cooperativa de Armadores de Pesca de Vigo se ha convertido en un referente histórico de organización eficaz para el desarrollo y el progreso de la pesca. Con su labor integrando armadores y asociaciones diversas, y con su participación en los distintos foros de decisión, ha contribuido a afrontar los problemas y dificultades de la pesca en Galicia y en España. Y Vigo se ha convertido en uno de los principales puertos pesqueros de Europa.

El moderno edificio de su sede está ubicado en el puerto pesquero del Berbés. Una escultura, de gran realismo y calidad, recibe al visitante en el

vestíbulo. Representa un viejo marinero sedente, con ropas de agua, en reposo tras una dura jornada en el mar, todo un símbolo para una institución que reconoce la tradición pesquera de Vigo para mirar al futuro; que persigue la mejora de la pesca, conjugando rentabilidad y respeto al medio ambiente, y posibilitando la creación de puestos de trabajo. En el lado opuesto del vestíbulo, otra escultura femenina rinde homenaje a la mujer del marinero, también trabajadora del mar, en la venta del pescado, en el marisqueo, en las fábricas de conserva. Ambas esculturas son obra de José Molares.

Desde los grandes ventanales del edificio se divisa la ría, con tonalidades siempre cambiantes según la hora del día, según las brumas o los aires limpios impongan su dominio. Se ven los edificios de las nuevas lonjas de subasta del pescado, la actividad de la descarga y los irregulares vuelos de las gaviotas, siempre al acecho. Se contempla, igualmente, modernos edificios administrativos, o de manipulación y comercialización de las capturas marinas. En las dársenas se

balancean, atracadas, embarcaciones de bajura multicolores, reflejadas en las aguas irisadas. Un poco más allá, algún que otro gran barco se prepara para navegaciones hasta los más lejanos mares.

En el interior del edificio, amplio y bien dotado, la actividad continua denota un trabajo eficaz, con excelente disponibilidad de material y personal. Tesón y entusiasmo para navegar rumbo a un futuro venturoso para la pesca.



## Un poco de historia

### Fundación de la Cooperativa en 1964

A principios de los años sesenta, Vigo disfruta un periodo de expansión de la actividad pesquera. El puerto decide reorganizar la forma de comercialización de las capturas marinas, por lo que saca a subasta la explotación de las lonjas de venta del pescado. La Cofradía de Pescadores presenta una opción para la lonja de bajura. Los armadores se plantean hacer lo mismo para la lonja de pesca de altura, pero, como no tienen un organismo legal que los representen, deciden crear una cooperativa. El día 2 de diciembre de 1964, en reunión general de numerosos socios, se constituye con el nombre de Cooperativa el Grupo Sindical de Pesca de Altura, se aprueban los Estatutos y se elige la primera directiva. En aquellos años, España está bajo el régimen dictatorial franquista, por lo que la Cooperativa nace integrada en el sindicato vertical, como parte del Sindicato Provincial de Pesca de Pontevedra. Una vez aprobados los Estatutos y legalizada la asociación, la Junta General de socios del día 27-4-1965 ratifica la directiva elegida.

Una de sus primeras actuaciones es concurrir a la concesión administrativa de la Lonja de Pesca de Altura, ofreciendo el 0,5 % del valor de la venta efectuada en lonja. Sin embargo, en los años siguientes, no vuelve a tener ninguna otra actividad. Durante largo tiempo adormece, hasta que en 1970 crean una comisión de estudio para formar en su seno una oficina de gestión del puerto de Vigo.

### *Primera Junta Rectora, 1964*

*Jefe de la Junta Rectora:  
Manuel Otero Rubido*

*Secretario: Carlos Gómez Pazos*

*Tesorero: Carlos Domínguez Alonso*

*Vocales: Eduardo Vieira González,  
Jesús Freire Costas,  
Manuel Gestoso Costas,  
Alejandro Hernández Zunzunegui*

### *Estatutos de 1964*

*Art. 2º.*

*El objeto de esta sociedad es "fomentar el mejoramiento económico y social de sus asociados, mediante acción conjunta de éstos, aunando esfuerzos en una obra colectiva. Persigue esta Sociedad, como fines inmediatos, los siguientes:*

- a) Propulsar cuanto se refiere a las Industrias Marítimas y derivadas.*
- b) Facilitar los medios adecuados para la adquisición, construcción y reparación de embarcaciones.*
- c) Fabricación y distribución de útiles de pesca, frío industrial, etc.*
- d) Crear instituciones de pesca en común.*
- e) Ejercer cuantas actividades tiendan a facilitar la pesca y los transportes marítimos.*



" tipo de dicho grupo, en talia circunstancia se debía tener en  
 " cuenta a todos los afiliados al Grupo como socios fundadores  
 " con que uno de los Cooperativos.- Consecuentemente el Presidente  
 " para el tenor del primer punto del acta del día siguiente  
 " se los limitaba por los que se de recibir la inscripción  
 " por acciones de la misma se debían ser "COOPERATIVAS DEL CRI  
 " NO STRUTURA DE FORMA DE ALGUNO DE VISTO". Asimismo que  
 " dichos representantes fueron de naturaleza societaria por lo que  
 " los otros socios por estar en el estado de "socio del ...  
 " Programa de Estudios se debían de tener en cuenta los  
 " por lo que después del debate correspondiente fueron designados  
 " todos los miembros integrantes el aprobar convenientemente las  
 " resoluciones de la Cooperativa del grupo sindical de Pesca de  
 " El Estero de Yaguajay, ya que después de un larguísimo debate se  
 " aprobó la ley correspondiente... b) Llevar a cabo la constitución  
 " de la Cooperativa, cumpliendo oportunamente la com-  
 " misión constituida para el estudio de trabajo de grupo  
 " vida de la entidad con el Cooperativa y en consecuencia en  
 " el momento oportuno al Ministerio... a) Asimismo se pro-  
 " ce a iniciar del segundo punto del acta del día y con un  
 " amplia debate fueron designados los siguientes socios para el  
 " presentar oportunamente los cargos que en virtud de la  
 " misma fueron de la Cooperativa: Jefe R. Manuel Gómez Rodríguez  
 " de: Secretario, R. Carlos Gómez Rodríguez; R. Carlos  
 " Rodríguez Álvarez; Tesorero, R. Eduardo Raúl Rodríguez de  
 " Jesús Cruz Rodríguez, R. Manuel Rodríguez Rodríguez y R. Carlos  
 " Rodríguez Rodríguez.- E se dispuso que se continúe de que  
 " tener, en virtud de lo que, siendo las sesiones de  
 " trabajo siguientes del día viernes siguiente, de todo lo cual  
 " se dará cuenta por el.- Aprueba el Secretario de la  
 " Junta.- R. R. al Presidente. R. Rodríguez Rodríguez  
 " sociol. Rodríguez.

----- El acta que consta en el expediente de Trabajo en la  
 " comisión de Apertura se limitó a los datos de 4990 (COOPERATIVA SOCIA-  
 " riativa, tiene su presencia con el lista de socios del acta de la  
 " Junta Directiva, en Yaguajay, de fecha de 2 de Diciembre de mil novecientos  
 " sesenta y cuatro.

Yaguajay,  
 el día de 2 de Diciembre  
 1964  




*1977. Reunión de armadores con el Ministro Calvo Sotelo en las instalaciones de la Cooperativa de Armadores de Pesca.. Primera fila: Joaquín Pérez Bellod (Director de la Junta de Obras del Puerto de Vigo), Joaquín García Picher (Alcalde de Vigo) y Julián Zarauza (Presidente de la Junta de Obras del Puerto de Vigo). Segunda fila: Carlos Gómez (Secretario de la Junta Rectora de la Cooperativa), Guillermo Díaz del Río, Alejandro Hernández Eraso, Manuel Vieira y Carlos Gago (Gerente de la Cooperativa). Tercera fila: Agapito Prado, José Puerta, Pedro Otaegui y Ramiro Gordejuela. Detrás, entre otros, Rogelio Brión, Juan Manuel Oya, Jesús Bengoechea, Juan Baqueiro y Francisco Area.*

Mientras tanto, el crecimiento del volumen de pesca en Vigo es imparable. El desembarco de capturas en fresco se incrementa y la flota pesquera está en proceso de renovación.

Al mismo tiempo, en esta década de los sesenta, muchos armadores de Vigo reproducen el camino iniciado por la empresa Pescanova: el congelado de la pesca a bordo. Y se construyen modernos barcos.

### **Reactivación de la Cooperativa en los años setenta**

Cuando se inicia la década de los setenta, el franquismo agoniza y el movimiento asociativo se reaviva con fuerza, hasta alcanzar su plena organización con la democracia.

En reunión de la Junta General de socios de la Cooperativa de armadores, de 10 de diciembre de 1970, se acuerda su puesta en marcha efecti-

va. Hay que reactivarla, incrementar el número de socios y ofrecerles servicios.

***Se elige una nueva Junta Rectora en 1970:***

*Jefe de la Junta Rectora:  
Santiago Montenegro Campos*

*Secretario: Carlos Gómez Pazos*

*Tesorero: Manuel Vieira Pérez*

*Vocales: Rogelio Brión, Manuel González Parada, José Lorenzo Martínez, Enrique Molares Pérez, Ramiro Gordejuela Aguilar*

Como primera tarea, se afanan por dotarse de una buena organización, así como de un mínimo de personal e instalaciones que les permita ser eficaces: En reunión de 14-12-1972, deciden designar como gerente a Carlos Gago López, a partir del 1 de enero de 1973. Y en reunión de 19-1-1973, acuerdan para domicilio social "el local donde antiguamente estaban las oficinas de Arbitrios Municipales, en el Pabellón de Ventas y Empaque nº 1, donde están un año. Su siguiente sede, en el Edificio de Vendedores del Puerto, la inauguran en 1974.

En 1973 se origina un importante conflicto protagonizado por la colla. Se conoce con el nombre



*1974. Inauguración de la anterior sede de la Cooperativa de Armadores, en el Edificio de Vendedores del Puerto de Vigo: el Presidente de entonces, Santiago Montenegro (en el centro) y, entre otros, Salvador Gómez, Julio Salaberri, Armando Arranz, José Núñez y su hijo, Andrés Barros y Carlos Gago.*



*Años 80. Visita a La Moncloa. Primera fila: Miguel Oliver (Secretario General de Pesca Marítima), Carlos Molares (Presidente de la Federación de Asociaciones de Buques de Pesca), Felipe González (Presidente del Gobierno), Agapito Prado (Presidente de la Cooperativa de Armadores de Vigo) y Jesús Muñiz Guardado (Presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores). Segunda fila: Fernando González-Laxe (Director General de Pesca Marítima), Luis Tellaeche (UGT, Mar), Roberto Ucha (CC.OO., Mar), José Lizarraga (Presidente de CEAPE), ..., Juan Antonio Tobío (Presidente de la Asociación de Sociedades Conjuntas).*

de la colla al conjunto de estibadores que realizan la carga y descarga de los barcos. Y en ese momento, hay un desencuentro entre trabajadores y armadores sobre la cantidad de “pescado para comer” que los estibadores perciben además del salario diario.

La Cooperativa juega un importante papel en el conflicto y los armadores ven la necesidad de canalizar a través de ella otros conflictos y problemas. La Cooperativa sale fortalecida. Pasa de 72

socios en 1973, a tener 102 en 1975, y 305 en 1978, con incremento constante de barcos de fresco y congeladores. Los estatutos se reforman adaptándose a la nueva legislación y pasa a denominarse Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo.

En estos años, en el seno de la Cooperativa se van integrando las distintas Asociaciones de todos los diferentes subsectores que existen en la pesca de Vigo: del Gran Sol, del bacalao, con-



*Año 1984. Salida del Buque "Pescapuerta Cuarto" para una misión pesquera de España en la Antártida. Primera fila: Agapito Prado (Presidente de la Cooperativa), Manuel Soto (Alcalde de Vigo), Carlos Romero (Ministro de Agricultura y Pesca), José Puerta (Armador del buque), Ramiro Gordejuela (Vicepresidente de la Cooperativa) y Carlos Molares (Presidente de la FNABP). Segunda fila: José Loira (Asesor del Ministro), Miguel Oliver (Secretario General de Pesca Marítima), entre otros.*

geladores, de litoral, del palangre, de cerco... Al mismo tiempo, van aumentando los servicios que la entidad ofrece a sus socios.

Y como anécdota de respeto al mar y preocupación por su contaminación, cuando en 1982 un buque holandés se encuentra vertiendo bidones de residuos radiactivos en la fosa atlántica, el buque asociado *Pleamar*, fletado por el Ayuntamiento de Vigo, zarpa hacia allá en señal de protesta. Y la Cooperativa de Armadores de Vigo colabora en la financiación del viaje.

### *Presidentes*

*Quando se funda en 1964, preside la Cooperativa, como hemos dicho, Manuel Otero Rubido.*

*Desde 1970, el primer Presidente de la nueva fase es Santiago Montenegro Campos. Al dejar de ser armador, en 1978, abandona la presidencia y es nombrado Presidente Honorario.*

*En 1978 eligen Presidente a Agapito Prado López, que ejerce el cargo hasta su dimisión en 1988. En ese momento, su vicepresidente, Ramiro Gordejuela, ocupa interinamente el puesto mientras dura el mandato, es decir, durante dos años.*

*En 1990 Ramiro Gordejuela Aguilar es elegido Presidente, siendo reelegido hasta la actualidad.*

### *Directores-Gerentes*

*J. Carlos J. Gago López (desde enero de 1973 hasta junio de 1981).*

*Enrique C. López Veiga (desde enero de 1983 hasta agosto de 1987).*

*Entre septiembre de 1987 y agosto de 1990, la gerencia es compartida entre los dos gerentes adjuntos: José Ramón Fuertes Gamundi y Reinaldo Iglesias Prieto.*

*José Ramón Fuertes Gamundi (desde septiembre de 1990 hasta la actualidad).*



*1988. Visita a Vigo del Director de Estructuras de la DG XIV Pesca de la Comisión Europea, Ubaldo Zito (en el centro). Acompañado de Reinaldo Iglesias, José Ramón Fuertes, Enrique López Veiga (DG XIV Pesca) y Ramiro Gordejuela (Presidente de la Cooperativa de Armadores de Vigo)*

## Funcionamiento de la Cooperativa de Armadores

La Cooperativa está integrada tanto por personas físicas como jurídicas. En la actualidad, con la integración de los buques de las 12 asociaciones y organizaciones de productores asociadas, la Cooperativa representa a 270 empresas armadoras y 408 buques de pesca, de los cuales 219 son congeladores, 187 de pesca fresca, y 2 bacaladeros. Los tripulantes embarcados en la flota representada por la Cooperativa son alrededor de 9.000.

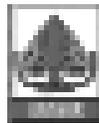
Dependiendo de las diferentes modalidades de pesca y estado de presentación de los productos, en su seno se hallan los más variados colectivos, asociaciones profesionales y organizaciones de productores con sede en el puerto de Vigo.

Algunas de estas entidades son de ámbito provincial y otras, autonómico o incluso nacional, por lo que hay también asociados de otros puertos de España.

La Cooperativa ARVI agrupa desde los pescadores de bajura, de cerco, litoral, palangre de superficie, de Gran Sol..., hasta congeladores, bacaladeros y sociedades mixtas. Y están convencidos de las ventajas de estar unidos. Se ocupa de la gestión administrativa de las siguientes asociaciones:



Asociación nacional de armadores de buques congeladores de pesca de merluza (ANAMER), que preside J. Manuel Liria Franch.



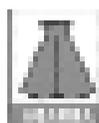
Asociación nacional de armadores de buques congeladores de pesquerías varias (ANAVAR), que preside Ramiro Gordejuela Aguilar.



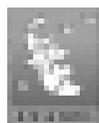
Asociación de empresas comunitarias en sociedades mixtas de pesca (ACEMIX), que preside Eduardo Vieira Montenegro.



Asociación nacional de armadores de buques palangreros de altura (ANAPA), que preside Francisco José Portela Baz.



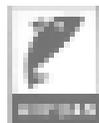
Asociación nacional de armadores de buques de pesca de bacalao (AGARBA), que preside Andrés Martín Mateo.



Asociación de armadores de buques de pesca en Gran Sol (ANASOL), que preside Antonio Sotelo Gutiérrez.



Asociación provincial de armadores de buques de pesca del litoral español y sur Portugal, de Pontevedra (ARPOSUR), que preside J. Luis Santiago Pereira.



Asociación provincial de armadores de buques de palangre y otras artes de Pontevedra (ARPOAN), que preside Diego Rodríguez Rodríguez.



Asociación provincial de armadores de buques de cerco de Pontevedra (CERCO), que preside José A. Tizón Ferreira.



Organización de productores de buques congeladores de merlúcidos, cefalópodos y especies varias (OPPC-3), que preside Álvaro Martínez Riva.



Organización de productores de pesca fresca del puerto de Vigo (OPPF-4), que preside Antonio Sotelo Gutiérrez.



Ya más recientemente, para hacer frente al reto tecnológico y participar

en proyectos de investigación, desarrollo e innovación (I+D+i), el 22 de junio de 2007 se constituye en Vigo el primer Cluster Tecnológico de la Flota Pesquera en España, con el nombre de “Cluster del Sector Pesquero Extractivo y Productor” (CLUPESCA).

En el momento de su nacimiento agrupa a 12 organizaciones, 270 empresas, 408 buques y 9.000 tripulantes. El Presidente del Cluster Clupesca es Ramiro Gordejuela Aguilar, y el Director Gerente es José Ramón Fuertes, quienes, respectivamente, ocupan los mismos cargos en la Cooperativa de Armadores (ARVI).



*1988. En la antigua sede de la Cooperativa de Armadores: Julio Vieira (Presidente de la Asociación ANAMER y ARPOSOL), Ubaldo Zito (Director de Estructuras Pesqueras de la CEE), Enrique López Veiga (Jefe de Unidad de la DG XIV Pesca de la CEE) y Ramiro Gordejuela (Presidente de la Cooperativa de Armadores de Vigo).*

## Entidades e instituciones en que participa

La Cooperativa ARVI y sus Asociaciones afiliadas están, con voz y voto, en todos los foros de debate sobre la pesca.

Sus representantes ocupan cargos de responsabilidad en los más importantes organismos institucionales, tanto nacionales como europeos, de toma de decisiones sobre la pesca española, comunitaria e internacional.

### *La Cooperativa está representada en:*

- Unión Nacional de Cooperativas del Mar de España (UNACOMAR)
- Federación Española de Organizaciones Pesqueras (FEOPE)
- Consejo Económico y Social de España (CES)
- Confederación de Empresarios de la Provincia de Pontevedra (CEP)
- Asociación de Organizaciones Nacionales de Empresas Pesqueras de la Unión Europea (EUROPECHE)
- Comité General de la Cooperación Agrícola y Pesquera de la Unión Europea (COCEGA)
- Asociación Europea de Organizaciones de Productores en el Sector de la Pesca (AEOP)
- Comité Consultivo de la Pesca y Acuicultura de la Unión Europea (CCPA)
- Comité Consultivo del Sector Pesquero de España
- Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Vigo
- Autoridad Portuaria de Vigo
- Fundación Provigo
- Consello Galego de Pesca

*Y queremos resaltar su participación en la Confederación Española de Pesca (CEPESCA), por ser una institución que acaba de constituirse en Madrid el pasado 7 de mayo de 2007, y cuya presentación se realizó el 25 de julio de 2007.*

*La Confederación Cepesca agrupa a las tres patronales del sector pesquero: Federación Española de Organizaciones Pesqueras (Feope), Federación Española de Armadores de Buques de Pesca (Feabp) y Organización Nacional de Asociaciones Pesqueras (Onape).*

*Nace con la intención de tener una sola voz que defienda los intereses de la pesca española, mejorar la competitividad y proteger los recursos pesqueros. Amador Suárez es su Presidente. Cepesca representa a 43 asociaciones de armadores de pesca, con 1.400 empresas armadoras y 1.600 buques, agrupando al 95 % de la flota de altura, así como a un porcentaje elevado de la flota de bajura de mediano porte y un 75 % del volumen total de GT de la flota española. De este modo, se convierte en la organización empresarial pesquera más importante de la Unión Europea.*

## Equipo de trabajo y servicios que ofrece

### *Actual equipo directivo de ARVI*

*Está formado por personas competentes, que desarrollan un trabajo eficaz para impulsar la pesca en Vigo.*

*Presidente: Ramiro Gordejuela Aguilar*

*Director Gerente: José Ramón Fuertes Gamundi*

*Gerente adjunto: Reinaldo Iglesias Prieto*

*Gerente adjunto para asociaciones y organizaciones de productores: José Antonio Suárez-Llanos Rodríguez*

### *Actual Consejo Rector de ARVI*

*Presidente: Ramiro Gordejuela Aguilar*

*Vicepresidente: Antonio Touza Blanco*

*Secretario: Emilio José Ruiz Portabales*

*Tesorero: Álvaro Martínez Riva*

*Vocales: José E. Pereira Molares, Francisco Area Gil, Albino Campos Quinteiro, Agustín Barciela Villar, José A. Tizón Ferreira, Antonio Sotelo Gutiérrez, Juan M. Baqueiro Carballo, Enrique Molares Pérez, José Puerta Prado, José Luis Santiago Pereira*



Foto: Miguel Fraga

*Los tres gerentes actuales: José Ramón Fuertes Gamundi entre José Antonio Suárez-Llanos y Reinaldo Iglesias.*

El staff administrativo dispone de otro personal técnico, formado y con experiencia para realizar todas las gestiones, así como los trámites técnicos y administrativos que demandan las empresas asociadas. En su nuevo y amplio edificio, ubicado en el puerto pesquero del Berbés, inaugurado en octubre de 2000, desempeñan su labor un total de 35 trabajadores en la oficina principal. Además, 3 personas trabajan en las lonjas y otras 16 personas lo hacen en el servicio de cajas de pescado, que la Cooperativa puso en marcha en sus bajos. Allí, cada mes se mueven y lavan entre 100.000 y 150.000 cajas de plástico reutilizables, que llevan a bordo los barcos para introducir el pescado y desembarcarlo en lonja.

Desde ARVI se imparten cursos de formación para los trabajadores. Y la Cooperativa participa, desde 1999, en distintas actividades de Investigación, Desarrollo e Innovación (I+D+i) en temas pesqueros: colabora, especialmente, con el Instituto Español de Oceanografía y con el Instituto de Investigaciones Marinas (ambos ubicados en Vigo), con el Centro Tecnológico de la Pesca (CETMAR), con las universidades y con organismos de las administraciones, aportando buques y apoyo logístico para el embarque de observadores científicos, recogida y transporte de muestras, datos estadísticos y asesoramiento técnico sobre operatividad en las distintas pesquerías.

### *Servicios que ofrece la Cooperativa*

*A los asociados se les ofrece información y todo tipo de servicios de asesoría, de gestión y tramitación, de asistencia laboral, de suministros o de seguros.*

- *Servicio de gestión de los permisos de pesca*
- *Servicio de información y publicaciones*
- *Servicio de contabilidad y declaración fiscal*
- *Servicio de gestión y tramitación de ayudas estructurales*
- *Servicio de asesoría económica fiscal*
- *Servicio de asesoría jurídico laboral*
- *Servicio de descargas de pesca fresca*
- *Servicio de básculas digitales*
- *Servicio de cajas de plástico reutilizables*

- *Servicio de asistencia laboral y seguridad social*
- *Servicio de despacho de roles*
- *Servicio de suministro de combustible*
- *Servicio de buzos*
- *Servicio de carnada*
- *Servicio de entrepot a los buques*
- *Servicio de estadística, planificación y planes de pesca*
- *Servicio de responsabilidad civil*
- *Servicio de gestión y tramitación de atraques para buques*
- *Departamento comercial*
- *Servicio mancomunado de prevención de riesgos en los buques*
- *Servicio tecnológico I+D+i (ARVI-INNOVAPESCA)*
- *Revista pesquera "Pesca Internacional"*



*Portadas de la revista "Pesca Internacional".*

Hoy en día, la Cooperativa de Armadores, y las asociaciones que la integran, se ha convertido en el grupo de armadores pesqueros más importante de España y en uno de los principales de la Unión Europea.

Desde 2004 funciona, en el seno de la Cooperativa, el Servicio Mancomunado de Prevención de las Empresas Armadoras y Navieras del Sector Marítimo y Pesquero (SMP-Coapre). Ofrece un plan de prevención de riesgos laborales y actividades preventivas, formación e información, e investigación de accidentes de trabajo. Dispone

de un servicio de coordinación de actividades empresariales en obras y reparaciones de buques. Su Servicio de Consultoría comprende formación, seguridad marítima y salud laboral.

#### **"Pesca Internacional", una revista del sector pesquero**

Desde el año 2000 se publica la revista mensual *Pesca Internacional*. Hacer una revista era una inquietud antigua de la Cooperativa de Armadores, y su nombre se había pensado debido a que



*Finales de 1988. Homenaje del Consejo Rector al presidente saliente de la Cooperativa de Armadores, Agapito Prado López. De izquierda a derecha: Simón Andreu Fontán, Agustín Barciela Villar, José M. García Piay, Julio Vieira Ruiz, Ramiro Gordejuela Aguilar, Enrique Molares Pérez, Alberto Pérez-Bouzada, José R. Fuertes Gamundi, Joaquín Cobo Area, Juan M. Oya Pérez, Francisco Area Gil, Alejandro Hernández Eraso, Agapito Prado López, Antonio Touza Blanco, José R. Pérez Ojeda, Jaime Conde Solá y Reinaldo Iglesias Prieto.*

las flotas viguesas faenaban en todas las pesquerías internacionales.

Coincidiendo con la inauguración del nuevo edificio de la Cooperativa de Armadores de Pesca en el puerto pesquero del Berbés, en octubre de 2000, se pone en práctica la idea y se presenta el primer número.

Esta revista surge desde el propio sector como una vía para analizar los problemas de la pesca, informando y ofreciendo opiniones. Es bilingüe, en castellano e inglés, y destaca por la alta calidad de su contenido y diseño. Desde su funda-

ción ha visto la luz ininterrumpidamente cada mes, gracias a la valía del equipo de profesionales que la sustenta: su director, Alberto Alonso, su Consejo Asesor, su Consejo Editorial y su amplio plantel de redactores y colaboradores.



## Ramiro Gordejuela Aguilar

### **Presidente**

Ramiro Gordejuela Aguilar es una de esas personas que, de forma desinteresada, han contribuido al funcionamiento de la Cooperativa de Armadores de Pesca de Vigo. Desde que esta institución se reactiva en 1970, ha formado parte de su Junta Rectora. En 1978 se le designa la vicepresidencia, hasta 1988, en que es nombrado Presidente, cargo para el que siempre es reelegido hasta la actualidad.

Nunca duda en emplear parte de su tiempo de

ocio, así como mucho esfuerzo y tesón, en diferentes asociaciones y organismos pesqueros, mientras desempeña con iniciativa su profesión como exportador de productos pesqueros y armador de buques de pesca.

Impulsó y participó activamente en la consolidación de las asociaciones profesionales pesqueras (Anamer, Anavar, Apropesca, Anasol, etc.) que se fueron constituyendo en el seno de la Cooperativa de Armadores, formando parte de las Juntas Directivas de todas ellas.

Estuvo presente en numerosas negociaciones, acompañando a la Administración Pesquera española, con países como Estados Unidos, Canadá y otros países terceros.

Cargos que desempeña en la actualidad: Presidente de la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo; Presidente de la Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Pesquerías Varias (Anavar); Tesorero de la Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Pesca de Merluza (Anamer); Secretario de la Asociación de Armadores de Buques de Pesca en el Gran Sol (Anasol); Vicepresidente de la Organización de Productores de Buques Congeladores de Merlúcidos, Cefalópodos y Especies Varias (OPP-3); Vicepresidente de la Organización de Productores de Buques de Pesca Fresca del Puerto de Vigo (OPP-4); Tesorero de la Asociación de Empresas Comunitarias en Sociedades Mixtas de Pesca (Acemix); Vocal en la Comisión Ejecutiva Provincial del Instituto Social de la Marina de Vigo; Representante de la Confederación Provincial de Empresarios en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de

Vigo; Vicepresidente segundo del Comité Ejecutivo y vocal en el Pleno de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Vigo; Miembro del Consejo de Administración de Frigoríficos Berbés, S.A.; Vicepresidente del Consejo de Administración de Sociedad de Seguros Mutuos Marítimos de Vigo; Vocal en la Junta Directiva de la Federación Española de Organizaciones Pecuarias (FEOPE); Vocal en el Comité Directivo sector industria, miembro Comisión Permanente y Vocal Asamblea General en la Confederación de

Empresarios de Pontevedra; Presidente de la Comisión Internacionalización Pymes en el seno de la Confederación de Empresarios de Pontevedra; Vocal en la Asamblea General de la Confederación de Empresarios de Galicia; Titular en el Pleno por la Comisión Sectorial "Pesca en Augas de África Occidental" del Consello Galego de Pesca, de la Consellería de Pesca y Asuntos Marítimos de la Xunta de Galicia; Miembro del Consejo Rector de la "Unión Nacional de Cooperativas del Mar de España" (UNACOMAR); Miembro del Patrona-



*Octubre de 2000. Inauguración del actual edificio de la Cooperativa de Armadores: Francisco Area (Presidente de la Asociación ANASOL), Amancio Landín (Conselleiro de Pesca), Julio Pedrosa (Presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo), José Ramón Fuertes Gamundi (Director Gerente de la Cooperativa de Armadores de Vigo), Lois Pérez Castrillo (Alcalde de Vigo), Ramiro Gordejuela (Presidente de la Cooperativa de Armadores de Vigo), Luis Lara (Director de la Autoridad Portuaria de Vigo), Antonio Touza Blanco (Vicepresidente de la Cooperativa de Armadores de Vigo) y Manuel Fraga (Presidente de la Xunta de Galicia).*



*Abril de 2007. Salón de Actos de la Cooperativa de Armadores. De izquierda a derecha: Abel Losada, concejal del PSdeG en el Ayuntamiento de Vigo; J. Manuel Liria, presidente de Feope; Juan C. Martín, secretario general de Pesca Marítima; Elena Espinosa, ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación; Ramiro Gordejuela, presidente de la Cooperativa de Armadores; Carmen Gallego, conselleira de Pesca y Asuntos Marítimos de la Xunta de Galicia, y José R. Fuertes, director gerente de la Cooperativa de Armadores de Pesca de Vigo.*

to de la Fundación Provigo; Miembro del Consejo de Administración de Caixanova; Miembro del Comité Especializado de Pesca en la organización comunitaria, "COGECA".

Profesionalmente, Ramiro Gordejuela desarrolla su actividad en el sector de comercialización y exportación de productos pesqueros en el puerto de Vigo, a donde llegó, a mediados de los cincuenta, procedente de su ciudad natal, Miranda de Ebro (Burgos).

Con posterioridad, dirige su trayectoria profesio-

nal hacia el sector extractivo de la pesca, pasando a formar parte de las sociedades Farpesca, S.A y Pescaberbés, S.A., en las que ocupa los cargos de director gerente, consejero delegado y presidente de sus respectivos Consejos de Administración. Estas empresas han participado en los planes de renovación de la flota y poseen barcos de arrastre al fresco en el Gran Sol, así como buques congeladores.

Ofrecemos la Historia de Vida de Ramiro Gordejuela en la segunda parte de este libro.



*Año 1996. Homenaje de la Unión Nacional de Cooperativas del Mar de España (UNACOMAR) a la Armada Española, tras el conflicto del fletán negro: autoridades militares y civiles: Gabriel Portal Antón (Jefe de la Z.M. del Cantábrico), Carlos Romero Caramelo (Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada), Antonio Marzoa Dopico (Presidente de UNACOMAR), Manuel Fraga Iribarne (Presidente de la Xunta de Galicia), Juan Manuel Diz Guedes (Delegado del Gobierno en Galicia), Manuel Pérez (Alcalde de Vigo), Juan Caamaño (Conselleiro de Pesca), Alejandro Millán Mon (Gobernador Civil de Pontevedra), Samuel Juárez (Secretario General de Pesca Marítima), Manuel Liria Franch (Presidente de la Asociación ANAMER) y José Ramón Fuertes (Director Gerente de la Cooperativa de Armadores y Vicepresidente de UNACOMAR) en el atril.*



*Vigo, 28 de mayo de 2003. Salón de actos de la Cooperativa de Armadores. Jornada organizada por Feope sobre "El futuro de la pesca internacional europea". De izquierda a derecha, Gabriel Sarró, vicepresidente de Feope y consejero del Comité Económico y Social Europeo; Arlindo Cunha, eurodiputado portugués y experto pesquero; Carmen Fraga, secretaria general de Pesca Marítima; Enrique López Veiga, Conselleiro de Pesca de la Xunta de Galicia; César Debén, director de Política Externa y de Mercados de la Comisión Europea; Amancio Landín, director del Centro Tecnológico del Mar, Fundación Cetmar, y Manuel Liria, presidente de Feope.*

## José Ramón Fuertes Gamundi

### **Director Gerente**

Con casi 30 años de dedicación a la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo, José Ramón Fuertes Gamundi habla con la fuerza y entusiasmo de quien ama su profesión. En él se aúnan conocimientos, experiencia, eficacia, talento y amor al sector pesquero. ¿Cómo se implicó de este modo un ferrolano de nacimiento, y ahora vigués de sentimiento, que nada tenía que ver con la pesca?



Foto: Miguel Fraga

*José Ramón Fuertes Gamundi, Director Gerente de la Cooperativa de Armadores de Vigo.*

Es hijo de Manuel Fuertes y María de los Ángeles Gamundi. Su padre es un referente de la enseñanza en Ferrol, un profesor, licenciado en Ciencias Químicas, que con 91 años de edad sigue paseando las calles ferrolanas y recibiendo el respeto de muchas generaciones de alumnos. Sin embargo, José Ramón Fuertes al acabar su carrera no siguió, como sí hizo la mayoría de sus hermanos, la profesión paterna docente. Trazó su propia senda.

Licenciado en Ciencias, en la sección de Biológicas en 1973, a los 22 años, tenía claro que lo que le gustaba era el mar y la pesca. Por ello, amplió estudios asistiendo en A Coruña al primer curso de especialización pesquera que impartía el profesor López Capont, curso patrocinado por el Ministerio de Asuntos Exteriores, en colaboración con la Universidad de Santiago de Compostela. Su siguiente paso sería ir a Vigo, con el deseo de investigar en temas marinos y pesqueros.

*“Nunca había venido aún a Vigo, pero los aires de pesca me llegaban desde aquí. Y vine para entregar mi currículum y ser entrevistado en el Instituto de Investigaciones Pesqueras (así se llamaba antes). Era septiembre de 1973, visité la ciudad y el puerto, y recuerdo que se estaba celebrando en el relleno de Bouzas la Feria Mundial de Pesca. Quedé impresionado. En Vigo estaba mi sitio”.*

José Ramón Fuertes es admitido en el Instituto de Investigaciones Pesqueras, instalado en Vigo desde 1951, y hoy denominado *Instituto de Investigaciones Marinas*, dependiente del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC). En este Instituto se estudia la oceanografía y las

pesquerías de las rías, de Galicia y de las zonas de pesca frecuentadas por nuestros barcos, se estudia el mar y sus recursos, así como la búsqueda de soluciones a los problemas derivados de la explotación pesquera y de la contaminación. Durante casi seis años (1973-79), José Ramón Fuertes desarrolla labor científica como componente del Equipo de Pesquerías y Dinámica de Poblaciones de Peces de dicho centro, que dirigía Manuel Gómez Larrañeta.

La Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo (ARVI) siempre estuvo en contacto con

este Instituto, recabando información y asesoramiento. Por esa razón, José Ramón Fuertes comienza a colaborar con ella en 1978, en las horas de las tardes que le deja libre su trabajo en el Instituto de Investigaciones Marinas.

Al año siguiente, en febrero de 1979, José Ramón Fuertes es contratado como técnico por la Cooperativa de Armadores y, desde entonces, a ella ha dedicado todo su esfuerzo y entusiasmo. Desde 1990 asume la responsabilidad de ser el Director Gerente de ARVI, de todas las asociaciones y organizaciones de productores adscritas a



*Año 2004. El Comisario de Pesca de la Comisión Europea, Franz Fischler, y el Director General de Pesca, Steffen Smidt, acompañados por el Conselleiro de Pesca de entonces, Amancio Landín, visitan Vigo y se reúnen con José Ramón Fuertes, Juan Manuel Liria y Ramiro Gordejuela.*



*Año 2005, Bruselas. El Comisario de Pesca y Asuntos Marítimos de la CE, Joe Borg y la Vicepresidenta 1ª de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo, Rosa Miguélez, y John Spencer (Jefe de la Unidad de Recursos Exteriores de la DG-Pesca) con los representantes del sector pesquero español: José Suero, Javier Garat, Pedro Maza, José Ángel Angulo, Senén Touza, Manuel Liria y José Ramón Fuertes.*

la misma y del Cluster del Sector Pesquero Extractivo y Productor (Clupesca).

Siempre se preocupó por continuar ampliando sus estudios, con diversos cursos de especialización relacionados con las poblaciones de peces y la pesca, tanto en España como en Reino Unido y Argentina.

Participó en diversas campañas de estudio, investigación o muestreo a bordo de diferentes buques, como el "Macuro", el "Arosa Tercero", el buque oceanográfico "Cornide Saavedra" y otros de carácter comercial.

Es autor de 26 publicaciones científicas durante su etapa en el Instituto de Investigaciones Marinas. Además, es autor de numerosas colaboraciones en libros, artículos en revistas, y ponencias en seminarios y congresos.

José Ramón Fuertes también es miembro de variados organismos, nacionales e internacionales, de debate y toma de decisiones sobre la pesca. De entre ellos y a modo de ejemplo, diremos que ha sido Presidente del Comité especializado en pesca dentro del Comité General de la Cooperación Agrícola y Pesquera de la Unión Europea (COGEGA), y ahora es su Vicepresidente; Es

miembro del Pleno del Comité Consultivo de Pesca y Acuicultura de la DG de Pesca y Asuntos Marítimos de la Comisión Europea, en representación del sector pesquero español; Fue Vicepresidente y ahora es miembro de la Asociación Europea de Organizaciones Pesqueras (EUROPECHE); Es vocal de la Junta Directiva de la Federación Española de Organizaciones Pesqueras (FEOPE) y de la Confederación Española de Pesca (CEPESCA); Es miembro del Consejo Asesor de la Fundación Galicia-Europa; Es titular en el Pleno del Consello Galego de Pesca de la Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos de Galicia; Es Vicepresidente de la Unión Nacional de Cooperativas del Mar de España, representando a ésta como miembro del Comité Consultivo del Sector Pesquero de España.

Recientemente ha sido elegido primer Presidente de la Plataforma Tecnológica de la Pesca de Galicia (TECNOPEIXE). Ha formado parte y coordinado importantes proyectos cofinanciados por el Gobierno Gallego, por el Gobierno Español o por la Unión Europea.

Opina José Ramón Fuertes que el trabajo llevado a cabo por la Cooperativa de Armadores de Pesca de Vigo desde su fundación ha sido decisivo para el desarrollo pesquero del puerto de Vigo, así como para la defensa de los intereses de la pesca gallega y española. Y afirma que la Cooperativa, con su actuación y gestión, ha contribuido a que el sector pesquero vigués, así como el gallego y de toda España, haya sido capaz de adaptarse a las circunstancias cambiantes en el derecho del mar, lo que le ha permitido sobrevivir a sucesivas crisis.

*“Es de destacar el papel de interlocutor fundamental de la Cooperativa, en temas de política pesquera, entre los empresarios del sector pesquero y las administraciones autonómica, central o de la Unión Europea”.*

Entre los objetivos principales de la Cooperativa de Armadores de Pesca, está que el sector avance hacia la estabilidad, con empresas que generen riqueza y puestos de trabajo. La institución apuesta por el futuro, por cumplir las normas y alcanzar un desarrollo sostenible. Impulsa la innovación y desarrollo con la consecución de artes más efectivas y, a la vez, respetuosas con el medio ambiente. Defiende la investigación aplicada al ahorro de energía, con la búsqueda de alternativas eficaces al gasóleo como fuente de energía para la propulsión de los barcos. Propugna la innovación, con sistemas de elaboración y control de calidad, que den valor al producto y optimicen los sistemas de producción.

José Ramón Fuertes valora la trayectoria de la Cooperativa en sus distintas etapas, bajo la dirección de diferentes directores gerentes, y evalúa la labor que desarrolla la institución:

*“Del trabajo realizado por Carlos Gago, quiero subrayar su acierto en la planificación del sector y su empeño en integrar en la Cooperativa a las distintas asociaciones de los diferentes subsectores de la pesca. Aún hoy día mantenemos esa planificación. Enrique López Veiga destacó por su labor de conseguir la integración de la Cooperativa de Armadores de Pesca de Vigo en los principales organismos nacionales e internacionales de pesca. Su gestión en el ámbito internacional de la pesca ha sido sobresaliente. Mi trabajo consiste*

en consolidar esas líneas de actuación, y buscar nuevas acciones de carácter colectivo que nos ayuden a superar los actuales retos a que se enfrenta el sector de la pesca. Modernización, sostenibilidad y avance tecnológico son nuestras principales preocupaciones actualmente. Hoy, en la Cooperativa, están agrupados pescadores de bajura, de cerco, palangre, de Gran Sol, bacaladeros, congeladores, etc. Y estamos presentes en los foros de debate de la pesca y tomas de decisión en Galicia, España y la Unión Europea.

A mi juicio, el éxito de la Cooperativa de Armadores ha estado fundamentado en dos hechos diferenciales dentro del sector de la pesca. Por un lado, la importante unión de empresas, armadores

de diversas modalidades de pesca conseguida en Vigo. Por otro, el haber integrado y formado un equipo técnico de personas de gran profesionalidad y con intenso conocimiento de la problemática del sector pesquero, que ha conseguido realizar un verdadero trabajo de gestión y administración en equipo, que ha sabido dar adecuada respuesta a las demandas planteadas desde el propio sector. En realidad es un caso único dentro de todo el sector pesquero español.

En los últimos años nos hemos preocupado, también, de mejorar en aspectos como la calidad, la innovación, la seguridad, la formación y la imagen, creando los instrumentos y servicios necesarios en el seno de la Cooperativa”.



10 de enero de 2008. Reunión de armadores en el Salón de Actos de la Cooperativa de Armadores. Entre otros, de izquierda a derecha, en la primera fila: Antonio Sotelo, Manuel Vidal, Manuel González, Marcelino Martínez y Reinaldo Iglesias. Segunda fila, Agustín Barciela, Pedro Sobrino, Antolín Ferral, Eduardo Lorenzo y Pilar Estévez. Tercera fila, Coro Fernández, Rodrigo Durán, Ricardo Barcón, Andrés Gude, Pablo Estévez, Daniel Castro y Albino Campos. Cuarta fila, José y Jorge Barreiro, Roberto Crespo, José A. Tizón, Manuel Otero, Rafael Casaleiro, Francisco Otero y Carlos Paz. Quinta fila, Rodrigo Durán Ambrosio, Enrique Molares, Ignacio Portelal, Juan y José Barreiro, Juan Baqueiro y Emilio Ruiz.

Para afrontar el futuro de la pesca, que ve con optimismo aunque no exento de problemas, José Ramón Fuertes Gamundi piensa que es imprescindible el desarrollo de la investigación y el impulso coordinado:

*“El sector considera que el mantenimiento y consolidación de la flota pesquera gallega pasa necesariamente por el impulso coordinado de todos a través del modelo denominado de la ‘triple hélice’, formada por las Administraciones, la Universidad y centros de investigación, y el propio sector.*

*Estamos convencidos de que la coordinación de trabajo de las tres partes en la dirección anteriormente apuntada traerá un mejor conocimiento de la situación real de los recursos, una mayor impli-*

*cación del sector en la gestión eficaz de los mismos, una mejora en la calidad de los productos, un avance en la competitividad de la flota, un paso adelante en la cooperación pesquera con países terceros, una mejora de la imagen del sector y, en definitiva, un paso muy importante hacia la sostenibilidad a largo plazo de los recursos y de nuestra flota, objetivos totalmente compatibles si todos avanzamos en la misma dirección”.*

José Ramón Fuertes, no cabe duda, desarrolla su actividad profesional con dedicación, pues ha acumulado gran experiencia y conocimientos sobre el sector, que se unen a sus capacidades y a la vocación que descubrió de joven y le trajo a Vigo, el gran puerto pesquero.



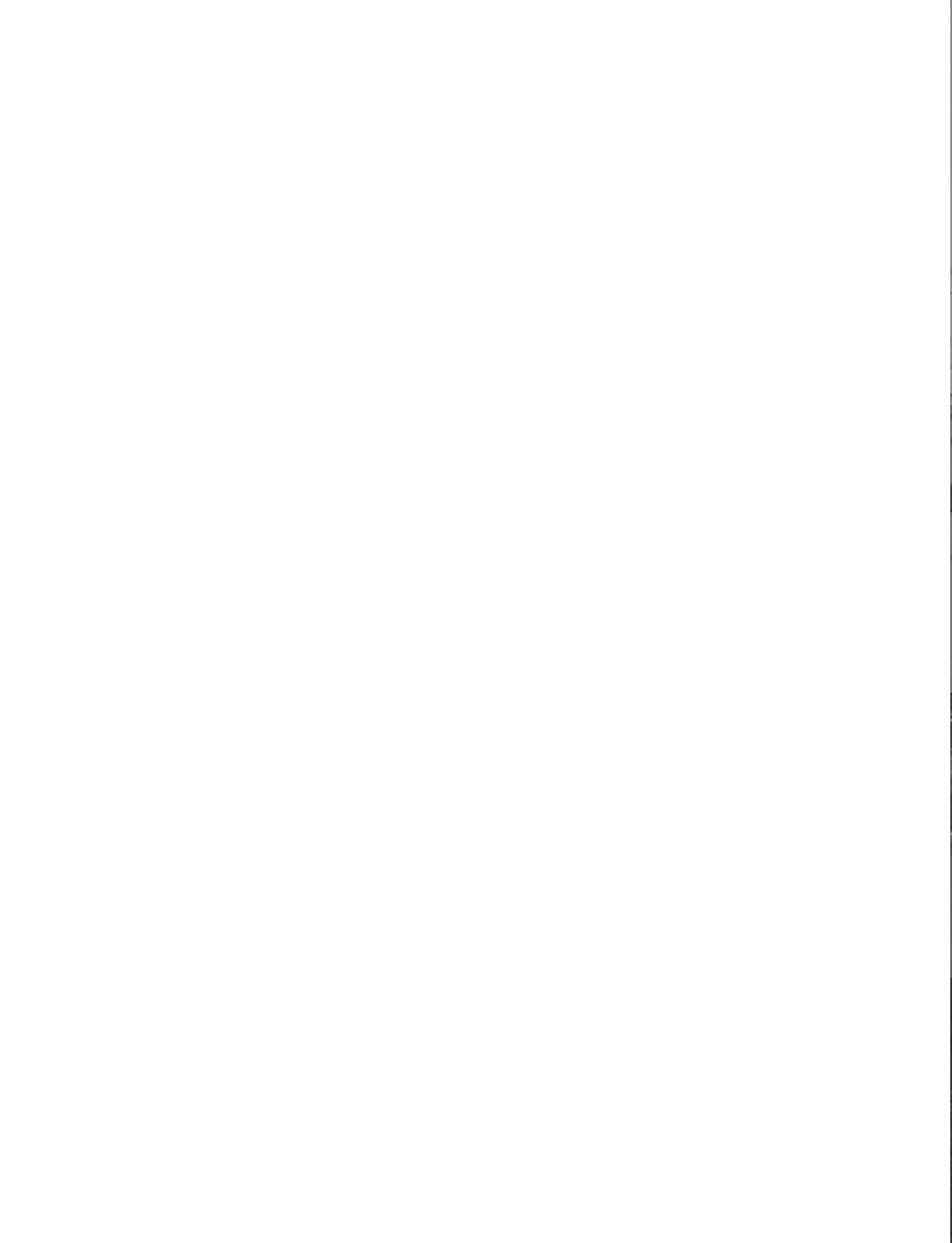
*Puerto pesquero del Barbés (2004) con los edificios de la Cooperativa de Armadores de Pesca y las lonjas.*





# Historias de vida

3





# Historias de vida

## Armadores y Comercializadores

3.1



# 3.1\_ Armadores y Comercializadores

## Iniciativa y tesón

Vigo y el mar se funden en el pasado y se alían para el futuro. Son inseparables.

Ahora las aguas de todos los océanos ya no tienen soledad. Dueñas desde los confines más septentrionales, amas de peñascos y ensenadas, poseedoras de variados caladeros, de cálidas riberas hasta los hielos australes, las aguas salobres miran hacia Galicia. Saben que desde la ría de Vigo multitud de barcos las visitarán.

Porque un día, en tiempos remotos, el mar se acercó a la costa galaica, penetró sus tierras, conformó las rías, y en una de ellas nació Vigo. Desde entonces, puerto y ciudad crecieron juntos e interrelacionados. Las magníficas condiciones de su puerto natural, con el desarrollo de actividades pesqueras y comerciales, influyeron de forma decisiva en el progreso de la ciudad. El

dinamismo y entusiasmo de los vigueses convirtieron el puerto de Vigo en referente en España y en Europa.

En el transcurrir del siglo XX, los valientes marineros de Vigo realizaron capturas pesqueras en mares cada vez más distantes. Y el pescado desembarcado en el puerto del Berbés se comercializó en cantidades crecientes a lugares lejanos, llegando a todo el mundo.

Un grupo de hombres y mujeres, armadores y comercializadores, pusieron los medios para que el prodigio del desarrollo de la pesca en Vigo fuese posible. Levantaron empresas competitivas, arriesgaron capitales, afrontaron problemas, a veces sufrieron reveses, otras veces progresaron. Siempre con iniciativa y tesón y con muchas horas de trabajo.

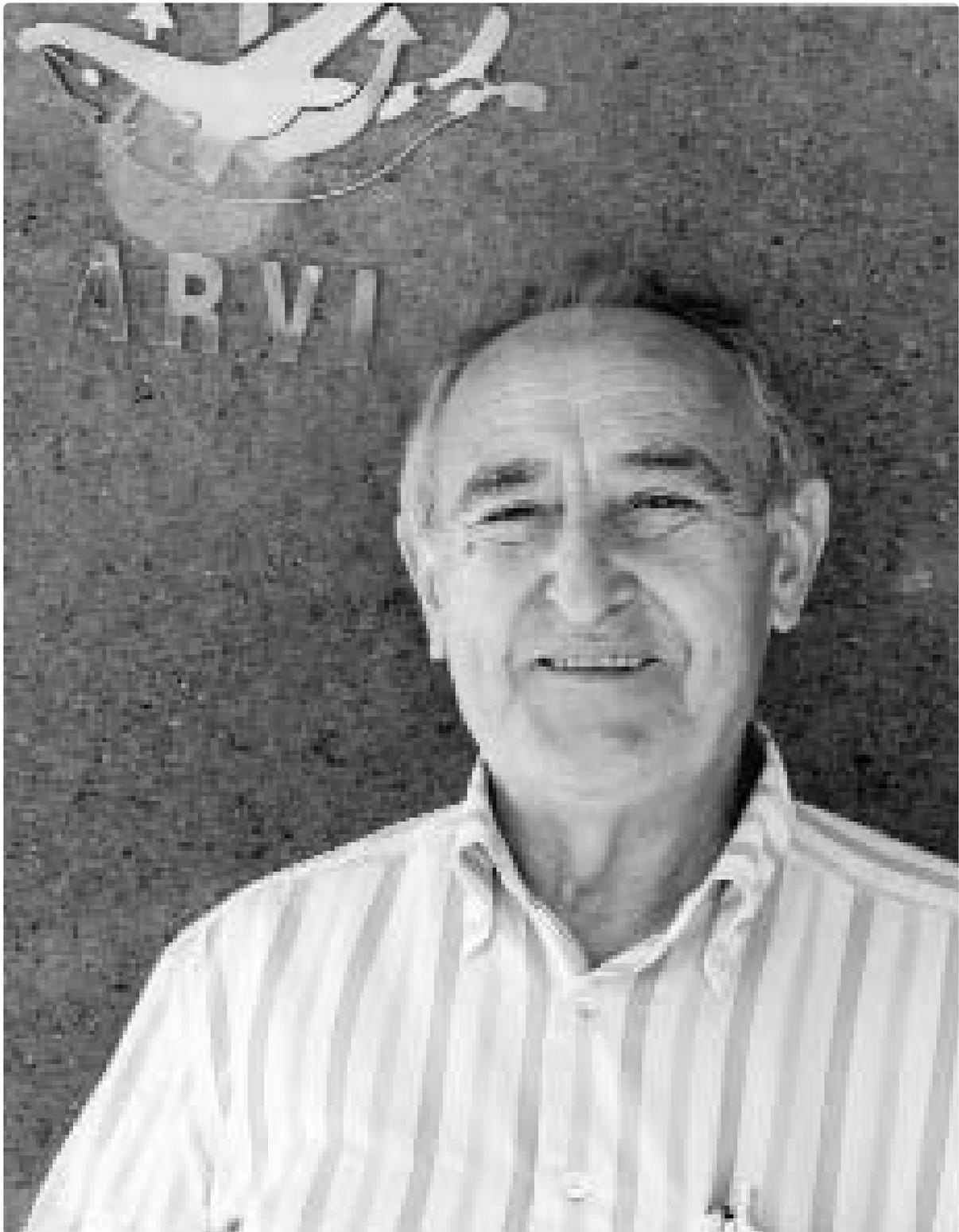


Foto: Miguel Fraga

## Ramiro Gordejuela Aguilar

**Comercializador, consignatario y armador  
Presidente de la Cooperativa de Armadores  
de Pesca de Vigo**

Vigo es ahora su ciudad y Galicia, su tierra. Lo decidió en su juventud, cuando vino a recorrer esta zona, mientras disfrutaba de un permiso en el servicio militar que cumplía en Madrid. Visitó las Rías Bajas, conoció la ciudad de Vigo y descubrió la actividad y las posibilidades de su puerto. No lo dudó, vendría a vivir y a trabajar aquí.

Así se lo comunicó a su familia en Miranda de Ebro. En aquel pueblo burgalés había nacido y crecido, siempre rodeado de cajas de pescado, pues su padre, Cándido Gordejuela, tenía un negocio de venta de pescado y de productos de huerta, así como de transporte. Varios exportadores (como se le llamaba en aquella época a los comercializadores) le suministraban pescado desde varios puertos de España, entre ellos el de Vigo. Miranda de Ebro, por su situación geográfica estratégica, próximo a la fértil Rioja, paso obligado entre Castilla y el País Vasco, e importante nudo ferroviario, constituía un inmejorable punto de redistribución. El padre de Ramiro hubiera preferido que su hijo se estableciera más cerca de ellos, en Pasajes, en San Sebastián. Sin embargo, Ramiro Gordejuela lo tuvo claro desde que conoció Vigo.

*“Galicia ha sido para mí... todo. Me sentí siempre tan bien, tan bien, que todo lo que diga es poco. Galicia es mi tierra. Primero había visitado Andalucía, pensando en la posibilidad de instalarme en*

*Huelva. Pero escogí Vigo porque me gustó, me encantó. Llegué con algún préstamo que me había hecho mi familia. Y aquí encontré muchas facilidades e hice grandes amigos”.*

### Se establece en Vigo como exportador

Finaliza la década de los cincuenta y el puerto pesquero del Berbés está en ebullición. Todavía abundan los viejos barcos de vapor, de caldera de carbón, al lado de los de motor de gasóleo. Continuamente llegan los barcos repletos de capturas del Gran Sol, y los bacaladeros desde Terranova. La pesca del día es abundante, la producción de las fábricas de conservas va en aumento. Pescados y mariscos frescos salen cada día en el tren pesquero, con destino a los más diversos puntos de España. Es un tren con los vagones forrados de corcho y refrigerado con barras de hielo.

Los años sesenta traen vientos de progreso para Vigo. La ley de Renovación y Fomento de la Flota Pesquera de 1961, así como la generalización de las innovaciones técnicas más recientes en aparejos, artes, conservación y comercialización, modernizan la industria de la pesca. Comienza el congelado del pescado a bordo.

Ramiro Gordejuela va consolidando su negocio. Envía pescado fresco a Miranda, luego a Pamplona, Zaragoza, País Vasco, La Rioja, Santander y, cada vez, a lugares más diversos. Prefiere comercializar buen pescado, aunque sea caro, es decir, la calidad mejor que la cantidad. A los pocos años vienen también a trabajar y vivir en Vigo sus hermanos Armando, Angelines y Ana Mari.

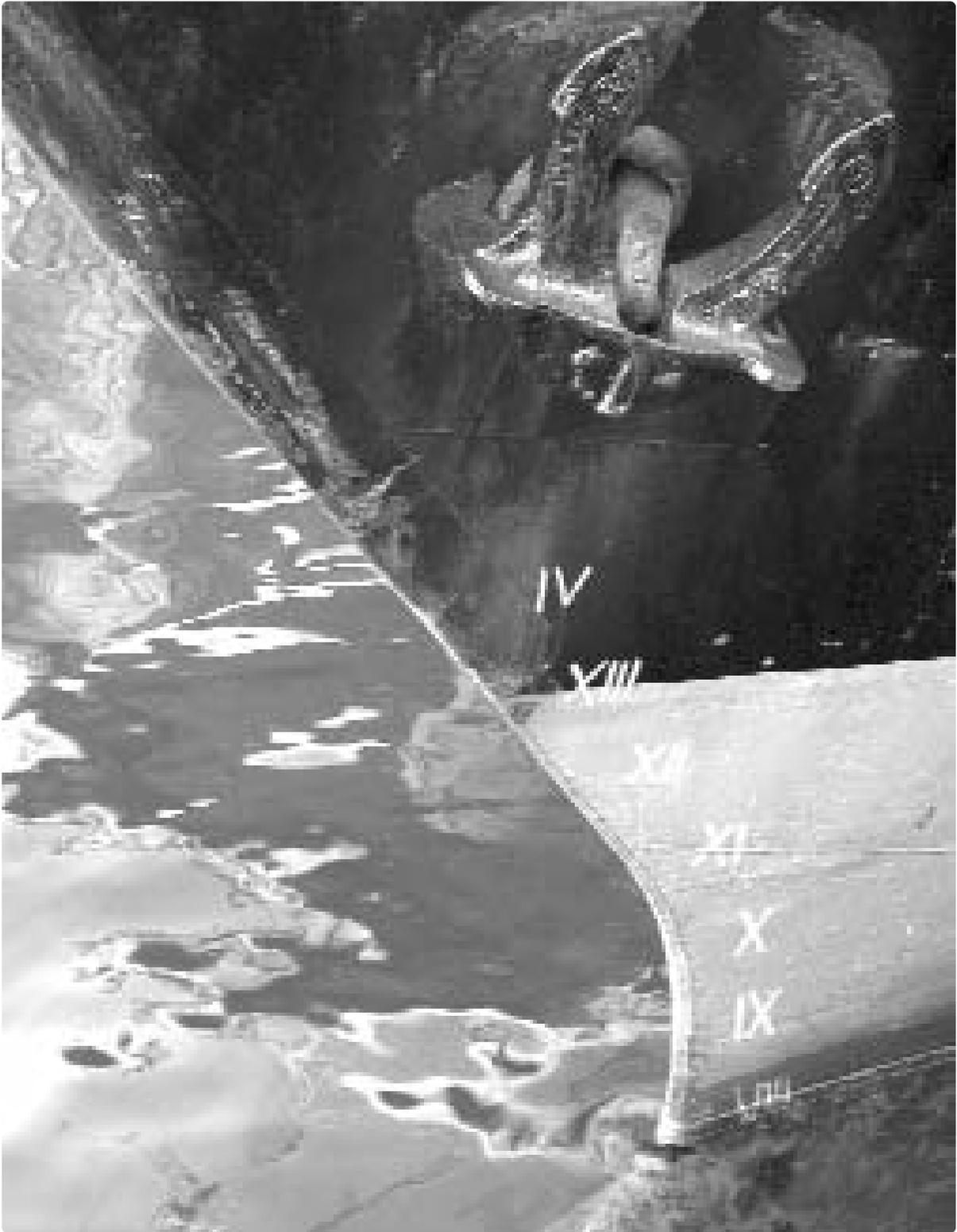


Foto: Miguel Fraga

*“El pescado yo lo enviaba en el tren pesquero. Ya conocía el tren gallego de cuando lo veía llegar a Miranda, camino de Bilbao, San Sebastián o Barcelona. Solía llevar unos 20 vagones con ganado y unos 10 ó 12 con pescado. Iba dejando cajas de pescado por las estaciones de su recorrido y, a veces, dejaba un vagón entero. Posteriormente el pescado pasa a transportarse en furgonetas y camiones, y el tren pesquero desaparece.*

*Los pagos se hacían siempre a través de cheques enviados por correo. Se trabajaba con distintos bancos. Pero he de decir que la Caja de Ahorros de Vigo, hoy Caixanova, siempre se volcó con la pesca, financiando compra y modernización de barcos y naves. Jugó fuerte a favor de la pesca, es una realidad”.*

### **Armador de buques de pesca**

A finales de esa década de los sesenta, Ramiro Gordejuela se une con unos amigos en sociedad para hacer un barco, llamado *Farpesca*, para ir al fresco al Gran Sol. Lo hacen en el astillero Santo Domingo, de Vigo. Luego le seguirán otros barcos, algunos de los cuales serán congeladores. Comienza así su actividad como armador. Componentes de las tripulaciones de sus barcos, con los que hemos hablado, coinciden en destacar su trato cercano y su disposición a ayudarlos en sus cuestiones particulares. La empresa de Ramiro Gordejuela da servicio a los barcos, progresa y, finalmente, dejará la comercialización.

*“Hubo momentos de dificultades. Había que buscar caladeros, cupos..., solucionar problemas*

*que se le presentaban a las tripulaciones. Tuvimos muy buenos patrones y magníficas tripulaciones. A nosotros no se nos hundió ningún barco, pero sí sufrimos accidentes y percances en los que murió algún marinero. Es terrible. Estuve en entierros, y ver el dolor de las familias es muy duro”.*

### **Sensible ante la modernización de la pesca**

Ramiro es una persona afable y emprendedora, entusiasta en todo lo referido a la pesca. Su gran preocupación es la unión de todos. Piensa que la colaboración posibilita la resolución de los problemas de la pesca, al tiempo que es imprescindible la modernización de la flota y el desarrollo de la investigación.

*“Los barcos viejos hay que renovarlos. Se iba haciendo lentamente, pero, con la gran explosión de la pesca, a finales de los años ochenta se renueva la flota congeladora. En la década siguiente, los noventa, la renovación alcanza a la flota del Gran Sol. El resultado es una enorme mejora de la pesca en Vigo: en la bajura, el fresco, el pez espada, el congelado... y también se nota en otros puertos gallegos, como el de La Guardia, Ribeira, los del norte de Lugo, etc. Gracias a la gran modernización de los barcos, aguantamos las sucesivas crisis.*

*El sector pesquero ha conseguido seguir siendo competitivo. Quizás también se deba al carácter vocacional de nuestra actividad: sólo quien está muy convencido sigue pescando. La mayor parte de las empresas siguen en manos de hombres y mujeres que son depositarios de un conocimiento forjado durante generaciones. Hombres y mujeres*

*que ven en el mar, por encima de una fuente de riqueza, un modo de vida, que ya lo fue de sus padres y que tiene que seguir siéndolo para sus hijos. Debemos comprometernos con la sostenibilidad, con la pesca responsable que, al tiempo, genere riqueza y puestos de trabajo”.*

### **En la Cooperativa de Armadores de Pesca**

Actualmente, Ramiro Gordejuela es Presidente de la Cooperativa de Armadores, aunque, desde que empezó a funcionar, siempre formó parte de su Junta Directiva.

Fue a comienzo de los años setenta cuando se reactivó la Cooperativa de Armadores, fundada en los años sesenta y que apenas había funcionado. Se aprovecharon sus estatutos y se designó a su Junta Directiva, de la que Ramiro Gordejuela siempre formará parte. En ese momento fue elegido Vicepresidente. La Presidencia de la Cooperativa fue desempeñada por Santiago Montenegro Campos (al que biografamos más adelante), por Agapito Prado López y, desde el año 1988, por Ramiro Gordejuela, cargo con el que continúa en la actualidad. La gestión y actuación de la Cooperativa ARVI han sido decisivas para contribuir a que el sector pesquero de Vigo



Foto: Miguel Fraga

*J.M. García Piay, Ramiro Gordejuela y Santiago Montenegro en el edificio de la Cooperativa de Armadores de Pesca.*

podiera afrontar las sucesivas crisis que se le presentaron y lograra seguir siendo competitivo.

*“Con la Cooperativa conseguimos solucionar muchos problemas que fueron surgiendo. Hubo momentos de convulsiones internas, sobre todo cuando teníamos que repartirnos los cupos. Hoy atendemos a todos los sectores y las relaciones entre los asociados son excelentes. Los problemas están fuera de la casa y, unidos, nos enfrentamos a ellos.*

*A través de la Cooperativa estamos presentes en todos los foros y en todos los lugares de tomas de decisiones sobre la pesca, tanto en Santiago como en Madrid y Bruselas. Unidos, defendemos nuestros intereses y los de Galicia. Y conseguimos mantener un liderazgo competitivo indiscutible y seguir siendo uno de los puertos pesqueros más importantes del mundo. La Cooperativa es lo mejor que le pudo pasar a la pesca en Vigo”.*

Como representante de la Cooperativa, Ramiro Gordejuela no ha dudado en acudir allí donde era necesario defender los intereses de nuestra pesca. Por ello, ha viajado de forma regular a Estados Unidos, Canadá, Irlanda, Argentina, Chile, Bruselas y, en determinados momentos, a puertos de todo el mundo, donde ha realizado gestiones, entrevistas y negociaciones constantes.

En la actualidad el grupo empresarial Gordejuela opera como armadora y vendeduría, con barcos de pesca fresca en el Gran Sol y congelada en la NAFO, y con la empresa Frigoríficos Berbés. Así mismo, Ramiro Gordejuela es desde hace años Consejero de Caixanova.

Desde que nosotros conocimos a Ramiro Gorde-



Foto: Miguel Fraga

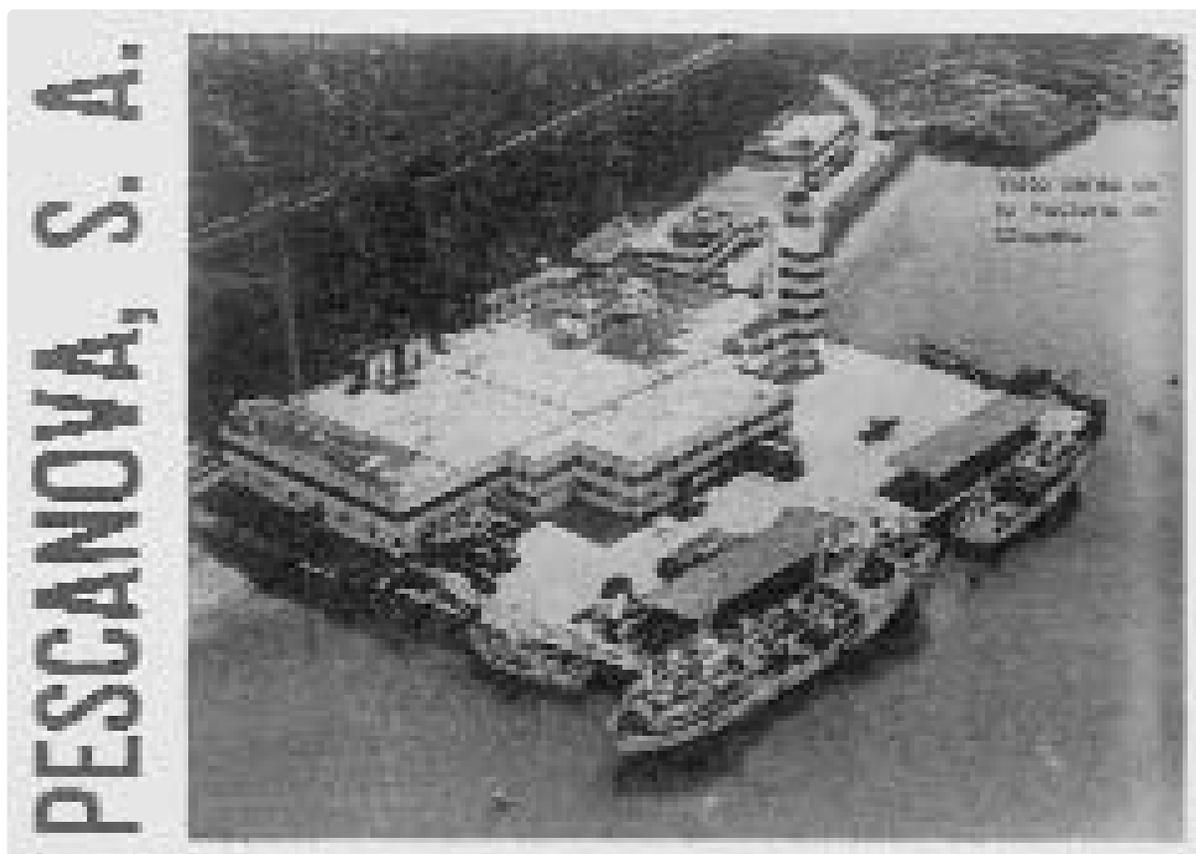
juela, se mostró entusiasmado con la idea de hacer este libro sobre los hombres y mujeres que han posibilitaron el prodigio de la pesca en Vigo, sobre el factor humano de esta actividad. La ayuda y colaboración que nos ha prestado ha sido generosa y desinteresada. Es una persona a la que no le gustan los protagonismos y hubiera preferido no formar parte de los entrevistados. Sin embargo, nosotros pensamos que su vida es representativa de la de otras muchas personas que, desde siempre, llegaron aquí para aportar su esfuerzo. Y la ciudad, con su vitalidad y dinamismo, las acogió, las hizo viguesas, y continuó progresando hasta convertirse en la metrópoli más importante de Galicia y en uno de los primeros puertos pesqueros del mundo.

Vigo entró en el corazón de Ramiro Gordejuela y se quedó en él para siempre.

*“Vine a luchar. Vigo era una ciudad de trabajo. Acerté. Y hoy Vigo es mi ciudad”.*



*José Fernández López,  
fundador de Pescanova.*



## Hombres de Pescanova

### ***Empresa pionera en el congelado del pescado a bordo***

**Manuel Fernández de Sousa-Faro** es, desde principios de los años ochenta, el Presidente de Pescanova, uno de los grupos pesqueros más importantes del mundo. En la actualidad, Pescanova faena en los bancos de pesca de todos los mares, con una flota aproximada de 120

barcos. Realiza actividades de extracción, transformación y congelación de productos, así como de su distribución y comercialización. Posee instalaciones en España, Portugal, Francia, Irlanda, Italia..., y las empresas pertenecientes al grupo tienen presencia en más de 20 países. Pescanova da empleo a alrededor de 3.400 personas.

Es de destacar la inversión del grupo empresarial en Investigación y Desarrollo en las áreas de nuevos recursos pesqueros y de cultivos marinos. Entre sus objetivos están el impulso de la pesca



*Buque pesquero Doncos, uno de los 8 primeros congeladores que tuvo Pescanova, todos con nombres de castillos. 1961.*



Anuncio de los años sesenta.

en profundidad, y la mejora de la técnica de reproducción de especies con proyectos de acuicultura, dado el aumento del consumo de pescado en el mundo. Pescanova apuesta por el desarrollo sostenido, con gran sensibilidad por la protección del medio ambiente.

### Inicios de Pescanova

Pescanova se fundó en 1960 en Vigo, por iniciativa de José Fernández López. Hacía falta organizar un sistema eficaz de transporte que permitiera traer a puerto las capturas en perfectas condiciones desde pesquerías lejanas. Para el bacalao, la solución era la sal. Pero para la merluza y otras especies de pescados y mariscos, la sal restaba valor y el hielo era insuficiente. Entonces se pensó en aplicar, para el pescado, el sistema de congelado que utilizaban los argentinos para exportar la carne. La idea era congelar el pescado a bordo, inmediatamente después de ser cap-

#### Fundación de Pescanova

*“Fue el 23 de junio de 1960 cuando, ante un notario gallego ejerciente en Madrid -D.Manuel Pardo de Vera-, se otorgó la escritura de fundación de Pescanova S.A. En el acto intervinieron como otorgantes D. José Fernández López, D. Álvaro Gil Varela, D. Valentín Paz Andrade, D. Luis Rosón Pérez y D. Javier Fernández y Martínez Arcos”.*

*Industrias Pesqueras, 1 y 15 de enero de 1970*

turado, en altamar. Podrían así buscar y explorar nuevos caladeros, aunque estos estuviesen mucho más alejados, en el hemisferio sur, o en cualquiera de todos los mares del mundo. Pescanova supuso una transformación total de la industria pesquera, de su conservación y comercialización.

Por su carácter pionero, la empresa Pescanova, en sus inicios, tuvo que afrontar problemas nuevos y variados, consiguiendo avanzar con buen rumbo y formar una estela que luego seguirían otros armadores. En sus casi cincuenta años de existencia, continuó superando las dificultades por las que atravesó el sector pesquero, y no dejó de progresar, mientras algunas otras empresas pesqueras naufragaron en el camino.

El primer buque congelador de Pescanova fue el *Lemos*, que comenzó con viajes de exploración en aguas del sur de Brasil, Uruguay y Argentina. En seguida le siguieron nuevos barcos, que pescaban en nuevos y lejanos caladeros.



*Ramón Díaz, practicante en los barcos de Pescanova. En el buque-factoría Galicia se manipulaba el pescado y se congelaba a bordo.*

***Primer moto-pesquero congelador de la flota española***

*Flamante, acabado de salir del astillero, el primer buque pesquero congelador de España, lleva nombre gallego en su bandera y atraca a una dársena de Vigo. El Lemos es el primer buque de una serie de ocho, todos dotados del sistema de congelación rápida. Todos ostentarán nombres de castillos gallegos —Andrade,*

*Pambre, Doncos, Soutomaior, Sobroso, Monterrei y Monterreal—. Todos armados por Pescanova, S.A. y contruidos en la factoría naval de Meira, propiedad de Astilleros Construcciones, S.A.*

*La capacidad de carga del Lemos en la cámara de conservación es de 250 toneladas (...)*

*Industrias Pesqueras, nº 824, Vigo, 15-8-1961*



*Bendición del buque Villalba, 1963. José Fernández, Presidente y fundador de Pescanova; Ángel Fernández, Primer Director General; Señora de Álvaro Gil (Vicepresidente); y Antonio Andonegui, capitán del buque.*

En 1963, Pescanova botó a la mar el primer ramplero congelador español, el *Villalba*, al que siguió el *Vimianzo*, construidos igualmente en el astillero ASCON. En seguida, Pescanova preparó una factoría flotante: el buque rebautizado como *Galicia*, botado en 1964. Se trataba del antiguo barco de pasajeros denominado *Alfonso XIII* y que antes se había llamado *Habana*, que fue reconvertido y acondicionado para elaborar y congelar a bordo las capturas que le trasvasaban los pesqueros (una flotilla de barcos de Pescanova, todos con nombres de ríos). El *Galicia* estaba dotado de fábrica de hielo y máquinas fileteadoras de pescado. Su capacidad de congelación a

bordo era de más de 100 toneladas en 24 horas. Después, los productos congelados eran transportados a puerto por barcos mercantes.

A finales de la década de 1960, la empresa Pescanova tenía 100 barcos operando y estaba especializada en merluza y langostino.

### **José Fernández López (1904-1986). Fundador de Pescanova**

El carácter emprendedor y la visión de un futuro de progreso caracterizaron a José Fernández López. Nunca dudó en afrontar retos en nuevas



*Buque factoría Galicia, de Pescanova, en el puerto de Cape Town, 1965.*

actividades y sectores. Nacido en Lugo, había continuado (conjuntamente con sus hermanos Antonio, Manuel y Concepción) los negocios familiares y puesto en marcha otros, como los Mataderos Frigoríficos de Mérida y de Porriño, o las empresas Transfesa, Zeltia o Cementos del Noroeste.

En principio, su idea de congelar las capturas marinas a bordo no fue bien acogida por la mayoría de los armadores vigueses, por lo que comenzó a desarrollar su proyecto en solitario. Sin embargo, José Fernández sí contó con el apoyo en algunos empresarios y personas de amplia formación sobre la industria de la pesca,

y fue capaz de crear un excelente equipo de colaboradores.

Estos colaboradores contribuyeron de manera decisiva al impulso de Pescanova. Entre ellos citamos a **Álvaro Gil Varela**, **Anselmo López**, **Carlos Barreras** y, sobre todo, a **Valentín Paz Andrade**, abogado, escritor y político, preocupado por la realidad socioeconómica de Galicia, especialmente por todo el sector de la pesca, del que llegó a ser un reconocido experto y asesor jurídico. Valentín Paz Andrade, en los años veinte, había defendido la idea de convertir a Vigo en el gran puerto pesquero nacional, y desde 1942 dirigía la prestigiosa revista viguesa *Industrias Pesqueras*.



*Primer buque factoría de Pescanova, el Galicia. Era un antiguo barco de pasajeros, previamente denominado Alfonso XIII y antes, Habana.*



*Mercante Pontevedra, de Pescanova, que trasladaba el pescado, congelado en el Galicia, hasta el puerto de Vigo.*



*Lancha transportadora de los copos de pescado sin seleccionar, llamada Kawasaki.*

José Fernández sintió la seducción de la ciudad de Vigo, bulliciosa y floreciente, que recibía a quienes llegaban para aportar su esfuerzo.

En Vigo vivió, trabajó y ejerció un importante mecenazgo cultural y artístico. Los que lo conocieron lo recuerdan como un hombre inteligente, de trato cordial, afanoso, y con iniciativas empresariales, sociales y culturales.

En el interior de la ría de Vigo, en Chapela (Redondela), estableció la base de su empresa. Allí hoy, en la calle que lo homenajea ostentando su nombre, calle José Fernández López, sigue ubicada la sede central de Pescanova, grupo empresarial de fuerte carácter innovador, que se ha convertido en referente mundial para el sector pesquero.

## **Recuerdos de profesionales a bordo de los barcos de Pescanova**

José Manuel García Piay, Antonio Andonegui Sarasola, Enrique Fernández González y Carlos Rodríguez Martínez aparecen biografiados en el capítulo siguiente, pero como en algún momento de su vida tuvieron puestos de responsabilidad a bordo de buques de Pescanova, ofrecemos ahora sus recuerdos de esa etapa.

**José Manuel García Piay**, al fundarse Pescanova, aceptó la oferta de su primer Director General, Ángel Fernández Fernández, con la finalidad de trabajar y aprender sobre los nuevos sistemas de conservación de la pesca.

*“Fui como patrón de pesca del congelador Pambre, que con otros barcos gemelos, todos con*



*Pulpo capturado en el banco del Sahara, por los barcos de Pescanova.*

*nombre de castillos gallegos (Lemos, Andrade y Doncos), posibilitaron el comienzo de la andadura de Pescanova.*

*Pescanova era una empresa bien preparada, bien programada, basada en informes científicos y con visión de futuro. Mi primer viaje fue de exploración, desde Vigo al Golfo de Guinea, a indagar allí sobre la pesca del langostino. Entonces recibimos órdenes de continuar hasta Sudáfrica, hasta el Cabo de Buena Esperanza, para hacer un estudio sobre la pesca y congelado de la merluza y su rentabilidad.*

*Al botar dos buques mayores, el Sotomayor y el Sobroso, pasé al primero de ellos como patrón de pesca y fui a faenar a los caladeros de Argentina. Y debido a mi experiencia anterior con el bacalao, me asignaron la responsabilidad de dirigir, en el*

*Copada de merluza rosada de tres a cuatro toneladas.*



*El Villalba, primer buque ramplero congelador español, botado en 1963. Propiedad de Pescanova.*

puerto de Montevideo, las maniobras de trasbordo de las capturas de pescado para enviar a Vigo. Pescanova siguió creciendo. Construyó 10 nuevos barcos pesqueros, todos con nombre de ríos (Ulla, Eo, Eume, Tambre, etc.), que pescaban y le suministraban el pescado al Galicia, un antiguo trasatlántico de pasaje, transformado y preparado como factoría flotante congeladora. Una vez congelado el pescado, era transbordado a barcos transportadores (el Pontevedra, el Lugo, el Orense...) dotados de cámaras frigoríficas y que venían a descargar a Vigo. Posteriormente estos tres barcos se prepararán como factorías congeladoras y el Galicia se destinará a la pesca del pulpo en la costa española del Sahara”.

**Antonio Andonegui Sarasola**, Antxón, en 1962, como capitán del *Doncos*, de Pescanova, realiza su primera marea a los caladeros de Argentina.

“Fue un viaje de exploración, en el que tardamos unos 20 días en llegar, otros 20 en cargar el pescado y otros tantos en regresar. El barco era pequeño, de unas 250 toneladas de carga, por lo que no resultó rentable. Me mandaron entonces a África del Sur, mientras Pescanova iniciaba una revolución en los pesqueros: empieza a utilizar los rampleros, de carga por atrás, frente a lo que se estaba haciendo, que era cargar por el costado. Así fue como mi siguiente navegación fue como capitán del ramplero Villalba, hecho al otro lado de la ría de



Oficiales de Pescanova en el viaje inaugural del Villalba. En el centro, Antonio Andonegui.

Vigo, en ASCON (Astilleros Y Construcciones). Fuimos a África del Sur y en el primer lance reventamos las redes, por lo que no pudimos subir el pescado a bordo. Sin embargo, avisé a Vigo y lo festejaron mucho, porque significaba que funcionaba. Mi etapa en Pescanova fue muy interesante”.

**Enrique Fernández González**, “Chorito”, trabaja como patrón de pesca para la empresa Pescanova por los mares atlánticos, en los años sesenta y setenta, en los barcos *Eo* y *Ulla*.

“En el barco de Pescanova en que navegué más tiempo fue el *Ulla*, que faenaba para el barco-facturía Galicia. Era una empresa fuerte y seria. Realizamos grandes capturas en la zona de Guinea y

Sudáfrica. De aquella época recuerdo a otros patrones de pesca en Pescanova, amigos: Antonio Santamaría, de Ribeira; Ramón Fontán, de Bouzas; Emilio Vermo Viéitez y Emilio Fernández Pousada, etc.

Tengo una anécdota: un día estábamos preparando el barco en Vigo y yo me puse a arreglar una pieza, ayudándole a un chaval. Un señor se acercó y preguntó por el capitán. Le dije que era yo y me deseó buena pesca. Cuando le pregunté quién era él, supe que era José Fernández López, el fundador de Pescanova”.

**Carlos Rodríguez Martínez** fue oficial en los barcos de Pescanova desde 1974 hasta que se jubila en 1995.



*Ramón Díaz durante una de las campañas de langosta, realizadas por Pescanova.*

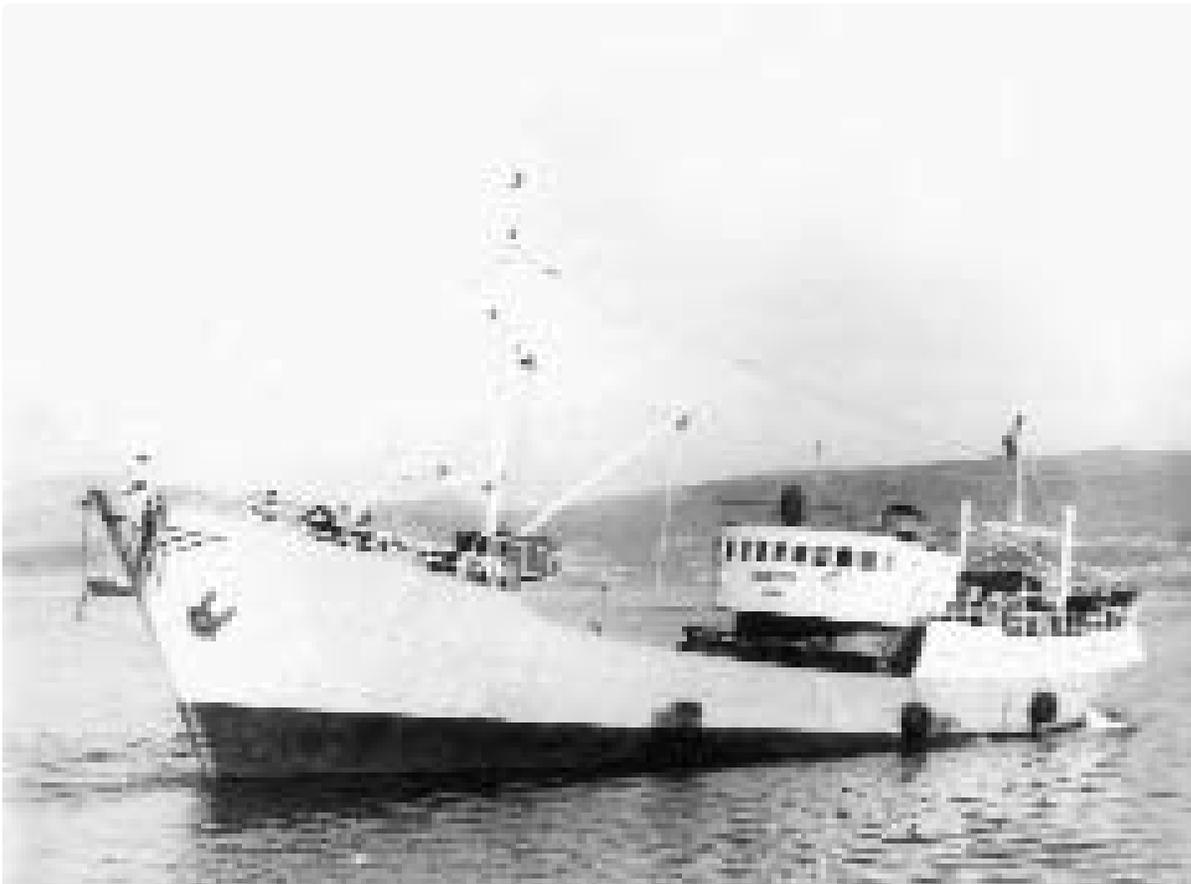


*Bendición del ramplero Villalba, 1963. Señor Obispo; Director General de Pescanova, Ángel Fernández; y capitán, Antonio Andonegui.*



*Copo de merluza por el costado del Doncos.*

*“Pescanova tenía barcos maravillosos. Estuve en el Sil, que tenía rampa por popa. El Sil era tan grande que, además de elaborar nuestras propias capturas de merluza, teníamos varios colaboradores: barcos que pescaban para nosotros, allá en Sudáfrica. Cada día les comunicábamos a cada colaborador qué producción había resultado de su pesca en esa singladura. Una vez, el Sil tuvo una vía de agua y, para entrar en dique en Sudáfrica, nos obligaron a descargar: necesitamos tres barcos mercantes para trasladar las 2.000 tm de pescado, 400 tm de harina y los muchos litros de*



*Buque pesquero Doncos, de Pescanova. Sus capturas se congelaban en el Galicia.*

*gasóleo que llevábamos. El barco había sido construido en Vigo y siempre veníamos a descargar aquí.*

*Pescanova fue pionera en congelados. Luego hicieron cuatro barcos harineros, con hélices laterales y que pescaban al cerco. Creo que tuvieron algún problema de fermentación de la harina, por lo que los reconvirtieron en arrastreros para la pesca, aunque seguíamos llamándoles los harineros. Yo anduve muchos años en uno de esos barcos, en el Rivadavia. Con él pescamos en*

*Sudáfrica y en las Malvinas. Primero éramos 40 personas, luego lo modernizaron y trabajábamos 100, porque fileteábamos, envasábamos, pesábamos y etiquetábamos el pescado, haciendo todo el proceso de manipulación necesario para llegar directamente al consumidor. Muchos de los tripulantes empezaron a ser morenos, y más con las compañías mixtas, ya que los gobiernos de aquellos países impusieron un porcentaje.*

*En Pescanova a mí siempre me trataron bien, con consideración. Pienso que todas las empresas*



*Introducción del pulpo en las cámaras de congelación a bordo.*

*tienen sus problemas, y que quizás nunca se paga en la pesca lo que se debía, pues es un trabajo muy duro. En el mar se cambia mucho de barco y de empresa y, normalmente, un armador estaba contento si el patrón le conseguía grandes capturas, pero, si en una campaña tenía mala suerte, en la siguiente ya no lo contrataba. Sin*

*embargo, Pescanova siempre aguantaba, aunque una vez no le pescase mucho, seguía contratándolo. Los dueños de Pescanova se preocupaban por sus empleados. Además, gracias a las altas cotizaciones que la empresa realizaba, hoy tengo una paga de jubilación digna”.*

## Hombres de la Casa MAR

*Motopesqueros de Altura Reunidos*

### **Javier Sensat Curbera. Fundador de la Casa MAR**

Antaño, en la playa de Guixar sólo había pequeños diques y rampas para trabajos de carpintería de ribera. Por el litoral que venía desde el Areal, los fomentadores catalanes habían instalado

varios almacenes para la salazón del pescado. Durante el siglo XX, toda esa zona experimenta grandes cambios por las construcciones portuarias que se llevan a cabo. Concretamente, entre 1935 y 1954 se levantan nuevos muelles en Guixar para las embarcaciones de cabotaje. Grandes obras se realizan en los años ochenta y, hoy, hasta allí llega el puerto comercial de Vigo, con una moderna terminal de contenedores.

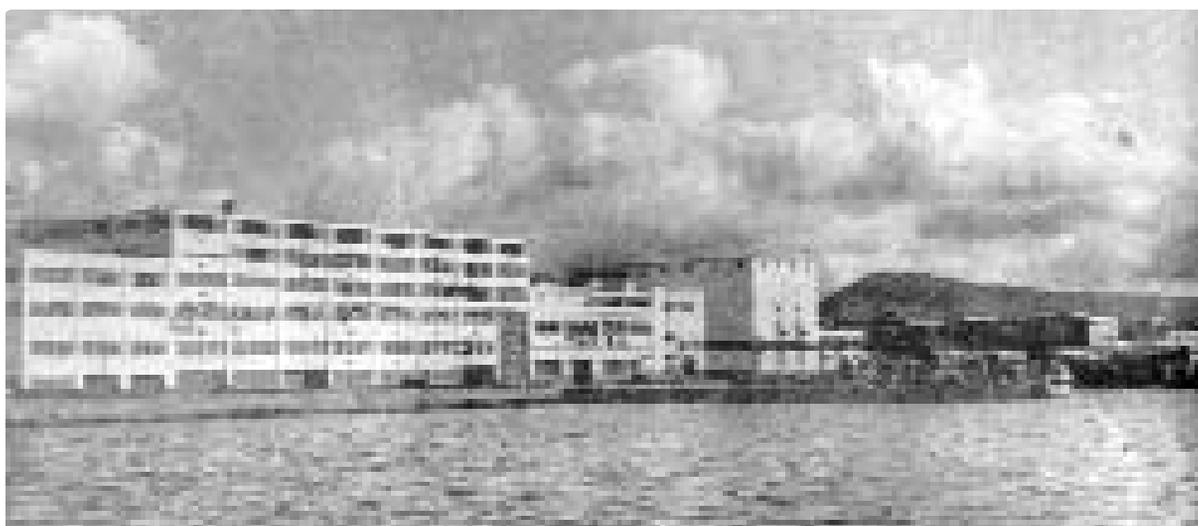
En Guixar estaba la fábrica de salazón y conserva de Sensat, una familia de procedencia catalana.



*De izquierda a derecha: Antonio Martínez Couceiro, Javier Sensat Curbera, Carlos Gómez Pazos, Pedro Nieto Antúnez y José María Massó Martínez en el economato MAR, obra social de Javier Sensat Curbera.*



*Javier Sensat Curbera, fundador de Casa MAR.*



*Edificio de la Casa MAR en los años 70.*

Años después, Javier Sensat Curbera, un hombre de gran iniciativa, será el fundador de la Casa MAR.

Por su trabajo y humano comportamiento, Javier Sensat recibió diferentes reconocimientos: Gran Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco, en 1961; Título de Empresa Ejemplar para MAR, en 1962; Medalla de Oro de la Condecoración al Mérito en el Trabajo, en 1968; Medalla de Oro de la Ciudad de Vigo, en 1973. De entre sus obras benéficas, destaca la donación, al Ayuntamiento de Vigo, de 10.000 m<sup>2</sup> de terreno en Alcabre para

construir un centro educativo. Tanto el Colegio como la calle llevan el nombre de Javier Sensat. Dona al colegio un crucero del escultor Nogueira y costea la restauración del cementerio de Alcabre. Así mismo, colabora económicamente con el Museo de Castrelos.

Por su iniciativa, y financiado por la Casa MAR, en 1955 se levanta el Monumento al Pescador (obra de Alfonso Vilar), situado en el Berbés, el puerto pesquero de Vigo.

Javier Sensat muere a los 78 años, en 1977.



*Antiguo bacaladero Mar de Labrador, de la Casa MAR, transformado en congelador en el astillero Barreras.*



*Bendición del congelador Mar Uno, en 1974. Javier Sensat Curbera y el capitán Antonio Andonegui.*

### **De MAR a Grupo de Empresas MAR**

¿Quién no sabe en Vigo la importancia que ha tenido la Casa MAR en el sector pesquero? No cabe duda de que fue un grupo empresarial próspero y bien organizado.

El fundador e impulsor fue Javier Sensat, que, conjuntamente con Carlos Gómez Pazos, crea en 1939 Motopesqueros de Altura Reunidos.

La empresa realiza una buena labor de equipo, integrando una importante flota pesquera, con armadores y capitales de procedencia diversa.

Sucesivamente se va ampliando y se convierte en Casa MAR. Supo conjugar las actividades de captura, comercialización, asesoramiento, etc, con otras complementarias a la pesca. Llegó a administrar 104 barcos. Faenaba en los caladeros de Gran Sol, Terranova, Sudáfrica, Chile y Argentina, y vendía sus capturas en la Lonja. Estuvo conformada por 14 empresas, de las que dependían 2.500 trabajadores, incluyendo al personal de tierra, como los de clasificación y venta en lonja, los rederos, los chaboleros o los guardianes.

La primera ubicación de la empresa fue en la



*Congelador Mar de Labrador.*

calle García Barbón, número 6. Constaba de oficinas, almacenes, chabola y encascador de redes. Luego construye un edificio en la avenida de Beiramar. Lo dota con almacenes de efectos navales, almacenes de reparación, encascado y secado de redes, talleres mecánicos y eléctricos, garaje y flota de camiones para el transporte del pescado, suministros de víveres a los pesqueros... Crea una mutua de seguros. E inicia una labor social con un economato y una clínica atendida por los doctores Puga y De Castro.

El progreso continua, por lo que monta cámaras

frigoríficas, túneles de congelación rápida, fábrica de hielos, trituradora de hielo, fábrica de harinas de pescado, almacén de secado de bacalao. Incorpora cordelería, fábrica de redes y aparejos. Por ello levanta nuevos edificios en la calle Jacinto Benavente.

Al morir Javier Sensat en 1977, le sucede al frente de la empresa José Manuel Sobrino Manzanares.

El grupo de empresas MAR continúa su actividad, las circunstancias de la pesca van cambiando, no se adapta bien a los nuevos tiempos y sur-

gen dificultades. La Casa Mar acabará cerrando en 1994. El edificio es comprado por el Ayuntamiento de Vigo.

### **Derribo del viejo edificio de Casa MAR**

Después de una década de inactividad, en 2006 se llevó a cabo el derribo del viejo edificio de la Casa MAR, en Beiramar. La finalidad es levantar en su solar el Auditorio y Palacio de Congresos de Vigo, para el que antiguos trabajadores de la empresa solicitaron que se le otorgue el nombre de Javier Sensat Curbera, “en prueba de gratitud, trabajo y admiración”. Los cuatro representantes de los promotores de la iniciativa son Antonio Martínez Couceiro, Alfonso Posada Sánchez, Constancio Veiga González y Franco Cobas González, que desempeñaron su vida laboral en Casa Mar. Hemos hablado con todos ellos, y con su información hemos elaborado la semblanza de Javier Sensat.

### **Antonio Martínez Couceiro. Director Adjunto de MAR**

Antonio Martínez nació el 2 de noviembre de 1922 en Guixar, una zona costera al este de la ciudad de Vigo. Es de una estirpe marinera. Su padre, Manuel Martínez “O Manelas”, embarca en distintos barcos pesqueros y tiene una gamela que vara en la playa. Su tío, Agustín Álvarez, “O Bincheiro”, es armador.

En Guixar, colindante a la fábrica de Sensat, está el terreno y la vivienda familiar de Antonio, hasta que la muerte prematura de sus padres genera

que, junto con sus otros tres hermanos, ingrese en la Casa de Caridad de San Francisco, en el Berbés. En este centro Antonio adquiere su formación inicial.

*“Don Javier Sensat solía ofrecerles trabajo a los muchachos de la Casa de Caridad que más destacaban. Acostumbraba a ayudar a gente sin medios. A mí me empleó en distintos organismos que él dirigía. En 1936 fui el niño de los recados de la Delegación de Abastos. A continuación me contrató como administrador en la Junta Reguladora de Importación y Exportación. Y cuando fundó la empresa MAR, me hizo jefe de compras y de almacén”.*

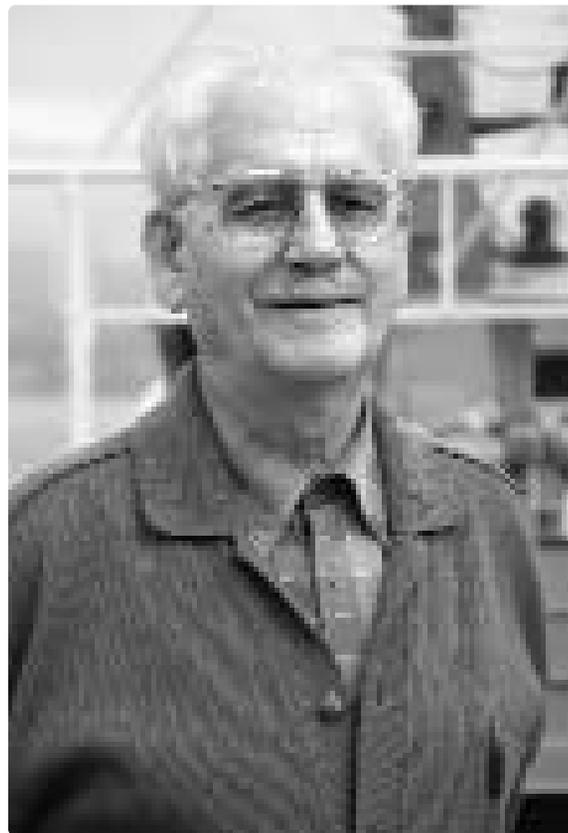


Foto: Miguel Fraga

*Antonio Martínez*



*Caladeros de Sudáfrica. Buque Altamar, año 1965.  
Cubertada de merluza. Patrón de Pesca, Teodoro Ledo Román.*



*Congelador Mar Uno, de Casa MAR.*

Durante 46 años, Antonio Martínez trabaja en la Casa Mar. En 1985 y con 62 años de edad se jubila por petición propia. Llegó a ser Director Adjunto de la empresa, por lo que la conoce en profundidad. Hacia Javier Sensat tiene un fuerte sentimiento de admiración y gratitud.

*“La Casa MAR fue una empresa modelo, que alcanzó un gran desarrollo y una gestión eficaz. Javier Sensat fue una persona excelente, que se preocupó por realizar una labor social y humanitaria. Ya se le han hecho algunos reconocimientos en vida, pero creo que su nombre no debe olvidarse”.*

### **Alfonso Posada Sánchez. Secretario particular de Sensat, en MAR**

Alfonso Posada nació en Vigo en 1931. En la actualidad es Presidente del Club Celta de Vigo de Atletismo, pues desde joven tuvo una gran afición al deporte. Precisamente por el deporte, en su época de estudiante, conoció a Antonio Martínez y por su mediación fue contratado por Javier Sensat en 1948.

Desde entonces será su secretario particular. Recuerda las reuniones que se hacían en la primera sede de la empresa, en la calle García Barbón, a las que asistían los empresarios y armadores que se integraron en MAR.

*“Se reunían a charlar las personas más influyentes de Vigo, las fuerzas vivas: Antonio Alfageme, Gaspar Massó, Antonio Massó, Ángel de la Gándara, Eugenio Fadrique, Antonio Ramilo, Enrique Yáñez, Nicolás Peña, Enrique Lorenzo, Isidoro Muiños, Carlos Gómez, Luis Solano, Eliseo Vázquez, etc.*



Foto: Miguel Fraga

*Alfonso Posada*

*El Señor Sensat vivía su trabajo con pasión. Era un hombre de empresa, un líder, pero no autoritario. En su casa se reunían armadores y empresarios de la pesca de Vigo. Él siempre se preocupaba por la gente humilde, mandaba constantemente dinero a obras benéficas. Tenía una sensibilidad fuera de lo común y una humanidad excepcional”.*

### **Constancio Veiga González. Jefe de Contabilidad de MAR**

A Constancio Veiga, nacido en Vigo en 1931, la relación con la pesca le viene de atrás. Su abuelo



*Buque Altamar, en los caladeros de Sudáfrica en 1965.*

Álvaro Veiga, natural de Marín, se había asentado en Vigo atraído por el dinamismo de su puerto; era marinero de una de aquellas traineras, en las que ocho o nueve hombres remaban hasta las Cíes. El regreso lo hacían compitiendo, en regata, pues el que antes llegaba conseguía vender el pescado a mejor precio.

*“Mi abuelo, luego, fue chabolero en Bouzas, y, de niños, nos llevaba a ver cómo se encascaban las redes y a ver los barcos. Mi padre fue jefe de contabilidad en la empresa de Massó, una de las que se asoció en M.A.R.*

*Yo estudié en la Escuela Profesional de Comercio y en la mili fui voluntario al Rif. Javier Sensat se enteró y, como él había estado también en África, dijo: este muchacho para mi empresa. Fui contable de MAR desde 1955 hasta que cerró.*



Foto: Miguel Fraga

*Constancio Veiga*

*De Javier Sensat quiero destacar la calidad humana. A menudo venía a charlar con los empleados y se encontraba muy bien entre nosotros. Fue un gran empresario.*

*Como anduve entre números, puedo afirmar que en Vigo, en movimiento de dinero, después de la Caja de Ahorros estaba el grupo Mar”.*



*Transbordo de pescado, en 1965 en Ciudad del Cabo, desde el Altamar al Cabo Frío. Flota de Casa MAR.*



*Bendición del congelador Mar Uno, en 1974. Señora de Francisco Franco Bahamonde, Mariola Martínez-Bordiu y Carmen Franco, con Antonio Andonegui y Javier Sensat.*

### **Franco Cobas González. Director de la Factoría Frigorífica de MAR**

Llega de su Boiro natal a estudiar en la Escuela de Comercio de Vigo. Llega de la mano de su tío José González, al que todos llamaban Señor Pepe, un maquinista naval de un barco, convertido en encargado general del taller de la empresa MAR. Franco Cobas es contratado como auxiliar administrativo en la factoría de Beiramar. Tiene aún 16 años, y desde entonces permanecerá en la empresa.

Hoy Franco Cobas preside el Real Club Náutico de Vigo, institución que cumple 100 años.

*“Como ejemplo de la sensibilidad de Javier Sensat, recuerdo que nos facilitó la asistencia a los Juegos Olímpicos en los años sesenta, pues yo pertenecía al equipo de remo del Club Náutico y obtuve permiso en el trabajo. Siempre que antiguos compañeros hablamos de Javier Sensat, nos emocionamos. Quizás en parte por el trato*

*humano que había en la empresa, los trabajadores del grupo Mar eran buenos profesionales y así eran considerados en la ciudad”.*

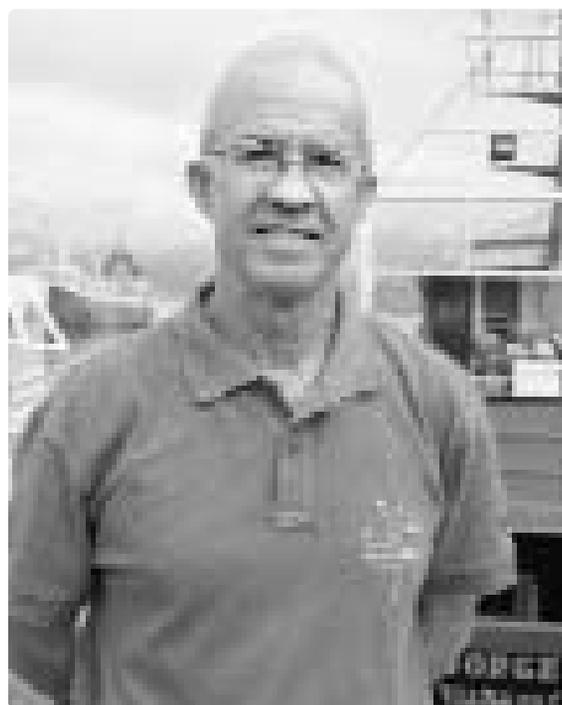


Foto: Miguel Fraga

*Franco Cobas*



## José Pereira Álvarez

### **Armador y comercializador**

Talento y visión de futuro confluyen en este hombre, que ha sabido arriesgar en momentos difíciles y que ha dedicado a su empresa tesón y tiempo. Pertenece a ese grupo de personas que se afincaron en Vigo para contribuir con su esfuerzo al desarrollo de la pesca. La ciudad las acogió y les permitió construir, desde abajo, florecientes empresas que, al mismo tiempo, crearon numerosos puestos de trabajo.

José Pereira llega a Vigo, de joven, desde el cercano Gondomar, donde había nacido el 25 de marzo de 1925. Su pueblo natal rezuma historia,

conserva vetustas edificaciones pétreas, casas solariegas y blasonadas. Destaca el bello palacio de los Condes de Gondomar, del siglo XVI, época en que el Conde, Diego Sarmiento, participó eficazmente en la defensa de la ría de Vigo ante las incursiones del corsario inglés Drake. La riqueza de la campiña de Gondomar y su microclima benigno favorecen el cultivo de frutales y vides, y la elaboración de los afamados vinos de Val Miñor.

### **Comienza su relación con la pesca.**

#### **Su primer barco**

Aunque los padres de José no tienen relación con el mar, su madrastra trabaja en la exportación de pescado y, con ella, se inicia en este



*Pelicano, primer barco de José Pereira. Iba a la costa portuguesa, al Gran Sol y a la costera del bonito.*



*El Marreca, de José Pereira, habilitado para el bonito, el arrastre y la ardora.*

negocio. Son sus primeros contactos con la pesca. Una vez en Vigo, conoce a la que será su mujer, Matilde Molares Pérez, de una familia de gran tradición como armadores de pesca. José Pereira ya vivirá siempre en esta ciudad.

*“De joven tenía curiosidad e interés, y me gustaba leer revistas relacionadas con la pesca. En aquella época conocí a un patrón, llamado Antonio Vaqueiro Gandón, que, al regresar hacia el puerto, frente a La Guardia solía hacer un último lance para coger marisco y comerlo con los amigos. Un día me dijo: Acaban de vender el barco de tus sueños. Se refería al Pelicano, un barco*

*de Gaspar Massó, que me gustaba mucho. Decidí ir a hablar con Massó y me lo ofreció por 1.600.000 pesetas. Pude darle la mitad en mano y para el resto me dio facilidades de pago. Así empecé, con Antonio Vaqueiro de patrón, y tripulantes que él buscaba, todos vecinos. El Pelicano era de madera, con motor de gasóleo. Organizábamos distintos tipos de pesca según la época del año. El 70 % de las capturas las hacía en la costa portuguesa, al arrastre, en mareas de una semana. Durante unos meses iba al Gran Sol. Y aprovechaba también parte de la costera del bonito”.*



*Entre los primeros buques congeladores de Pereira están: Puente Lourido, Puente Gondomar y Puente Miñor.*

### **La pesca del bonito**

A partir de finales de la primavera, los bancos de bonito recorren el Atlántico, desde las Azores hasta Francia. Antiguamente entraban en la ría de Vigo, donde se pescaban en abundancia. Su contemplación debía suscitar emoción y asombro. Carlos Casares mantuvo la tesis de que Hemingway, tras su estancia en Vigo en 1921 e impresionado por el valor de los marineros y sus luchas titánicas, se basó en la pesca del bonito en esta ría para escribir su gran obra *El viejo y el mar*, en la que refleja la lucha desigual entre el hombre y la naturaleza, aunque trasladándolo a

los mares del Caribe y con una especie diferente de pez.

Transcurre la década de los cincuenta cuando el *Pelicano*, de José Pereira, se afana en la pesca del bonito, en espectáculo fascinante. Consiste en pescar navegando, con largas varas de eucalipto, de unos veinte metros, sobresaliendo del barco, por babor, estribor y popa. De ellas cuelgan distintas líneas con varios anzuelos camuflados con plumas, hechas con hojas de maíz blanqueadas y peinadas hasta quedar sólo los nervios. Para atraer al pez, le anudan trocitos de cintas de distintos colores, pues piensan que, según el día y el



*Barco Anuska, de Pereira.*

estado de las aguas, pican más con uno u otro color. La línea se iza a mano y cada bonito, de entre 5 y 10 kilos de peso, es volteado, también a mano, para subirlo a bordo. Barcos de Burela y de Espasante están especializados en la costera del bonito, y lo persiguen en todo su recorrido.

*“Yo recuerdo el bonito frente a La Guardia, y me contaron que antes entraba en el interior de la ría. Nuestro barco sólo lo pescaba a su paso cerca de Galicia. Luego, volvíamos al arrastre a la costa portuguesa.*

*El segundo barco que tuve se lo compré también a Massó, el Marreca. Lo habilitamos para el boni-*

*to, además de para arrastre y ardora. Trabajaba en todas las rías Bajas”.*

### **Barcos mayores para el banco Canario y el Senegal**

Al aparecer el banco canario-sahariano, es necesario disponer de barcos mayores. José Pereira contrata la construcción de un barco en el astillero Vulcano, de Vigo. Su nombre es *Gondomar*. Con él alternan las mareas por la costa de Portugal o el Gran Sol, con la pesca de cefalópodos en Canarias, siempre en fresco. Y le siguen nuevos barcos.



*José Pereira con Leopoldo Calvo Sotelo.*



*Barco Borreiro, del armador José Pereira.*



*Botadura del Puente Pereiras, el 19 de agosto de 1982. Madrina, Señora de Leopoldo Calvo Sotelo, en presencia del Presidente del Gobierno y del armador José Pereira.*

*El Gondomar iba a la costa portuguesa, al Gran Sol y a los cefalópodos en Canarias, siempre en fresco.*



*“En Canarias había un barco-factoría japonés, muy grande, al que muchos pesqueros le vendían sus capturas de pulpo. Nosotros teníamos barcos con capacidad para hacer la ruta, por lo que la descarga y la venta era siempre en Vigo”.*

Hasta esos años, los motores que había en España eran malos, pero ahora se fabrica aquí uno de gran calidad, de patente alemana. La empresa ha prosperado e irán llegando nuevos barcos, uno tras otro, siempre mejorados, contruidos en el astillero de Santo Domingo.

*“Había un ingeniero muy competente, de nombre Jara, que hizo mucho por la pesca. Hablaba con el patrón y el jefe de máquinas y escuchaba sus sugerencias. Los barcos funcionaban.*

*También hice algún barco en sociedad con José Puerta, un importante armador, instalado de joven en Vigo procedente de un pueblo de Burgos. Empezamos a ir a Senegal a la gamba con-*

*gelada a mediados de los años setenta. El 90 % de ella la vendíamos en Huelva, y el resto lo traíamos en camiones frigoríficos para nuestros clientes de aquí”.*

### **Los congeladores**

*“A continuación se produjo el auge de los barcos congeladores rampleros. Hicimos la reconversión y nuestra empresa se dedicó sólo a congeladores. Empezamos con el Vilachán, al que siguieron el Puente Miñor, el Puente de Gondomar, el Puente Lourido... Pescábamos en el Atlántico Norte, En la NAFO conseguimos unos días de pota en Canadá, merluza en Sudáfrica, o en los caladeros de Marruecos, Mauritania, Canarias. Cuando el banco canario empezó a estar sobre-explotado, preparamos barcos mayores de más de cuarenta y cincuenta metros para ir a caladeros más lejanos. Competimos en las Malvinas”.*



*Proa del buque Estai, implicado en la guerra del fletán.*

Son años de capturas enormes. Los barcos gallegos exploran los mares y descubren nuevas pesquerías, de libre acceso aunque estén próximas a otras costas. Mucha gente, de distintas profesiones, se anima a armar algún buque congelador a través de créditos. Hasta que llega la crisis de los años 80. La sobrepesca está agotando los recursos, los países ribereños controlan sus aguas hasta las 200 millas, cambia el derecho internacional, se negocia la entrada en la Comunidad Económica Europea, muchas pesquerías se cierran, disminuyen las capturas... Los pequeños armadores no pueden hacer frente a los créditos de su congelador y se ponen en venta. Pero la armadora Pereira es fuerte, y, además, ha organizado una sección de comercialización.

*“En aquellos años, la Caja de Ahorros de Vigo, hoy Caixanova, se convirtió en el armador más importante a causa de los impagados. Yo compré varios barcos a la mitad del precio que habían costado. Vi la oportunidad de hacer empresas mixtas y nos arriesgamos. Teníamos capacidad y superamos el miedo. Nos salió bien y la empresa se expansionó.*

*Algunos otros nombres de nuestros barcos fueron: Puente Lourido, Puente Belesar, Puente Pereira 1, Puente Pereira 2 –que se quemó en las Malvinas–, Puente Ladeira, Puente Sabarís...*

*Los mares más rentables pasaron a ser Malvinas y Namibia. Nos situamos en Puerto Madre, al sur de Argentina, cerca del estrecho de Magallanes, donde construimos una factoría y, posteriormente, en Namibia.*

*Ahora, con visión de conjunto, pienso que unas cosas salen bien y otras mal. Las cosas perfectas no existen. Hay que ser emprendedor, pero nunca se debe correr un riesgo muy grande. No es bueno tener todos los huevos en la misma cesta, hay que diversificar. Hay un dicho muy significativo, que está escrito en una metopa que tengo aquí en el despacho, y que aplicamos en nuestras empresas: *nós como o paso do boi, lento pero seguro*”.*

### **El congelador *Estai* y la guerra del fletán**

En Vigo, el barco congelador *Estai* es un símbolo de aquella guerra del fletán negro, desatada en 1995. Pertenece a la Amadora Pereira. El barco faenaba en aguas internacionales, a unas 250 millas de Terranova junto a otros ocho buques gallegos, cuando fue apresado por patrulleras canadienses, que pretendían expulsar a nuestra flota de esas pesquerías de la NAFO. Era el 9 de marzo de 1995 y el pesquero fue conducido al puerto de Saint John's. Las protestas y negociaciones se sucedieron. Se implicaron gobiernos, representantes comunitarios, autoridades, la cooperativa de armadores de pesca y organizaciones sindicales y sociales.

El espíritu solidario de la ciudad de Vigo brotó con fuerza, como reconocimiento a la importancia que la actividad pesquera tiene para la comarca y para toda Galicia. Buques de la Armada Española tuvieron que proteger a los congeladores españoles con el fin de que pudieran seguir ejerciendo su derecho a pescar en esas aguas, ante las amenazas continuas de Canadá.



Llegada a Vigo del buque *Estai* procedente de Canadá, el 23-3-1995.

Hubo que pagar una elevada fianza para conseguir la liberación del capitán, Serafín Blanco, y del buque. A su llegada al puerto de Vigo, el día 23 de marzo, tuvo un recibimiento espectacular. Leemos en la prensa: *“El Estai fue acompañado desde la entrada de la ría de Vigo por varios congeladores y otros barcos más pequeños, que mostraron así su solidaridad con la flota que faena en aguas del Atlántico Norte. El buque gallego recibió el apoyo de la ciudadanía y las instituciones de Vigo, mientras la flota amarrada a puerto hacía sonar las sirenas. (...) Centenares de personas se congregaron en el muelle para aplaudir a los marineros”*.

Finalmente le devolverán el pescado requisado y podrán volver a faenar. Tras un largo proceso judicial, la sentencia condenará al gobierno canadiense. Desde el apresamiento del *Estai*, otros muchos conflictos se le han presentado a los buques vigueses, que han tenido que negociar y presionar para conseguir participaciones en caladeros y cuotas.

Y han tenido que reconvertirse para ser competitivos. Sólo con el esfuerzo de armadores, tripulaciones y entidades que los apoyan, Vigo ha podido mantenerse como uno de los mejores puertos pesqueros del mundo.

## **El grupo empresarial Pereira**

En la actualidad, el grupo empresarial se dedica a la pesca, transformación y elaboración de productos pesqueros congelados. Cuenta con una importante flota congeladora propia, que captura diversas especies en lejanos caladeros. Así mismo posee naves de manipulación, almacenamiento, comercialización en Vigo, Moaña, Argentina y Namibia.

Nuestra conversación con José Pereira tiene lugar en su despacho, en Vigo. Sobre la amplia mesa de trabajo, una vanguardista escultura de arte contrasta con la decoración clásica de la estancia, con abundancia de maderas nobles y motivos náuticos de bronce. Las fotos de sus primeros barcos salpican las paredes de las distintas oficinas, como si quisieran mostrar la evolución de la empresa desde sus orígenes, hace más de cincuenta años. José Pereira es una persona cercana, de mirada amable y profunda. Entre risas, reconoce que no es hombre de barco, su máxima travesía fue de Vigo a Ferrol en un barco de guerra durante el servicio militar, y aún recuerda la rivali-

dad futbolística, en aquellos tiempos, entre el Deportivo de la Coruña y el Racing de Ferrol.

Está satisfecho de su trayectoria laboral y familiar. Piensa que en la vida hay que tener inquietudes y mirar hacia el futuro. Ante nuestra pregunta sobre qué le gustaría ser si volviese a nacer, afirma:

*“No tengo motivos para cambiar. Las cosas me fueron bien. No añoro nada. Tengo dos hijos, José Enrique es directivo y continuador de la empresa y Ana María se dedica a la investigación y enseñanza de Arte. Y tengo cinco nietos”.*

El pensamiento de José Pereira está basado en su larga experiencia.

*“Hay dos hechos significativos en el desarrollo de la pesca: uno es el cambio de las redes de cáñamo a las nuevas de nylon y poliamidas; el otro es la aparición de los nuevos motores sobrealimentados y más revolucionados. Además, estoy convencido de que para el progreso de la pesca en Vigo, todos son necesarios, armadores, comercializadores, tripulaciones y trabajadores de todo tipo. Y, sin duda alguna, en marineros y en patrones, los gallegos, lo mejor del mundo”.*



Foto: Miguel Fraga

## Santiago Montenegro Campos

**Comercializador y Armador**

**Ex-presidente de la Cooperativa de Armadores de Pesca de Vigo**

**Ex-presidente de la Asociación de Comercializadores**

### La familia Montenegro: varias generaciones en la pesca en Vigo

*De Teis a Bouzas.* Montenegro, el bisabuelo de Santiago Montenegro Campos, a fines del siglo XIX era un marinero de la zona de Teis, en el interior de la ría de Vigo. Se dedicaba a la pesca de la sardina con traíña, en aguas no alejadas de la ribera próxima a su vivienda, pues, en aquella época, la sardina abundaba dentro de la ría.

La traíña era un arte de pesca con aparejo de cerco con jareta. Ante la ausencia de construcciones portuarias importantes, traían el pescado en lanchas, que varaban en las playas para poder hacer la descarga.

En la mayor parte de Galicia, la descarga la hacían, sobre todo, las mujeres, que acudían a la playa al son de una caracola de mar tocada desde el barco para avisar que regresaban con la pesca. Las mujeres, entonces, se metían en el agua, muchas veces hasta los hombros, y se aproximaban a la lancha con 'patelas' en la cabeza. El pescado era transportado, a continuación, hasta las distintas fábricas de salazón, escabeche o conserva. Sin embargo, en Vigo, la descarga solían hacerla los hombres, los mismos mari-

neros que habían realizado las capturas. Si descargaban en las fábricas, les pagaban a destajo: por cada cesta transportada le anotaban una 'tirada', es decir, una cesta tirada al pío o depósito de la fábrica. Pero la playa del Berbés, en Vigo, siempre fue de las más concurridas para hacer la descarga, pues allí se subastaba el pescado e iniciaba el camino de su comercialización. La construcción de las primeras rampas y muelles facilitaron las labores de descarga y aumentó el volumen de pesca desembarcada. Cuando la sardina empieza a escasear en el interior de la ría y los bancos se localizan en zonas más próximas a la bocana y a las islas Cíes, Montenegro decide trasladarse desde Teis a Bouzas y establecerse allí con su familia. De este modo, era menor el trecho que tenía que remar cada día para ir y volver de la pesca.

Muchas debieron ser las familias de los enclaves costeros del interior de la ría que se fueron a vivir a Bouzas. Tantas, que hay un dicho popular legendario que atribuye la fundación de la villa a los pescadores de Redondela.

En cualquier caso, está documentada la arraigada tradición marinera de Bouzas, pues la actividad pesquera era ya tan intensa desde la Edad Media que, en 1526, consigue que allí se ubique el alfolí de la sal (como consecuencia del monopolio de almacenamiento y venta de la sal por parte del estado) Y lo consigue a pesar de la protesta de la villa de Vigo, que le plantea un pleito y lo pierde. También está documentado el importante desarrollo que experimenta Bouzas después de la llegada de los fomentadores catalanes desde el siglo XVIII, con el establecimiento de

distintas fábricas de salazón y conserva (sobre todo en la zona viguesa del Areal) y con la implantación de la polémica xávega. En el siglo XX, el crecimiento de la flota pesquera de Bouzas y del Berbés atrajo a marineros que venían a embarcar desde distintas partes de Galicia.

Montenegro trabaja duro en Bouzas. Sus hijos también van a andar al mar en sus propias embarcaciones y conseguirán llegar a tener una importante flota pesquera. Los encontramos formando parte activa de la Sociedad Marítima de Bouzas en las primeras décadas del siglo XX. Sus descendientes seguirán unidos a la pesca en Bouzas y en Vigo, como armadores o comercializadores.

Y, como anécdota, dos de los Montenegros se casaron con dos de las hermanas Maravillas, de Bouzas. Reproducimos la historia que nos contaron sobre “las Maravillas”:

*“En Bouzas, a mediados del siglo XIX, un señor se dedicaba a actividades relacionadas con la pesca y su comercialización. De carácter optimista, cuentan que solía repetir una muletilla: ¡Qué maravilla! Y ‘el Maravillas’ fue el apodo con el que se le conoció.*

*Tuvo seis hijas y ningún varón, por lo que fue introduciendo a las niñas en su floreciente negocio de la pesca. Se dice que llegaron a ser las primeras mujeres exportadoras de pescado de Vigo, con una enorme capacidad y entusiasmo. Y las seis se*



Foto: Miguel Fraga



Foto: Miguel Fraga

Placa de calle en el Berbés.



*Portada de la revista Industrias Pesqueras (1961), editada en Vigo desde 1927. Santiago Montenegro fue vicepresidente de esta revista, de la que su padre había sido miembro fundador y colaborador habitual.*

*casaron con hombres cuyos apellidos son hoy un referente de dedicación a las actividades pesqueras: Freire, Gestoso, Montenegro (dos hermanos), González y Veiga. Se las conoció como 'las hermanas Maravillas'.*

*Para mí, la maravilla consistió en que el padre hizo de sus hijas unas mujeres capaces de dirigir empresas, en un tiempo en que la mujer no tenía consideración social ni preparación para esas responsabilidades. Hoy, una calle del puerto pesquero del Berbés lleva el nombre de Maravillas".*

Pioneras junto a su padre, José Baltar Costas "El Maravillas", en la venta y exportación de pescado, y con sus maridos, semilla de la industria pesquera de Vigo.

## **Santiago Montenegro Campos**

Santiago Montenegro Campos nació en Vigo el 16 de julio de 1938. Hace poco más de un año que se jubiló, tras una vida laboral siempre relacionada con la pesca. Locuaz, ameno y enamorado de su ciudad, se nos ofrece para acompañarnos una madrugada a ver la Lonja de venta del pescado en funcionamiento.

Nos encontramos en el Berbés a las 6 de la mañana, cuando el amanecer de este verano cálido va transformado, a cada instante, la intensidad de los rosas y malvas para convertirlos en distintas gamas de azules, hasta que el día resplandece en su totalidad. El aire salitroso aún conserva el frescor de la noche. Dos modernos y recién construidos edificios albergan la Lonja de altura (1999) y la Lonja de grandes peces y bajura (2001). Nos sorprende la actividad, la cantidad de gente, su vitalidad, el trajín con el pescado, la variedad de especies, la celeridad con que desaparecen los productos ya vendidos. Las gaviotas acechan cualquier descuido para hacerse con algún pescado. Los camiones y furgonetas parten, veloces, hacia desconocidos destinos.

La mañana va transcurriendo. Envueltos en más gaviotas, van llegando nuevos barcos. Son los de la sardina, de cascos de madera de colores vivos, pues, según dicen los marineros, el metal



*En los primeros años de la Cooperativa: Santiago Montenegro (Presidente) entre Carlos Gago y Manuel González Parada.*

transmite más las vibraciones del motor y pueden asustar al pescado.

Santiago saluda continuamente, a unos y otros. Tantos años dedicado a la pesca... Y manifiesta con orgullo la larga vinculación de su familia con la pesca.

*“Yo soy descendiente de marineros. Mis antepasados se dedicaron siempre a pescar, siguiendo la tradición familiar y transmitiéndose los conocimientos y la experiencia de generación en generación. Sin embargo, mi padre, Santiago Montenegro Costas, decidió continuar relacionado con*

*el mar, pero adquiriendo antes conocimientos científicos, por lo que estudió y obtuvo el título de piloto de la Marina Mercante. Era un hombre muy inquieto, que también fundó Radio Vigo. Ahora, yo puedo presumir de tener en mi memoria 100 años de pesca: 50 que yo le dediqué y 50 que me contó mi padre de sus propias vivencias”.*

Como ya hemos dicho anteriormente, el bisabuelo de Santiago se trasladó de Teis a Bouzas, donde estableció la base de sus barcos y su residencia. Su abuelo continuó la profesión y amplió el negocio con sus hijos, uno de los cuales fue el padre de Santiago.

*“Mi abuelo, Benigno Montenegro Feijoo, tuvo hasta 17 barcos pequeños de vapor, de 15 a 20 metros, de madera, que casi no tenían obra muerta. Mi abuelo, con su hermano Víctor, llegaron a ser importantes armadores en Bouzas. Fueron de los primeros en hacer barcos de hierro. Contrataron la construcción de una pareja de hierro en Bilbao, con tan mala suerte que en la segunda marea que hacían estos barcos, llamados los Montenegros, se fueron a pique con una galerna en los años treinta, en la costa de Portugal. Se hundieron otros 3 barcos más: una pareja llamada los Agujas y una lancha cerca de las Cíes. Murieron casi todos. La cosa fue de tal magnitud, que se hizo un partido de fútbol del Celta para recaudar fondos para las familias de las víctimas”.*

Como consecuencia de este hundimiento, las supersticiones crecen entre los marineros. No confían en los barcos de hierro, piensan que dan mala suerte y dicen “Los barcos de hierro se van al fondo”. Durante años se seguirán haciendo barcos pesqueros de madera. En los años cuarenta estos pequeños barcos de madera van a los calderos del Gran Sol. Sus patrones y tripulantes son grandes y valientes profesionales, capaces de navegar sin apenas medios técnicos, con calderas de vapor, las cubiertas cargadas de carbón, expuestos a borrascas y ciclones tan frecuentes en aquellos mares. Y regresan a descargar al puerto de Vigo.

*“Durante la segunda guerra mundial se continúa pescando. Algunos barcos de mi abuelo se van a Canarias, como los llamados Arlanza, Nueva Arlanza, María Antonia, Maruxa o Lucero”.*

## **Infancia en Vigo**

La infancia de Santiago transcurre en la calle Cánovas del Castillo, de Vigo, donde vivían. Siempre al lado del mar. En su memoria están los juegos junto a la lonja vieja del pescado, y sus caídas entre los raíles del tren que unía el puerto pesquero con la estación.

Era el tren pesquero, que había sido reivindicado tanto tiempo, y que vino a sustituir a las carretas que transportaban el pescado, en pronunciada cuesta arriba, desde el Berbés hasta la estación del ferrocarril. Un tren que partía para Madrid con muchos vagones, algunos de los cuales iban siendo desenganchados en distintas localidades del trayecto. Funcionará hasta que se generalice el transporte en camiones.

El joven Santiago, en un principio, no piensa en seguir la profesión familiar y se va a Compostela, a la Universidad, para licenciarse en Derecho.

*“Poco tiempo me dediqué a la abogacía, pues empecé a ayudar a mi padre, que era armador y comercializador, y lo sustituí en la empresa tras su enfermedad. De todas maneras, la formación siempre ayuda. La cultura te hace ver el mundo de otra forma.*

*En 1964 hicimos un congelador llamado Benigno Montenegro, como homenaje a mi abuelo. Y nos dedicamos también a la comercialización”.*

## **En la Cooperativa de Armadores de Pesca de Vigo**

En 1964, el puerto de Vigo debe sacar a subasta la explotación de las lonjas de venta de pescado. La



*Santiago Montenegro, rodeado de los directivos Julio Vieira, Manuel Vieira, Carlos Gago y Ramiro Gordejuela, charla con Víctor Moro.*

Cofradía de Pescadores iba a presentar una opción para la lonja de bajura. Los armadores pensaron en hacer lo mismo para la lonja de pesca de altura, por lo que se constituyen legalmente en Cooperativa. La adjudicación no se produce y esta institución, de momento, apenas tiene actividad. Adormece.

Cuando se inicia la década de los setenta, se piensa en retomar la antigua Cooperativa de Armadores, aprovechar que ya está legalmente constituida, ponerla de nuevo en funcionamiento y canalizar las soluciones a los problemas de la pesca. Santiago Montenegro es elegido el 10-12-1970 para ser el Primer Presidente de esta nueva

etapa de la Cooperativa. Y uno de los problemas a afrontar es el protagonizado por la colla (estibadores), que había iniciado un gran conflicto, al no haber acuerdo con los armadores sobre las vagonas (cantidad de pescado en especie que recibían además del salario diario).

*“En 1973 se decide suprimir el pago en especies a los estibadores. La huelga se intensifica. La Cooperativa afronta el problema.*

*Desde entonces la Cooperativa nunca dejó de funcionar. Gestionamos la consecución de un local para sede y nos dieron un local vacío, ubicado en*

*el antiguo puerto, al lado oeste del pabellón 1. Posteriormente tendrá un local mayor y, más recientemente, se hará el actual edificio”.*

En 1978, Santiago Montenegro deja la Presidencia y la Cooperativa, pues al vender sus barcos ya no es armador. Se dedica exclusivamente a la comercialización de pescados y mariscos. La Cooperativa de Armadores de Vigo lo nombra Presidente de Honor.

#### **Acuerdo de la Junta General del día 6-6-1978**

*“El Director-Gerente de la Sociedad (Carlos Gago López), en nombre de la Junta Directiva, somete a la Asamblea el acuerdo adoptado por la misma en reunión del 5 de junio de 1978, por el que se nombre Presidente Honorario de la Sociedad, a su Presidente hasta la fecha, D. Santiago Montenegro Campos, y al cual se le hará entrega de una placa e insignia de la Sociedad, ofreciéndole un pequeño homenaje.*

*Continúa el gerente y dice que de todos es conocida la personalidad de D. Santiago Montenegro, dice que ha sido el mayor promotor de la Cooperativa. Como Presidente Honorario de la Cooperativa, podrá asistir a todas las reuniones que se celebren en la Cooperativa, teniendo voz y voto en las mismas”.*

*Transcripción textual del Libro de Actas conservado en el archivo de la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo.*

El espíritu dinámico de Santiago lo lleva a participar en distintos organismos, siempre relacionados con el mar y la pesca. Es Presidente de la Asociación de Comercializadores del Puerto de Vigo (ACOPEVI) durante casi toda la década de los ochenta. También será Vocal de la Autoridad Portuaria de Vigo y Vicepresidente de la revista *Industrias Pesqueras*, de la que su padre había sido miembro fundador.

*“Recuerdo una anécdota que contaba mi padre: cuando se inauguró el muelle transversal, en 1915, se hizo sobre él una fiesta al atardecer y, esa misma noche, se hundió una gran parte de lo construido”.*

Nosotros hemos visitado archivos y hemerotecas y, efectivamente, hemos encontrado referencias a aquel suceso:

#### **Recepción del muelle Transversal el 10-8-1915, fiesta al atardecer y derrumbe durante la noche.**

*“Durante todo el día estuvo el muelle continuamente visitado por un público numeroso y especialmente por la noche, con motivo de una fiesta marítima y estar atracadas al lado este las embarcaciones que en ella tomaban parte, estuvo este lado verdaderamente invadido.*

*A las 8 horas del día siguiente se produjo, en el costado este y a 20 m de la cabeza del muelle, la rotura y desprendimiento del muro, en una longitud de 60 m y, como consecuencia, la caída del relleno y el hundimiento del piso en 10 m de ancho, sin*

*ocasionar, afortunadamente, ninguna desgracia personal”.*

*El informe de la Comisión de tres inspectores concluyó:*

*“La causa fue la disgregación de los bloques debido a la acción química de las aguas, por las sustancias que contiene en aquella parte, sobre el cemento Pórtland empleado como aglomerante en el hormigón de bloques”.*

*Archivo de la Autoridad Portuaria de Vigo.*

Santiago Montenegro tiene ahora un merecido descanso, y tiempo para hacer aquellas cosas que nunca le permitió su total dedicación a la pesca. Ha vendido todo, porque sus hijos (Santiago, Asunción, Ignacio y Begoña) buscaron otros derroteros en sus profesiones.

*“He trabajado mucho. Siempre me levantaba a las cinco y media de la mañana, pero he disfrutado trabajando aquí, con todo lo relacionado con la pesca”.*



Foto: Miguel Fraga

# Ignacio Núñez Carrera

## Comercializador y Armador

Ignacio Núñez comenzó a trabajar desde muy niño, siempre en tareas relacionadas con la pesca. Se siente orgulloso de haber afrontado aquellos tiempos difíciles con esfuerzo y optimismo. Después de su primera infancia en Xinzo de Limia (Ourense), y de unos años en Bueu, se establece definitivamente en Vigo.

### El pulpo en las ferias gallegas

De manera tradicional, en las ferias gallegas se preparó el pulpo cocido en caldero de cobre, servido en plato de madera con aceite, sal y pimentón. Un producto marino consumido masivamente en todo la Galicia campesina. Parece ser que los monjes de diversos monasterios contribuyeron a la difusión del consumo de este cefalópodo en tierras del interior.

En efecto, ya en época medieval, el pulpo se recibía en los monasterios, procedente de los territorios y villas costeras dependientes de ellos. Por ejemplo, está documentada la donación que el rey Fernando II hace de la villa de Vigo al monasterio de Melón (Ourense), y hasta allí llegaban las capturas marinas. También se sabe lo apreciado que era el pulpo en el monasterio de Oseira (igualmente en la provincia de Ourense). Y, de un pueblo cercano, O Carballiño, son la mayoría de los 'pulpeiros' que recorren las ferias para preparar y vender las raciones de pulpo, una profesión transmitida de generación en generación.

De O Carballiño son los bisabuelos de Ignacio Núñez y, como profesión, siempre fueron pulpeiros. Continuaron con el mismo trabajo su abuelo y su padre.

*“Vivíamos en Xinzo de Limia, donde nací en 1931. Mi padre recibía el pulpo de Bueu y lo vendía cocido en las ferias. El dueño del secadero de pulpo de Bueu era mayor y se lo ofreció a mi padre. Aceptó y nos trasladamos allí cuando yo tenía ocho años”.*

### Secadero de pulpo en Bueu

Bueu en los años treinta era una villa de gran actividad marinera. La sardina era la principal especie capturada, y la fábrica de Massó elaboraba salazón y conserva, con mano de obra femenina. También se pescaba en abundancia el pulpo, en la ría y en los alrededores de las islas Ons, por lo que había numerosos secaderos.

*“Recuerdo que, en Bueu, a las cuatro de la tarde regresaban de la pesca y se juntaban unos 200 barquitos, todos a vela. Era una estampa preciosa.*

*A los marineros se les conocía por los motes, como los Fieles (unos hermanos que capturaban el pulpo por un sistema llamado ‘al visto’, es decir, localizarlo con la vista e introducirlo a bordo con un bichero). Otros pulpeiros eran Chador, Castilla... También me acuerdo de la Armelana, la mujer de un marinero que nos traía pulpo. En Bueu había cuatro secaderos de pulpo: el de mi padre, Ignacio Núñez el Carrexón, y los de Serafín Corral, José Bravo y Manuel Portela. En Cangas estaban los secaderos de Romay, Azpeitia, Pereira...”*

Foto: Miguel Fraga



En Bueu, Ignacio va a la escuela del maestro Manuel Aboy Gándara. Desde los 11 años trabaja en todo, ayuda a su padre, ayuda a los marineros a descargar el pescado de los barcos, a salarlo o a lo que le pidan.

*“Los marineros pescaban el pulpo en dornas y botes pulperos. Había días en que traían al secadero 10.000 kilos de pulpo vivo. La venta se hacía por cubetas, es decir, la cantidad de pulpo que entraba en unos calderos de madera, alrededor de 5 kilos.*

*Yo ayudaba a mi padre y era capaz de limpiar un bidón de pulpo de 50 kilos en diez minutos. Una vez abierto a la mitad y limpio, tendíamos el pulpo al sol en varaes clavados en la ribera. Había que ir dándole vueltas continuamente y vigilar las moscas, que podían depositar sus huevos y estropear la pieza. Hoy en día el pulpo, como es un nervio, se congela y se ablanda. Antes, lo colgábamos, y a medida que moría se le iban estirando los tentáculos, hasta llegar al suelo. Era la forma de ablandarlo para que no tuviesen que darle los 33 golpes.*

*El proceso de secado era de dos tipos. Uno se llamaba la ‘media cura’, por estar al sol durante sólo media jornada. Luego, hacíamos una especie de paquetes a los que llamábamos arrobos, poniendo el pulpo mayor abajo; encima se colocaban otros pulpos cada vez menores y se doblaba todo hacia dentro, quedando un bloque cerrado... Su conservación era de 15 días y se enviaban a las ferias y pulperos del interior de Galicia.*

*Otro método era la curación completa. Consistía en dejarlo hasta que estaba bien seco y duro, como un palo, y luego blanquearlo con una hari-*

*na. Se exportaba para sitios lejanos –incluso a Argentina y Brasil–, pues se conservaba durante dos años. Para cocinarlo era preciso hidratarlo poniéndolo a remojo.*

*Se ganaba muy poco. Mi padre tenía cuatro hijos y pensó que aquello no tenía futuro. Vigo ofrecía más posibilidades”.*

### **Se instala en Vigo como comercializador**

En el año 1945, Ignacio Núñez y su padre llegan a Vigo. Tienen el proyecto de dedicarse a la compra de pescado para mandarlo a aquellos pueblos del interior de Galicia, a los que antes enviaban pulpo. Al principio mandan cajas de jurelos, que se venden salados en las ferias, por pieza. Luego comercializan las más variadas especies.

Al año siguiente, su madre y sus otros tres hermanos se instalan también en Vigo. Todos trabajarán en la empresa familiar. Se va consolidando un negocio de exportación, que incluye puntos de León, Castilla y otras partes de España.

*“Cada vez era más el pescado que llegaba a Vigo. En los años sesenta, a las dos de la mañana yo ya estaba en la lonja, para ver lo que iba entrando. Quienes llegaban más tarde ya no hacían buenas compras. Cada hermano se ocupaba de unos barcos. Aquel era un negocio honrado, no hacía falta documentos. Todo el mundo pagaba lo acordado verbalmente. Había seriedad. Enviábamos el pescado en hielo, en el tren, y más tarde en camiones”.*

Con dedicación y esfuerzo, se convierten en importantes comercializadores. Ignacio Núñez,

en los años sesenta, al tiempo que continúa con su propio negocio familiar, trabaja como jefe de ventas para la empresa Vieirasa. La relación con esta empresa nunca se romperá y, en la actualidad, uno de los hijos de Ignacio, llamado Jaime, es director general de Vieirasa.

### **Armador**

La pesca viguesa está en pleno apogeo, con nuevos caladeros y barcos más modernos. El negocio de comercialización marcha bien e Ignacio Núñez se hace armador. Forman la empresa Pes-

caboa S.A. El primer barco que compran es de pesca en fresco, llamado *Estrella Azul*. Luego preparan un trío, que envían al Gran Sol y a Cádiz, formado por los barcos llamados *Mar de Arabia*, *Mar de Antillas* y *Mar Samieira*. A éstos le sigue una baka llamada *Mar Tres* y otro trío. Llegan a tener 11 barcos. En los años setenta, hacen dos congeladores: el *Xeitosiño* y el *Peixiño*.

*“El Peixiño lo construimos en el astillero Santo Domingo. Era el primer ramplero que se hacía así. A pesar de que las circunstancias internacionales nos obligaron a cambiar de caladeros, este barco conseguía grandes capturas, tantas, que decían:*



*Años 70, en una comida organizada por la Cooperativa de Armadores de Pesca de Vigo, Ignacio Núñez charla con José Currás y Manuel González Parada.*

*donde está el Peixiño, por debajo de él siempre hay pescado”.*

Como armador, Ignacio Núñez participa en la Cooperativa de Armadores de Pesca de Vigo desde sus inicios, pues piensa que los problemas generales hay que afrontarlos entre todos. Su empresa tuvo que superar contrariedades, tanto en Argentina como en Namibia, donde, incluso, le apresaron un barco que pescaba allí legalmente.

*“Trabajé mucho. Mi último barco se llamaba Mar Diez. Hasta que me jubilé, a los 65 años, empleaba todo mi tiempo en la empresa. Siento no haberme retirado antes. Desde entonces puedo viajar con mi mujer, Esther. Su madre era Carmen Campos, una vendedora de pescado de antes, muy conocida. Como veis, todos teníamos algo que ver con la pesca”.*

Reconducimos la conversación de nuevo hacia el pulpo. Nos confiesa lo mucho que le gusta comerlo y, sobre todo, prepararlo él mismo y compartirlo con familiares y amigos, en su vivienda en Vigo y, especialmente, en su casa frente al mar de Cangas, al otro lado de la ría.

*“De niños, decían: cuando canta el cuco, el pulpo queda hueco. Y, hay que ver, en aquella época todos lo creíamos. Es muy importante el modo de prepararlo: Cuando el agua hierve, se echa el pulpo. Al comenzar a hervir de nuevo, se mantiene al fuego durante 20 minutos. Se retira y debe permanecer en el agua otros 20 minutos...”.*

Después de tantos años de trabajo, Ignacio conserva la alegría y el optimismo que caracterizaron toda su vida.



Foto: Miguel Fraga



Foto: Miguel Fraga

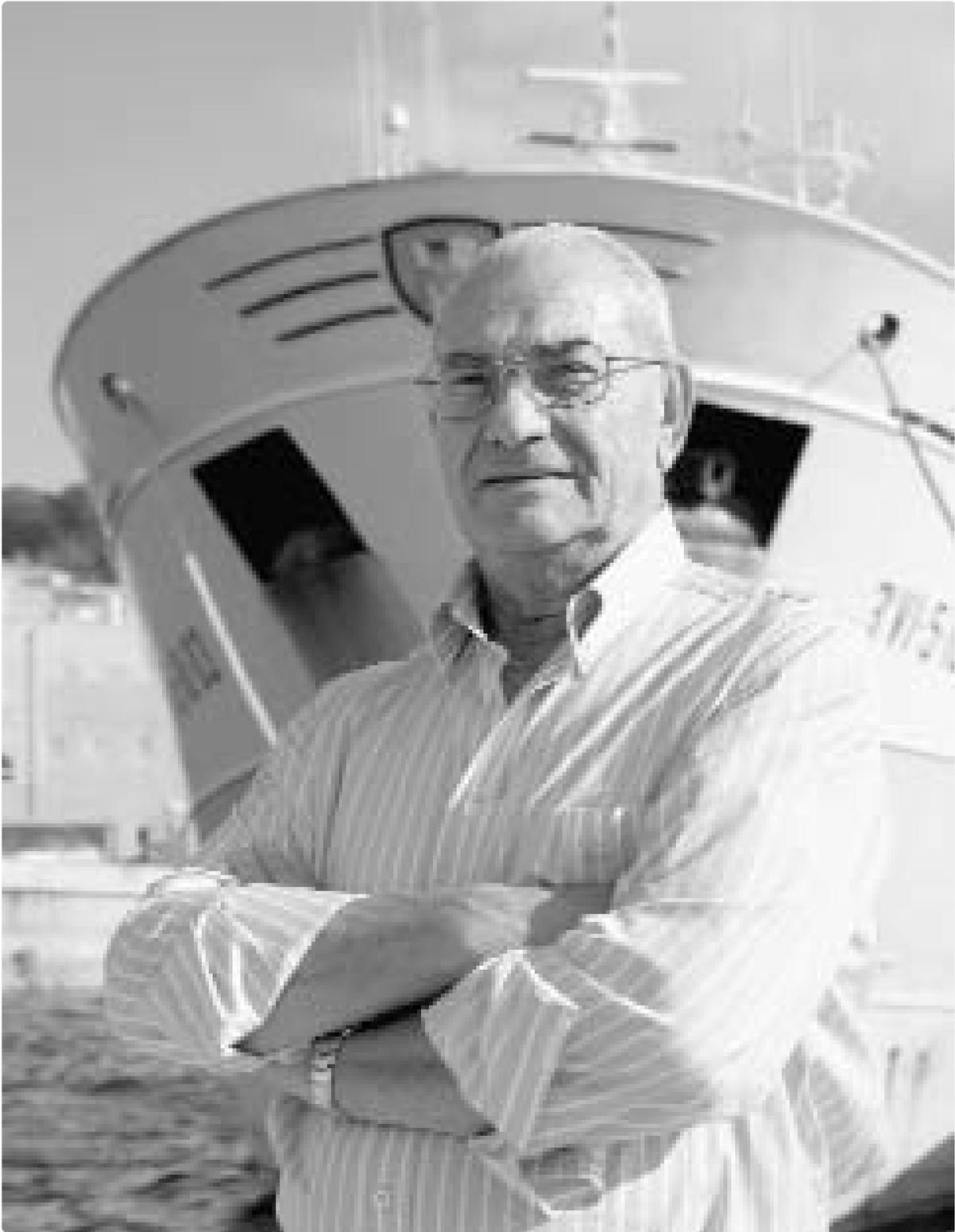


Foto: Miguel Fraga

## José Luis Silva

**“Pepe de Ribemar”**

**Proveedor de buques**

José Luis Silva se crió al lado de la ribera, al lado del mar de Vigo, ciudad en la que había nacido en 1930. Todos los marineros lo conocen. Y lo aprecian. ¡Cuántas veces en aquellos años de dificultades les fió víveres y pertrechos para embarcar, y luego les pospuso los plazos si la campaña no había sido buena! Confianza en ellos, que siempre respondieron afrontando sus deudas sin demora. Además, con frecuencia facilitaba el embarque de quienes se acercaban a él: ¿No sabrás de algún barco que necesite tripulantes? Y Pepe (como lo llamaban todos) anotaba sus nombres para luego proponérselos a un patrón o armador que le preguntase para completar la dotación del barco.

*“Era un servicio gratuito que yo facilitaba a los marineros, a los que conocía y sabía que eran buena gente. Ellos eran mis clientes y necesitaban trabajar. Empecé a hacerlo desde que montamos Ribemar, en 1952”.*

### Con una carretilla

Ya una década antes, siendo un niño de 13 años, Pepe había empezado a trabajar. Una carretilla de madera con ruedas de hierro es su primera herramienta de trabajo. Era el chico de los recados en la tienda de comestibles que su tío tenía en la calle Real de Vigo.

*“Se llamaba ‘Comestibles Juan Pérez Sánchez’, nombre que luego cambió por el de ‘Ultramarinos el Vasco’. Por su proximidad al puerto pesquero, le vendía los víveres a los barcos de entonces, de madera: los de la sardina, palometa, bonito, costa de Portugal, algo de Gran Sol (casi todos de Bouzas) y los de la casa MAR, que estaba empezando. También recuerdo alguno de aquellos bous anti-guos, de hierro: el Carmen de Cee, el Fantástico...”*

*Eran los años cuarenta, los años del racionamiento. En esta época difícil tratábamos de ayudar a los clientes. Los alimentos estaban controlados, eran escasos y había que atenerse a los de primera necesidad, indicados en las cartillas de racionamiento. Yo se los llevaba a los barcos, para cada hombre.*



Foto: Miguel Fraga

*Cuando llegaba el barco, iba a recoger las garrafas del vino vacías, que eran nuestras. Al mismo tiempo, en el carro les trasportaba a los marineros sus cestos con el quiñón salado de la marea, es decir el pescado que habían salado para ellos. A mí no me importaba llevárselos hasta Santiago de Vigo o hasta la Puerta de Gamboa, los lugares de donde salían los buses, pues muchos marineros eran de Noia, Marín o de diversos pueblos”.*

### **Ribemar**

En 1952, José Luis Silva, Pepe, regresa de cumplir el servicio militar, está casado y quiere mejo-

rar. Va a iniciar una nueva etapa. Al fundarse Ribemar por un marino que deja el mar por problemas de salud, lo contratan como gerente y, al poco tiempo, se convierte también en socio.

La situación en la pesca está cambiando, con un progreso continuo. Ahora, desde Ribemar surten también a la flota cada vez mayor que va al Gran Sol, a las parejas bacaladeras y, más tarde, a los congeladores. El racionamiento ya no existe.

Al principio, en los barcos, los alimentos para el rancho de mediodía los compraba el cocinero, en cantidad precisa para la marea. Al regresar de pescar, lo pagaban entre todos los tripulantes, con la excepción de la casa Mar, que daba 1.200

Foto: Miguel Fraga



*José Luis Silva con Ricardo Fernández.*

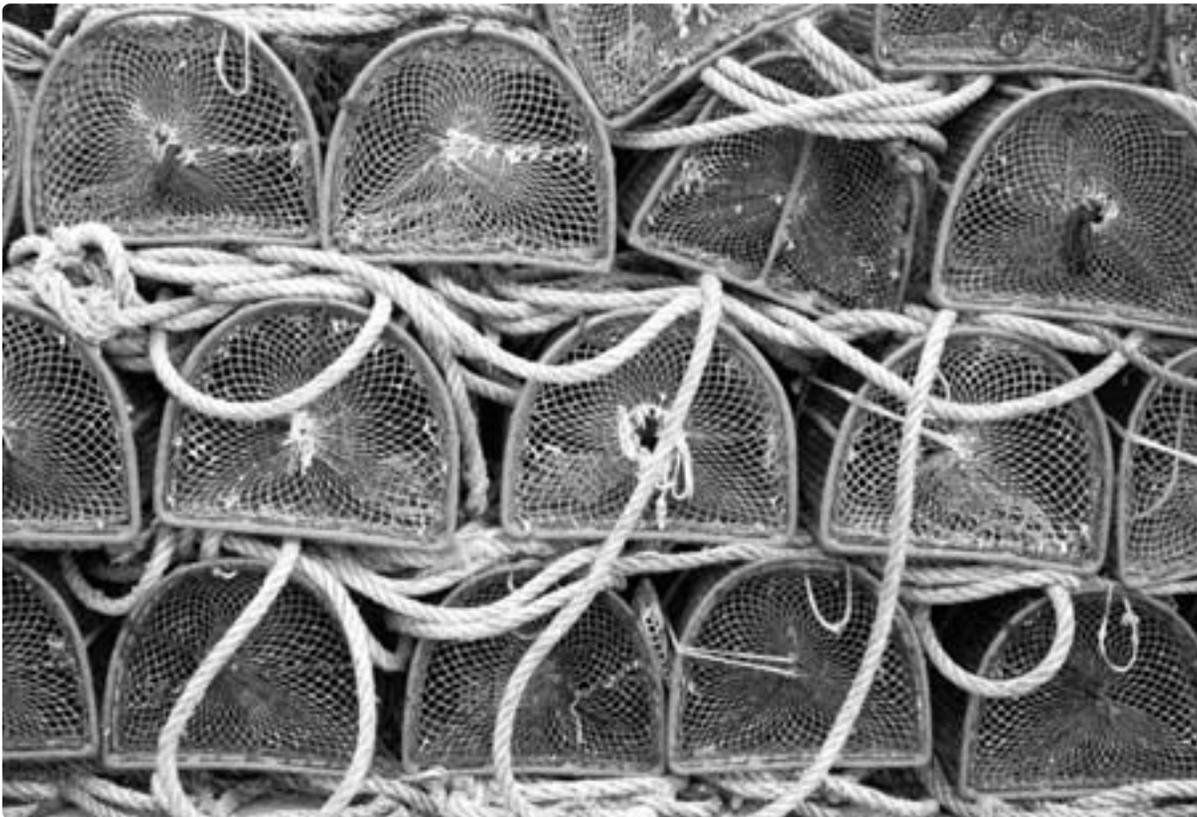


Foto: Miguel Fraga

pesetas para ayuda de comida por marea y barco. Además, cada marinero debía llevar su pan, lo necesario para su desayuno, y la sal para el pescado que no comercializaba el armador y que ellos preparaban para sus casas.

*“Cada marinero nos encargaba, para el mes, 30 chuscos de pan, leche condensada, cascarilla Las Lolas (la más barata), vino, gaseosa, jabón, tabaco, sal... Les teníamos que preparar los paquetes individuales, a los que llamábamos cartuchos. Al embarcar, el marinero tenía que llevar también colchoneta, botas, ropa de aguas. Les adelantábamos sus pedidos, me bastaba con que me dieran su nombre y apellidos y el nombre del barco. El marinero siempre fue muy buen*

*pagador. Al regresar, les cobraba los víveres y les daba facilidades de pago para las otras cosas”.*

El aprecio de los marineros por José Luis Silva se afianza. Ahora todos lo llaman Pepe de Ribemar. Los armadores lo estiman igualmente. Lo consideran un buen profesional para los suministros de sus barcos, con iniciativa para mejorar los sistemas de aprovisionamiento.

*“Me esforcé en conseguir que el pan y la sal la llevaran en una sola cantidad para todos. Porque era una complicación para los marineros y para nosotros, que debíamos prepararles los ‘cartuchos’ individuales. Al principio les metía el pan en canastos del pescado limpios. La sal iba en*



Foto: Miguel Fraga

*pequeños lotes de 10 k, que medíamos con latas de chorizos. Cuando empezó a llegar el plástico (aún no había bolsas), me enviaban de Barcelona unos rollos con los que yo hacía bolsas para el pan y la sal ¡Vaya adelanto! Y también tenía que hacer etiquetas para cada marinero. Después se implantó que la sal y el pan fuesen a montemayor, para todos”.*

### **Afrontan las dificultades**

La apertura por la casa MAR de un economato es afrontada por Ribemar con la puesta en funcionamiento de un almacén de vino.

*“Alguien nos dijo: Si tienes buen vino, el marinero te va a ser fiel.*

*Y ofertamos vino clarete y blanco de la Mancha, en barriles de madera. Por ejemplo, cada marine-*

*ro para una marea a Terranova llevaba de 100 a 200 litros. El almacén duró 33 años”.*

En las últimas décadas, con el incremento de la flota, han sabido adaptarse a las nuevas situaciones y superar los momentos de crisis con imaginación y perseverancia. La empresa Ribemar siguió creciendo y hoy, desde los varios locales con los que cuenta, aprovisiona a un importante número de buques pesqueros.

José Luis Silva, Pepe de Ribemar para todos, salió para adelante en la vida porque sí. Porque siempre trabajó con empeño y corazón. Respeto, ayuda y beneficio mutuo presidió sus relaciones con las tripulaciones y armadores. En una época y con una gente para la que dar la palabra implicaba el cumplimiento asegurado. Honradez y seriedad. Y nunca fallaron.



Foto: Miguel Fraga

## Jesús Fernández González

**“Suso de Claudino”**

**Subastador de pescado en la lonja del Berbés.**

**Presidente de la empresa  
Hnos.Fernández Ibáñez**

En la lonja de venta del pescado, en Vigo, la subasta se hace a la baja. El precio va descendiendo hasta que alguien dice: ¡Mío! Y el lote de pescado queda adjudicado. Es la forma tradicional de venta que ya se hacía en la playa y soportales del Berbés, o en la primera lonja construida por el ayuntamiento en sus cercanías en 1905, sustituida en los años cincuenta por la llamada lonja del reloj, y por las de altura y de bajura. Recientemente, desde 1999 se fueron poniendo en funcionamiento nuevas y modernas lonjas, que facilitan las operaciones de descarga, venta y transporte.

Desde siempre, la voz potente y clara del subastador, unida al seseo característico del habla gallega de las Rías Bajas, acentuaba la musicalidad de la puja al ir cantando el precio: ‘sento sesenta e cinco, e catro e tres, e dos, e un, sento sesenta...’. Los compradores están alrededor, con el fin de comprobar la calidad del producto. Para adquirirlo, no sirve hacer señas, tiene que oírse decir ¡mío!, y, en caso de duda sobre quién lo dijo antes, el subastador decide y adjudica. Su seriedad y firmeza hace que todos lo acaten y respeten.

Jesús Fernández era uno de la veintena de vendedores de la lonja de Vigo en los años cincuenta. Nacido en Pontearreas en 1931, había llegado a Vigo a los 25 años de edad.

*“Siempre anduve metido en lo del pescado, comprando algo por aquí para venderlo en la zona de Pontearreas. En Vigo me casé con Carmen Ibáñez y empecé a trabajar con su padre, Claudio Ibáñez, que ya era vendedor, por eso a mí me conocen como Suso de Claudino.*”



*Suso Fernández también fue armador. Algunos de sus barcos fueron el Solana, el Almuña, el Roxo Tercera o el Carbisa Tres.*

*Al llegar el barco nos entregaba el pescado, nosotros nos encargábamos de la descarga por medio de los 'escabicheiros', y hacíamos la subasta. Al terminar la venta, inmediatamente le pagábamos al armador. Nosotros, los vendedores, nos quedábamos con una comisión y nos convertíamos en responsables de cobrarle al comprador, al que se le cargaba también el 2 % para la lonja".*

Además del riesgo que asume el vendedor, su trabajo exige dedicación continua, ya que la descarga se podía hacer a cualquier hora.

*"La lonja funcionaba día y noche. Para las capturas de altura empezaba a las seis de la mañana, pero el pescado de cerco de la ardora, y todo el de bajura podía descargarse a cualquier hora. Cuando sonaba la sirena de la lonja, indicaba que iba a realizarse alguna venta. Trabajé mucho, y pasé semanas casi sin dormir".*

### **La venta de la palometa**

Entre la variedad de especies que se desembarcaban en Vigo, como sardina, merluza, besugo, bonito... (el bacalao de Terranova no se subasta-



*Suso, con un megáfono, subastando pescado en la lonja, con Francisco Alba, Laureano Guarín y Dámaso Crespo.*

ba en lonja), Suso de Claudino recuerda ingentes cantidades de palometa. Los barcos la capturaban con palangres de anzuelos por el litoral, desde fuera de las Cíes hasta Finisterre. Luego, al ser un pescado que aguanta mucho, la mayor parte se exportaba al interior de España, donde es conocida por diferentes nombres, como palometa, castañeta o japuta.

*“Antes, una vez atracado el barco en el muelle, la descarga la realizaban, con nuestras carretas, los ‘escabicheiros’, a los que el barco, además del salario, le daba uno o dos pares de palometas por cada ciento. Cada palometa solía ser de kilo o kilo y cuarto. Al prin-*

*cipio se llenaban carros de 1.000 kilos de palometa y se subastaba esa cantidad. Tenemos subastado 150 carros en un día. Más adelante, para poder dar opción a comprar a todo el mundo, en cantidades menores, yo impulsé un cambio en un barco de mi propiedad: subastarla en cajas de 40 kilos. Y se generalizó. Hoy las cajas son de 20 kilos, para que cada comprador lleve la cuantía que quiera”.*

### **Armador**

Además de vendedor, Suso de Claudino se convierte en armador. En los años sesenta, compra un



*Un barco de Jesús Fernández, el Almunia Segundo, en los años sesenta.*



*Suso vendiendo pez espada, con los exportadores Jesús y Rubén Martín y con Avelino Amor.*



*Suso recibe una medalla de la Autoridad Portuaria de Vigo en noviembre de 2006.*

barco pequeño en Asturias, al que, sucesivamente le siguen otros un poco mayores: uno llamado *Solana*, armado con palangre para el besugo y la palometa, y otro denominado *Almuiña*. Posteriormente, en los años ochenta, llega a tener dos barcos congeladores, el *Roxo Tercera* y el *Carbisa Tres* y participa en otras sociedades. Su trabajo y esfuerzo se ven recompensados con una empresa próspera que en la actualidad continúan sus hijos, denominada Hermanos Fernández Ibáñez.

### **Las nuevas tecnologías en la comercialización**

Los comercializadores de pescado del puerto de Vigo y la Zona Franca trabajan para modernizar el proceso. Las nuevas tecnologías, como la venta por internet a hoteles y restaurantes de la ciudad, introducen modificaciones en la venta tradicional,

acortan tiempos en la comercialización de un producto fresco e eliminan intermediarios. Pero la subasta de viva voz, en la que el comprador puede ver y elegir el producto deseado, sigue siendo demandada.

La Autoridad Portuaria de Vigo, con motivo del 125 aniversario de su fundación, el día 7 de noviembre de 2006 otorgó medallas a unas personas significadas en las actividades que propiciaron el progreso del puerto. Entre ellas estaba Jesús Fernández, "Suso de Claudino", en reconocimiento de una vida dedicada a la venta del pescado.

Suso de Claudino tiene ahora 77 años. Es frecuente encontrarlo paseando por el puerto pesquero y reuniéndose en la cantina con viejos amigos, todos relacionados con la pesca, en torno a un café y una baraja, o en animada conversación.

Foto: Miguel Fraga



*Delante del congelador Balcagia, que es el nombre dado por los romanos a Baiona.  
Es un barco que lleva su empresa. Va a Cabo Verde a por pez espada en campañas de 3 meses.  
El pescado lo congelan, excepto el de los últimos días, que lo traen fresco,  
pues tiene un precio más alto.*

# Manuel Pérez Piñeiro

## **Consignatario de Pesca. Armador**

En el barrio mariner de Vigo, muy cerca del puerto del Berbés, concretamente en la calle Pobladores, nace Manuel Pérez Piñeiro el 6 de diciembre de 1935. La vida le ha demostrado que las empresas pueden enraizar y florecer, producir nuevos brotes, ser fuertes y vigorosas. También sabe que, en ocasiones, pueden debilitarse, amonorrarse su savia y acabar marchitas, disgregadas o secas. Tenacidad e ilusión son necesarias, entonces, para volver a empezar, desde abajo, y lograr otro árbol productivo y hermoso.

### **Inicio de la empresa familiar**

Durante la infancia de Manuel Pérez Piñeiro, su familia administra un próspero negocio de pesca y comercialización, iniciado por su abuelo. La empresa navega sobre la ola apropiada, avanza patroneada por su abuelo, quien, como otras muchas personas, había llegado a la ciudad desde los alrededores, atraído por las posibilidades que ofrecía el puerto pesquero, en progresión imparable.

Su abuelo, Manuel Pérez Méndez, al que apodaban el Finincho, era intuitivo, con gran sentido práctico e inteligencia natural.

*“Mi abuelo había sido agricultor en Barreiro, Lavadores. En los años veinte, se dio cuenta de que trabajar con pescado daba más dinero que las labores del campo. Era un hombre listo, compra-*

*ba pescado en el Berbés a los comercializadores y, en un carro de caballos, iba vendiéndolo por Lavadores, Puxeiros hasta Porriño.*

*En seguida se planteó comprar directamente en la lonja. Se convirtió en exportador, que era como le llamaban a los que enviaban pescado, no al extranjero, sino a lugares fuera de Vigo. Sus clientes principales estaban en Astorga y Zamora, y en esta última ciudad la empresa familiar llegó a tener un almacén de distribución de pescado por toda Castilla.*

*El negocio mejoraba y mi abuelo pensó que, en vez de comprar el pescado, podía tener un barco propio que lo pescase. Vio el negocio. Hizo su primer barco, de madera, con máquina de vapor a carbón, al que le pone su nombre. A éste le siguieron más barcos, algunos en sociedad con armadores de Bouzas, de la familia Armada. Tuvo también un barco de bajura para la sardina, el Cachorro, y participación en dos parejas del Gran Sol.*

*En la posguerra española escaseaba el cemento, por lo que en la construcción de casas se volvió a utilizar vigas de madera. Por esta razón, las cajas de madera para envasar el pescado comienzan a escasear y se encarecen. Mi abuelo, entonces, idea montar una fábrica de cajas de madera. Lo hace cerca de Mondariz. Inteligente y práctico, ante la ausencia de electricidad, le instala una vieja caldera de vapor de un barco, en la que quema los desperdicios de los troncos, y produce energía para mover las sierras que hacen las tablas. De este modo, controla todo el proceso, tiene sus envases e, incluso los vende a otros exportadores. Luego comprará un camión, un dodge, a gasógeno porque no había gasolina”.*

## Infancia

Manuel Pérez Piñeiro tiene una infancia feliz, es hijo único y con muchos medios económicos, en una época en que la estrechez dominaba en la vida de la mayoría de la población. Su padre está al frente de la parte de la empresa de comercialización.

En 1945 su abuelo fallece y, poco después, fallece su padre. Varios factores confluyen. La empresa afronta rachas de viento desfavorables, hace aguas, se escora, naufraga.

Ante la nueva situación desfavorable, su madre, que de joven había estado empleada en la mani-

pulación y selección del pescado, torna al puerto. Es una mujer seria y trabajadora y, en seguida, vuelve a encontrar ocupación. Las noches en que regresan los barcos de la campaña, selecciona el pescado en la descarga. Y algunas tardes, en barcos del día, los de la palometa, se encarga de alistir los palangres, es decir, desenredarlos y colocarlos listos para largar de nuevo. Trabajo a destajo, por el que le dan algún dinero y una palometa para comer.

Como ella, otras muchas mujeres viguesas contribuyeron al desarrollo de la pesca en Vigo. Las mujeres aportaron su esfuerzo y su trabajo, además de en la estiba del pescado y en la prepara-



Foto: Miguel Fraga

ción de aparejos, en la venta de las capturas, en el marisqueo, en la confección de redes, en las fábricas de conserva... Y lograron una mejora económica de sus familias.

*“Pasé de ser un niño bonito, hijo único, que andaba en coche cuando apenas los había en Vigo, estudiante en la Escuela de Comercio, a ser huérfano con 16 años, sin nada. La familia Corona nos ayudó. Yo, de mis tiempos de niño pudiente, era amigo de su hijo. Jugábamos al fútbol delante de lo que hoy es el puerto del Berbés, pues allí finalizaba la carretera, ya que aún no habían hecho el relleno y la continuación hasta Bouzas. El padre de mi amigo era Luis López Corona, que llegó a ser Vicepresidente del Celta. Me tenía cariño por lo bien que yo jugaba al fútbol, de niño. Nos dio trabajo. Me empleó en su oficina, y en ella aprendí a trabajar en los negocios de la pesca. Fui comercial”.*

### **Se establece como consignatario**

Manuel se casa en 1958 con Delfina Rodríguez Pérez, con la que llegará a tener siete hijos, un hombre y seis mujeres. Poco tiempo después del matrimonio, un acontecimiento inesperado va a cambiar el rumbo de su trabajo.

*“Como comercial, algunos clientes siempre acudían a mí. Uno de ellos, una mujer de Muros, llamada Amalia León, tuvo una imperiosa necesidad de que le prestasen dinero. Ante la negativa de mi empresa, ella me propuso que, si le ayudaba, se asociaría conmigo con el compromiso de que me daría todo su pescado a vender. Mi suegro me prestó el dinero. Hablé con mi amigo y su madre*

*–acababa de morir López Corona–, estuvieron de acuerdo en que me fuese, y así empecé mi propio negocio”.*

Manuel Pérez Piñeiro es decidido y piensa que es la hora de caminar sólo. Tal vez, en ese momento aflora la tenacidad y espíritu emprendedor heredados de su abuelo. Llega a tener tantos clientes que, en una época de los años sesenta, está entre los más importantes vendedores en volumen de ventas. El primero, en aquel momento, quizás fuese Manuel Fernández, el Troulo. Claudio Ibáñez era otro de los más destacados.

*“Yo no exportaba, vendía el pescado a los exportadores, que se encargaban de enviarlo fuera de Vigo. Yo atendía a 30 barcos, a los que le subastaba en la lonja el pescado que traían. A continuación yo daba al armador el dinero apalabrado –excepto una comisión por mi trabajo– y asumía el riesgo de que me pagasen a mí los compradores.*

*Me establecí como consignatario: el barco viene de la mar y nosotros nos encargamos de venderle el pescado, despachar el rol, llevarle la administración, le adelantamos los suministros de gasóleo, pertrechos, carnada... Funcionamos como una gestoría. Ayudamos a muchos armadores que estaban empezando”.*

### **Armador**

Además de empresa de consignatario, Manuel se aventura como armador. Hace un barco para la pesca del pez espada, llamado *Fátima*. Diez años de buenas capturas hasta que un día la suerte parece torcerse, pues el mar puede ser

Foto: Miguel Fraga



generoso y regalarnos sentimientos de emoción y belleza, disfrute, ricas y variadas viandas; pero también puede generar dolor y muerte. Un día de temporal, un golpe de mar hace que el *Fátima* se escore y, antes de poder reaccionar, otro golpe de mar provoca su hundimiento.

*“En el barco yo era socio al 50% con otros dos hermanos, que iban siempre juntos. Domingo era el capitán y Joaquín, el maquinista. Ellos se encargaban de la pesca y yo de la consignación. En aquella ocasión, Domingo estaba enfermo y quedó en tierra. Joaquín asumió el mando. Él y otros seis tripulantes murieron en el naufragio. Fue terrible”.*

Con la misma sociedad arman otro barco, también al pez espada, el *Loucenzas*. Tiene autonomía para tres meses y va a los caladeros de las Azores. Y Manuel comenta las dificultades que atraviesa la pesca en la actualidad, con la carestía del gasóleo y los problemas en los caladeros.

En la actualidad más de veinte consignatarios de pesca operan en el puerto de Vigo. Su empresa la dirige hoy su hijo, José Manuel Pérez Rodríguez, pero Manuel todavía va cada mañana hasta el puerto pesquero, hasta las oficinas. A lo largo de su vida atesoró experiencia y conocimientos que ahora pueden ayudar a las nuevas generaciones.

Foto: Miguel Fraga





Foto: Miguel Fraga

# Gustavo López-Corona Davila

## Comerciante de Efectos Navales

Al entrar en el establecimiento de “Efectos Navales Corona”, las maderas cálidas del mostrador y de las barandillas torneadas, simulando ruedas de timón, parecen observarnos con la sabiduría y placidez que les otorgan sus 60 años de existencia. Ha desaparecido aquel olor característico que producían las cuerdas alquitranadas, pero permanecen sabores de antaño. Objetos antiguos se entremezclan con otros de diseños audaces, de los más vanguardistas materiales. Conjunción de lo tradicional y la innovación para satisfacer al público más variopinto.

Desde principios del siglo XX, con el portentoso desarrollo de la pesca en Vigo, se había incrementado la demanda de suministros para los barcos pesqueros. Con el fin de cubrir estas necesidades, distintas casas de efectos navales fueron abriendo sus puertas, como la de Rosés –la más antigua–, la de Andrade o la de Corona.

Gustavo López-Corona Davila, conjuntamente con sus hermanos, continúa hoy al frente de la firma “Efectos Navales Corona”, fundada en 1946 por su padre, Luis López-Corona Veiga. Son 60 años de existencia del comercio, en un local de un edificio porticado, ubicado en el mismo Berbés, el puerto pesquero de Vigo.

*“Mi padre había nacido en Vigo. Se dedicaba a la exportación de pescado hacia distintas partes de España, hasta que, en 1946, al tiempo que continuaba comercializando pescado, empezó con el*

*suministro de efectos navales. Primero proveía a los barcos de bajura, tanto a los pequeños armadores como a los marineros que realizaban pesca artesanal en gamelas y botes. Luego evolucionamos y surtíamos a los barcos del Gran Sol.*

*Es habitual adelantar al armador todo lo que precisa, y se le va cobrando a plazos. Si tiene una mala marea o una avería, se le retrasan los plazos. En general, el armador es una persona seria. No hay impagados.*

*Hoy seguimos vendiendo objetos antiguos para decoración. Pero, sobre todo, ofertamos los nuevos productos precisos en los buques, de la más moderna tecnología. Surtimos a buques pesqueros y de la marina mercante”.*

Gustavo López-Corona recuerda que su familia fue también propietaria de una fábrica de conserva, llamada Lucor. Estaba emplazada al otro lado de la ría, en Domaio, en el ayuntamiento de Moaña. Se trabajaba todo tipo de pescado y marisco: sardina, bonito, mejillón, anchoa, caballa, almeja, berberechos... hasta que en los años 80 cerró.

En la conversación, Gustavo tiene palabras de reconocimiento al trabajo de los pescadores, a su tesón y valentía. Y nos dice que muchas veces se habla sobre ellos en la tertulia que tiene lugar en su establecimiento.

## La Peña Corona

El local de Efectos Navales acoge, igualmente, las reuniones periódicas de la Peña Corona. Desde 1954, un grupo de amigos, armadores o relacionados con la pesca, comenzaron a juntarse



Foto: Miguel Fraga

cada día, de lunes a viernes. Cuando las puertas del negocio se cerraban para el público, la animada tertulia comenzaba en torno a unas latas de conserva y unas botellas de vino. Encendidos debates de actualidad, análisis contrapuestos o cómplices conclusiones, siempre presididos por risas y amistad.

Los pioneros en la tertulia, además del promotor y dueño del establecimiento, Luis López Corona, eran Carlos Martínez de la Escalera, Julio Vieira Ruíz, Félix Montenegro, los hermanos Raimundo y José Fernández Montenegro, etc.

A la muerte de Luis López Corona en 1977, la Peña se deshace. Pero en 1980 Gustavo impulsa su refundación y hoy mantiene sus reuniones tres veces por semana. Se ha convertido en una tradición. A aquellos participantes de entonces les han ido tomando el relevo nuevos amigos. De los miembros fundadores, sólo Julio Vieira continúa asistiendo.

Además, la Peña Corona organiza cada año dos reuniones extraordinarias de más amplia concurrencia. Los días 24 y 31 de diciembre el debate sobre la problemática pesquera da paso a la fiesta y al intercambio de buenos deseos.

La Peña ya ha cumplido el medio siglo, y el puerto pesquero de Vigo brilla ahora con más destellos. En la tertulia sobre la pesca anidarán nuevos sueños e ilusiones.



Foto: Miguel Fraga



*Vista desde un portillo en Terranova, 1975.*

# Historias de vida

A bordo por todos  
los mares del mundo

3.2



## 3.2\_ A bordo por todos los mares del mundo

### Valentía y profesionalidad

Marineros seguros, audaces, con pericia y profesionalidad. Quizás sean de los mejores del mundo. Muchos habían nacido en Vigo, hijos de marineros, de los que heredaron la profesión, no se planteaban otra; otros llegaron a embarcar a Vigo procedentes de los distintos puertos y villas pesqueras de Galicia, donde habían empezado a andar, jugar y soñar también entre botes y escamas.

Casi todos primero pescaron por el litoral, pesca de bajura, con artes tradicionales. Luego se fueron mar adentro, en barcos endebles, inseguros. Hombres sabios, capaces de navegar por estima, con ingeniosos métodos y artilugios tradicionales. Zarparon de Vigo para surcar todos los mares, explorar los más diversos caladeros y capturar las especies más variadas. Incorporaron conocimientos, nuevas técnicas y evolucionaron. Se adaptaron a las recientes tecnologías, en bar-

cos y aparejos reconvertidos. Son testigos de la evolución de la pesca artesanal a la pesca industrial y totalmente modernizada.

Los hombres de a bordo de los barcos pesqueros son polivalentes. Tantas veces han tenido que solucionar problemas, situaciones imprevistas, que han desarrollado capacidades y actitudes para salir adelante. En cierta medida, tienen un saber enciclopédico sobre el mar y los barcos. Dominan el tratamiento de maderas e hierros, de máquinas y redes. Son capaces de contener el mareo y el pánico, pues saben que el miedo y el desánimo son compañeros peligrosos.

Son hombres sufridos, hechos de golpes de mar, de resbalones en cubierta, de roces y golpazos debido a los vaivenes del mar, de trabajo y sacrificio, de sueño y cansancio, de frío y humedad. Pero todo queda mitigado por el calor de la vida a bordo y el empeño en acrecentar las capturas.



*En los caladeros de Sudáfrica, 1964.*

Nosotros hemos intentado vislumbrar la dimensión de su abnegación y su proeza, acercándonos a la realidad de estos hombres admirables. Y con ellos, también hemos hablado de aquellas creencias y supersticiones antiguas, reproducidas de generación en generación y que la modernidad va acallando.

### **Supersticiones**

De nuestras entrevistas en este y otros puertos, sabemos la existencia de viejas supersticiones arraigadas entre los marineros. Era frecuente considerar de mal agüero que las mujeres subiesen a bordo. No se podían llevar paraguas al barco, ni silbar, pues era presagio de accidentes, naufragios o lances vacíos. Efecto semejante producía el aceite derramado en la cubierta. Y en las casas de los pescadores, no debía haber nunca peces vivos en peceras.

Al demonio en el mar no se le teme, pues hay un dicho que asegura que le tiene miedo al mar y no se embarca. Sólo, si tiene hambre, le pide a los marineros comida desde la costa. Pero lo que se consideraba de peor presagio era la presencia de curas en los barcos. Tanto, que a bordo no se les podía ni nombrar. Cuando en la conversación querían referirse a un cura, decían “un ya me entiendes”, o lo abreviaban aún más y decían “un xa men”. Todos sabían lo que significaba. A bordo tampoco se debían pronunciar las palabras culebra o zorro. Para referirse a este último, decían “el de las mañas”.

Son supersticiones antiguas, que el tiempo y los conocimientos van disipando. Porque el hombre,

cuando no podía explicar los acontecimientos o solucionar los problemas con la razón y la ciencia, recurría a creencias, leyendas y supersticiones. Reflejaban la forma de ver el mundo de un pueblo, y son parte de nuestra cultura.

En aquellos tiempos sin apenas medios técnicos, sin ayuda a la navegación ni a la localización de los bancos de peces, los patrones de pesca se valían de su experiencia e intuición. Por tanto, era lógico que los buenos o malos lances a menudo se achacasen a la suerte y a la superstición.

Algunos marineros y, sobre todo, algunos de los patrones de pesca de mayor edad, eran los más supersticiosos. Había uno que decía que tenía que dormir a bordo siempre con el mismo pijama. Y desde luego, decían que si empezaban un día con un percance, todo el día sería desafortunado.

El desarrollo de la ciencia y la ampliación de los conocimientos van dejando en el olvido estas creencias, que son parte del patrimonio cultural inmaterial de la Galicia marinera.



*El barco Mareta, del que Piay es armador.*



Foto: Miguel Fraga

# José Manuel García Piay

**Capitán de pesca**

**Ex-Patrón Mayor de la Cofradía de Pescadores de Baiona**

En el Berbés, el puerto pesquero de Vigo, apenas hay actividad los sábados por la mañana. Sólo algunas gaviotas acuden, como queriendo comprobar que la Lonja está cerrada y, por tanto, no hay descarga de pescado ni comida para ellas.

Paseamos junto al mar con José Manuel García Piay, pues, casi cada sábado visita el Berbés para encontrarse con viejos amigos, charlar de la actualidad pesquera y de los recuerdos compar-

tidos, entre risas y, quizás, añoranzas. A menudo acude también al puerto de Bouzas, o al de Baiona, pues estos son los tres enclaves de la ría de Vigo que tanto tienen que ver con su pasado personal y profesional.

Es una persona vehemente y de gran inteligencia natural, que denota un gran amor por el mar y la pesca, a la que dedicó toda su vida.

## Infancia y primeros años en Baiona

José Manuel García Piay nació el 6 de julio de 1928 en Baiona, en una familia de larga tradición pesquera. La pequeña villa era, por aquel entonces, un lugar tranquilo, ajeno al turismo y dedica-



do fundamentalmente a las actividades marítimas. Su padre, Leopoldo García, igual que su abuelo paterno, siempre anduvo en el mar. Su abuela, como tantas mujeres de pescadores, fue 'carrexona', encargada de llevar y vender el pescado en la plaza.

*"Mi padre andaba a la sardina, se enrolaba en barcos de caldera de vapor, que durante cinco o seis días faenaban frente a Portugal, para regresar a vender a las conserveras. Desde abril a noviembre. Cuando estos barcos amarraban, mi padre iba en su propia gamela, a remos y vela, por la costa de Baiona, con redes de xeito y trasmallos. Pescaban mucho congrio con palangre. También*

*cultivábamos el campo. Era una economía mixta. Vendíamos pipas de vino hecho en casa, siguiendo las normas escritas con letra inglesa por mi abuelo materno, un hombre singular y culto, que había llegado a Baiona como trabajador en unas obras del castillo de Monterreal, hoy convertido en Parador de Turismo. También trabajó en la construcción del edificio de Capitanía".*

Aún es un niño de ocho años cuando estalla la guerra civil. La vida se hace aún más dura. Va a la escuela al tiempo que comienza su relación con el mar.

*"Aprendí a pescar porque me gustaba. A los 7 años le cogí la gamela a mi padre. Como no*



*Piay era patrón de pesca del Barreras Massó de Casa Mar, 1961.*



*En Chile, Salvador Barreras Massó, Agustín Valdivia, Piay y Luis Lara.*

*podía con la poutada (una especie de rizón de piedra y madera, atado con xesta o tojo) y remar no sabía, el viento me tiró hacia la playa. A los 14 años empecé a ir al mar con mi padre, de aprendiz de marinero. Además, teníamos que hacer los anzuelos, empatar, poner las plomadas... Un día estábamos armando un aparejo de trasmallo, midiendo las mallas con una reglita de un tamaño prefijado, y yo le pregunté a mi abuelo la razón de ese tamaño y forma. Ellos sólo sabían que tenía que hacerse así, pues así lo habían hecho invariablemente”.*

Piay siempre se preocupará por el porqué de todo. Su enorme curiosidad y reflexión, así como su continua formación y estudio, serán características de toda su vida.



*Piay con el uniforme de Capitán de la Marina Mercante.*

En Baiona embarca en vapores de cerco, donde aprende con patrones experimentados y de gran saber acumulado. A los 17 años ya es marinero. El cerco es un arte intuitivo y todavía muy artesa-

nal. Los barcos aún no disponen de avances tecnológicos ni ayuda a la navegación. Conocen los fondos marinos y navegan orientándose al medir la profundidad. Por esa razón se necesita mucha maestría para conseguir buenas capturas.

*“Tuve la suerte de navegar con los mejores patrones de cerco, porque, como decimos los marineros, ‘ponían el pescado en seco’. José Vilar Fernández fue un maestro para mí. Íbamos en su barco, el Clotilde Fernández, un vapor de 17 metros con máquina triple, hecho en Astilleros Santo Domingo.*

*Por la noche andábamos a la ardora, sin luna, porque con luna llena no se ve, íbamos a pescar don-*



*Piay en Terranova, 1956*



*S. Porto, M. Vigo y Piay en Terranova, 1953.*



*Faenando en el buque Pambre, de Pescanova, en los caladeros del Cabo de Buena Esperanza, 1962.*

*de veíamos la ardentía. Llevábamos un 'pandullo', que es una piedra atada a una rabiza (una cuerda) colgada por la borda, con la que se golpeaba la superficie del mar y se hacía estallar el agua contra el casco, con el fin de que se asustasen los peces y así poder verlos. Se llamaba pescar al 'ardente'. En ocasiones, para localizar el banco de peces cuando la mar estaba totalmente en calma, al anochecer, hacíamos lo que llamábamos el 'saltido', consistente en parar el barco, escuchar y ver don-*

*de saltaban. También observábamos unas aves marinas, los mascatos: cuando desde más altura se tiraba el ave al agua, más profundo estaba el pescado. La sardina se vendía por cestas. Cada cesta tenía dos cajones de 50 kilos cada uno".*

### **Formación en Vigo**

En 1948 ingresa en la Escuela Media Oficial de Pesca de Vigo, a la que le facilitan seguir asis-



*En el congelador Barreras Massó Dos, 1967. En el espardec: Ingeniero de Barreras; Primer Oficial, José Soliño; Armador, Salvador Barreras Massó; Capitán, J.M. García Piay; Jefe de Máquinas, Higinio García Viqueira; 2º Oficial, Manuel Lago Suárez; Agregado, Tomás Massó; Hijo del Armador, Salvador Barreras; Ingeniero de Barreras. Abajo: contra maestres y marineros.*

tiendo incluso mientras realiza el servicio militar. Y Piay recuerda la importancia de su formación en ella.

*“Esta Escuela fue fundada con el impulso de Pedro Nieto Antúnez, y por ello llevó su nombre. Pedro Nieto Antúnez, tiempo atrás, en los años veinte, siendo oficial del patrullero Gaviota, observó que los pescadores no tenían conocimientos científicos de navegación, por lo que creó una primera escuela de pesca a bordo del Gaviota, que funcionaba cuando estaba atracado, con el fin de posibilitar la formación de la gente del pueblo”.*

En este periodo y como especialista de señales, Piay participa en el salvamento de los naufragos del pesquero Tito, que se hundió, a fines de 1948, al embarrancar en los bajos del islote Boeiro. Por esta razón, la Armada Española le concede la Cruz de Plata al Mérito Naval con Distintivo Blanco, y le entrega un diploma.

A los 22 años, finaliza los estudios y debe hacer las prácticas para obtener el título de Patrón de Pesca de Gran Altura. Para ello, embarca en las parejas de arrastre con base en Vigo, primero en la formada por los barcos llamados *Miguel A* y



*Piay en el bacaladero Gestoso Chicha (pareja del Costas Maravilla), cubierto de hielo, descargando en puerto en Terranova, 1954.*

Andrés G para ir al Gran Sol. A continuación, va en la pareja formada por el *Tabeirón* y el *Tabeirón Juan* (los primeros pesqueros de hierro contruidos en Astano, en Fene) al bacalao en fresco a Terranova, es decir, hacían campañas de algo más de un mes. Son de la empresa de Eduardo Vieira. Allí Piay se enfrenta a la dureza de la pesca entre hielos y tempestades.

#### **Ante su primer temporal como patrón.**

Es febrero de 1951, y el Atlántico muestra todo su poderío, se agita y semeja querer demostrar al

hombre que él es el que manda, y que exige sus tributos. La prensa recoge noticias inquietantes: “Temporales en el mar. Perecen 11 hombres al hundirse el *Freire Piñeiro* en el Gran Sol y sólo hay 3 supervivientes. Todavía sin noticias del *Evencio Álvarez*”. En las mismas páginas, el periódico puede ofrecer también buenas nuevas: “José Manuel García Piay, patrón de gran altura del pesquero *Ángel Vilar*, que con gran serenidad y valentía ha sabido mantener la maniobra de deriva de su barco, falto de hélice durante el furioso temporal. Es natural de Santa Cristina de Bayona y tiene 22 años de edad”.



*En San Juan de Terranova, 1954.*

Efectivamente, el enorme vendaval lo sorprende al regresar de pescar mandando una baka del armador Policarpo Vilar Ochoa, y le provoca la rotura del eje de cola. Queda a la deriva y las corrientes lo arrastran hacia los acantilados, pero con pericia y coraje consigue aguantar. Solicita ayuda a la costera de Vigo, que le envía un remolque, y también es auxiliado por otro pesquero, el bou *Julio Vieira*. La solidaridad y ayuda en el mar es una característica de nuestros marineros.

### **En el puerto de Bouzas y el del Berbés de Vigo**

Desde el siglo XIX el crecimiento de la pesca en Vigo es imparable y las fábricas de conservas se van modernizando. La guerra civil y la posguerra, sin embargo, generan problemas, paralización de algunas embarcaciones, decomiso de pescado, prohibición del asociacionismo, escasez de carbón...



*El Mareta pescando meros en la Dorsal Atlántica.*



*Celebración de paso del Ecuador rumbo a Argentina, 1968.*



*Severino Porto, J.M. García Piay, Jesús Pujales y José Guerra en Terranova, en Saint Pierre.*

*“Recuerdo que mi padre tenía que dejar 25 cestas de sardinas gratis, que eran así como 3.500 kilos, para producir conserva y enviar al ejército nacional como alimento. Se le llamaban las requisas”.*

Ahora corren los años cincuenta y la pesca en la ría de Vigo se recupera, está en plena expansión. Se crean la Cofradías, dependientes del Sindicato Vertical, y se impulsa el desarrollo de la flota mediante el Crédito Social Pesquero, que será aprovechado, fundamentalmente, por los armadores. Aumenta el número de barcos con base en Bouzas. Los astilleros de la ría construyen sin descanso. Y, sobre todo, crece la comercialización de la pesca en el puerto del Berbés de Vigo,



*El moderno buque Mar de Cabo, diseñado por Piay.*



*Pesca de meros en el Mareta, 1976.*

donde desde 1949 empieza a funcionar la nueva Lonja del Reloj, a la que se le une en 1953 otra lonja destinada a altura, así como un nuevo muelle de ribera en la dársena número 4.

Los caladeros del Gran Sol atraen por la abundancia y calidad de sus bancos pesqueros. Pero son peligrosos, lugar de paso de continuos frentes y ciclones, y los barcos son aún pequeños y sin apenas medios técnicos. La pesca del bacalao en Terranova es aún más dura, con la manipulación del pescado en cubierta, sin las modernas ropas de agua, sólo las hechas con tela empapada en aceite de linaza, y con las tuberías a menudo cubiertas de hielo.

*“Embarqué en unas parejas de Bouzas, de los Chicha, pero que venían a descargar a la lonja del Berbés de Vigo. Tuve la suerte de andar también con excelentes patrones de arrastre, como Julio Pujales, con el que aprendí pescando por la costa de Portugal. Estuve en una pareja de barcos llamados M Gestoso Chicha y P Costas Maravillas, que ya eran un poco mayores, de unas 200 toneladas, para ir al bacalao. La primera marea a Terranova fue al bacalao en fresco, con una duración de poco más de un mes. En seguida nos pasamos a traer el pescado ya salado a bordo, y entonces las campañas eran de varios meses”.*



*Piay y otros tripulantes en el bacaladero, en Saint Pierre et Miquelon.*

En Bouzas también encuentra el amor. Se casa con Consuelo Lago, de una familia de larga tradición pesquera en la villa. Piay llegará a navegar con su suegro, Edelmiro Lago, y después, con su cuñado, que van sucesivamente como patrones del otro barco de su pareja.

El deseo de estar más tiempo en casa le lleva a alternar las mareas a Terranova con temporadas como patrón de pesca en bous del día, de la empresa Pesquerías Freire. Va, igualmente, en parejas que sólo permanecen tres o cuatro días en el mar, con intervalos de descanso de 48 horas, o en las parejas que van al Gran Sol.

*“En una ocasión, en Terranova, se nos averió el motor de mi barco. Éramos una pareja que cargábamos 210 toneladas entre los dos y en ese momento teníamos unas 130 a bordo. Mi barco vino de remolque cruzando el Atlántico hasta Vigo, con el mar en calma durante los 14 días de la travesía. Tuvimos la suerte insólita de que zarpamos de Saint Pierre et Miquelon bajo la influencia de un centro de alta presión situado a 100 millas al norte, y llegamos a Vigo con el anticiclón en el golfo de Vizcaya.*

*Era duro estar tanto tiempo lejos de la familia. En una marea dejé a mi mujer embarazada de 5 meses y, cuando regresé de Terranova, conocí a mi hija de ya 5 meses de edad. Pero yo volvía a embarcarme porque queríamos ganar dinero para hacer una casa y ser independientes. Hasta que, en 1960, decidí no volver al bacalao”.*

### **La Casa MAR**

Piay es contratado como patrón de pesca, por Salvador Barreras Massó, para mandar un moderno pesquero a motor, armado al bou y administrado por la Casa Mar. En este barco, llamado *Barreras Massó*, Piay diseña sus propias redes y aplica sus conocimientos técnicos, consiguiendo excelentes capturas. El reconocimiento de su valía profesional se extiende y se habla de él como un Di Sféfano de la pesca.

La Casa MAR, cuyas siglas responden a Moto-pesqueros de Altura Reunidos, no hacía mucho que había nacido y tendrá un impresionante desarrollo en toda la década de los sesenta. Integró a armadores y conserveros de renombre

en Vigo. Sus barcos solían tener nombres de mares. Su fundador había sido Javier Sensat Curbera.

*“La administración de Casa Mar ofrecía todos los servicios a los armadores que formaban parte de ella, a cambio del 3% de las capturas. Ayudaba a formar tercetos, quintetos o sextetos para garantizar la llegada del pescado fresco desde Gran Sol hasta Vigo. Adelantaba dinero para aparejos. Disponía de asesores, de un economato, de Seguros Mar, de Frigoríficos Mar, de Pesquerías del bacalao... Nadie podía imaginarse que Casa Mar llegaría a desaparecer al poco tiempo”.*

### **En Pescanova**

Pescanova se funda en 1960 en Vigo, por iniciativa de José Fernández López. Se piensa en aplicar para el pescado el sistema de congelado que utilizaban los argentinos para exportar la carne. Congelando el pescado a bordo, inmediatamente después de ser capturado, podrían buscar nuevos caladeros, aunque estos estuviesen mucho más lejanos, en el hemisferio sur.

Al fundarse esta empresa, Piay acepta la oferta de su primer Director General, Ángel Fernández Fernández, con la finalidad de aprender sobre los nuevos sistemas de conservación y preparación de la pesca. Va a ser patrón de pesca del congelador *Pambre*, que con otros tres barcos gemelos, todos con nombre de castillos gallegos (*Lemos, Andrade y Doncos*), posibilitan el comienzo de la andadura de Pescanova.

*“Pescanova era una empresa bien preparada, bien programada, basada en informes científicos*



*Reunión de la Junta Directiva de AETIMPE: Piay, José Pena, José Oliveira, Manuel Ameijeiras y Luz Ríos.*

*y con visión de futuro. Mi primer viaje fue de exploración, desde Vigo al Golfo de Guinea, y a Sudáfrica hasta el Cabo de Buena Esperanza, para hacer un estudio sobre la pesca y congelado de la merluza y su rentabilidad”.*

Debido a su experiencia anterior reconocida en la pesca del bacalao, Piay es contratado primero como patrón de pesca del *Soutomaíor*, y, después, para dirigir en Montevideo las maniobras de transbordo del pescado capturado a los mercantes que lo trasladan a Vigo. Pescanova crece en pocos años y construye nuevos buques. A finales de la década de 1960, la empresa tiene

100 barcos operando y está especializada en merluza y langostino. Los otros armadores de Vigo se van modernizando y dedicando también al pescado congelado, en vista del buen resultado que se estaba teniendo.

### **Conocimientos científicos y técnicos**

En 1963, Piay se examina en Madrid y obtiene el título de Capitán de Pesca, pues la nueva legislación había modificado las titulaciones anteriores. Es la primera promoción de capitanes de pesca.

Regresa a la Casa MAR, a la que asesora en su proceso de reconversión de barcos y canales de distribución adaptados al pescado congelado.

*“La Casa Mar primero transformó, en el Astillero Barreras, un gran bacaladero en buque congelador, llamado Mar de Labrador. Y llevamos las parejas del Gran Sol a Sudáfrica a pescar en fresco, para luego pasarlo a los barcos congeladores”.*

Colabora en el diseño de modernos buques, como el *Mar del Cabo* y el *Mar de Vigo*, primeros buques prototipo de los de la flota de arrastre actual. Por su trabajo de asesor, vive una temporada en Ciudad del Cabo y también en Argentina. Y va a mandar un moderno buque congelador, el *Barreras Massó Dos*, con el que pesca en los caladeros argentinos y sudafricanos.

En 1972 se hace armador, al construir un barco polivalente, de nombre *Mareta*, con base en su Baiona natal. En este barco experimenta con aparejos modificados por él, y forma nuevos patrones de pesca, a los que transmite sus conocimientos, intuición y experiencia, como Jesús Cedeira, al que recuerda especialmente. Utiliza volantas y palangres, con los que pesca enormes meros y besugos por la Dorsal Atlántica.

Entre 1974 y 1979 Piay fue Patrón Mayor de la Cofradía de Pescadores de Baiona, en la que defendió a la flota de bajura y al barco pequeño, tarea que también llevó a cabo como Presidente de la Asociación de Palangre y como miembro de la Cooperativa de Armadores de Pesca de Vigo.

Su humanismo y su afán por hacer las cosas bien quedan patentes cuando nos dice:

*“El patrón debe saber también cómo tratar a la tripulación. Si empiezas a mandar un barco con 22 años, te tienes que hacer respetar. Y a un mando se le respeta cuando el mando tiene más conocimientos. Siempre tuve fama de duro con el trabajo. Se va a pescar y se cobra por volumen de pesca, pero el pescado no entra solo. Y el marinero debe ganar dinero, porque es un trabajo muy duro y peligroso. A veces no se le reconoce el mérito a un patrón cuando tiene grandes capturas, porque suele ocurrir que, en la pesca, al 90% del saber se le llama suerte”.*

Por sus amplios conocimientos, realiza documentados estudios para diversas cofradías de pescadores, para la Xunta de Galicia y para distintos organismos españoles e internacionales. Fue Asesor Técnico de la empresa Provimar, dedicada al suministro de provisiones y útiles de pesca a los buques en entropot.

Con sus escritos colabora, desde hace muchos años, con artículos técnicos y de opinión en diversos periódicos, como *La Voz de Galicia* y *Atlántico*, y, sobre todo, en la revista *Marejada*, de ATIMPE, y en la más reciente de AETINAPE, la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera, que en 1992 le nombra Socio de Honor. Con su propia firma o con el seudónimo de “Pescador”, sus artículos son inteligentes, documentados y críticos. Defendió la pesca artesanal y el uso racional de los caladeros.

Algunos de los títulos de los numerosos artículos de García Piay son: “La pesca de la sardina, sus problemas y sus soluciones” (*La Voz de Galicia*, 28-8-1981); “Esquilmación por sobrepesca en los caladeros del litoral gallego” (*Marejada*, 1983);

“Pesquerías de superficie en litoral gallego” (*Marejada*, 1983); “¿Quién ordena la ordenación pesquera?” (*Marejada*, 1983); “La pesca artesanal, sin futuro” (*La Voz de Galicia*, 18-9-1984); “La desordenación pesquera de la Xunta de Galicia” (*Marejada*, 1984); “Comentarios sobre la ordenación de la flota pesquera del litoral” (*Marejada*, 1984); “La pesca de bajura gallega” (*Atlántico*, 7-1-1989); “El libro gordo de Petete” (*Aetinape*, 1993); “La eficiencia de los reformadores centrales y autonómicos” (*Aetinape*, 1994); “¿Para quién trabajan los científicos del ICES?” (*Aetinape*, 1995); “La ministra de Pesca

sabe contar las olas” (*Aetinape*, 1996); “Achicar agua con un tolete” (*Aetinape*, 1998). “Mar al sur”... y al “este” (*Aetinape*, 1999). “Pescar en tiempos revueltos” (*Aetinape*, 2006)...

Recientemente, Aetinape y el Museo del Mar de Galicia, ubicado en Alcabre (Vigo), le han hecho un homenaje, por su vida de dedicación a la pesca, y como reconocimiento, en su persona, a todos los profesionales del mar. José Manuel Muñiz, Presidente de Aetinape, pronunció en el acto emocionadas palabras.



Foto: Miguel Fraga

*José M. García Piay con uno de los autores de este libro, Andrés Gómez Blanco, en un momento de la entrevista.*

*(...) “Hoy venimos a repasar, con tintes de homenaje, la vida de un hombre que es mucho más que un capitán de pesca, de un hombre que es un símbolo para nuestra profesión. De un hombre de los mejores, de los que Bertold Brecht decía que son los que resultan imprescindibles, porque, amigo Piay, pocas personas existen capaces de dedicar toda su vida a dignificar la profesión”.*

José Manuel Muñiz

José Manuel García Piay y su mujer, Chelo, viven hoy en Vigo, pero no dejan de pasar temporadas en su casa de Bouzas, en la que criaron a sus hijos y donde, a menudo, se vuelve a reunir la familia. De sus cinco hijos, Consuelo, José Manuel, Antonio, Juan y Pablo, sólo el mayor de los varones, José Manuel, eligió la profesión paterna y es capitán de pesca, también un buen profesional, porque, como dice un refrán marinero “los trozos siempre se parecen a la sogá”.



Foto: Miguel Fraga

## José Loira García

***De rapaz a la rapeta en Bueu a Capitán de los bacaladeros.***

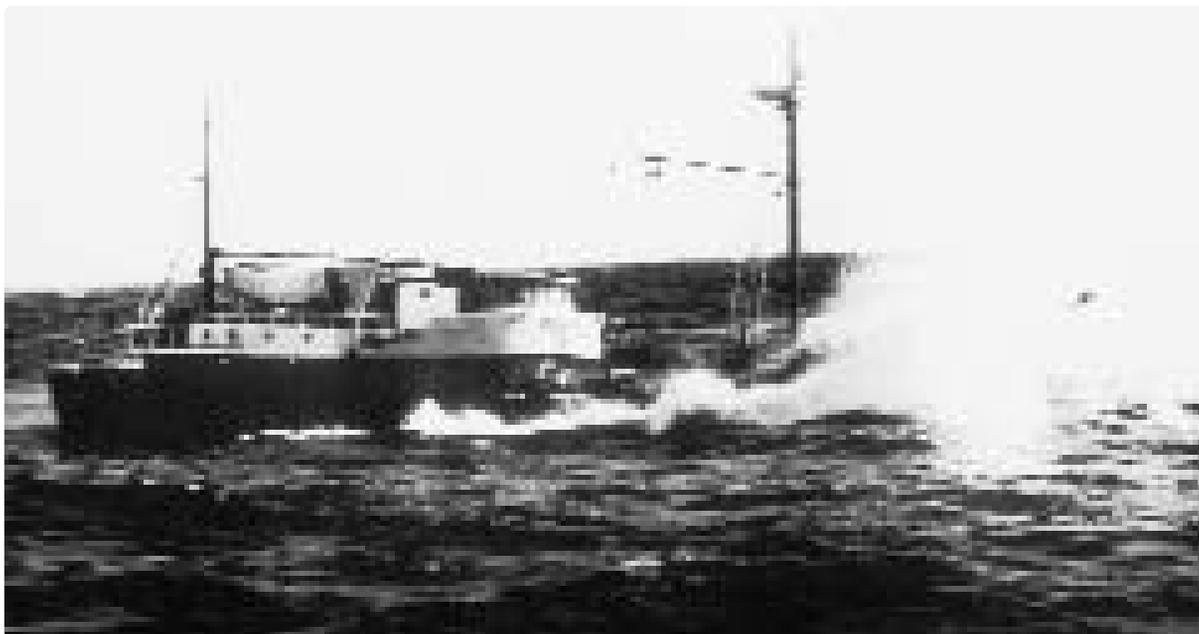
***“Pesqué en todos los mares”***

En Seixo, Marín, tiene su vivienda. Nos encontramos allí y conversamos largamente en la Casa de la Cultura, un edificio rehabilitado con primor, con ventanales sobre terrenos que descienden hacia el litoral sur de la ría de Pontevedra. José Loira habla con pasión, las ideas a veces parecen ir más deprisa que sus palabras. Los recuerdos afluyen entrelazados. Ama su profesión y a ella dedicó todo su saber.

José Loira nació el 2 de agosto de 1925, en un lugar llamado Castrelo, de la parroquia de Cela, en el ayuntamiento de Bueu. Un lugar no lejos de la costa, con las casas encaramadas en una

loma, cuyo topónimo revela la antigua existencia allí de un castro. Su familia materna se dedicaba a la agricultura, mientras que su padre y su abuelo siempre anduvieron al mar.

*“Mi padre, al que todos llamaban Curro, y mi abuelo fueron pescadores toda su vida. En casa siempre hubo barcos, pequeños, de seis o siete metros, a vela. Los varaban en la playa de Cubello. Eran para la pesca de bajura. Yo, de niño, a veces iba a pescar con mi abuelo en una gamela. La escuela estaba un poco alejada, había que descender caminando hasta Parapía. Teníamos un maestro extraordinario, llamado José García Hermida, al que desterraron durante la guerra civil. Pasados los años, cuando yo ya me había casado, lo encontré y me dijo que me tenía un regalo. Era la libreta con mis ejercicios y trabajos hechos a los 11 años en la escuela, corregidos y firmados*



*Buque Pousa, botado en 1957, navegando hacia el Gran Sol bajo el mando de José Loira.*



*El Mar de África, bacaladero de la Casa Mar, en 1960.*

*por él. Había conservado en su casa todas las libretas de sus alumnos. Fue emocionante”.*

Es un niño aplicado en los estudios, que sueña con ser médico cirujano. Pero son tiempos difíciles, su padre está enfermo y en casa hay pocos medios. Y decide que seguirá la profesión de su padre, será pescador.

### **Un comienzo inesperado**

*“Recuerdo el día en que fuimos varios amigos al cine, a Bueu. Era el 11 de noviembre de 1938, el día de San Martiño. Me encontré con un señor amigo de mi padre, que tenía rapetas, al que llamaban o Feito, de los Venturas de Bueu. Me dijo*

*que avisase a Vicente (que era familiar mío) para que fuese a las seis de la mañana para salir a pescar a la rapeta.*

*- ¿Y para mí no hay una plaza?, le pregunté.*

*- No hay plaza, pero basta con que seas hijo de quien eres. Puedes venir.*

*Al llegar a casa le dije a mi madre que me despertase a las cinco para ir al mar. Ante su asombro, mi padre me autorizó: Déjalo ir y sabrá lo que es trabajar. Y así conocí la dureza del mar en el mes de noviembre, largando la rapeta por las playas y costas. Tenía 13 años y fui con ellos hasta que cumplí los 14 y pude matricularme para poder ir al mar con papeles”.*



*El José Cornide, pareja del bacaladero Eduardo Chao.*

José Loira comienza su vida laboral legal con 14 años. Embarca en el *Almirante*, un barco de madera y caldera de vapor, con base en Marín, que había sido alquilado por la casa Massó, de quien eran las redes con las que pescan sardina a la ardora. Consiste en localizar los bancos de pescado oteando la superficie del mar para buscar el movimiento que en ella producen los peces, pues semeja que arde el mar. La sardina la utiliza Massó para sus fábricas de conserva ubicadas en Bueu.

*“Empecé de rapaz, que era el ayudante para todo. Íbamos cuatro mozos de rapaces, los otros tres mayores que yo. A los pocos días, como vieron que de los cuatro yo era el que más trabajaba, me dijeron: A partir de hoy ya eres marinero”.*

Un año después, Massó hace un barco nuevo, con motor de gasóleo, también para la pesca de la sardina. Su nombre es *Pardela*, y en él navega José como marinero durante dos años.

### **En la Casa Mar, de Vigo**

Poco tiempo hace que se creó la Casa Mar en Vigo, cuando José comienza a trabajar para ella. La casa MAR (Motopesqueros de Altura Reunidos) se había fundado en 1939 y en seguida se convierte en la principal empresa pesquera de Vigo. José navega en sus barcos durante 25 años, entre 1942 y 1967. El primero en que se enrola es el denominado *Marisco*, todavía de madera y de vapor. La razón de embarcar en él

se debe a que un pariente suyo, llamado Freire, es el patrón de pesca. Van por la costa de Portugal, a la baka, sistema de arrastre para la pesca de merluza, pescadilla, lenguado... Regresan al puerto vigués cada dos o tres días.

*“En aquella época, después de hacer el último lance, desarmábamos el aparejo y llegábamos a Vigo al anochecer. Cenábamos en un bar, no recuerdo bien, quizás fuese en el llamado ‘Fai bis-tés’ o el ‘Canto do galo’, o en otros bares cercanos al puerto. Al terminar, descargábamos el pescado. Después, uno quedaba de guardia en el barco y se encargaba de reponer el carbón. Los demás, con la mochila a cuestas, cruzábamos la*

*ría en el barco de vapor, hasta Cangas, y luego yo debía ir caminando hasta mi casa en Cela. Llegaba agotado”.*

### **Estudiante destacado en la Escuela de Pesca de Vigo**

En este periodo en la Casa Mar, José estudia en los tiempos libres a bordo. Sabe que va a haber exámenes libres para ingresar en la Escuela de Pesca de Vigo. Desembarca del *Marisco*, se queda en tierra 15 días antes de la fecha del examen, y acude a Bueu a unas clases específicas que imparte un maestro apellidado Martínez.



*José Loira a bordo, 1973.*

*“Nos presentamos más de veinte. Sólo aprobaron siete alumnos: seis que habían sido preparados en una academia de Vigo por un profesor, capitán de la Marina Mercante, llamado Antonio Pérez Mateu; y yo. El curso siguiente lo pasé en Vigo, asistiendo a la Escuela de Pesca y, por las tardes, a la academia de D. Antonio. Y continué en la Casa Mar, desembarcando para hacer cursillos y examinarme, y volviendo a embarcar. Siempre aprobé a la primera”.*

Orgullosa, José nos enseña su título de Patrón de Pesca de Gran Altura, por exámenes aprobados con fecha de junio de 1944, pero que no se lo expedirán hasta 1947. La razón es que sólo tiene

19 años y no se lo pueden dar hasta cumplir los 22. Mientras espera, como no le permiten mandar un barco, se enrola como timonel en la pareja formada por el barco *Massó 18* y el *Bernardo Alfageme*.



*El bacaladero José Cornide.*

*“Fuimos al Gran Sol en plena Guerra Europea. Un avión nos ametralló, creo que era inglés, y escapamos a la costa irlandesa. Aún seguimos pescando e hicimos la marea antes de regresar a Vigo. No volvimos a esa zona. En la siguiente campaña, fuimos a caladeros del sur, descargando en Canarias o Cádiz. A mí la Casa Mar siempre me daba embarque”.*

El servicio militar comienza a cumplirlo en Ferrol. Todo se le hace más fácil por tener aprobados los exámenes de patrón de gran altura. Lo nombran instructor de analfabetos. Recuerdos agradables afloran de su paso por el cuartel de Instrucción,

obra arquitectónica de la Ilustración. Paseos por la ciudad dieciochesca, viajes en lancha a los pueblos del otro lado de la ría ferrolana. Finalmente es destinado a la escuela Naval de Marín, y a un remolcador que hace vigilancia pesquera.

En diciembre de 1946 regresa a la Casa Mar, al finalizar la mili. Pasa por diferentes barcos, como el Mar Gran Sol, que va a la baka; o la pareja formada por el Mar de Terranova y el Mar de Groenlandia, barcos que primero pescan fresco en el Gran Sol y después irán al bacalao a Terranova.

*“En el Gran Sol se pescaba en pareja, y también en trío. Incluso se pescaba en sexteto: cuatro bar-*



*Documento de la Casa Mar sobre la introducción de aparejos de nylon.*

cos trabajaban en el mar, mientras dos estaban en ruta para traer el pescado al puerto de Vigo. Al norte del paralelo 54 pescábamos merluza, y al sur, pescadilla y merluza mezcladas”.

### **Patrón de pesca en los bacaladeros de la Casa Mar en Terranova.**

Desde 1950 y hasta su jubilación, casi siempre va a pescar bacalao a Terranova, con breves excepciones de alguna campaña al fresco o en Sudáfrica.

En Terranova comienza como 2º patrón en el *Mar de la Rochella*, pareja del *Mar de Irlanda*, en el que al mando va un amigo suyo, Teófilo Ceniceiro. Al año siguiente, José comienza como patrón de pesca en distintos barcos. Entre 1960 y 1966, manda la pareja formada por el *Mar de África* y el *Mar de Sargazos*. Y las dificultades de esta pesca se manifiestan con toda dureza, en mares helados, con abundantes nieblas y tempestades.

*“Los primeros en ir a pescar al bacalao fueron los vascos. Nosotros, con la Casa Mar, empezamos a ir en 1950, a Terranova y a Groenlandia. En aquella época, los barcos de pesca no tenían aparatos. No había sondas eléctricas, ni radar. En medio de tanta niebla y nubes, había que estar pendiente y usaba el sextante cuando se veía una estrella o salía un ratito el sol. Aún conservo el sextante en casa. Solamente el primer barco de la pareja llevaba telefonía; el segundo barco llevaba un receptor. Cuando se cerraba de niebla, la pareja tenía que estar muy junta, nos comunicábamos por el pito: tantos pitidos largos y cortos para avanti, o para detenerse, o para virar..., eran unas*



*contraseñas que pactábamos previamente. También había peligro con los icebergs. En aquella época sí que era ir al mar en Terranova.*

*Empezamos a faenar por los acantilados de la costa, donde abundaba el bacalao, aunque pequeño. Las redes eran de cáñamo y se rompían mucho. Tuvimos que ir explorando hacia mar adentro, buscando piedras, localizando los bancos y los caladeros. La Casa Mar no quería pescado pequeño, prefería grande aunque fuese en menor cantidad.*

*Años después llegaría el nylon. Aún conservo un documento de 1961 de cuando la Casa Mar me envió los primeros aparejos de nylon, en el que*



*José Loira*

*me decía que los usase con discreción, evitando envidias, que ensayase su efectividad e informase sobre su resultado.*

*Al principio las parejas sólo largaban el aparejo de día. Por la noche no se faenaba. Más adelante se trabajaba día y noche.*

*Pescábamos en la costa de Canadá, en Terranova, en Groenlandia, en el Grand bank, en George Bank, cerca de Boston. Yo nunca tuve problemas con los canadienses, porque respetábamos las normas, en zonas, mallas y capturas. Primero tenían el límite en 12 millas y más adelante en las 200. Algunos barcos españoles abusaron y no lo respetaron. Yo siempre tuve buenas relaciones con Canadá”.*

### **Capitán de la Marina Mercante**

En 1963 aprueba en Madrid los primeros exámenes que se convocan para Capitán de Pesca. Acaba de crearse esta titulación y, en el libro de registros, José Loira aparece en primer lugar, con fecha 22-1-1964. En 1968 obtiene el título de Capitán de la Marina Mercante.

José quiere conocer otros mares y una pesca diferente. Embarca en el *Espadarte*, de la empresa Pescanova, a capturar merluza, para congelar. Pesca en lugares cálidos, y recorre la costa africana, hasta más allá de Ciudad del Cabo.

Pronto añora unos mares que conoce bien, mares difíciles, helados, de los que ha conseguido descubrir casi todos sus secretos, y en los que obtiene abundantes capturas. Decide regresar al bacalao, a Terranova. Y durante casi veinte años, es el capitán de barcos de la empresa coruñesa bacaladera PEBSA, hasta que se jubila en 1989. Algunos de los barcos en que navega son las parejas formadas por el *Esguío* y el *Arriscado*, o el *José Cornide* y el *Eduardo Chao*.

### **Momentos amargos y momentos dulces**

José dice que la pesca siempre tiene riesgo. Puede surgir cerca de la costa y, sobre todo, en el Gran Sol y en Terranova.

*“Aún recuerdo cuando era un rapaz, íbamos a la sardina, un golpe de mar me llevó y otro golpe de mar me trajo de nuevo al barco. ¡Qué susto! Al decidir embarcar para Terranova, no iba con temor, porque venía de faenar en el Gran Sol y eso ya es muy duro, con un mar terrible y muy mal tiempo”.*

Para Terranova acostumbran a zarpar a principios de año. La duración de la travesía suele ser de seis o siete días, sin embargo, en alguna ocasión, tardan más de 20 días, por el mal tiempo o las averías. Además, los accidentes pueden producirse.

*“Peligro había mucho. Tengo estado en Canadá capeando y ver como a mi lado se iba a pique un barco. Tuve temporales enormes, con olas gigantes, entonces iba siempre al lado del timonel, no dormía.*

*Una vez, con calma chicha, me murió un hombre en una pareja, por un accidente con una malleta en una maniobra de virar. En otra ocasión, en un barco ramplero, a un marinero se le enganchó una pierna y también murió. Era terrible. Y tuve*

*algún percance más, con heridos. Yo, cuando tenía accidentes, iba a tierra a Saint Pierre et Miquelon o a Saint Jhons. Y en caso de muerte de un marinero, se hacía una colecta de dinero entre los compañeros, para enviar a la familia del difunto. Había mucha solidaridad”.*

José afirma que a pesar de la poca visibilidad, nunca tuvieron un embiste, pero sí sufrieron averías. Como ejemplo, nos muestra un Acta del Viceconsulado de España en Saint Pierre et Miquelon, en la que se reproduce lo anotado por él en el Cuaderno de Bitácora en la singladura nº 22, correspondiente al día 18-2-1962: “Un golpe de mar nos rompe la puerta y rompeolas del castillo, así como varias panas de cubierta. En este momento ponemos en capa. Por la tarde aumen-



*El José Cornide navegando.*

ta el mar y viento de WNW, continuando en capa con precaución, finalizando así al singladura”.

También afloran recuerdos agradables, risas compartidas, cantos y bromas. Y nos habla de las dos focas que subieron a bordo y se quedaron con ellos.

*“Son animales muy buenos, tranquilos si la comida no les falta. Los marineros les daban pescado. Una de ellas la trajimos y fue a parar al zoo de Vigo.*

*Otra vez, cerca del cabo Touriñá, embarramos y el aparejo se enredó en un viejo barco mercante allí*

*hundido. Al subirlo, pescamos unas botellas de champán francés. Lo descorchamos y ¡qué bueno estaba!”.*

### **La separación de la familia**

José Loira se casa con una chica de Seixo, un pequeño pueblo que cabalga sobre la playa de Aguite, en el Ayuntamiento de Marín. En Seixo vivirá siempre.

Pero las campañas son largas, sobre todo en el bacalao, pues la descarga del pescado la reali-



*El Mar de África, bacaladero de la Casa Mar, en 1960.*

zan a mercantes en Saint Pierre. La separación de la familia es difícil. En alguna ocasión, el barco no regresa antes de 10 meses. Y las mujeres deben afrontar en solitario la educación de los hijos.

*“En aquella época, a Saint Pierre le daban vida los españoles. Eran muy alegres. Allí había un médico español, y un cura, que ayudaban mucho a los marineros españoles. Yo siempre tuve amigos en los puertos en los que entraba. Y en mi barco estaban las puertas abiertas para que subiesen a él, y también para comer.*

*Mi suegra tenía una panadería en Seixo. Recuerdo con qué ilusión recibía los paquetes que me mandaba mi mujer, por medio de otros barcos que iban a Terranova. Tarta de almendras, cómo me sabía... y algún periódico gallego. Nos comunicábamos por carta y por telefonía. Aprovechando que entrábamos en puerto, para ir al dique a reparar, en dos ocasiones fue mi mujer a Terranova. Días inolvidables. Tuvimos siete hijos, cinco de ellos varones, ninguno fue al mar, pero uno, José Loira Rúa, llegó a ser Director General de Pesca de España”.*

José Loira pasó media vida pescando bacalao, comiendo bacalao. Y todavía lo aprecia.

*“El bacalao me encanta, siempre me gustó. Cuando venía a casa a descansar, así que pasaban cuatro o cinco días, le decía a la mujer que me preparase bacalao para comer. Todavía hoy lo como muy a menudo. Mis hijos, cuando vienen a casa a visitarnos, me preguntan dónde lo compro tan bueno, con esos trozos tan gruesos. Y, a veces, voy con ellos a pasar el día a Portugal, allí lo hacen muy rico a la brasa”.*

Nos despedimos de José con un café en el Club Náutico de Aguete. Su edificio, construido en un promontorio entre dos ensenadas arenosas, semeja un barco navegando sobre la ría, con los ventanales encima de sus aguas.

*“Yo pesqué en todos los mares: empecé en los mares de Bueu, aquí, en esta ría. Luego pesqué en los mares de Portugal, de Irlanda, de Terranova, de Groenlandia, de Canadá, de Boston, de Noruega, de Canarias, en las aguas del oeste africano viendo los camellos cerca de la costa, en los mares de Sudáfrica, y llegamos hasta el Índico. En todos los mares”.*



Foto: Miguel Fraga

## Manuel Pérez Fernández

### **“Manolo de Magín”. Capitán de Pesca**

Su gran pasión sigue siendo el mundo del mar y de la pesca, y en ello emplea todo su tiempo desde que se jubiló. Dejó de mandar barcos pesqueros e impulsó la Federación de Pesca Deportiva. Hoy preside la Asociación de Amigos del Museo del Mar de Galicia, ubicado en un hermoso edificio rehabilitado, un antiguo matadero sobre el mar de Alcabre, en Vigo.

*“A mí, el barco pesquero y el mar me lo dieron todo. Fueron mi sustento. Sé que pudieron ser mi tumba, pero fueron mi tabla de salvación. En mi vida en la pesca, tuve excelentes tripulaciones. Hombres trabajadores, que también se sacrificaban, si era necesario, por ayudar a otros barcos. Los de esa época eran los mejores marineros del mundo”.*

Manuel Pérez tiene elogiosas palabras para esos hombres que lo dieron todo en la pesca. En el litoral gallego y portugués, en el Gran Sol y, sobre todo, en la pesca del bacalao en Terranova, transcurrió su vida, que rememora para nosotros.

*“Nací en Vigo el 3 de agosto de 1929. Mis padres eran de los alrededores de la ciudad (él de Coia y ella de Castrelos) y no estaban relacionados con la pesca. Teníamos una finca en Coia desde la que se veía el mar. Yo, desde niño, lo contemplaba y soñaba con adentrarme más allá de aquellas olas. Iba a la escuela con el maestro D. Prudencio Rodríguez Dios y, al salir, con 10 años ya escapaba para la costa. En aquel tiempo, los barcos quedaban fondeados frente a Bouzas y, para ir o*

*regresar de ellos, se utilizaba una chalana. Con esas chalanas iba yo a pescar”.*

El primer contacto serio con la pesca le viene a través de su cuñado, Magín Álvarez García, un jefe de máquinas, muy buen profesional de los barcos pesqueros. Magín, casado con una de las hermanas de Manuel, hace en cierto sentido el papel de hermano mayor, lo aconseja y lo ayuda a embarcar en sus primeras campañas. Por eso, a Manuel Pérez en los ambientes pesqueros lo conocen como Manolo Magín. También le llaman Manolo el Largo, por su elevada altura y compleción atlética.

### **Embarca de marinero**

En una baka, que pesca cerca del litoral frente a la costa portuguesa, embarca Manolo. El nombre de la embarcación es *Rita Esperanza*, aunque ellos le llamaban *Charlestón*. El patrón es el Señor



*Bacaladero Vieirasa Seis, en 1980, en San Juan de Terranova.*



*Cubierta helada del Pescamés en Terranova, antes de empezar a picar el hielo con mazos de madera para no estropear los tubos y portillos.*

Mariano, tío de su cuñado Magín. Es el año 1947, Manolo tiene 18 años y una gran ilusión. Comienza de marinero sin cobrar nada. Durante mes y medio aprende el oficio y trabaja duro. A cambio, sólo recibe la comida y un lote de pescado.

*“¡Qué riqueza había entonces en estas costas! Pescábamos de todo. El marisco casi no se apreciaba. En la cocina del barco siempre había algo del marisco que entraba en las redes, y lo comíamos muy a menudo.*

*El Rita Esperanza era a vapor, con máquina triple. Recuerdo en una ocasión que un golpe de mar nos tiró la chimenea. Nuestro maquinista, al que llamábamos el Cacharulo, era un hombre decido, capaz de afrontar con serenidad los contratiem-*

*pos. Nos mandó colocar varias panas haciendo un contorno, a modo de chimenea, para que hiciese de tiro, y él empezó a levantar presión y tira, tira. Lo conseguimos”.*

### **Al Gran Sol**

Un año después, en 1948, Manolo embarca al Gran Sol en una pareja, en la que su cuñado Magín es el patrón de pesca. Es su primera navegación larga. Zarpan de la ría de Vigo. Son años de posguerra y escasez, apenas hay carbón, es muy caro y deben ir a aprovisionarse a Avilés o Gijón. Lo cargan hasta en la cubierta, lo que les dificulta la travesía posterior al Gran Sol. Cada golpe de mar puede escorar el barco.

*“Al llegar al Gran Sol, mar hasta el horizonte, sólo cielo y agua, despertaba en mí la aventura.*

*A mis padres no les gustaba que yo fuese al mar. Les parecía peligroso. En aquel momento pensé, si ésta va a ser mi profesión, tengo que llegar lejos, prepararme y conseguir puestos de responsabilidad. Tengo que subir todos los peldaños. Así, cuando ahorraba un poco de dinero, quedaba unos meses en tierra para ir a clase a la aca-*

*demia del señor José Benito, en las Traviesas. Primero aprobé los exámenes de Preparatorio y Altura. Volví al mar, desembarqué para seguir estudiando y aprobé para Gran Altura. Como aún no tenía la edad, tuve que esperar para que me diesen el título”.*

Al Gran Sol va en las parejas con base en Bouzas, como la formada por los barcos Chamorro y Cabo Home. En invierno, por la dureza extrema



*Bacaladero navegando.*



*Manolo Pérez a bordo del bacaladero Muela, pareja del Vispón, de A Coruña.*

del clima para barcos endeble, cambian la ruta y pescan en la Rochelle. Descargan las capturas y compran los suministros y víveres en Pasajes. Otras veces se dirigen a faenar a los bancos de Portugal o de Canarias.

*“Recuerdo las cucarachas por el barco, y también las ratas y ratones. A pesar de que colgábamos las bolsas con el pan del techo, cuando el barco balanceaba y la bolsa se aproximaba a un lateral, los ratones saltaban dentro. Eran ratones marineros”.*

### **Al mando de un barco por vez primera**

Manolo ya tiene una buena formación. Sucesivamente ha sido fogonero, engrasador, y patrón de costa.

*“Yo tenía 24 años, pero el armador consideraba que aún era un rapaz. Sin embargo, en aquel tiempo, muchos patrones de pesca, experimentados y con gran intuición, no tenían conocimientos técnicos. Nosotros sí. Sabíamos utilizar el sextante, el reloj y el compás, y navegábamos por estima. A menudo le enseñábamos a ellos.*



*El Riazor y el Bastiagueiro, pareja de bacaladeros de A Coruña, en que Navegó Manolo Pérez.*

*Pescábamos al trío, siempre dos barcos al arrastre mientras el tercero iba a descargar la pesca. Se llamaban María Luisa, Carmenchu y Mareiro. El patrón de pesca decidió marcharse y me dijo que yo tenía capacidad para mandar el trío. Fue mi primera vez”.*

#### **En distintas pesquerías por los mares del mundo**

Con 27 años, Manuel Pérez contrae matrimonio con Mariluz Soliño. La familia irá creciendo con los hijos: Constante, Mariluz, Manuel y José Carlos. Y el salario se queda insuficiente.

*“Había que buscar otros mares”.*

Son los años cincuenta y la pesca del bacalao está en progresión. Se habla con admiración de los marineros que van a Terranova. Se decía de ellos que eran hombres de una sola caña, valerosos. Manolo no lo duda. Decide trabajar para una casa de A Coruña, la Copenabe y embarca en la pareja formada por los barcos *Vispón* y *Muela*.

En años sucesivos alterna distintas pesquerías. Con estos mismos barcos, que en Bouzas los consignaba la familia Montenegro, va a ir también a Canarias. Sitúan la base en Las Palmas, donde descargan,



*Manolo Pérez en el María Luisa de Bouzas, al Gran Sol, 1950.*

cada 15 días, 300 toneladas de pescado para harina. Tres años en aquellos mares cálidos.

Se enrola, igualmente, una temporada en los bacaladeros de la casa Lasa, de San Sebastián. E incluso, por un tiempo, pesca bacalao en Terranova y lo descarga en Méjico, pues aquel país había comprado a los vascos la pareja que él estaba mandando: el *Teresa* y el *Elena*.

### **La pesca del bacalao en Terranova**

La emoción se instala en la conversación sobre los mares de Terranova y los hombres que allá se arriesgaban pescando.

Faenan dos barcos en pareja. Uno de ellos está preparado para romper las enormes placas de hielo que suelen formarse y el segundo barco navega detrás. En ocasiones tienen enormes dificultades para avanzar. Pescan al arrastre. Y Manuel Pérez defiende con determinación el arrastre, pues dice que no es peor que otras artes.

*“No puedo consentir que se le achaque al arrastre todo lo peor. Hay otras artes más perjudiciales. Los palangreros pescaban en lugares para nosotros inaccesibles. Eran lugares ocultos, elegidos por las hembras para su reproducción y hasta allí llegaban a exterminarlas. Y las modernas volantas dejan su estela de muerte desde el fondo a la superficie”.*



*Marineros con gorros, capuchas o toallas en la cabeza en la cubierta del Pescamés.*



*A bordo del María Luisa.*

Manolo derrocha sentimiento al referirse, con orgullo y ternura, a aquellos marineros de manos rudas, mirada cálida y corazón generoso. La solidaridad los caracteriza, siempre dispuestos a ayudar.

*“En una ocasión, otro barco de distinta compañía había perdido el aparejo, y era de un alto coste económico. Estaban desolados. Todos los hombres de nuestros barcos estuvieron de acuerdo*

*en ayudarles a recuperarlo. Utilizamos la sonda y, después de varias pasadas por encima, conseguimos engancharlo e izarlo. ¡Qué buena gente!*

*La separación de la familia era difícil. En Terranova, el padre Javier ideó que nos comunicásemos con los familiares por medio de cintas que llegaban grabadas con sus mensajes. Era aún más emotivo, y tal vez se nos hacía más duro escuchar las voces de nuestros hijos y de nuestras mujeres.*

*La vida de ellas también fue tremenda, solas, al frente de la educación de los niños. Al volver a tierra, los hijos pequeños nos rehuían aunque les dijese: 'Mira, es papasiño'. Se metían detrás de la falda de la madre. Cuando ya estaban hechos a nosotros, teníamos que partir de nuevo".*

Durante los ciclones, es imprescindible refugiarse en puerto. Saint Pierre et Miquelon es el lugar preferido para esperar a que amaine. Para ellos es un ambiente familiar. Allí coinciden con los marineros de otros barcos gallegos, vascos o portugueses. El compañerismo y la diversión se acrecientan.

*"Llegamos a estar siete meses pescando sin venir a casa. Yo, como responsable, quería que el barco fuese como una casa de familia, que nos llevásemos bien. Creía en la labor de equipo. Tuve muy buenas tripulaciones y, ante el armador, defendía que tuviesen buena comida. Los hombres no son máquinas y precisan descansar. La fatiga les hace no coordinar bien y pueden suceder accidentes, sobre todo con los grandes cuchillos para abrir el bacalao, en cubierta y a muchos grados bajo cero.*

*Perdí un hombre en una ocasión. Le llamábamos Boiro. En la maniobra cayó por la borda y se agarró al aparejo, con el que emergía y desaparecía bajo*



*Manuel Pérez a bordo, 1973.*

*el mar alternativamente. En aquellas aguas heladas sólo se sobrevive durante cinco minutos. A pesar de que le tiramos aros salvavidas, no se soltó del aparejo, quizás por no tener ya tacto y estar con las*

*manos medio congeladas. Desapareció. Lo buscamos durante horas y no lo encontramos”.*

Durante los últimos veinte años de su vida profesional, Manolo trabaja en los barcos bacaladeros



*Manolo Pérez a bordo del bacaladero Teresa.*

*Vieirasa cinco y Vieirasa seis. Son del armador Julio Vieira, de Vigo.*

*“Estoy muy satisfecho de mi relación con esa empresa. Podíamos ir a presenciar la descarga y supervisar la contabilidad. Julio Vieira me decía: tú me defiendes en el mar y yo te defiendo en tierra. Estuve con ellos hasta mi jubilación, cuando tenía 61 años de edad”.*

Manolo Pérez aún tiene una lancha, de nombre *Dadipa* (por las iniciales de sus nietos) en la que acostumbra a salir de pesca para entretenerse. Mariluz, su mujer, intuye cuándo viene de navegar aunque no se lo haya dicho. Y, con una mezcla de ironía y comprensión, acostumbra a decirle: *“Manolo, sé que eres mi marido y el padre de mis*

*hijos. Pero tú no estás casado conmigo. Estás casado con el mar”.*

Los problemas actuales de la pesca le siguen preocupando. Manolo denuncia la ruptura del equilibrio entre intereses económicos y biológicos. Habla de la crisis que atraviesa el sector, de las consecuencias de la sobrepesca, de las capturas en lo que él llama casas de maternidad de los peces, del cambio climático, de temperatura de las aguas... Y siempre tiene un recuerdo para las tripulaciones.

*“Los marineros gallegos tenían sentido de la responsabilidad y espíritu de sacrificio. Yo he pedido que se les haga un monumento. Eran los mejores del mundo”.*

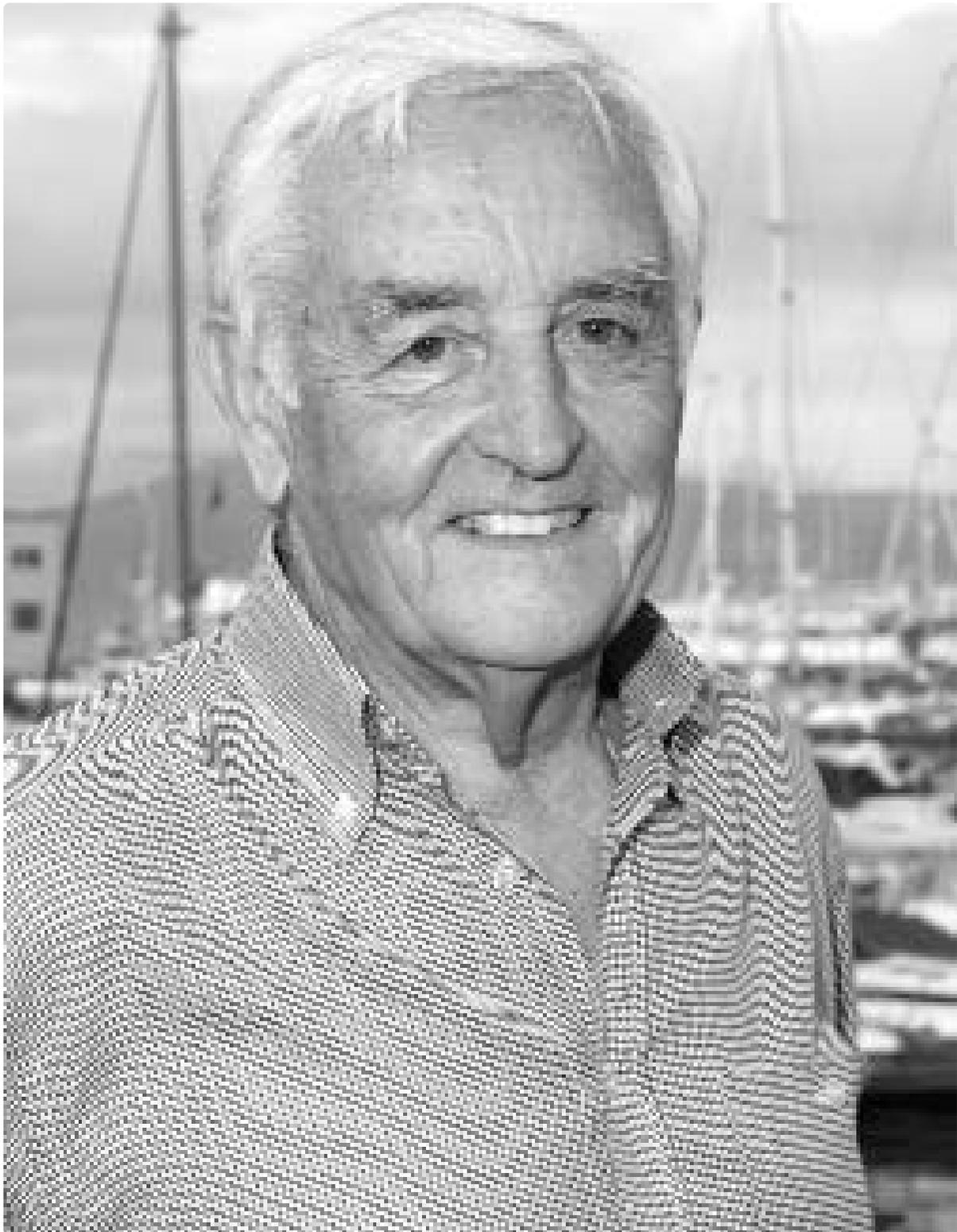


Foto: Miguel Fraga

## Antonio Andonegui Sarasola

**“Antxón”. Capitán.**

**De los bacaladeros de Pysbe y Copiba  
a Pescanova y Casa Mar**

Sólo llevaba tres años navegando cuando llega a Vigo. Es el año 1950, tiene 23 años de edad y el título de piloto. Viene desde el País Vasco a enrolarse en los barcos bacaladeros de la empresa viguesa COPIBA. Unos compañeros, también vascos, lo animan, pues al ser una empresa nueva (constituida en 1944) piensan que tendrán más posibilidades de promoción laboral. Vigo los acoge. Antxón Andonegui nunca más se fue de Vigo y, desde que se casa, siempre vivirá en Bouzas.

Antxón había nacido en Deva, Guipúzcoa, en 1927. Y como ha demostrado a lo largo de la historia, Euzkadi es también un pueblo de mar. Antxón queda cautivado en la adolescencia, al oír las historias de fabulosos viajes marinos, de tierras lejanas, de gentes y culturas distintas. Aventuras de barcos y tormentas por los siete mares, narradas por el farmacéutico de su pueblo, que había sido capitán en Filipinas y tenía cuatro hijos marinos. Con esas historias, Antxón nota la llamada del océano, el canto de las olas y vientos marinos en atracción irresistible, semejante a la sentida por Ulises ante el canto de las sirenas. Ese verano, en el que acababa de finalizar el bachillerato en el colegio de los Corazonistas de Vitoria, toma una decisión trascendental: No irá a Madrid a estudiar medicina siguiendo los pasos de su padre, médico de profesión. Estudiaría Náutica.



*Antonio Andonegui y un compañero en el  
bacaladero Puerto de Navacerrada, en San Juan de  
Terranova, 1958.*



*Antxón sobre la mar, toda congelada,  
en San Juan de Terranova, 1954.*



*Antxón en Terranova en el bacaladero Puerto de Navacerrada, en 1954.*



*Puerto de Navacerrada, de Copiba.*

*“Nunca había pensado en dedicarme a navegar, pero le dije a mi padre que estudiaría Náutica en Bilbao. Como antecedente familiar relacionado con el mar, mi abuelo paterno era dueño de unas goletas de cabotaje entre Bilbao y Gijón. Solían transportar material de construcción y regresar cargadas de carbón. Por eso, cuando finalizo los estudios, embarco en el Ábrego, con un amigo de mi abuelo, y realizo mis primeras prácticas. Era el año 1947. Recuerdo que zarpamos el día que el toro pilló a Manolete. A continuación, un tío mío, que era capitán de la PYSBE, me lleva con él en el barco que dirige, el Alisio. Y después de exami-*



*Antxón Andonegui en el Mar de Vigo, en 1990.*



*Bendición del congelador Mar Uno, de la Casa MAR, en 1974. Madrina: Mariola Martínez-Bordiu Franco. Capitán, Antonio Andonegui.*



*Antxón navega en el congelador Doncos de Pescanova.*



*Antxón en Groenlandia con nativos, 1956.*

*narme en Barcelona y obtener el título de piloto, vuelvo a otros barcos de la misma empresa, como el Cierzo, como 2º Oficial. Durante dos años pescamos bacalao en Groenlandia”.*

La PYSBE (Pesquerías y Secaderos de Bacalao en España), empresa dedicada a la captura de bacalao, había nacido en San Sebastián en 1926, con la base de los barcos en Pasajes. En 1945 establece también una factoría en Ferrol, que funciona hasta 1973. La mayoría de sus barcos tienen nombres de vientos: *Mistral, Tramontana, Alisio, Cierzo, Vendaval, Mareiro...*



*En el bacaladero Puerto de Navacerrada.*

### **En la empresa bacaladera de Vigo COPIBA**

La empresa COPIBA (Compañía de Pesca e Industrias del Bacalao) empieza a funcionar en 1944 con base en Chapela y, ante la nueva oferta de puestos de trabajo, llegan algunos titulados náuticos de otras zonas, como el País Vasco, entre ellos, Antxón. Casi todos sus barcos tienen nombres de puertos de montaña.

*“En 1950 embarco de primer oficial en el Puerto de Navacerrada. Recuerdo que cuando llegué la flota se componía de cuatro barcos, los otros tres se llamaban Puerto de Fontefría, Puerto de Bonai-*

*gua y Federico Heredia. Aquí los barcos eran de 450 toneladas, menores que los de la Pysbe, que eran de 1.000 o más. Por esa razón, aquí hacíamos dos o tres mareas al año.*

*El título de capitán lo obtengo en 1956, pero continué como primer oficial dos años más. Después siempre fui de capitán”.*

La pesca del bacalao en los fríos mares de Groenlandia y Terranova es de una enorme dureza. A menudo surgen los problemas derivados de los temporales y los accidentes. En aquella época en que aún no llevan radar, al anochecer tie-



*Buque Mar del Cabo de Casa Mar, 1967.*

nen que escudriñar el mar en la lejanía para detectar las sombras blancas y poder librar los icebergs. A veces quedan atrapados en el mar helado y, para salir, deben navegar rompiendo la superficie helada con capas de 30 ó 40 centímetros de hielo.

*“Una vez salimos de puerto en Terranova y a la milla apareció el hielo. La capa era tan espesa que no podíamos romperla. Quedamos atrapados. Por fin, conseguimos dejar caer unas boyas grandes y muy pesadas por la popa, romper un poco, dar para atrás para coger impulso, avanti y seguir rompiendo al avanzar.*

*Otro día tuvimos un gran susto en Terranova. Los barcos de Copiba eran muy bajos de borda y embarcaba el mar con la tormenta. Íbamos en el llamado Puerto de Navacerrada. Era de noche y oíamos a otros barcos pedir auxilio por estar al garete. Yo era joven y tenía miedo, pero no podía demostrarlo porque era el capitán. Nos movimos a la capa, despacio, y pensaba: Si hubiese un helicóptero allá arriba...*

*Y otro día, yendo de ruta para Terranova en el barco Federico Heredia, una noche de temporal, un oficial mandó a un marinero atar un bidón que estaba suelto en popa y se movía. Embarcó una ola y se lo llevó el mar. Era un joven de Cabo de Cruz, recién casado. Al amanecer lo buscamos sin éxito. Fue una enorme desgracia, porque, unos años antes, el padre de ese marinero, en el mismo barco, había perdido la vida en un accidente al meter la red y caerle una pasteca encima. También recuerdo una avería a la altura de las Azores, camino de Terranova. Pedimos auxilio, y nos oyó una fragata norteamericana que nos*



*En el Doncos: Antonio Andonegui, capitán, y Agustín Sestón, primer oficial.*

*remolcó hasta San Juan de Terranova. Fue una navegación silenciosa, la mejor. Al preguntarle qué le debíamos, nos contestaron: La Marina de los EE.UU. no cobra servicios”.*

Pero también hay sobresaltos que finalmente resultan agradables. Como cuando en la niebla se asustan por un fuerte ruido y descubren que es una ballena.

Copiba cierra en 1962 y la mayoría de sus tripulantes pasan a trabajar para una nueva empresa que estaba naciendo, Pescanova.



*En el puente del Villalba de Pescanova.*

### **En Pescanova**

Fundada en 1960, Pescanova bautiza a sus primeros barcos con nombres de castillos gallegos. En 1962, como capitán del *Doncos*, Antxón realiza su primera marea a los caladeros de Argentina.

*“Es un viaje de exploración, en el que tardamos unos 20 días en llegar, otros 20 en cargar el pescado y otros tantos en regresar. El barco era pequeño, de unas 250 toneladas de carga, por lo que no resultó rentable. Me mandan entonces a África del Sur, mientras Pescanova inicia una revolución en los pesqueros: empieza a utilizar los*

*rampleros, de carga por atrás, frente a lo que se estaba haciendo, que era cargar por el costado”.*

A continuación es capitán del ramplero *Villalba*, en el que van a pescar a los mares de Sudáfrica, donde obtienen enormes capturas. De esta época a bordo del *Villalba*, recuerda la cantidad de lobos marinos que rodean a los barcos.

*“Una vez subió uno a bordo y se quedó en cubierta. Le pusimos de nombre Sali. Cada mañana, del primer lance cogíamos unos peces para su desayuno. Durante dos meses estuvo con nosotros. Un día, así como había venido, desapareció. ¡Qué ágiles son estos animales!*



*En el bacaladero Puerto de Navacerrada, 1956.*



*El Doncos en el puerto Mar de Plata. Antxón con Arrufe y Federico Fernández Tapias.*

*Juegan a la pelota, se enfrentan a los tiburones. Los hay a cientos alrededor de los barcos. Nunca conocí un caso de que hayan intentado morder a alguien”.*

### **En la Casa Mar**

Desde 1966, Antxón navega mandando distintos barcos de la Casa Mar. Primero va en los llamados *Mar del Cabo*. Luego pasa al congelador *Mar Uno* y, a continuación al *Mar de Vigo*, un enorme buque de 105 m de eslora, con el que pescan en las Malvinas

*“Siempre celebrábamos el Paso del Ecuador: montaban un trono en cubierta, un marinero disfrazado de Neptuno con su tridente, otros vestidos de vikingos... Les echaban agua a los que pasaban el ecuador por vez primera; había música, canciones y cena especial”.*

En los años noventa, a través de un convenio con Irán, va en un barco-factoría de langostinos al Golfo Pérsico. Están fondeados, y cargan las capturas realizadas por pataches iraníes. Éstos son de madera, pequeños, de no más de 10 m, con el aparejo movido a mano, como si el tiempo se hubiese detenido. En el barco-factoría, junto a

30 españoles, trabajan 100 iraníes que suben a bordo cada mañana y desembarcan cada noche para ir a dormir a tierra. La Guerra del Golfo puso fin a esta etapa.

### **Toda una vida en Vigo**

En sus primeros años en Vigo, Antxón conoce a Piay, capitán de pesca que también hemos biografiado en este libro. Navegan siempre en barcos diferentes, pero coinciden en tierra, en Terranova o en Vigo. Y se va fraguando una amistad sólida que dura hasta la actualidad. Piay y su mujer le presentan a una joven viguesa, de Bou-

zas, Juana María Freire, de honda tradición familiar marítima, hija de Manuel Freire Costas, director general del Astillero. Se casan en 1963. De los siete hijos que tienen, ninguno va a elegir la profesión de su padre.

Hoy Antxón, con más de 80 años, es optimista, risueño, lleno de energía. Con su acento mitad vasco, mitad gallego, nos dice:

*“Llevo toda la vida aquí y me considero de Vigo. Pero en el fútbol, aunque defendiendo al Celta, tengo que confesar que todavía soy de la Real Sociedad”.*



*Pesca de merluza en los barcos de Pescanova.*



Foto: Miguel Fraga

## Enrique Fernández González

### “Chorito”. Patrón de Pesca

Tiene 87 años, y la ironía y la risa en la mirada. Enrique Fernández rezuma vitalidad y sentido del humor al recordar su pasado en una profesión cimentada en el arrojo. Una profesión que lo llevó por todos los mares del mundo.

Conocemos a Enrique Fernández por medio de dos amigos: Ramón Casal ‘Boiro’ (maestro del Taller de Luthería Antigua de la Escuela Municipal de Artes y Oficios de Vigo), de cuyas manos han salido hermosos zanfonas y arpas; y el patrón de pesca ‘Seso’, compañero de Enrique en la empresa Pescanova. Conversamos todos juntos, y Seso contribuye a que afloren los recuerdos, anécdotas y percances compartidos o ya escuchados del pasado de Enrique.

*“Empecé en el mar con mi padre, a los 15 años, sin ganar nada. Yo era feliz porque por fin escapaba de la escuela de D. Antonio ‘o Palizas’, en Coia. ¡Hay que ver!”*

Enrique Fernández, conocido por “Chorito”, nació en Coia, Vigo, en 1921. Su padre, Maximino “O Pirro”, había sido un marinero fino, nombrado patrón por el armador debido a su valía y olfato pescando, que decide llevar a su hijo con él, en el *Montenegro Goberna*, una pareja de madera, con caldera de vapor para ir al Gran Sol.

*“Aquí había cinco pontones con carbón, fondeados. Se llamaban Alcántara, Comité, Suárez... Aproximábamos nuestro barco y metían el carbón por un costado, luego dábamos la vuelta y lo car-*

*gaban por el otro. En ruta, con mal tiempo, el mar nos llevaba el carbón e íbamos a comprarlo a Gijón o Pravia”.*

A bordo llevan una cocina de carbón, en la que preparan pescado con patatas, siempre. En otros barcos llevan una cocina de vapor, semejante a las que se usaban en la Marina de Guerra. Y los recuerdos provocan la risa:

*“El vapor de la cocina iba para el techo y, cuando se condensaba, caían unas gotas enormes.*

*Había que estar en la cocina con ropas de agua. Y con ropas de agua, a veces también había que dormir, pues, acostados sobre colchonetas de follaco (hoja de maíz) y tapados con una manta, veíamos el cielo entre las tablas de proa”.*

En los lances, además de las especies comercializadas por el armador, entran otros pescados, que los marineros aprovechan y venden en los puertos. Ellos les llaman los “proveitos”.

*“Cuando embarrábamos en un casco hundido, sabíamos que allí había muchos congrios, y los pescábamos para nosotros. Yo encarnaba y luego ayudaba a desviscerar los congrios. Al vender los ‘proveitos’, repartían entre el patrón, contramaestre, maquinista y marineros, pero a mí, como era aprendiz, no me daban nada. Yo hacía lo que me mandaban. Abusaban todos de mí: chaval, affilame el cuchillo; chaval, ponme la caja ahí. Yo trabajaba y sabía tanto como ellos y no cobraba nada. Cuando le decían a mi padre que me diese un puesto, él afirmaba: Aún no está preparado”.*

Por esta razón, después de un año, un día en que iban a zarpar para otra marea Chorito toma una decisión:



*Bacaladero faenando entre el hielo en Terranova.*



*Cubierta de bacaladero.*

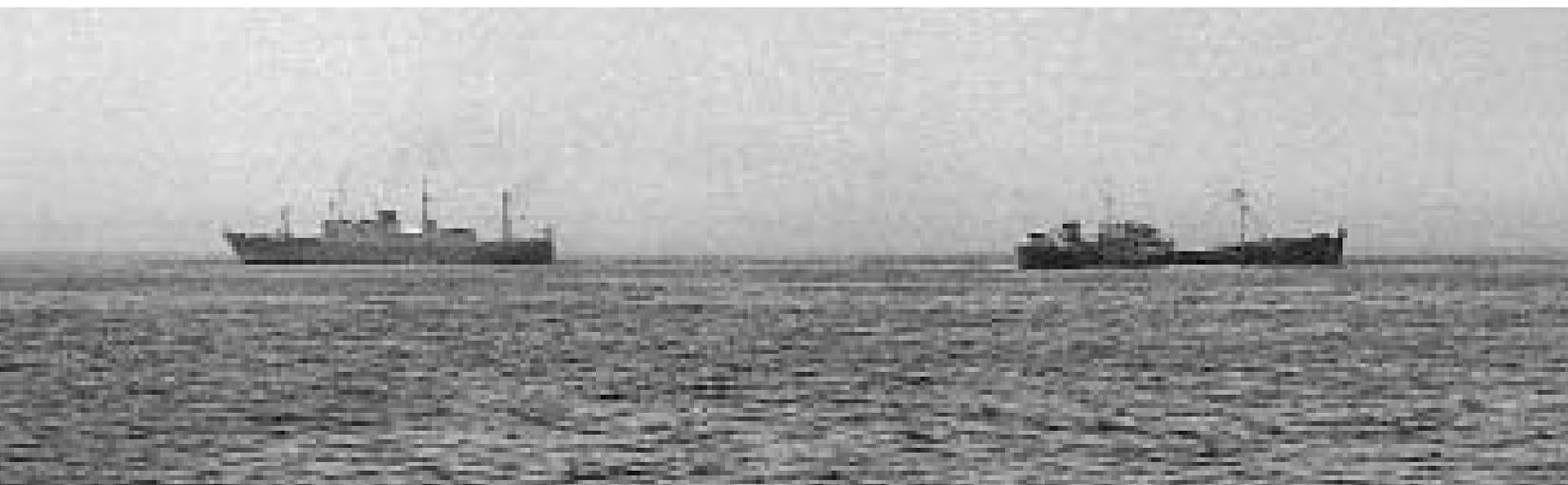
*“Mi madre me dio la bolsa de mi padre, para que se la llevara al casino donde estaba jugando la partida antes de salir. Yo, entonces, con un amigo mío, marché para el monte del Castro, y desde allí observé el muelle hasta que los dos barcos de la pareja echaban humo por la chimenea y ‘entrampaban’, que es como le llamamos a ponerse uno al lado del otro para ir a la misma potencia. Zarparon sin mí. Al día siguiente busqué otro barco y me enrolé de marinero”.*

Desde Vigo, continúa yendo al Gran Sol, con barcos de Bouzas. A los peligros del mar se pueden unir otros problemas.

*“Una vez me encontraba mal en la cama y subí a la cubierta. Al verme el patrón y saber que estaba mareado, bajó y encontró a todos medio muertos a causa de un gas que venía del carbón y avanzaba bajo la sobrequilla de las bodegas. Dijo: salid todos. Así nos salvamos, por poco. Tuvimos que tirar todo el pescado que llevábamos”.*

Durante la II Guerra Mundial, pescar en el Gran Sol tiene otros peligros añadidos, debido a los submarinos alemanes que, con frecuencia, se sitúan entre los pesqueros y así evitan ser localizados por la aviación inglesa.

*“Los aviones ingleses nos ametrallaron varias veces, porque nos avisaban que no podíamos pescar allí, y nosotros continuábamos. Una vez, cerrado de niebla, emergió a nuestro lado un submarino alemán y vimos que sacaban cajas y un sextante, por lo que pensamos que nos querían cambiar algo por pescado. Nuestro patrón dijo: el sextante para mí. Pero los alemanes lo que querían era preguntarnos la longitud. El patrón se disculpó diciéndole que preguntase al patrón del otro barco de la pareja. La verdad era que ninguno de nuestros barcos sabía la situación, pues con tanta niebla nosotros navegábamos por estima, todo a base de reloj. Al Gran Sol había que llevar una escoba para barrer la niebla”.* Dice Chorito con expresividad y socarronería.



Enrique Fernández, “Chorito”, navegó en los bacaladeros a Terranova.

En 1951, Enrique consigue una beca para estudiar en la Escuela de Pesca de Vigo y obtendrá los títulos de Patrón de Pesca de Altura y de Gran Altura. La primera vez que va como oficial es al bacalao a Terranova, en la pareja *Río Narcea* y *Río Dobra*, con base en Pasajes. De esta época en el País Vasco tiene recuerdos agradables. Allí vive nueve años y allí nace una de sus hijas. “Nos trataban muy bien”.

### **En Terranova, entre doris portugueses**

Hasta los mares de Terranova, a mediados del siglo XX todavía acudían barcos portugueses

transportando pequeños botes, llamados doris, encajados unos dentro de otros para poder llevar un alto número de ellos en cubierta. En los bancos bacaladeros, los doris, a remos y una pequeña vela, se alejaban del barco con un tripulante que pescaba bacalaos con un palangre que recogían a mano, pues así capturaban los más grandes.

*“De repente, al ir faenando al arrastre en pareja, veíamos un dori a nuestro lado. Yo avisaba por telefonía al otro barco y reducíamos la marcha. Le ofrecíamos al portugués del dori comida y café, pues sólo llevaban agua, y contestaba que no, que el comandante le podía reñir. Nos daban mucha pena. Iban descalzos, tiritando. Algunos*



*Pesca de pulpo en los barcos de Pescanova.*

eran presos. Y a veces, en la niebla se perdían y no podían volver a su barco. Creo que así se murieron muchos”.

### En el Atlántico Sur

Enrique con la empresa Pescanova va de patrón de pesca a Canarias, y a Guinea en la época de la descolonización, por lo que presencia el caos y la pobreza. También pesca en Mozambique y Sudáfrica. Uno de los barcos en el que navega más tiempo es el *Ulla*, que faena para el barco-factoría *Galicia*.

“Recuerdo una anécdota. Pescanova tenía en

Sudáfrica un cura, llamado Don Alejandro, que quería ir a pescar. Se empeñó en ir conmigo, en el *Eo*, y en la primera semana apenas pescábamos. El cura organizó una misa y luego llegamos a una zona de coral donde capturamos mucho pescado, llenando todas las bolsas. El cura repetía que había sido gracias a él. Los tripulantes decían: ¿Cómo va ser gracias a Ud. si los curas, las mujeres y los paraguas a bordo son de mal agüero?

Al regresar al buque factoría *Galicia* para trasvasar la pesca, le hicieron una broma al cura, pues lo engancharon con la pluma que izaba las bolsas de pescado, y lo tuvieron largo rato elevándolo y descendiéndolo. D. Alejandro, colgado, sólo se reía.



Enrique con el electricista, el 2º de máquinas y el engrasador en 1980.



*Barco bacaladero atracado en Saint Pierre et Miquelon.*



*Chorito con un oficial en el antiguo Doncos de Pescanova, que pasó a llamarse Harves Apollo.  
1980, Sudáfrica.*



*Chorito en el buque Eo.*

Y el humor aflora de nuevo al contarnos que él fue quien le puso el nombre a los peces llamados tomases.

*“Había en Bouzas un señor con los ojos muy grandes, saltones. Yo, al ver esos peces, con esos ojos, dije que se parecían a Tomás, y tomases les quedó”.*

Después de mil tempestades, mar de fondo, brumas pertinaces por todos los mares, Chorito, tras la jubilación, vive el mayor sobresalto de su vida. Un día estaba solo, preparando el yate de un amigo, atracado frente al Club Náutico de Vigo.

*“Caí al mar sentado. Pensaba: nadie me vio y estoy perdido. Noté como me fui hasta el fondo. Moví un poco los pies y subí, saliendo en el mismo sitio donde había caído. Me agarré asustado.*



*Copada de merluza en el Eo, de Pescanova.*

*En ese momento zarpaba un barco de vela y dije:*

*- Écheme una mano, que no sé nadar.*

*- ¿Y Usted es marinero?*

*- Toda la vida.*

*- Pues acaba de nacer.*

*¡Tanto tiempo en el mar y por poco muero al lado del muelle!”.*

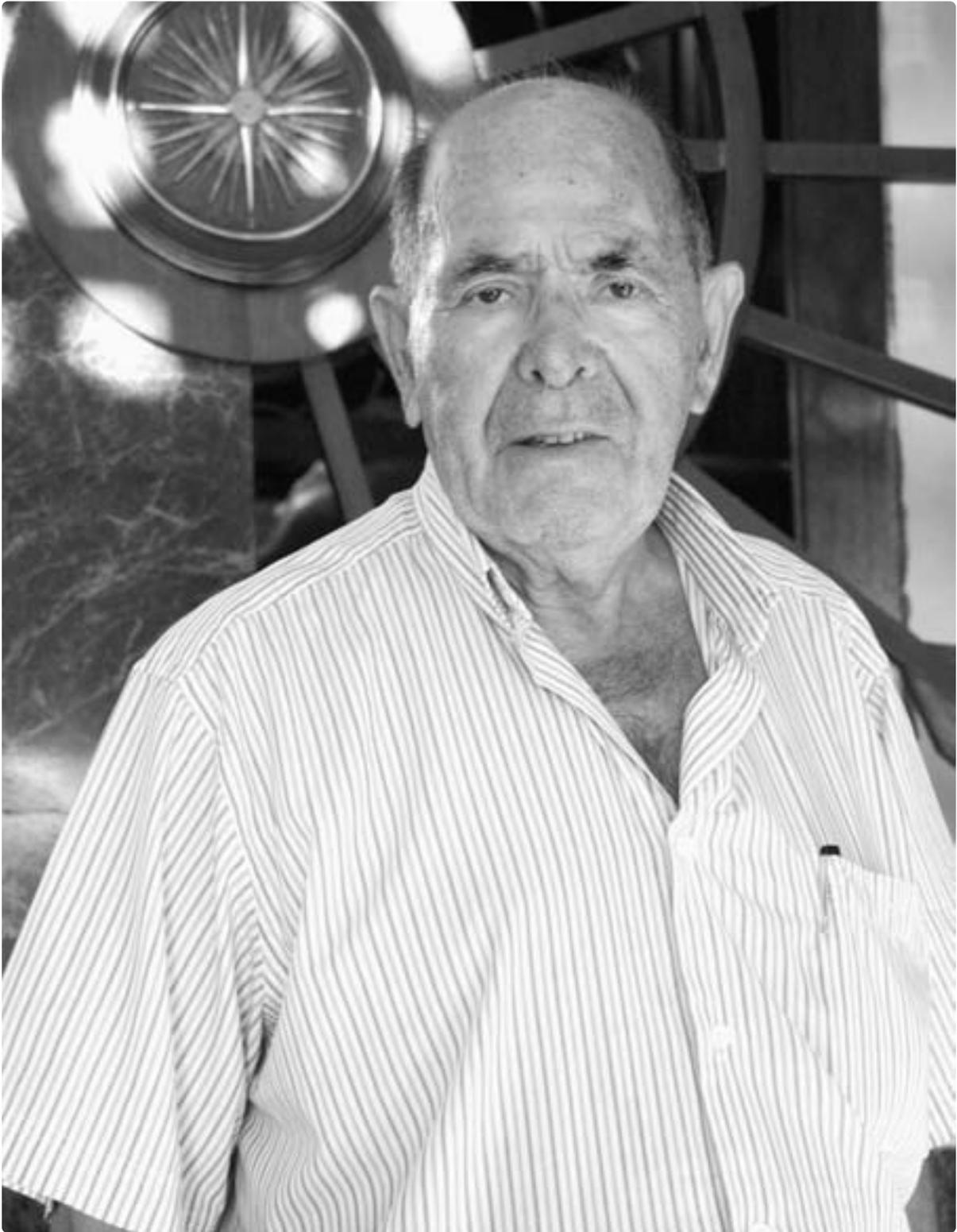


Foto: Miguel Fraga

## Manuel Correa Álvarez

### **Capitán de Pesca**

Inquieto, está en continua actividad en éste, su tiempo de descanso tras tantos años en la pesca. Es su forma de ser. El mar lo hechizó de niño, y Manuel Correa no dudó en explorarlo, acumulando conocimientos y capturas, satisfacciones y amarguras.

Manuel Correa Álvarez nació en 1929 en Vigo, en Alcabre. Y siempre vivió en Bouzas. De niño, siente curiosidad por todo. Realiza dos cursos de Comercio, inicia estudios en la Escuela de Artes

y Oficios y, a intervalos, es aprendiz en un taller de mecánica, el taller de Ruíz, en Bouzas. Pero la seducción del mar desvanece el empeño de sus padres para que busque otra profesión.

*“Yo tenía puestos los ojos en la mar. Vi mi carrera en la pesca. Además, era lo que había al alrededor de mí. Mi padre era maquinista. Trabajó de ajustador en la empresa Barreras, navegó en barcos de vapor y de gasóleo y, después de casarse, fue inspector de la casa armadora de la familia de mi madre: Álvarez Pardo.*

*Comencé en la mar a los 15 años, de aprendiz de marinero, en una pareja de barcos de mi familia, en la que mi tío era el patrón. Luego fui de marine-*



*El bacaladero Parrote, donde Correa obtenía enormes capturas.*



*Ballena en Terranova.*

*ro, durante dos años, en mareas de ocho días por la costa de Portugal”.*

Como todos los marineros, el servicio militar debe hacerlo por Marina, con el periodo de instrucción en Ferrol. Allí, Manuel Correa perfecciona sus conocimientos de mecánica y de náutica, lo que le permite, al regresar a Vigo, seguir estudiando y obtener los títulos de Patrón de Pesca de Altura y de Gran Altura (en 1951).

### **Pesca del bacalao en Terranova**

Correa va en las parejas de Bouzas, del armador Juan Rodal. Son campañas de tres o cuatro meses en los bancos bacaladeros de Terranova.



*Diversión en cubierta del bacaladero Villajoyosa.*

*“Al principio voy de timonel. El patrón de pesca era Antonio Gestoso, ‘Izquierdote’, un patrón famoso de Bouzas, muy bueno, que fue mi maestro. Al salir del muelle, rumbo a Terranova, íbamos tan cargados con la sal y el gasóleo que ya llevábamos agua en cubierta. Desde 1951 comienzo a mandar los barcos”.*

En Terranova tradicionalmente se pesca sólo de día. Por la noche, los barcos quedan fondeados si están en aguas poco profundas, o al garete si están mar adentro. Tras el último lance del día, el mando pasa del patrón de pesca al patrón de costa.

*“Yo era muy observador. Llevaba el control del barómetro, de la temperatura y llegué a ser un*

*especialista del tiempo. Pescar en Terranova podía ser una aventura terrible. Alguna vez aguantamos los ciclones en la mar. Recuerdo una ola tan grande como el hotel Bahía, de Vigo”.*

### **Los dominios de las nieblas**

Sobre las aguas heladas de Terranova, la niebla se instala, cómoda, pertinaz, adueñándose de barcos y tripulantes, fijándose en sus huesos y en su mirada. Nieblas que se viven eternas. Pero los hombres no sucumben a su dominio. Los sentidos se agudizan. Arrastran las redes en pareja, sin poder ver al barco compañero. Entonces, sus piti-

dos, que la niebla no puede acallar, se imponen siguiendo un código preciso, y les proporcionan la comunicación necesaria para seguir faenando.

En ruta, los dos barcos, en fila, franquean la niebla perturbadora, quiebran los hielos buscando un caladero nuevo, en el que, siguiendo los conocimientos e intuición del patrón de pesca, obtendrán significativas capturas.

*“Una vez, en 1957, íbamos navegando en una pareja de la empresa bacaladera Copenabe, de A Coruña, yo en el Palloza, y mi tío en el barco compañero, el Parrote. Un golpe de mar nos rompió el puente y el timón de mi barco, por lo que queda-*



*Con un consignatario en Saint Pierre.*



*Tripulación de los dos barcos de la pareja de bacaladeros, tras la misa en las Azores por el reencuentro después de perderse por un fuerte temporal, en 1957.*



*El barco Farrucacho, en 1968, varado en Bouzas. Faenaba al trío en el Gran Sol.*



*A la pesca del bacalao en 1953. Manuel Correa era el patrón de pesca y Nicandro el contramaestre.*

*mos atrás y nos perdimos. Mi tío pensó que habíamos desaparecido y dijo: Dios mío, si los llevó la mar, que venga otro golpe de mar y que nos lleve también. Pero no murió nadie y nos reencontramos a los tres días. Luego hicimos una misa en el puerto de San Miguel en las Azores.*

*En esos mismos barcos, otra vez estábamos maniobrando con una densa niebla, cerca de Saint Pierre. Yo era el patrón de pesca y habíamos empezado a virar las redes. Oímos un pitido e inmediatamente un barco, llamado Virgen de la Barca, nos embistió. Murió el capitán que andaba conmigo. Se llamaba Nogueira y era de Vigo. Lo tronzó en el puente, aún conservo su mechero aplastado. También murió un marinero, que era de Bueu. El boquete del barco era de cinco o seis*



*El contramaestre Nicandro y Teodoro Ledo "Doro", que más tarde se hizo capitán.*



*Nicandro y el segundo de pesca, al lado de Correa bebiendo.*



*Abriendo el bacalao en las mesas, en cubierta.*



*Faenando al bacalao.*

*metros, pero pudimos llegar a puerto. Los enterramos en Terranova. Era el año 1961.*

*Poco tiempo después, navegábamos hacia Terranova, cerrado de niebla. El Parrote tocó con unos bajos y, en 10 minutos, se fue a pique. Conseguimos rescatar a todos sus tripulantes”.*

### **Un gran profesional**

Manuel Correa manda el barco con responsabilidad. Es un profesional que antepone el trabajo a la propia salud.

En 1963 sufre en el mar una grave enfermedad que le produce parálisis facial, pero continúa al mando hasta lograr los objetivos programados.

Realizan nuevos lances para llenar las bodegas, van a descargar a puerto, en Terranova, los médicos quieren ingresarlo.

*“Primero estaba mi obligación. Descargamos, preparé el barco y, cuando mandé la pareja de nuevo al mar, le dije a los médicos: ahora pueden hacer conmigo lo que quieran. Estuve en el hospital un mes y me enviaron a España en avión”.*

En 1965, repuesto de su enfermedad, vuelve a navegar. Ahora ha obtenido el título de Capitán de Pesca y embarca en buques congeladores de los Montenegro, armadores de Bouzas. Van a Sudáfrica. Correa sabe la importancia de comportarse con cortesía en los distintos puertos. Cultiva las relaciones sociales, hace amistad con

consignatarios y autoridades portuarias, porque es consciente de que le puede ser de ayuda ante posibles problemas.

*“Tuve muchos problemas y muchas averías, y siempre los solucioné. Porque de las cosas buenas no se aprende, de las dificultades, sí”.*

A bordo, Manuel Correa es infatigable. Además de sus tareas de mando, siempre se encarga de arreglar su propia sonda, su propio radio, o de ayudar ante cualquier imprevisto. Le preocupa su tripulación y exige el trabajo bien hecho.

*“Yo sé que la clave de la mar está en la sonda: hay que saber lo que hay debajo de la quilla. En Terra-*

*nova, yo era capaz de distinguir si en los fondos había arena gorda o fina, pues en la gorda, con el tipo de aparejo que llevábamos al principio, podíamos embarrar.*

*Ante el armador, siempre defendí que el que trabaja tiene derecho a comer. Y en mi barco se comía bien. Durante cinco años navegué con la misma tripulación, lo cual indica que estaban contentos”.*

Hoy, Manuel Correa se siente satisfecho de su profesión y del trabajo desempeñado. Dice que si volviese a nacer, volvería a la mar. Sus dos hijos eligieron otras profesiones, él es



Foto: Miguel Fraga

*Faenando en 1953.  
"Aquí cogí muchas mojaduras.  
Hacia las maniobras mojado y  
luego me cambiaba.  
Llevaba de casa dos sacos de  
ropa y parecía almidonada a  
causa de la salitre.  
Dos de los marineros de la foto  
son Barral y Regueira".*



informático y ella, médico, y tienen sus propias familias.

Manuel ahora está viudo y se entretiene con su otra gran pasión: el cálculo matemático. Aunque se ha ido de Bouzas, su querencia persiste, y a

diario acude hasta el Liceo Marítimo a encontrarse con los amigos. Ahora vive, sólo, en su casa de Vigo.

*"Los hombres de la mar nos apañamos muy bien solos".*



Foto: Miguel Fraga

## Carlos Rodríguez Martínez

**Rapaz en el banco canario-sahariano.**

**Marinero en el Gran Sol.**

**Oficial en los congeladores de Pescanova.**

Nació en el mismo Berbés de Vigo, pero vive en Bouzas desde los dos años de edad. Ahora acude muchas tardes a reunirse con los amigos al Liceo Marítimo, enclavado en el mismo puerto de Bouzas. La transformación de esta área portuaria ha sido enorme en los últimos años, con impresionantes construcciones de muelles y diques ganando terreno al mar, donde se ubica una zona comercial de la Zona Franca de Vigo y una gran terminal de transbordadores, de la que está en proyecto su ampliación. Por supuesto, persisten unos muelles de atraque, con tres dársenas para los barcos pesqueros, que dan continuidad a una actividad tan enraizada en Bouzas.

*“Nací el 24-9-1935 al lado del mar, en el puerto pesquero del Berbés, cerca de la iglesia de San Francisco. Mi madre trabajaba allí, en la elaboración del pescado, manipulándolo para algún remitente, en aquellos tiempos en que el mar llegaba a los soportales, la mayoría de los barcos eran de vela, pocos a vapor. Era aquel Berbés que se ve en las fotografías antiguas.*

*Mi padre anduvo toda la vida al mar. Empezó de marinero y fue progresando hasta hacerse patrón sin título. Era una de aquellas personas que tenían tantos, tantos conocimientos por la experiencia, que, navegando, en seguida se percataban si el barco estaba bien o mal situado. Como el fondo del mar oscila, para situarse cogían y memoriza-*

*ban las distintas alturas. Tenían que ser valientes, con aquellos barcos malos y pequeños, de madera, hasta el Gran Sol. Mi padre, en la zona del Berbés era conocido por el mote de Gaitero, pero aquí en Bouzas le llamaban Carlos el Largo, porque era muy alto, fornido.”*

A pesar del trabajo intenso de los padres, los ingresos son bajos. La guerra civil genera escasez, incertidumbre, y la vida se hace más difícil. Corre el año 1937 y a Carlos, con apenas dos años de edad, se lo llevan unos tíos que viven en Bouzas, para criarlo durante unos años junto a sus hijas. La solidaridad se pone de manifiesto, una vez más, entre los pescadores.

*Éramos tres hermanos. Mis tíos, Antonio Rodal y Ramona Martínez, eran más pudientes que nosotros. Me trajeron con ellos para quitarles carga a mis padres, quienes, cuando yo tendría unos 10 años, vinieron también para Bouzas. Mi tío andaba al mar, y luego decidieron marchar para Argentina.*

### **Comienza en el mar a los 15 años, en el banco canario-sahariano**

En el año 1950, el padre de Carlos está enrolado de patrón en un barco con base en Santa Cruz de Tenerife. El armador, Enrique Bastos, de Vigo, había decidido llevar los barcos a pescar al banco canario-sahariano. Carlos tiene 15 años y le dice a su madre que quiere ir al mar.

*“Me llevaron a la estación Marítima de Vigo y me metieron, solito, en un barco mercante que iba directo a Santa Cruz de Tenerife. Aún me acuerdo cómo se chamaba el barco: Poeta Arolas. Llegué allá y los armadores me llevaron a la fon-*



*Carlos con Francisco Echevarría, segundo conrtramaestre, y un marrajo,  
en el barco Ribadavia de Pescanova.*

da donde se alojaba mi padre, a esperar que regresara del mar.

Empecé en su barco como aprendiz, de grumete, sin ganar nada, incluso tenía que pagar mi comida, excepto el pescado, claro. Esto ocurría porque, como mi padre era el patrón de pesca, no quería que pensasen que abusaba. Y yo, aunque era un chaval, trabajaba mucho, ayudaba en todo. Al año siguiente fui de marinero.

En aquella época no había cocinero y hacíamos la comida por turnos, un día cada uno. Comíamos en rancho: todos alrededor de una especie de palangana grande, de la que cada uno va cogiendo con su cuchara y por su lado. Sólo se hacía una comida de carne al salir del puerto, navegando. Luego, siempre pescado. O algo de marisco. Antes, las cigalas –nosotros siempre les llamamos langostinos– no se conservaban, y cada uno comía las que quería. Las sobrantes se tiraban por la borda. Sólo se guardaban las que entraban el último día de la marea. Años después vinieron esos polvos bóricos y bisulfitos que les echaban para que las cabezas no ennegreciesen”.

Van en una pareja de arrastre, de madera. Duermen en el rancho de proa, ocho personas allí abajo. El tiempo suele ser bueno, salvo las nortadas por la parte del Sahara. O las calimas, que impiden la visión de la costa y acrecientan la dificultad de la navegación.

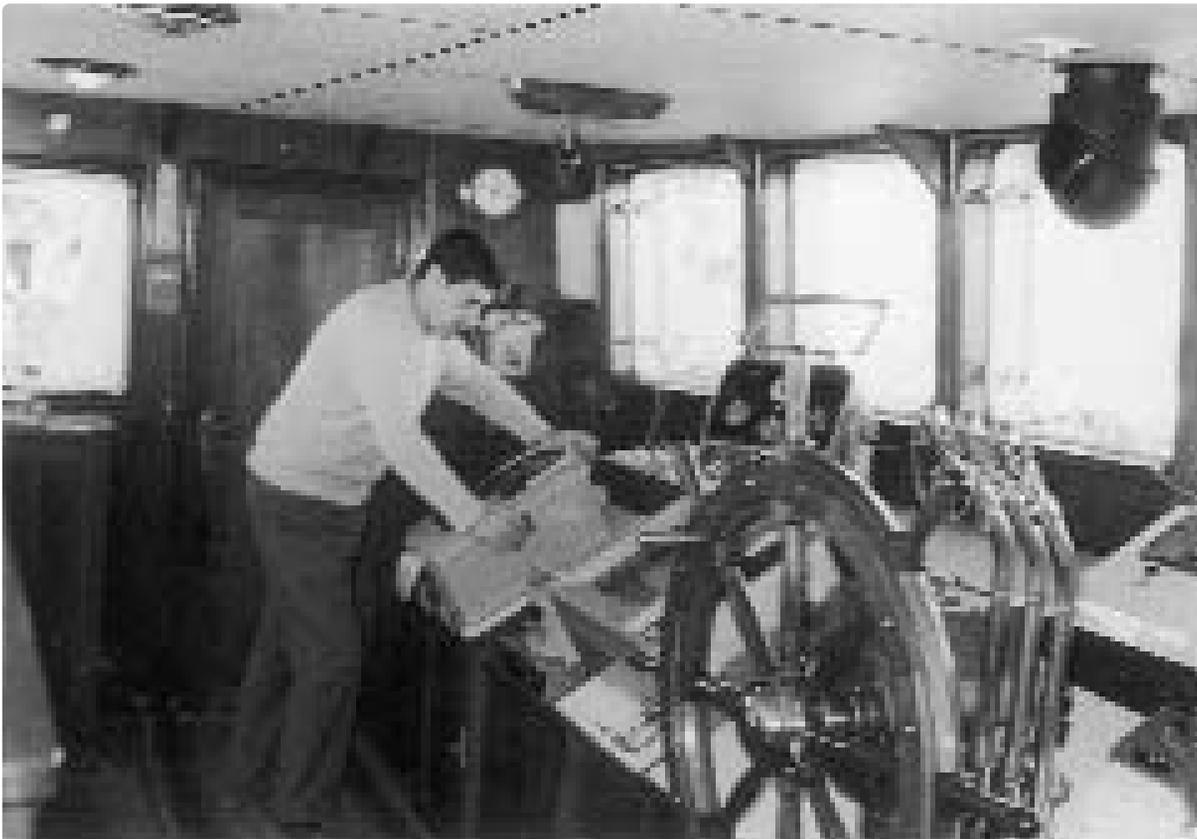
“Los fondos engañan: a veces uno navega para tierra y la profundidad aumenta, entonces piensa que está saliendo y se equivoca. Con calima navegábamos por estima, y aprovechábamos un momentito despejado para utilizar el sextante.



Carlos Rodríguez en el barco Bueno González, en el puerto de Walvis Bay.

Cuando había mar, era peligroso. Para ir de un lado a otro del barco, teníamos una cuerda amarrada previamente, esperábamos el momento en que no entrase el mar por la cubierta y atravesábamos corriendo agarrándonos a la cuerda.

Una vez, íbamos de regreso a Tenerife por Villa Cisneros. Mi padre dormía en el rancho de popa y, como tenía la puerta abierta, empezó a desconfiar de que navegábamos mal. Así fue, al poco embarrancamos, de noche, menos mal que era arena. Para poder salir de allí, hubo que aligerar peso: tirar toda la ‘cosecha’, que llevábamos en unas cubetas en la popa. Le llamábamos la cosecha al pescado salado por nosotros, por el perso-



*Carlos Rodríguez en el barco Bueno González, en 1970.*

*nal en sus momentos de descanso. Eran especies de pescado que no se comercializaban y eran para repartir entre la tripulación. Fuimos yendo, yendo, hasta llegar al puerto, al varadero”.*

### **En las parejas de Vigo**

En Vigo el volumen de pesca sigue en aumento. Carlos se enrola en distintos barcos que faenan por la costa de Portugal o se aventura al Gran Sol. Navega en el *Vasco Núñez de Balboa*, de una pareja de Juan Rodal, un armador de Bouzas; en el barco *Julio González Chao*, o en el *Klis*. Por

esos años, hace el periodo de instrucción del servicio militar en Ferrol. Y cumple tras estar destinado a bordo del destructor de la Armada *Císcar*. Carlos nos relata que tuvo suerte, porque este buque de guerra, poco tiempo después, un día de niebla toca fondo cuando entraba por la boca de la ría de Ferrol, delante del castillo de San Cristóbal, y allí mismo se va a pique.

*“¡Qué tiempos aquellos a bordo del Klis, un barco pequeñito, de madera, de caldera de vapor para ir al Gran Sol! Yo a Terranova no fui, pero, para mí, el Gran Sol era el peor mar del mundo. El barqui-*



*Barco Bueno González, de una empresa de Bouzas que se lo vendió a los Hermanos Grimaldi, de Cádiz. En 1970, en Sudáfrica.*

*to pegaba unos pantocazos enormes. Entraba tanta agua a bordo, que había que dormir en los catres con la ropa de agua puesta. Era ropa de agua hecha con tela empapada en aceite de linaza y puesta a secar al sol. Cuando no estaba bien curada, cogía 'molca', que era como le llamábamos cuando se pegaba. Siempre andábamos mojados.*

*En la costa de Portugal, un día de muy mal tiempo, a la capa, cogimos un naufrago. Era un hombre, descalcito, que pescaba solo en un cayuco. Lo llevamos con su barquita a Peniche. Me quedó*

*grabado. Otras veces, navegando o cerca del litoral, rompíamos los palangres de los portugueses, pues los largan atravesados, de este a oeste. Y nos protestaban. A mí me daban pena".*

Unos años después, decide quedar en Vigo a estudiar. Consigue el título de Patrón de Pesca de Altura. El primer barco que manda es el *Perlón*, de acero y con motor. Forma parte de un trío con base en Vigo, donde descargan las capturas que realizan en el banco de Canarias. Va de patrón de costa, que es el que lleva el barco hasta el banco; allí toma el mando el patrón de pesca.



*Barco Bueno González, en 1970, en Sudáfrica.*

Carlos se casa con M<sup>a</sup> Carmen Vilar Oliveira, de una familia marinera de Bouzas. Durante un tiempo, Carlos embarca en los bous que pescan cerca de la costa y, cada tres días, puede ir a casa. Un día, un amigo, capitán de pesca, le habla de la posibilidad de ganar más dinero si va con él a Sudáfrica. Carmen se disgusta, está embarazada y sabe que la separación será larga. Es el mismo sufrimiento y soledad de tantas otras mujeres de marineros, y que ya había experimentado en su propia familia.

*“Marchamos después de Navidad para pescar 11 meses. Cruzando el ecuador en la travesía hacia allá, me comunicaron por telefonía que había tenido una hija. Cuando regresé, la niña ya corría”.*

### **Oficial de Pescanova**

La empresa Pescanova, en expansión desde su nacimiento en 1961, tiene ahora nuevos y modernos barcos congeladores. Por la envergadura y características de estos buques, el patrón de pesca nunca es el capitán del barco. Esta máxima responsabilidad únicamente la pueden desempeñar personas con titulación de Capitán de la Marina Mercante. Carlos trabajará en esta empresa desde 1974 hasta su jubilación en 1995. Va ascendiendo desde tercer oficial a primero.

*“Pescanova tenía barcos maravillosos. Estuve en el Sil, que era tan grande que, además de elaborar nuestras propias capturas de merluza, tenía-*

*mos varios colaboradores: barcos que pescaban para nosotros, allá en Sudáfrica. El Sil tenía rampa por popa. Había sido construido en Vigo y siempre veníamos a descargar aquí. Tuvo mala suerte, pues un día, después de descargar y cuando se estaba pertrechando, empezó a arder la bodega, no pudieron sofocar el fuego y el capitán lo llevó hasta fuera de las Cíes, donde se hundió. El Sil era un barco precioso”.*

Posteriormente, hacen campañas de cuatro meses, vienen en avión de vacaciones mientras el barco continúa faenando. Pescan merluza en Sudáfrica y en las Malvinas, marisco en Mozambique y pota en la Patagonia.

*“Allí coincidíamos con muchos barcos japoneses, que pescaban con luces para atraer a los peces, y con aparatos automáticos para subirlos, mientras que nosotros trabajábamos con redes de arrastre. Había tantos barcos, tantos y tan cerca que, con niebla, no se sabía por donde pasar”.*

Carlos está satisfecho de su relación de más de veinte años con la empresa Pescanova.

*“A mí siempre me trataron bien, con consideración. Los dueños de Pescanova se preocupaban por sus empleados.”*

En 1995 con motivo de la boda de su hija, Carlos desembarca en Ciudad del Cabo y regresa a Bouzas. No volverá al mar. Hoy agradece a la empresa Pescanova las altas cotizaciones realizadas, que le suponen una paga de jubilación digna, después de un trabajo intenso y apartado de la familia.

*“Además de mis horas de guardia dirigiendo la maniobra de pesca, yo, como primer oficial, era el responsable del personal, de los víveres, del material de embalaje. Al final de la marea tenía que calcular lo que se necesitaba reponer. No podía haber errores, ni sobrar ni faltar nada. Y cada día, con pesca similar, non podía disminuir la producción por problemas añadidos, accidentes o imprevistos. A menudo yo andaba estresado. Pero aunque era un trabajo de gran tensión y responsabilidad, estoy contento de mi profesión”.*

El tiempo semeja más breve cuando se disfruta de una buena compañía. En el Liceo Marítimo de Bouzas charlamos de la actualidad, de fútbol y, sobre todo, Carlos Rodríguez nos desvela los recuerdos, ilusiones y preocupaciones de su vida. Deliciosa tarde de un sábado compartida con un nuevo amigo.



Foto: Miguel Fraga

## José Rodríguez Rodríguez

### **Capitán de Pesca y de la Mercante**

El mar puede forjar amistades cómplices, amistades a las que sus aguas parecen haber empapado de su hondura e inmensidad. José Rodríguez y Baltasar Veiga, navegantes a Terranova en el mismo barco, entre humedad, salitre y escamas, están atados con nudos de aprecio y reconocimiento mutuo. Los conocimos a un tiempo, y juntos acudieron a nuestra entrevista. En la narración de las vivencias de cada uno, afloran los recuerdos, alegrías y problemas compartidos.

José Rodríguez nace en Vigo en 1939. La pesca era la actividad tradicional de su familia, en Bouzas, desde hacía generaciones. Su bisabuelo y su abuelo fueron patrones. También lo fue su padre, en las parejas que iban al Gran Sol y a la costa de Portugal.

*“Te crías en ese ambiente marinero, todos tus amigos van al mar y ya no te planteas otra profesión. Además, tanto mi hermano como yo siempre tuvimos la ilusión de ir al mar”.*

Con ese deseo, Pepe Rodríguez prepara en Vigo las materias de Marina Mercante, y se desplaza a examinarse por libre en la Escuela de Náutica de A Coruña. En un verano de estudiante, acompaña a su padre en una marea de pesca por la costa portuguesa. Le gusta. Acabará la carrera con aún más convencimiento.

*“Mi primer embarque en serio fue a los 19 años, en un barco de la Compañía Trasatlántica, llama-*

*do Guadalupe. Durante dos años hice las prácticas como alumno, de agregado.*

*Eran barcos mixtos, de pasaje y carga, que hacían la ruta regular Pasajes, Santander, Gijón, Vigo, Cádiz, Nueva York, La Habana, Veracruz. Si era necesario cargar alguna mercancía, hacíamos escala en Lisboa o en Puerto Plata”.*

### **En la mercante**

Una vez titulado, con poco más de veinte años, va mandando un pequeño carbonero hasta Gijón. La precariedad de este barco, en el que sólo hay compás y reloj, contrasta con los equipamientos que había conocido en los trasatlánticos, con radar y novedosas tecnologías. La incertidumbre ante la nueva responsabilidad le impide dormir en toda la travesía. Arriba a puerto sin contrariedades.



*El buque Meixueiro en Terranova en 1971.*



*Mar helada en Terra Nova, desde el barco Meixueiro, en el que navegaba José Rodríguez, en 1970.*



*Bacaladero León Marco navegando entre hielo.*



*Bacaladero León Marco navegando.*

*“Con los años se acumula experiencia, saber y seguridad. Pero el miedo al mar nunca se pierde”.*

En su vida marinera navegará, como oficial, en distintos barcos mercantes. Unos son de cabotaje, entre Galicia, Andalucía, Canarias, costa de África. Son fletes de cemento, fruta, maderas guineanas... Las travesías se ajustan a las mercancías.

José Rodríguez, como otros muchos marinos, cambia a menudo de empresa y de barco. Alterna embarcaciones de pesca y de mercancías. Por un tiempo va en un mercante que carga pescado congelado en Sudáfrica para transportarlo

hasta Vigo. Es un buque llamado *Reefer Bas*, dotado de bodegas frigoríficas. Está contratado por la Casa MAR, de Vigo, para dar servicio a los pesqueros de su empresa que faenan en aquellas aguas del Atlántico sur.

### **En barcos de pesca, en los congeladores y bacaladeros**

En los años sesenta, en Vigo se están construyendo los primeros barcos congeladores con rampa por popa. José Rodríguez embarca como oficial en el llamado *Mar Austral*, para la captura de merluza en Sudáfrica.



*Calle de Saint Pierre en Terranova.*



*Bacaladero navegando en Terranova en 1971.*



*Mar helada por popa.*

Más adelante, será capitán de barcos bacaladeros en Terranova. En 1969 va en el recién botado *Meixueiro*. Después, en el denominado *León Marco*, coincide con el maquinista Baltasar Veiga, al que biografamos a continuación. Realizan juntos varias mareas y el compañerismo germina en amistad duradera.

Ocurre con frecuencia. Los mares de Terranova, un medio hostil y con muchas horas de esfuerzo y dedicación, provoca a veces desencuentros y broncas entre los tripulantes. Pero sobre todo genera camaradería, solidaridad y afecto.

*“Antes había muy buenos profesionales, muy buenas tripulaciones en los pesqueros. Sólo en casos aislados surgían problemas con el alcohol, cuan-*

*do bajaban a puerto en Terranova. Aquellos tripulantes sabían un poco de todo. Aprendían a atar y, si era preciso, acudían a ayudar a los rederos en cubierta, a 10º bajo cero. A veces tenían que subir calderos de agua caliente de la cocina, para echársela a las redes y que se doblasen. También solían quemar trozos de estopa para calentar las manos y evitar la congelación”.*

En los bacaladeros, al principio se hacían todas las faenas sin guantes, tanto las de pesca como las de manipulación del pescado (abrirlo, descazcarlo y salarlo). Para evitar la congelación de los dedos y hacerlos entrar en calor, los hombres se golpean con las manos sobre sus propias espaldas, como si se diesen apretados y sonoros



*Copo de bacalao a bordo.*



*Copada de bacalao en 1972.*

abrazos a sí mismos. Luego, con los barcos modernos, mejoraron las condiciones de trabajo.

### **El corazón partido**

Pepe, como lo llaman los amigos, obtuvo también el título de Capitán de la Mercante y realizó nuevas rutas, en grandes barcos, en los que, por ejemplo, transportaba pizarra a Francia, para regresar con piezas de coches con destino a la factoría viguesa de Citroën. Surcó el Atlántico y el Mediterráneo, recaló en puertos dinámicos, bulliciosos o milenarios como el de Alejandría. Y luego regresó a los barcos de pesca, donde siempre fue capaz de contagiar a sus hombres de tenacidad y entrega.

*“En la mercante la travesía solía ser más monótona, pero se conocían puertos bonitos y países diferentes. En los barcos pesqueros era más duro y se ganaba más. Y las navegaciones eran entretenidas, con tripulaciones más alegres y buenos profesionales.*

*Era mi profesión, navegué por muchos mares en distintos barcos. Y siempre se aprende algo nuevo”.*

La profesionalidad de Pepe está fuertemente cimentada con conocimientos y experiencia. Al hablar con él, atisbamos su humanismo y su gran corazón, que, no cabe duda, repartió entre la mercante y la pesca.



Foto: Miguel Fraga

## Baltasar Veiga García

### ***Jefe de máquinas en los bacaladeros***

Baltasar Veiga y José Rodríguez comparten algunos ratos de su ocio y, a menudo, caminan al lado del mar. La amistad navega con ellos desde los mares de Terranova. Ahora es Baltasar el que nos regala su memoria.

*“Yo con este hombre, con Pepe Rodríguez, voy al fin del mundo. Se preocupaba de la tripulación. Por ejemplo, cuando teníamos algún problema, alguna avería en los motores, no nos agobiaba para zarpar”.*

Baltasar Veiga nació en Vigo, en julio de 1945. Sus abuelos eran armadores en Bouzas, con barcos de vapor, de arrastre. Posteriormente tuvieron congeladores, como el *Aquilina*, el *María Auxiliadora* o el *Consuelo Veiga*. Siendo pequeño, juega entre barcos en Cádiz, pues allá traslada su padre a toda la familia. Como muchos otros pesqueros de Vigo, después de ir al Gran Sol, llevan sus barcos, durante un tiempo, a pescar gamba a Andalucía. Su padre va de patrón y en el segundo barco de la pareja va su tío.

*“Estoy vinculado al mar desde pequeño. Estudié en la Escuela Náutico Pesquera de Vigo. Nunca anduve en los barcos familiares, siguiendo un consejo de juventud, y creo que acerté. Así no surgen los problemas”.*



*El bacaladero Meixueiro con hielo, 1971.*



*En el barco León Marco en Noruega, 1980.*



*Baltasar en Terranova.*

### **Siempre en bacaladeros a Terranova**

Baltasar empieza en la pesca en las parejas de Terranova. Tiene conocimientos de mecánica y motores, pero continúa estudiando. Se convertirá en Jefe de Máquinas. Siempre en barcos bacaladeros, excepto tres meses de pesca de merluza en Cádiz. Trabaja cuatro o cinco años con la casa Molares, de Vigo.

Después, durante 28 años Baltasar va en la misma pareja, de León Marco, hasta que se jubila. La descarga de cada campaña la hacen donde pactan el comprador y el armador, que a veces alquilan las instalaciones a la casa MAR.

*Proa del Meixueiro rodeado de hielo, 1972.*



### **Dureza de las condiciones de trabajo**

Baltasar es trabajador, diligente y buen profesional. Los de máquinas tienen guardias de cuatro horas, aunque no siempre se cumplen, pues surgen averías o percances. Se encargan de resolver todos los problemas, por lo que tienen que ser mañosos y polivalentes. Atienden el mantenimiento incluso de los aparatos del puente y del parque de pesca.

*“Nos interesaba a todos no tener que ir a tierra a reparar. Nuestro objetivo era conseguir la mayor cantidad de hojas de bacalao. El ruido del motor era parte de nosotros. Lo llevabas dentro. La cabecera de mi cama estaba debajo de los alter-*

*nadores, que hacían un ruido terrible. Si el motor se paraba, yo despertaba sobresaltado. En tierra, en mi casa, sin ruido, era cuando peor dormía”.*

Cuando la pesca es abundante, a Baltasar le gusta ir a ayudar a cubierta. También es crítico, pues defiende condiciones dignas para todos los tripulantes. Refiere que en el viaje de regreso, los de máquinas debían hacer una lista para el armador, con las posibles averías y necesidades de revisiones y recambios. Después de siete meses pescando y de hacer la descarga, los tripulantes comenzaban su periodo de 40 días de descanso, excepto los de máquinas.

*“Al principio, como se iniciaba la preparación del barco para la próxima marea, los de máquinas debíamos estar a bordo desde las nueve de la mañana, todo el día trabajando y supervisando el trabajo de los operarios de tierra.*

*Nos contaba como vacaciones y no nos pagaban sobresueldo. Esto va produciendo desánimo y descontento. Mas tarde, a partir de mediados de los setenta, las empresas ya tienen sus talleres propios y un inspector. Pudimos disfrutar nuestras vacaciones.*

*En los bacaladeros sufrimos un retraso respecto a otros sectores de la pesca, que iban evolucionando. Las innovaciones y la reconversión de los bar-*

*cos tardó más. Y las condiciones de trabajo se mejoraban con más lentitud.*

*Debíamos llevar nuestra propia colchoneta y ropas de agua, cuando en los congeladores tenían más adelantos. Los hombres estaban empapados. Nos colgaban las botas o los chaquetones encima del motor para que secasen. Yo los dejaba. Otros maquinistas no, porque decían que se lo manchaban. Ahora los barcos tienen una habitación de secado. La del bacalao era la pesca más dura y con menos medios”.*

*En Terranova, incluso el agua dulce la llevan racionada. Es insuficiente. El barco funciona al ritmo que impone el capitán de pesca. A veces*



*Baltasar en el León Marco.*

están seis meses sin tocar puerto ni para reponer combustible; un petrolero los surte mientras están fondeados. Otras veces, los capitanes se preocupan de hacer más llevadera la vida de sus hombres.

*“Primero eran dos mareas al año y la Navidad siempre se pasaba en casa. Luego se rompió la tradición y se hacían campañas de siete meses. Algunos capitanes decidían permanecer, en las fiestas navideñas, unos días en puerto en Terranova”.*

A la dureza del trabajo se unen los accidentes. Una vez navegando a toda máquina de una playa para otra en Groenlandia, embisten contra un iceberg. Parte del hielo cae sobre el barco.

*“Se nos vino encima. Yo estaba durmiendo, salí y me encontré con un mundo de hielo. La parte de babor quedó abollada hacia dentro, hundida, pero no había vía de agua y pudimos continuar”.*

Otra vez, en Boston, al meter una sacada grande de pescado y no poder cerrar, se les inunda el parque de pesca. Alguien abrió una rejilla que comunicaba con las bombas de achique y los bacalaos las atascaron.

*“Tuvieron que achicar a cubos mientras nosotros tratábamos de solucionar el problema. Nos perdimos del barco compañero. Finalmente, todo quedó en un susto”.*



*En el barco León Marco rodeados de hielo, 1980.*



*Copo de bacalao del León Marco, 1980.*

### **El sueño infantil**

Baltasar y su hermano, de niños, jugaban con deleite en el bote de su padre, soñando con adentrarse en el océano. Luego, se hicieron a la mar, uno en los bacaladeros, el otro en la mer-

cante. Navegaron desde las aguas de Vigo, igual que sus antepasados.

*“Si volviese a nacer, no volvería al mar. Pero eran otros tiempos y no se te ocurría que existiera otra posibilidad para los hijos de marineros. Sabías*



*Copada de bacalao.*

*que en el mar estaba tu trabajo. Es una profesión arriesgada y que requiere demasiado tiempo, dedicación y sacrificio.*

*La mayor alegría que tenías a bordo era cuando decían 'vamos a arrancar'. Significaba que regre-*

*sabas a casa. Te olvidabas de todo lo malo que habías pasado.*

*Al acabar el descanso, volvías a salir, repuesto, con el afán de cumplir bien con tu trabajo".*

Foto: Miguel Fraga



# Ricardo Fernández Villar

**Mecánico Naval Mayor  
y Patrón de Pesca de Altura.**

**“De niño, mi gran ilusión era ser mecánico”**

La pesca era una actividad de honda tradición familiar. Su abuelo había ido al mar. Su padre se había hecho mecánico e iba de fogonero habilitado de maquinista en aquellos barcos de vapor con caldera de carbón: en verano pescaban por aquí, y en invierno se enrolaban en los pesqueros de vapor con base en Cádiz. Igualmente del mar vivían sus tíos, primos y una gran parte de las familias de Coia, un lugar al oeste de Vigo, antes de que la ciudad lo engulliese con su gran desarrollo urbanístico. En este ambiente, en Coia nació Ricardo Fernández Villar, el 22 de octubre de 1930.

## Una vocación temprana

*“De niño, mi gran ilusión era ser mecánico.*

*Coia, en aquel momento, era una aldea, mal íbamos a la escuela y, a los 12 años, empezábamos a trabajar. Yo ansiaba cumplirlos para aprender sobre motores. En seguida entré como aprendiz en un pequeño taller de motores que aún existe, Talleres Farruco. Hacía de pinche, los recados, ayudaba al empleado... ¡Cómo me gustaban las máquinas!”*

Ricardo es después aprendiz en la empresa Barreras (un astillero vigués dedicado, desde 1892, a la construcción y a la realización de grandes conversiones de buques, muchos de ellos de pesca, y a la fabricación de motores). A media-

dos de los años cuarenta, en este astillero se están construyendo, en serie, un grupo de pequeños barcos a los que llaman los estándar. Y les están poniendo unos motores diésel. Ricardo disfruta ayudando a los operarios, tiene curiosidad e interés y aprende con facilidad.

*“Me gustaban mucho los motores”.*

## Al mar con 17 años

Precisamente, en un barco de motor, hecho en Barreras, se inicia Ricardo en la mar. Embarca como engrasador. En aquel tiempo, en la máquina iban cuatro personas: primer motorista, segundo motorista y dos engrasadores.

*“Los titulados de máxima categoría que había en la marina de pesca en aquel tiempo eran o fogoneros habilitados para barcos de vapor o mecánicos navales para los motores.*

*Yo me mareaba enormemente y mi madre me avergonzaba. Un día decidí: o me hago marinero o me tiro por la borda. Aguanté el malestar de los tres días de navegación hacia el Gran Sol. Comí pescado del primer lance y el estómago se tranquilizó. Nunca más me mareé.*

*Años después, fui el timonel en temporales y ciclones, cuando muchos marineros se ponían malísimos, de mareo. Vencí al mar a base de decisión”.*

## Amplía sus conocimientos

El servicio militar comienza a cumplirlo en Ferrol en 1950. Por sus importantes nociones de mecá-



*Mar helada en Terranova.*



*Ricardo fue maquinista en los bacaladeros de Terranova.*

nica lo destinan, sucesivamente, de motorista de un chinchorro, de una lancha y de la falúa del comandante. En este periodo le permiten seguir estudiando hasta superar los exámenes de segundo y de primer mecánico naval.

Recibe clases de un capitán, con el que adquiere profundos conocimientos de máquinas. Una vez licenciado, embarca con su padre en el *San Patricio*, con base en Cádiz, y en la Comandancia de aquella ciudad obtiene el título de Patrón.

*“En Cádiz las mareas eran de 23 ó 24 días, pues metíamos el pescado en hielo y más tiempo no aguantaba. Pescábamos merluza alrededor de las Canarias, a una latitud de 27° N. Cuando entraba pargo o un pez que allí abundaba, al que llamaban cachucho, los marineros los salaban y se los vendían a los canarios. Allí, tanto los bous como las parejas, trabajábamos sólo de día, desde el amanecer hasta que se ponía el sol. Por la noche quedábamos al garete, parados en la misma playa, y para distraernos y hacer un dinero extra, llevábamos una línea nuestra y pescábamos pez de cuero: marrajo, pez espada y una especie de cazón al que llamábamos tolo, muy apreciado y de gran consumo en Andalucía. Incluso a veces pescábamos atunes. Ese pescado lo vendíamos nosotros. Era una costumbre aceptada por el armador, que nos suponía el 30% de nuestros ingresos. En esta tarea, mi socio era Benjamín, de Moaña, el contramaestre del barco. Yo pescaba por la noche y él lo salaba por la mañana. Yo quería juntar dinero para casarme. Por fin regresé a Vigo, me casé y embarqué aquí. Luego, en 1955, me examino en A Coruña y salgo Mecánico Mayor”.*



*Hielo en un bacaladero.*

### **En Vigo, en los barcos de la Pesquera Vasco Gallega (1953-1963)**

Durante un decenio, Ricardo navega en barcos de la empresa Pesquera Vasco Gallega, donde lo contratan como primer mecánico naval. Los barcos son pequeños y endebles para travesías largas y campañas dilatadas, por lo que entre mayo y octubre van al bacalao a Terranova, y en los meses del invierno pescan merluza en el Gran Sol. Son años de abundantes capturas que generan pingües beneficios a la empresa. Pero para que la pesca del bacalao sea más rentable, deben ir a Terranova todo el año, por lo que construyen barcos nuevos, de mayor capacidad y mejor dotados. Casi todos están hechos en la factoría Vulcano, de Vigo.

*“Al principio íbamos en barquitos con gran peligro, hacinados, con la manipulación del pescado en cubierta, con mucho frío. En los nuevos barcos empezamos a disfrutar de ciertas comodidades hasta entonces inexistentes, como cocina eléctrica, horno de pan, comedor. Una de las nuevas parejas en que embarqué era la formada por el Udana y el Punta Cabío. Aquí el bacalao y el acei-*

*te de hígado eran para la empresa, y las barbillas del bacalao, para nosotros. Las palometas, zapatas y algunas malucas que pescábamos eran también para nosotros. En 1964 embarco en un gran congelador de 2.000 caballos, el Virgen del Cabo, en el que voy a Sudáfrica como tercer maquinista. Será mi última travesía”.*

Ricardo siempre fue trabajador. En sus horas de descanso a bordo, ayuda a atar la red por la noche, ayuda a echar el pescado en la bodega. Incluso cuando estaba en cama, acude, sin protestar, cuando es llamado por el patrón para tomar una altura con el sextante, para poder situarse.

*“Me decía un marinero: Jefe, Ud. siempre pone buena cara, no se enfada. Y yo le respondía: Pero si es para todos, también es mejor para mí, porque yo vengo aquí a pescar y hay que ir a donde están los peces”.*

### **Averías, naufragios, momentos de dificultad**

En el Gran Sol y en Terranova, con frecuencia el tiempo es impredecible. Los temporales y tormentas se acomodan en el mar durante días. El peligro ensombrece las mareas de capturas copiosas, la ilusión de llenar cuanto antes las



*Astillero Barreras, de Vigo, donde fue aprendiz Ricardo.*

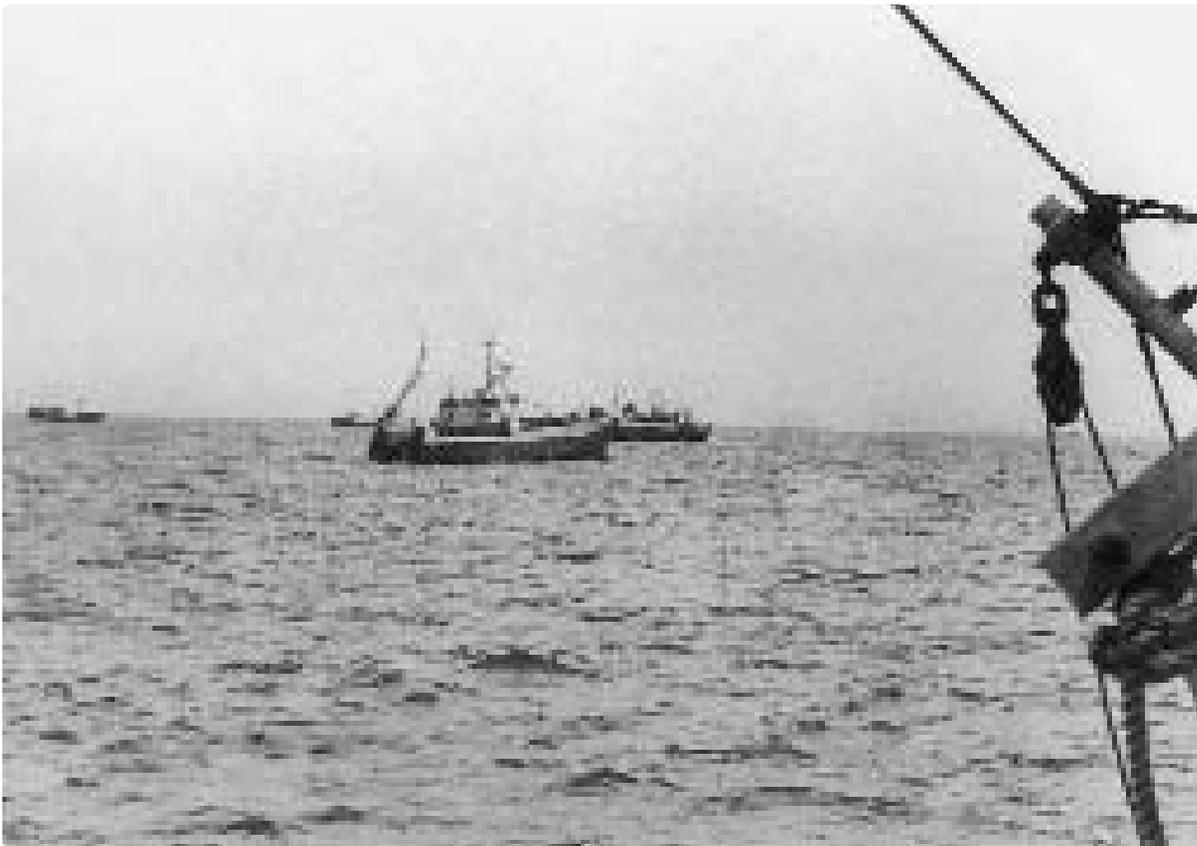
bodegas para regresar a puerto. La angustia fija unos recuerdos que ya nada ha podido mitigar.

*“Cuando íbamos en aquellos pequeños barcos, los motores eran malos. En la travesía hasta Terranova, había que parar tres o cuatro veces a cambiar la camisa del motor. Ya no nos sorprendía.*

*Una vez, yo iba en el Urbía. El barco compañero en el arrastre era el Urdala, que, a causa de una vía de agua, comenzó a hundirse aquella noche. Por suerte, nos dio tiempo a coger a la tripulación.*

*Otro momento de gran apuro fue en 1961. Íbamos en la pareja formada por el Udana y el Urtazun. El*

*barco compañero tenía una avería y escapábamos de un ciclón, rumbo a un puerto del sur de Canadá. El tiempo empeoraba y el patrón ordenó aumentar la velocidad, por lo que se me quemó el empuje del eje de cola. Vino toda la gente a ayudar. Sin dejar enfriar el motor, cambiamos los riñones del empuje y se nos quemaron de nuevo. El otro barco, al que llevábamos a remolque, nos pasó su recambio y pudimos continuar. Nuestro patrón era excelente, el mejor patrón de la mar de todos los tiempos, el difunto de Julián Álvarez, de Ribeira. Llegamos a la embocadura del puerto totalmente cerrado de niebla, muy despacio, hasta entrar en dique”.*



*Bacaladeros.*



Y las situaciones comprometidas se suceden. Un día, pescando en los grandes bancos de Terranova, el patrón de pesca decidió ir a largar al golfo de San Lorenzo. *“El barco se cubrió de hielo, la superficie del mar eran placas de hielo y pequeños icebergs. Por poco no podemos salir”*.

Correspondiente a esta marea al bacalao en Terranova, nos enseña un cuaderno, en el que anotaba lo acontecido en cada singladura. Dice que no es el cuaderno oficial, que lo hizo para él, por lo que registra exactamente lo que sucedía en la realidad.

Añade que en los diarios oficiales a menudo no se dice la verdad, para que otros no sepan en qué lugares se pescaba ni qué cantidades, ya que los patrones toman sus decisiones por la experiencia acumulada y por intuición, y se reservan sus conocimientos.

Ofrecemos unos fragmentos del cuaderno hecho por Ricardo, en los que se aprecia la poca pesca que se hacía en enero y los buenos lances a partir de febrero. También refleja las dificultades de aquellos mares helados.

## **Viaje de pesca a los Bancos de Terranova**

Salida para la mar el día 10 de enero de 1961

Día 19 de enero: en cuatro lances entran 16 canastos de bacalao, 22 de platija y 21 de raya (De 78 k cada canasto). Laborando desde las 9,30 a las 21, total 11,30 horas. Navegando 5 horas. Parados 7,30 horas. Tiempo: a 12 horas en el exterior hay 2º+. Viento de 20 km/h. Mar de 3 m.

(...)

Día 25 de enero. Se perdió el aparejo con 60 ó 80 canastos. Un golpe de mar arrolló a tres hombres contra la maquinilla, lesionando al contra maestre con una incisión de 7 cm por 1,5 en la rodilla...

(...)

Día 27 de enero. Estamos a la capa. Hay nieve en todo el barco. Vientos de 60 km y mares de 3 a 4 m. Nevando.

Día 28 de enero. Estamos a la capa.

(...)

Día 10 de febrero. Cuatro lances de 3, 60, 130 y 2 canastos de bacalao respectivamente (total 195), 4 de platija y 3 de raya. Tiempo bueno pero frío. Pescando desde las 9 a las 24 horas. La gente invirtió desde las 21,30 hasta las 7 horas en elaborar el pescado.

(...)

Día 25 de marzo. Navegando para Saint Pierre

(...)

Día 20 de mayo. Nos vimos en la necesidad de reventar a propósito la red por quedar bloqueados entre los hielos y no poder virarla a bordo.

Día 21. Bloqueados entre los hielos, navegando con dificultad, a poca máquina y parando a cada instante. Al acercarnos a la salida del canal, nos es imposible seguir adelante y decidimos retroceder. Se han visto algunas focas sobre los hielos.

Día 22 de mayo. 143 canastos de bacalao en total

Día 23 de mayo. Navegando entre hielos, intentando la salida del canal por el W de la isla de San Paul, pero no logramos pasar la barrera que al sur del cabo Norte se hace muy compacta y formada de grandes trozos de 50 a 100 m<sup>2</sup> y de 0,5 de alto y algunos aún más. Retrocedemos lo andado para ir a buscar la salida por la parte Norte.

Día 24 de mayo. Navegando hacia Ray para intentar la salida del canal. Al fin encontramos la salida del estrecho de Cabot libre por la parte comprendida entre cabo Ray y la isla de San Paul.

(...)

Día 3 de junio de 1961. Fin del viaje



*Barcos en construcción en el astillero Barreras.*

### **Desembarca definitivamente.**

#### **El taller soñado**

Cuando cumple 30 años de edad, Ricardo piensa en quedarse en tierra. Aunque su gran ilusión de siempre era poseer un taller de mecánica, ahora abre una pescadería. Idea establecer también un secadero de bacalao, por lo que consulta a un amigo, Constante Barreiro, que se lo desaconseja alegando que la salazón está en decadencia, pues acababa de nacer Pescanova y cree que el congelado será el principal medio de conservación.

Ricardo vuelve al mar con la idea de ahorrar, hacer una casa y poder, al fin, montar el taller tantas veces fantaseado.

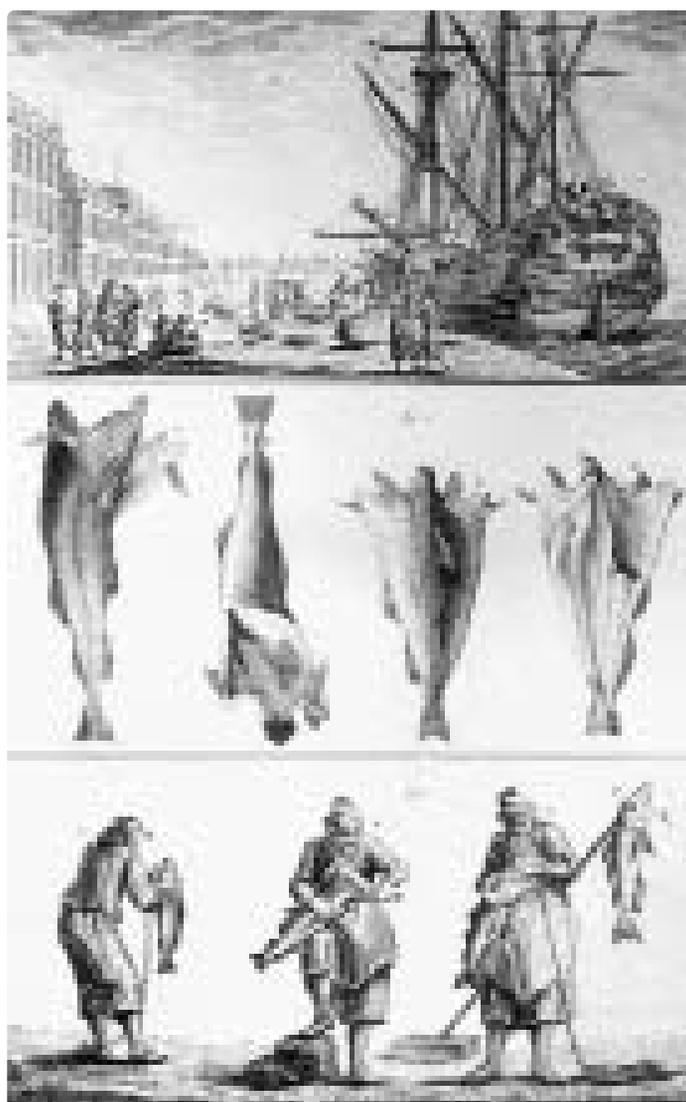
*“En la mar era donde más se ganaba, mucho más que en cualquiera otra profesión de tierra. Navego durante otros cinco años y luego desembarco definitivamente. Era el año 1965. Ese mismo año monto un taller en Coia, en los bajos de la casa de mi padre. Yo era mecánico de vocación. Mi padre me ayudó muchísimo, tenía la fragua encendida para cuando yo llegaba. Pasamos momentos difíciles porque el taller daba poco, hasta que mi mujer vendió unas tierras, capitalizamos la empre-*

*sa y empezó a progresar. Hice sociedad con un amigo y hoy marcha bien. Tenemos una buena fábrica y unos bonitos catálogos”.*

De su matrimonio con Leontina Goberna Pena, nacen cinco hijos, todos varones, Ricardo, Adolfo, Alberto, Leonardo y Patricio. Hoy dos de ellos trabajan en la fábrica.

Ricardo Fernández Villar tiene ahora más tiempo para leer, su gran afición, y sigue presidiendo su empresa, Industrias Ferri, culminación de su gran pasión, la mecánica naval.

*“Trabajé en lo que me gustaba y aún encima me pagaban. Porque yo soy mecánico de vocación”.*



*Escenas sobre la pesquería del bacalao. H.I. Duhamel de Monceau (1769-82). BMCN.*

Foto: Miguel Fraga



## Jacinto Parada Pazos

### ***De la rapeta en la playa al arrastre en altamar. De Bueu a Vigo.***

La vida no fue fácil para Jacinto Parada en su infancia. Nada le fue regalado. Con gran esfuerzo, desde muy joven, consiguió ir prosperando. Siempre en labores relacionadas con la pesca. Sus manos anchas y rudas, están hechas de trabajo y de caricias. Su sonrisa nos recibe al llegar a su casa de Alcabre, cálida y arreglada con primor. Su mujer, María, su hijo y sus dos nietas son ahora su centro de atención. Y, por supuesto, su madre, de la que sigue disfrutando y de la que nunca se separó desde aquellos años de penuria y escasez que les tocó vivir, como a otros muchos españoles del momento.

Jacinto Parada nació en Bueu en marzo de 1934. Protegida en su ensenada, la villa de Bueu albergaba una flota pesquera artesanal activa. Los más de 20 almacenes de salazón de la sardina (existentes en el siglo XVIII), con la llegada de los fomentadores catalanes, habían quedado reducidos a unas pocas pero potentes fábricas de salazón y conserva, como la de Doménech (desde 1808) en el arenal de Beluso, o la de Massó (desde 1816) en el centro de Bueu, rozando su playa.

A los botes pulperos, a vela y remos, y a las lanchas para la sardina, se le fueron uniendo otras embarcaciones de litoral y de altura, que, posteriormente, trasladarán su base a los puertos de Vigo o Marín, por sus mejores construcciones y servicios portuarios.

En los difíciles años de la guerra y la posguerra, la madre de Jacinto, Crisanta, redoblabla su cariño hacia su único hijo, consciente de que apenas podía alimentarlo. Jacinto, casi sin ir a la escuela, tiene que empezar a trabajar, tirando por una rapeta desde la playa.

*“Pasé más hambre que el perro de un señorito. Incluso más de una vez comí mondas de plátanos y de naranjas. Alguna vez cogía en el campo una espiga de maíz, sin que me vieran, y la asaba. Por un trocito de pan, le trasladaba un camión de leña para dentro de la panadería. Pasé mucha hambre y mucho frío”.*

### **A la rapeta en Bueu**

Comienza en la pesca siendo un niño de 13 años. Largan la rapeta con ayuda de una lanchita a remos, casi siempre por la noche o de madrugada, antes de las cinco de la mañana. Luego, empiezan a tirar de la red desde la playa, dos por cada lado, mientras uno se queda en el bote asustando el pescado para que entre.

*“A mí, allí, me conocían como Jacinto “Rianxo”, por el lugar de donde eran mis abuelos. La rapeta era de Vicente Malvido, de Bueu, y éramos cinco: me acuerdo de Pedro, Avencio y Aurelio. Cogíamos chinchos, voraces... Los múgeles escapaban saltando por encima de la red; son peces muy listos. Los alcriques también saltan mucho: cuando vienen en un aparejo de cerco de ardora, si no levantas mucho los corchos, escapan saltando y no queda uno.*

*También íbamos a pescar bolos, con un boliche mayor, desde las 6 de la mañana hasta las 9,30.*



*Faenando en Sudáfrica.*

*El barco ya tenía un motorcito y largábamos por delante de Sanxenxo, Portonovo, Montalvo, La Lanzada. Unos bolos los vendíamos para comer, y otros se los vendíamos a los armadores, que los usaban de cebo para el palangre de la palometa”.*

### **A la sardina**

A partir de los 17 años, Jacinto se enrola en barcos que van a la ardora, a por sardina, con apa-

rejo de cerco. Va de marinero en un barco de Massó, denominado *Marreca*.

*“La tripulación estaba formada por 40 hombres. Alguna vez trajimos 1.200 cestas de sardinas. Cada cesta, en aquella época, llenaba dos cajones de 40 kilos cada uno. También pescamos mucho jurel. Lo vendíamos fresco y las familias, en sus casas lo salaban para comerlo a lo largo del año. El jurel remedió el hambre de mucha gente”.*

En un barco un poco mayor, de gasóleo, pescan sardina por el litoral portugués. Ahora Jacinto, además de las tareas de marinero, ejerce de cocinero.

*“Pescábamos sólo por la noche. Durante el día, el barco paraba, fondeado o atravesado, y dormíamos. Como tardábamos bastantes días en volver, salábamos la sardina a bordo. Una vez nos detuvieron y durante seis días estuvimos presos a bordo, en el puerto de Leixoes, por estar en aguas que no nos pertenecían”.*

### **En Pasajes**

Con unos armadores de Marín, que trasladan la base de sus barcos a Pasajes, Jacinto pesca durante tres meses por el Cantábrico. Excepto el patrón y el motorista, todos son gallegos. Son tres barcos de arrastre, llamados *Lina*, *Calisto* y *Francisco Ferrer*, que llegan a La Rochelle, en la costa francesa. Pescan merluza al trío, dos barcos en el mar, mientras el tercero traslada las capturas al puerto de Ondárroa, donde lo venden.



*“Entraban muchas cigalas, que el armador no las comercializaba. Nosotros las cogíamos y las cocíamos enteras, luego las desconchábamos y las metíamos en una botella. Le echábamos vinagre hasta la parte estrecha, y desde ahí para arriba, aceite. Tapadas con un corcho, las vendíamos al llegar a tierra. Había una señora que nos las compraba por 25 pesetas cada botella, y si era de litro, nos daba 30 pesetas. Traíamos alguna botella para casa. Están riquísimas y si no cogen aire, no se pierden en un año”.*

### **En Vigo**

Después de unas campañas en Cádiz y en congeladores que van a Sudáfrica, Jacinto se enrola en barcos de la Casa MAR, de Vigo. Pescan en el Gran Sol, al sexteto, es decir, dos parejas faenando en el mar y dos barcos trasladando el pescado a Vigo

*“La pareja es oficio de viejos, porque se pescaba sólo de día. En verano empezábamos temprano y hacíamos dos lances, en invierno, uno. Las merlu-*



*Jacinto anduvo en los barcos de la Casa MAR.*

*zas las abríamos, les echábamos una cajonada de hielo, y a la bodega”.*

En la empresa de Armada, Jacinto va a estar durante más de 30 años, hasta que se jubile. Unas veces va a pescar al arrastre al Gran Sol y otras veces va en las bacas.

*“Primero fui de marinero y de cocinero. No se me daba mal. Una vez hice una caldeirada de sapo y le eché azúcar pensando que era sal. Pero no lo tiré, puse en una olla agua a hervir y lo aproveché. Estaba acostumbrado a economizar.*

*Anduve en una pareja llamada Farpesca, del armador Ramiro Gordejuela, que tenía un trato muy bueno con la tripulación.*

*También fui en las bacas y es más duro, se trabaja día y noche. Estaba cansado de andar en cubierta y al quedar libre una plaza de engrasador, fui a pedirla a la oficina. No es lo mismo andar llevando zapatazos y golpes de mar que estar seco y calentito en el motor”.*

Jacinto es noble y trabajador. Se convierte en un hombre de confianza de la empresa y se queda en tierra como chabolero.



Foto: Miguel Fraga

*Andrés Gómez entrevista a Jacinto Parada.*

*“El chabolero tiene que llevar el pedido a las casas de efectos navales, suministrarle hilo a los rederos, encargar el hielo: Ya no volví al mar”.*

Jacinto dice que la vida en el mar es dura y peligrosa. Y nos cuenta el mayor susto que tuvo a bordo de un barco. Fue en su juventud en Bueu, pescando sardina a la ardora. Naufragaron al ser abordados por otro barco, que les hace una vía de agua.

*“Yo tenía 14 años, andaba de rapaz. Teníamos un remo grande, de 10 metros y me agarré a él. Dije: esto va a ser mi arma, mi salvación. No hizo falta porque dos barcos próximos nos auxiliaron”.*

Al finalizar la entrevista, la luna llena, enorme, emerge en el horizonte, arropada por velos resplandecientes, una luna que pinta de dorado el patio de la casa de Alcabre, donde nos despiden Jacinto, de 74 años, y su madre, casi centenaria. Sus vidas saben a dignidad y coraje.



Foto: Miguel Fraga

## Avelino Groba Costas

**“O Gaiteiro”**

**Marinero. Engrasador.**

Lo conocen por el apodo de O Gaiteiro, porque así llamaban a su abuelo, un marinero de bajura, de Canido, en la ribera al oeste de Vigo, en dirección a Baiona y a la bocana de la ría. Las casas llegaban a los arenales y, antes, gran parte de sus habitantes vivían de la pesca, complementada con labores agrícolas en los minifundios. Hoy, el muelle de Canido cuenta con una pequeña lonja, que permite vender las capturas hechas aún de modo casi artesanal. En este muelle conocimos a Avelino Groba, O Gaiteiro, un hombre fuerte y activo, nacido en 1945. Tiene, por tanto, 63 años, está jubilado y todavía se entretiene navegando por la ría.

*“Mi padre era de Pontearreas, de profesión aguardientero, que al casarse aquí se hizo carretero, transportando productos de labranza con cuatro bueyes. Más tarde emigró a Brasil. Mi madre, Isabel a Gaiteira, trabajó en una fábrica de conservas que había aquí en Canido, y nos crió a los cinco hermanos sin vender una cuarta de terreno. Aún vive, conmigo.*

*La necesidad me obligó, con 14 años, a ir al mar. Empezaron pagándome media parte, es decir, dos cartones. Cuando aprendí algo, me pagaban 3 partes, y al ser marinero completo, pasé a 4 partes. Mi primer embarque fue con Pepe Chicha, de Bouzas, para ir al cerco por la costa de Portugal”.*

Madura de forma prematura, como tantos mozos de aquel tiempo, por medio de esfuerzo y sinsabores. En tierra apenas se ofertan puestos de tra-

bajo. Sin embargo, con el gran desarrollo de la pesca, muchos barcos buscan marineros.

*“En mi parroquia, llamada Saiáns, en todas las casas había alguien en la pesca, y se decía: Si te casas en Saiáns, coge la ropa y vete para el mar”.*

Avelino se va a enrolar, sucesivamente, en distintos barcos de arrastre. Primero va a Canarias a pescar chocos, que descargan en Vigo. En 1961 comienza a ir a la merluza al Gran Sol.

*“Al Gran Sol fui de marinero, en un barco llamado Mar del Norte, de Enrique Lorenzo, de Bouzas, un barco que pertenecía a la Casa Mar. Yo echaba canastos de pescado en la bodega, y ayudaba en todo. El barco trabajaba día y noche, virábamos las redes cada cuatro horas, y además había muchos embarres y muchas roturas del aparejo. A bordo iban dos o tres marineros que eran rederos, y siempre aguja, aguja, a coser las redes. Por ese trabajo el armador y el pesca les daban algo más de sueldo. Pero nosotros pasábamos más frío que los que cosían”.*

### **Al bacalao**

Al regresar del servicio militar, Avelino ‘O Gaiteiro’ trabaja, como engrasador, para el mismo armador, Enrique Lorenzo. El barco, llamado *Prada*, es un bou, abierto, al que deciden cerrar y preparar para ir al bacalao.

*“Otro armador de A Coruña tenía un barco de características parecidas y acuerdan hacer una sociedad para trabajar en pareja: el Prada, de Vigo, y el Docanto, de A Coruña”.*



*Bacaladero pescando en Terranova.*

Zarpan para Terranova en enero, al día siguiente de la festividad de Reyes. En la ruta de ida, parte del agua que entra a bordo con el oleaje se congela y el hielo comienza a acumularse en las tuberías y en cubierta. Incluso cubre las luces, por lo que impide que otros barcos lo vean, generando peligro de abordaje, además de sobrecarga.

*“La temperatura era de 20 ó 22 grados bajo cero. Íbamos tres engrasadores y tres maquinistas, que nos turnábamos en guardias de cuatro horas. Con una piqueta, había que golpear el hielo para que no aumentase el peso del barco, pues íbamos tan cargados (con 600 toneladas de sal a bordo) como volíamos”.*

En Terranova se precisan hombres curtidos y fuertes, así como patrones experimentados que conozcan los vericuetos de los fondos marinos y de los comportamientos de la atmósfera.

*“En la pesca del bacalao no llevaban a chavales de 14 años, porque era muy duro y no aguantaban. Tenían que ser marineros completos. Se bebía mucho para soportar el frío. Había un cho que preparaba la mezcla: ginebra o coñac con café. Actualmente, los barcos de madera que van a la ardora, a la sardina, son mejores que los que antiguamente iban al Gran Sol y al bacalao”.*

En esos años, las campañas son de dos meses. El trabajo es continuo, día y noche. Tres horas de lance y, a continuación, la elaboración del bacalao, abrirlo, descabezarlo, salarlo y estibarlo.

*“Había lances de 70 toneladas, que no nos daba tiempo de manipular. Íbamos llenando los casilleros, los compartimentos de las bodegas, con las hojas del bacalao, hasta que faltaban 30 centímetros para llegar a la cubierta, y entonces apagábamos las bombillas para que quedasen a oscuras”.*

La comida a bordo de los bacaladeros es buena, con abundancia y variedad de productos y de menús, con pan fresco hecho diariamente en el barco.

*“Había ‘comida de tierra’: carne, conservas, huevos. Nos ponían potajes, y ropa vieja hecha con garbanzos y carne. No teníamos que comer siempre pescado, como nos ocurría en el Gran Sol o*

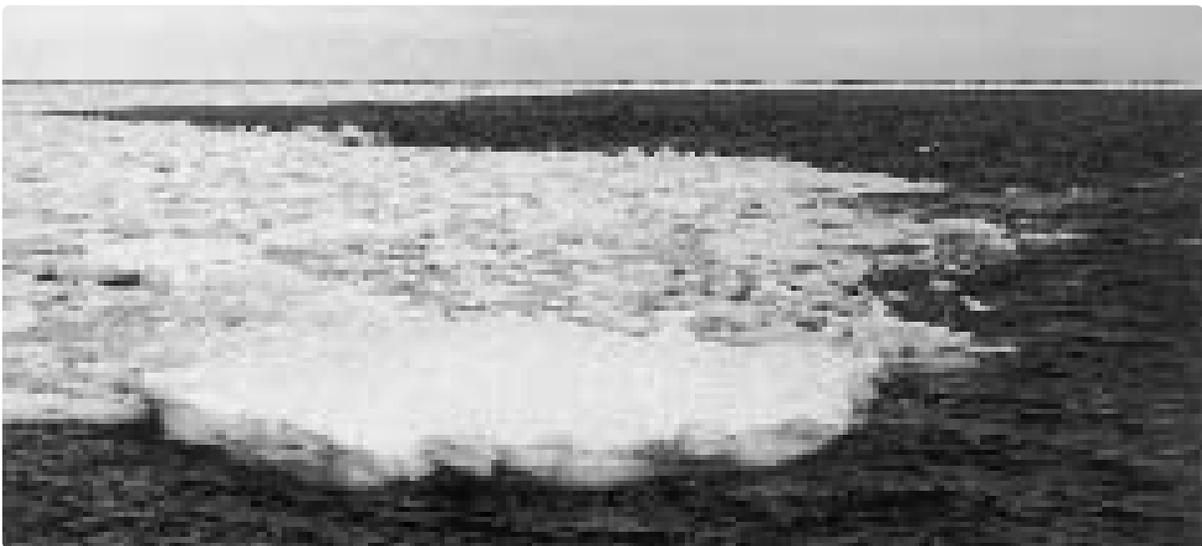
*en la costa de Portugal, donde en todo un mes sólo se hacía una o dos comidas de tierra”.*

### **Accidentes y sustos**

En el océano, hay tormentas en las que el barco y el cielo se iluminan al unísono. El ruido avanza llaneando sobre las olas o se despeña por los acantilados próximos. Aquellos barcos vulnerables a los embates de mar, diminutos en la inmensidad marina, aguantan.

También soportan nieblas silenciosas, que callan. Sólo el movimiento sigiloso de la tripulación, en faenar continuo, conjura la preocupación y ayuda a sosegar el ánimo. Y los accidentes surgen en cualquier momento:

*“Yo caí dos veces al mar. Un día me llevó un golpe de mar, pero pude agarrarme al cabo de la corredera y me cogieron. La segunda vez, resba-*



*Mar de hielo en Terranova.*



*Bacaladero pescando en Terranova.*

*lé y, como no teníamos salvavidas, se tiró un compañero a ayudarme y por poco morimos los dos. Me cogieron con un bichero, había tragado mucha agua y me llevaron al médico en Vigo. No tenía nada.*

*Tuvimos también accidentes laborales. A un marinero, al meter el copo, un bolo le pilló la mano y le llevó los dedos. Y en otra ocasión, como para vigilar el recalentamiento del motor lo hacíamos tocando con la mano, a un engrasador las correas de la dinamo de cola le cortaron los dedos.*

*Yo no servía para continuar toda la vida en el bacalao. Otros hombres se adaptaron, pero yo no. Decidí embarcar en la mercante, y lo hice en los petroleros de la compañía Tyssen. Después quedé en tierra, en Vigo, y me empleé en una fábrica de mantenimiento de congelados. Ahora estoy jubilado”.*

A Avelino Groba, “Gaiteiro”, le gusta el mar, sobre todo la bajura. Ahora se acabaron los peligros. Las aguas de la ría de Vigo parecen satisfechas al mecerlo en su barco, casi a diario, mientras le regalan momentos apacibles, entretenimiento y algún que otro pez.

# Historias de vida

Desde Marín llegan  
a embarcar a Vigo



3.3



Foto: Miguel Fraga

## 3.3\_ Desde Marín llegan a embarcar a Vigo

También por todos los mares

El puerto pesquero de Vigo, con tantas oportunidades, atrajo a hombres del mar de todo el litoral gallego. Llegaban a embarcar procedentes de Cangas, Bueu, O Grove, Vilagarcía, Ribeira, Noia, Costa da Morte... Y llegaban muchos de Marín, quizás porque era uno de los puertos gallegos en que más se estaba desarrollando la pesca de arrastre, que llegó a tener, entre 1950 y 1970, medio centenar de parejas. Tal vez por eso, en Marín se forjaron buenos marineros y patronos. En esos años, impresionaba ver y oír llegar las parejas de arribada de la mar, cargadas de pescado, ya que, al aproximarse, con la presión del vapor emitían un pitido, una sirena que comunicaba su llegada. Cada barco tenía su propia y peculiar manera de pitar: dos pitadas largas, una corta y dos largas, etc.

Marín tiene hoy un importante puerto, en continuo crecimiento desde hace una centuria, por ser la pesca la principal actividad económica. A princi-

pios del siglo XX, se iniciaron las obras de sus muelles y hoy tiene infraestructuras y servicios que posibilitan que sea el segundo puerto, después de Vigo, en descarga de pescado congelado, y que el movimiento de su puerto comercial se incremente cada año. El escudo de Marín alude a ello, con un ancla y la inscripción: in mare nostra fortuna.

La población de Marín, ubicada en la parte meridional de la ría de Pontevedra, se expande siguiendo la línea de costa. Hacia el este, las casas, siempre cercanas al mar, parecen sonreír al divisar las modernas dotaciones de su puerto. Si seguimos avanzando, nos encontramos con Estribela y Placeres, ancestrales enclaves marineros, pertenecientes ya al ayuntamiento de Pontevedra, pero que, por su proximidad, siempre han mantenido una estrecha relación con Marín. De esta zona es uno de nuestros entrevistados, José Manuel Veiga, "o Bea".



*Nuevo Constante, que hacía pareja con Constante Barreiro de José González Acuña "Cachaza", suegro de "O Bea".*



*Flota pesquera de arribada atracada en el muelle comercial de Marín.*



*Barco Guillermo Monís. Su pareja era el Pepe Monís.*

Hacia el oeste, la Escuela Naval de la Armada, en lugar privilegiado, contribuye a dinamizar la vida y la economía de la población. Más hacia poniente, el terreno gana altitud sobre un litoral en que alternan acantilados y arenales. Zona de castros e inscripciones rupestres. El petroglifo de Mogor

revela la antigüedad de la presencia humana en esta zona. En Mogor nacieron otros dos de nuestros entrevistados, que, como otros muchos marinenses, sintieron la atracción del puerto de Vigo: Manuel López Iglesia, "Redondela", y su hermano José López Iglesia.

Foto: Miguel Fraga



## José Manuel Veiga Blanco

### **O Bea**

#### **Patrón de pesca de arrastre**

José Manuel Veiga, conocido por “o Bea”, es todo hospitalidad. Su casa, en Estribela, al lado de Marín, es abierta, y mientras nos habla del mar semeja que estamos a bordo de una de aquellas embarcaciones antiguas, de amplia cubierta, que recibe al viento y a los hombres.

Le gusta saber sobre el pasado mariner de Marín y atesora fotos de embarcaciones y listas de patrones de la centuria pasada Y, con paciencia y empeño, las introduce en su ordenador, ahora su compañero de navegación en la jubilación. Su esposa ama también el mar, pues desciende de buenos patrones de pesca, apodados Cachasa.

Manolo “o Bea” nació en Placeres, entre Marín y Pontevedra, en 1936. Su abuelo y su padre, a los que también conocían por Bea, iban al mar, como casi todos los habitantes de la costa gallega. Su abuelo materno era vigilante en la lonja de Marín. Todos vivían de la pesca.

Su infancia transcurre entre la ribera y distintas escuelas, la de Don Luciano en Placeres, la de Don Aurelio en Marín y la de Don Pedro en Carballeira.

Su afición a la música, por estos años, lo lleva a formar parte del grupo Los Verderoles de Lourizán, en el que toca la caja. A partir de los 13 años empieza a trabajar.

### **Aprendiz de redero**

Paco y Pepe, “los Canastreiros”, eran unos rederos diestros. Las manos, en movimientos veloces aparentemente monótonos, reparaban las redes con eficacia. Manolo o Bea, con 13 años, va una temporada a aprender el oficio con ellos. En esa época, tenían apalabrado armar los aparejos de tres parejas de Marín, de los armadores Senen Sobral, Vicente Iglesias y Carregal y Pardavila.

*“Cada patrón tenía su redero. Yo les llenaba las agujas, que eran de madera, y aprendí a atar y hacer redes. El conocimiento es todo en la vida. Años después, en la mar, cuando se rompía el aparejo a bordo, yo ayudaba. Me sirvió cuando llegué a patrón, porque para saber mandar, primero hay que saber hacer”.*

### **A bordo de las parejas de arrastre de Marín**

La insistencia de Manolo para dedicarse a la pesca trastoca los planes que para él había hecho su padre. Tiene 15 años.

*“Mi padre no quería que yo fuese al mar porque tenía un triste recuerdo. Su padre, por tanto mi abuelo, había muerto en el naufragio del Ribeiriña, un pequeño barco de madera del que era patrón. Tropezó en unos bajos en el Cabo da Nave, en la Costa da Morte, y creo que murieron todos.*

*Mi padre prefería que yo fuese electricista o mecánico de tierra. Como yo insistía en el mar, me llevó en su barco, con muy mal tiempo, para que se me quitaran las ganas. Era una marea de dos o tres*



*Copo izado en cubierta, en el Gran Sol, 1961.*

días, al arrastre, en aquella época sí que había pescado. Yo dormía la mitad de la noche en la cama del patrón de costa, y cuando lo relevaba mi padre, patrón de pesca, yo pasaba para su cama. Recuerdo lo mucho que me mareé, hasta que el mar se puso calmo. Nunca más volví a marearme”.

Varios años navega Manolo O Bea con su padre. Y en la descarga, como aún no tiene fuerza para alzar las cajas de madera con pescado, de 40 kilos, cambia su puesto de trabajo con el que esté de guardia. Manolo se encarga, entonces, de ir a por agua a Marín, o a por carbón a los pontones fondeados que le sirven de depósito. Sucesivamente es marinero y cocinero.

“Los víveres los poníamos la tripulación y había que gastar poco. A diario era hervir patatas con pescado o pescado con patatas. Me gustaba tanto el rape, que lo comía en los dos turnos: comía rape con los de cubierta, y otra vez con los de puente. Al mes hacíamos dos ‘extraordinarios’, los días 10 y 20. Le llamábamos así y consistía en cocinar el pescado con arroz o fideo. Poníamos la palangana de la comida sobre una caja de madera volteada y comíamos de ella, todos alrededor, cada uno por su lado”.

### **Estudia en Vigo para patrón**

Al ver que Manolo no se desanima con la vida a bordo, su padre sentencia: Si quieres ir al mar, hazte patrón. Y lo envía a las clases de Don José O Lagartiño, en Seixo. Luego, Manolo o Bea se traslada a Vigo, a una pensión en el Berbés y continúa los estudios en la Escuela Media de Pesca, hasta obtener el título.



*Andrés González O Cachasa, reconocido patrón de pesca de Marín y abuelo de la mujer de O Bea.*



*José González Acuña O Cachasa, también reconocido patrón de pesca de Marín y padre de la mujer de O Bea.*



*Copo en los caladeros gallegos en 1961. Manolo O Bea fue un excelente patrón de pesca.*

### **En barcos con base en Vigo**

Las facilidades y beneficios que oferta Vigo no sólo atrae a marineros, sino también a embarcaciones de otros puertos. Pertrechar y armar el barco y comercializar el pescado les produce



*Procesión del Carmen en la iglesia vieja de Marín. Manuel Besada Carregal es el segundo por la izquierda.*

mayor rentabilidad. Manolo o Bea se enrola de patrón de costa en el *Aranzazu*, un barco de arrastre procedente de Marín con la base en Vigo. Pescan en Canarias al fresco, choco y calamar, que traen entre hielo hasta el Berbés.

*“La primera vez que embarqué en un barco de hierro fue en Vigo. El patrón era Lito Peinado, de Aldán. Nunca habíamos ido a Canarias y tardamos cuatro días. Navegamos con el sextante y el gonio y, tres días antes de llegar, ya estábamos con los prismáticos”.*

Durante cuatro años Manolo es patrón de pesca en el Gran Sol. Sufre las dificultades del tiempo y afirma:

*“Estuve 11 días a la capa con un peligro enorme. Yo pensaba que si había de morir ahogado, no me podría escapar. Cada uno tiene su destino. Al mar no se le puede tener miedo, pero sí mucho respeto. Hay que desconfiar siempre de lo malo, no se puede andar lamiendo las piedras. Tiene que haber agua debajo de la quilla, para que, si te pasa algo, pueda dar tiempo a que te vengán a socorrer. Hay barcos que siguen pescando aunque anuncien mal tiempo. No vale después decir: ¡Ay, Virgen del Carmen!”*

### **Lo peor, las nieblas**

*“Para mí, el peor tiempo que hay es la niebla. Porque no ves ni la proa. Y no teníamos medios. Prefería estar en el Gran Sol con mala mar, que trabajando en Finisterre con niebla. Contaban un chiste:*

*-¿De dónde eres?*

*-De Noia*

*-Pues yo también.*

*Era el marinero de proa hablando, con niebla, con el de popa, pensando los dos que estaban en barcos distintos”.*

En los barcos a vapor, engullidos por la niebla, temían el abordaje de algún mercante. A veces apagaban la caldera, para, en el silencio oscuro, oír si se aproximaba algún mercante o de donde venía el ruido del mar al romper y poder situarse. No veían la costa, ni los faros.



*Manuel Besada y Alejandro, de Marín, ante el barco Massó 28.*

Foto: Miguel Fraga



## Flota de parejas de arrastre de litoral en Marín. Años 1950-1970

Información elaborada por José Manuel Peláez Blanco, "O Dea"

<b>ARMADOR/A</b>	<b>1ª BARCO</b>	<b>2ª BARCO</b>
<b>FERNANDO CUEVASO</b> Belleiros	LUISENNO MONTE Fernando Cuevaso	RODRIGO MONTE Fernando Cuevaso
Francisco Molero Molero y Cía Hermanos	Diego Francisco Molero	Diego Molero Francisco Molero
<b>JOSÉ CARRASO</b>	<b>HERNÁNDEZ DE CASO</b> Miguel de Casó	<b>HERNÁNDEZ DE CASO</b> Miguel de Casó
Francisco Carrasó	Francisco Francisco Carrasó	Francisco Carrasó Francisco Carrasó
<b>Francisco Carrasó</b>	Francisco Carrasó Francisco Carrasó	Francisco Carrasó Francisco Carrasó
<b>LUIS CARRASO</b> Francisco Carrasó	<b>LUIS CARRASO</b> Francisco Carrasó	<b>LUIS CARRASO</b> Francisco Carrasó
Emiliano "El Gallo" Manuel Carrasó	Manuel Carrasó José Carrasó	Manuel Carrasó Manuel Carrasó
Francisco Carrasó Francisco Carrasó y Francisco Carrasó	Francisco Carrasó Francisco Carrasó	Francisco Carrasó Francisco Carrasó
<b>LUCIANO CARRASO</b> José y Francisco Carrasó	<b>LUCIANO CARRASO</b> Francisco Carrasó	<b>LUCIANO CARRASO</b> Francisco Carrasó
Manuel Carrasó José Carrasó	Francisco Carrasó Carrasó Francisco Carrasó	Francisco Carrasó Francisco Carrasó
<b>FERNANDO CARRASO</b> Francisco Carrasó	<b>FERNANDO CARRASO</b> Francisco Carrasó	<b>FERNANDO CARRASO</b> Francisco Carrasó
Francisco Carrasó Francisco Carrasó	Francisco Carrasó Francisco Carrasó	Francisco Carrasó Francisco Carrasó
<b>FERNANDO CARRASO</b> Francisco Carrasó	<b>FERNANDO CARRASO</b> Francisco Carrasó	<b>FERNANDO CARRASO</b> Francisco Carrasó
Francisco Carrasó Francisco Carrasó	Francisco Carrasó Francisco Carrasó	Francisco Carrasó Francisco Carrasó
<b>LUCIANO CARRASO</b> Francisco Carrasó	<b>LUCIANO CARRASO</b> Francisco Carrasó	<b>LUCIANO CARRASO</b> Francisco Carrasó
Francisco Carrasó Francisco Carrasó	Francisco Carrasó Francisco Carrasó	Francisco Carrasó Francisco Carrasó
<b>JOSÉ CARRASO</b>	<b>JOSÉ CARRASO</b> Francisco Carrasó	<b>JOSÉ CARRASO</b> Francisco Carrasó
Francisco Carrasó Francisco Carrasó	Francisco Carrasó Francisco Carrasó	Francisco Carrasó Francisco Carrasó
<b>OSCAR CARRASO</b> Francisco Carrasó	<b>OSCAR CARRASO</b> Francisco Carrasó	<b>OSCAR CARRASO</b> Francisco Carrasó
Francisco Carrasó Francisco Carrasó	Francisco Carrasó Francisco Carrasó	Francisco Carrasó Francisco Carrasó
<b>LUCIANO CARRASO</b> Francisco Carrasó	<b>LUCIANO CARRASO</b> Francisco Carrasó	<b>LUCIANO CARRASO</b> Francisco Carrasó
Francisco Carrasó Francisco Carrasó	Francisco Carrasó Francisco Carrasó	Francisco Carrasó Francisco Carrasó
<b>LUCIANO CARRASO</b> Francisco Carrasó	<b>LUCIANO CARRASO</b> Francisco Carrasó	<b>LUCIANO CARRASO</b> Francisco Carrasó
Francisco Carrasó Francisco Carrasó	Francisco Carrasó Francisco Carrasó	Francisco Carrasó Francisco Carrasó
<b>MANUEL CARRASO</b> Francisco Carrasó	<b>MANUEL CARRASO</b> Francisco Carrasó	<b>MANUEL CARRASO</b> Francisco Carrasó
Francisco Carrasó Francisco Carrasó	Francisco Carrasó Francisco Carrasó	Francisco Carrasó Francisco Carrasó

*“Aquellos barquitos de vapor, sólo con compás y reloj, ciegos en la niebla... Cogían un escandallo y largaban un cabo para medir cada lugar hasta el fondo: 12 brazas, estamos en tal sitio. Y no fallaban. En las plomadas echaban sebo para saber qué había en el fondo: si se le pegaba arenisco o cascajo o arena, estamos en tal sitio. Aquellos hombres eran sabios. No sé como no hubo más desgracias”.*

### **Responsabilidad del patrón**

Manolo “o Bea” está casado con Dolores Gonzá-

lez Pazos, hija y nieta de unos famosos patrones de pesca y armadores de Marín, Ángel González y José González Acuña, llamados Os Cachaza. Para ellos hizo alguna campaña Manolo “o Bea” como patrón de pesca, pero mandó muchos barcos, de Marín o de Vigo.

*“El patrón de pesca es como un entrenador de fútbol. Si pescas eres el amo y haces lo que quieres. Pero como no pesques, el rapaz del barco es más que tú.*

*Siempre tuve una norma: al llegar al muelle, somos todos amigos; a bordo, cada uno tiene su trabajo y su compromiso. Si quieres defender un*



*El pescador de Marín Manuel Besada Carregal (fumando un pitillo) en cubierta con los compañeros.*

*barco no puede ser comiendo mal. Mi misión era mirar por la tripulación y defender la rentabilidad para el armador.*

*Según decían los armadores, yo era un patrón constante, porque rompía poco el aparejo. Si hay que gastar mucho en la chavola, para reparar y reponer, no se hace dinero. Y decía un armador: A mí no me digas que embarraste, a mí preséntame las en seco”.*

Manolo O Bea pescó siempre al arrastre: a la pareja y a la baca. Dice que le gusta más la pareja, que es un trabajo más fino y viene todo el pescado con escama.

*“Nunca fui amo, no fui armador. Si volviera a nacer, volvería al mar. Estuve 36 años mandando, y ni yo ni mis compañeros fuimos nunca náufragos”.*



Foto: Miguel Fraga



# Hermanos Manuel y José López Iglesia

**“Redondela”**

**Patrones de Pesca**

Manuel López Iglesia, Redondela, y su hermano José López Iglesia, Pepe, tienen una vida en el mar muy parecida. El mayor, Manolo, se iniciaba en trabajos y se enrolaba en barcos en los que, dos años más tarde, le seguía su hermano Pepe.

Los entrevistamos juntos, en Marín, donde nacieron y a donde han regresado a descansar en la jubilación. Navegaron en diferentes mares y embarcaron en varios puertos. Y Vigo también ejerció sobre ellos su influjo y los atrajo a los barcos que allí tenían su base.

Su padre era un marinero de la mercante, natural de Cesantes, en Redondela, un enclave de gran tradición marinera en el interior de la ría de Vigo. Los compañeros de cabotaje lo llamaban Redondela, apodo que heredarían sus hijos. La madre de ellos era de Mogor, en Marín, y allí establecieron la casa familiar. Manolo nace en 1926 y Pepe en 1928.

Manolo Redondela: *“Empezamos desde abajo, porque no había medios. Nos ayudó que dos tías nuestras emigraran a Argentina y nos mandaban algo de ropa. ¡Cuánta hambre nos tapó! Fuimos cuatro hermanos, todos al mar. Luego, incluso al mismo tiempo, anduvimos los cuatro mandando cada uno su propia pareja. Todos éramos de pesca. Los nombres de los dos hermanos menores son Julio y Guillermo”.*

Pepe Redondela: *“En Mogor fuimos un poco a la escuela pública, en invierno, porque en verano ya íbamos a pescar, hacía mucha falta en casa. El maestro se llamaba Don Fermín”.*

## **A la rapeta con 10 años**

Manolo Redondela: *“Empecé en el mar a los 10 años justos, el día en que estalló la guerra civil española. Íbamos a la rapeta, con un bote grande de seis remos. Las redes se arrastraban tirando desde la playa, cinco o seis rapaces de unos 10 años por cada lado, más el patrón, que era también el armador. El pescado tenía poco valor. Trabajábamos por un plato de jurelos para llevar a casa y, a final de semana, el patrón repartía dos reales o una peseta a cada rapaz”.*

Pepe: *“Yo también iba a la rapeta, al mismo tiempo que mi hermano pero con otro armador. Recuerdo estar con nieve por la arena, en la playa en invierno, descalcitos y mojados, temblando de frío. Y las manos reventadas de tirar por la cuerda. Cogíamos jurelitos, panchitos y calamares”.*

## **En la construcción de la Escuela Naval de Marín**

A los 13 años, los dos hermanos son aprendices de herreros en las obras de edificación de la Escuela Naval de Marín. En una fragua a carbón, apuntan la herramienta de los canteros: picos, cinceles y punteros. El herrero es un portugués al que llaman Señor Antonio, y el contratista, el Sr. Pernas.

Manolo Redondela: *“Los rapaces ganábamos tres pesetas diarias; las mujeres, cinco, trabajando con*



*Manolo Redondela y resto de la tripulación de la pareja de barcos del Gran Sol, llamados Cangas y Moaña.*

*pico y pala en la excavación de la obra, o en la carretera, o en la playa cargando arena en los camiones; los canteros operarios ganaban diez, cuando un kilo de pan de maíz costaba once pesetas”.*

### **Al xeito a la sardina**

La cartilla para poder embarcar se concede a los 14 años. A medida que cada hermano cumple esta edad, se enrola de marinero al xeito. En una trainera de cuatro remos y una vela, van desde Marín hasta las islas Ons. Remos pesados que suponen un esfuerzo añadido para los adoles-

centes. La embarcación se llama *Pinténs*, de siete u ocho metros.

Manolo Redondela: *“El xeito era la mejor forma de pescar sardinas y xoubas. Había que desenmullarlas y, como venían algo desangradas, eran más ricas que las del cerco”.*

Pepe: *“En invierno se hacía un lance, y en verano, dos: uno al anochecer, al asexo, antes de ponerse el sol; otro por la mañana temprano. A veces dormíamos en el barco, bajo la tilla, que era una especie de pequeña caseta. En la trainera íbamos seis o siete hombres, recuerdo a Sabino, Silvino, O Corneiro, Pascual (el armador) y su hijo...”.*



*Barco pesquero de Marín, en el que andaba el suegro de Manolo Redondela.*

### **Embarcan en Vigo**

En 1943, Manolo Redondela se enrola, en Vigo, en una pareja de Luis Iglesias. Dos años después lo hará su hermano Pepe. Van al arrastre por el Cantábrico hasta La Rochelle, en la costa francesa. Son barcos pequeños, que no tienen pañol, por lo que los víveres para toda la marea los meten en el bote que va sobre cubierta.

Manolo Redondela: *“Zarpamos de Vigo en el invierno. Al día siguiente, al ir a coger las patatas y el vino, no había bote, lo había llevado un golpe de mar. Tuvimos que entrar en el puerto de Pravia a comprar nuevos víveres.*

*Eran campañas de un mes: 27 días en el mar y 3 en casa. Hasta tan lejos.*

*- Los barcos eran de madera...*

*- ...y los hombres de hierro, como titulan Ustedes su anterior libro”- continúa Pepe.*

Un tío de ellos, Manuel Iglesia García (un patrón muy conocido en Marín) va a ayudar a Manolo Redondela, por ser el mayor, por lo que puede estudiar y hacerse patrón de pesca.

Pepe: *“Yo no recibí apoyo de nadie. Pero no quería morir de marinero. Me hice contramaestre, y luego, con mucho esfuerzo, llegué también a patrón de pesca”.*



*Los cuatro hermanos Redondela, todos patrones de pesca: Manolo, Pepe, Guillermo y Julio.*

Durante más de treinta años, los dos hermanos van a mandar distintas parejas que faenan en el Gran Sol, en Portugal o en Canarias. Una de las primeras es la formada por los barcos *Cangas* y *Moaña*, con base en Vigo.

Manolo Redondela: *"Al Gran Sol fui durante 17 años en parejas de madera, sin aparatos. Navegábamos a golpe de vista. Una vez, preparando el aparejo el día de San José, el contramaestre, Santiago 'Carrapito', cayó al mar. Yo era el patrón de pesca y él era uno de mis hombres. Me tiré amarrado con una cuerda y pude cogerlo".*

Pepe: *"El Freire Piñeiro y el Freire Costa eran una pareja de Vigo. El primer barco comenzó a hundir-*



*Pepe Redondela y otros tripulantes en cubierta.*

se y los tripulantes se ataron para pasar al segundo barco. Murieron 11 hombres amarrados como una ristra de chorizos. No les dio tiempo. Únicamente se salvaron los que no se habían querido atar y que eran los que no sabían nadar”.

### **Comida a bordo**

Hay que economizar gastos durante la campaña para poder llevar más dinero para casa. Los víveres los paga la tripulación.

Son tiempos de escasez, el aceite es muy caro y lo sustituyen por grasa de cerdo. “Había que comer el guiso calentito, porque, al ir enfriando,

callaba. También tenemos hecho el refrito de ajada para la caldeirada de pescado con grasa de hígado de merluza”.

Pepe: “En nuestro tiempos, la carne la mirábamos por catalejo. Siempre pescado, sólo hacíamos un cocido en el medio de la marea, que duraba un mes”.

No llevan cocinero, por lo que hacen la comida por turnos, uno cada día. Y la cocina, al principio, no siempre se les da bien.

Manolo Redondela: “Una vez me tocó a mí hacer la cena. Yo nunca había hecho arroz. Guisé la carne y empecé a echarle arroz, arroz, arroz (me parecía que no llegaba), empezó a crecer, a cre-



*Pepe Redondela con la pareja llena de pescadilla.*



*Tripulación de una pareja de bacaladeros de la Copenabe.*



*Pepe Redondela y otros tripulantes.*

cer, y venga a echarle agua, agua. Se llenó la pota y seguía creciendo, y yo, con la espumadera, venga a echar arroz al mar. El que quedó eran papas”.

Pepe: “Yo tengo otra anécdota. Andando con la pareja por el litoral, con mal tiempo, fuimos de arribada a Corcubión. Yo estaba delgado, porque estuve enfermo del estómago, y el cocinero era muy gordo. Estábamos los dos en el muelle contando cuentos. Llegó el Ayudante de la Comandancia y se dirigió al cocinero, dando por supuesto que él tenía que ser el patrón de pesca. En aquel tiempo, ser flaco lo relacionaban con ser pobre, y la gordura era tener más categoría”.

## Armadores

La fama de Manolo y Pepe se extiende por distintos puertos. Se les considera de los mejores patrones de pesca. Al tiempo que van al mar, se deciden a participar en una sociedad y armar una pareja. Ellos hacen grandes capturas, pero los administradores dicen que no hay beneficios. “Fuimos armadores poco tiempo, porque por poco nos sacan la piel. Uno de los barcos embarrancó en la costa y se perdió, y el otro lo vendimos”.

Posteriormente, por su experiencia y conocimientos, muchos armadores llamaron a los hermanos Redondela para que les preparasen los barcos



Marineros de Marín.

para salir a pescar. Sabia elección, pues su valía era reconocida por todos.

Los hermanos López Iglesia viven hoy en su Marín natal, cerca del mar, al que ambos dicen que volverían si fueran jóvenes. Nos reunimos con ellos en la casa de Pepe, un mirador sobre la ría. Un poco más abajo está la playa de Mogor. Su arena hoy nos muestra las huellas de los

niños en sus juegos, la misma arena que antaño dibujaba las pisadas de otros niños al tirar por la rapeta.

Manolo: *“La nuestra fue una época de mucho pescado. Sacamos los hijos adelante y, si algo tenemos, es gracias al mar”.*

Pepe: *“Yo sin el mar no paso”.*



Historias de vida

La pesca artesanal

3.4



## 3.4\_ La pesca artesanal

### Arriesgando la vida en el litoral

El mar, con sus saberes de viejo, podría escribir sentencias, consejos y tal vez bellos poemas sobre la arena o con tinta de calamar. Quizás sabría hacerlo en gallego, castellano, o en cualquier otro idioma humano. Pero no quiere. Utiliza su propio lenguaje. Y las gentes del mar lo interpretan y lo entienden. En el pasado, algunos marineros apenas pudieron ir a la escuela, en ocasiones casi no sabían leer y escribir, pero acumularon destrezas y conocimientos marítimos y pesqueros, transmitidos de padres a hijos y perfeccionados con la experiencia. Suficientes para entender e interpretar al mar, y obtener de él sus

recursos. Así se ha venido realizando la pesca artesanal, con coraje y voluntad. Siempre arriesgando la vida en el litoral.

La mayoría de los marineros que hemos entrevistado comenzaron en la pesca tradicional, por las aguas de las rías y por el litoral gallego. Los remos y las velas eran su medio de propulsión, los barcos y aparejos eran artesanales. Unos pasaron luego a navegar por altamar, a pesquerías lejanas. Pero otros de esos marineros permanecieron la mayor parte de la vida en la pesca de bajura, por la ría y en el litoral. A ellos dedicamos este capítulo.



Foto: Miguel Fraga

## Olegario Alonso Pérez

**“El del Carolo”**

**Comienza en las gamelas de Coruxo.**

**Pescador en barcos de bajura**

Conocimos a Olegario Alonso en el muelle de Canido. El cielo y el mar se entrelazaban en tonos grises, en el atardecer prematuro de invierno, cuando arribaba en su barco *Atún*, de 7 metros. Casi a diario sigue yendo al mar para distraerse. Con 74 años es un hombre fuerte, vital y lleno de ironía.

Concertamos una entrevista y nos ofrece su casa. Y un día de cielos limpios, salimos de Vigo bordeando la costa hacia el oeste, pasamos por Bouzas, Alcabre, la playa de Samil hasta llegar a Coruxo, donde nos reciben él y su mujer, Concha. Allí, durante horas, compartimos café y recuerdos. Desde la cocina se divisa la ría, las aguas que presenciaron los juegos infantiles de Olegario, cuando por la tarde, al salir de la escuela de D. Ramón, con dos o tres niños iba en una gamela navegando cerca de la playa, a pescar panchitos o unos calamares. Juegos de niños imitando a sus padres.

*“Nací aquí, al lado del mar, en julio de 1934, el lugar se llama Carrasqueira, de Coruxo. Mi abuelo ya andaba al mar, y mi padre, y sus hermanos. Yo nací con pedigrí de mariñeiro.*

*Pero el mar se llevó a mi abuelo y a uno de mis tíos. Iban en botes a remos y vela, hasta fuera de las islas Ons a pescar congrios, se levantó viento y desaparecieron. Los encontraron muertos en Aguiño”.*

Olegario deja la escuela de D. Ramón en Coruxo, para asistir a la de Canido, a la del maestro D. Roberto Borovia, hasta que cumple 14 años. Entonces comienza a ir al mar, en una gamela, pero ahora ya no va a jugar, pues la pesca será su profesión toda su vida.

### En las gamelas

*“Empecé en el mar con mi primo José, usando de cebo las magas (cabezas y tripas) de sardinas, que traía mi tía de la fábrica de conservas en que trabajaba. También fui muchos años con un vecino, Alejandro, y después con otro, Enrique”.*

Las gamelas de Coruxo son embarcaciones populares, típicas de los marineros de este lugar, que las utilizaban desde antaño. Tienen tres bancos y cuatro remos de madera de pino. Llevan también una vela. Por su forma y su fondo casi plano, con ligera curvatura, tienen un reducido calado, por lo que pueden navegar sobre rocas y en zonas de muy poca profundidad. Son estables y seguras. El largo timón, que se sumerge hacia el fondo del mar, aguanta el empuje de la vela. Su navegación precisa pericia y valentía.

*“Cuando yo era rapaz, íbamos hasta las islas Cíes, siempre varias gamelas en grupo, todas de Coruxo, quince o veinte juntas, con dos marineros en cada una. Siempre unas pegadas a otras. Al regresar, hacíamos competiciones entre nosotros, a ver quien llegaba antes. A vela se tardaba algo más de una hora”.*

Los días de viento en calma, había que remar mucho. Más de dos horas. Por eso, a veces, cuando volvía un barco de la Casa Mar hacia el

puerto de Vigo, remolcaba a varias gamelas, que se ataban unas a otras en su popa. La ayuda en el mar siempre existió.

*“Un día en que así veníamos, amarrados, al maniobrar me mandaron arriar y me puse de pie, se soltó un amarre, me dio en el pecho y caí al mar. Sabía nadar, pero llevé un gran susto porque, debido a la hélice del barco que nos remolcaba, no era capaz de subir a bordo”.*

No fue el único susto que tuvo Olegario. A veces el mar y el viento parecen aliarse. Como en una ocasión en que pescaban más allá de la playa de Barra, en la otra ribera de la bocana de la ría. Un



*Procesión del Carmen de 1986,  
a bordo del Carolo.*

viento fresco del sur iba en aumento, crecía el peligro e incluso era arriesgado volver en vela.

*“Decidimos dejar las gamelas varadas en la playa de la isla norte, una playa pequeñita a la que llamábamos del Tío Repolo, por un isleño que vivía allí. Y nosotros regresamos en un barco de motor de un vecino. A los dos o tres días, cuando mejoró el tiempo, fuimos a buscarlas, asustaditos por si el mar hubiera llevado las gamelas: estaban allí.*

*Otra vez, iba con la caña entre las piernas, inclinado y distraído mientras metía fruta en el tambucho, y la gamela se volteó, aquí, cerca de la playa. Caímos al agua. Nos ayudó otra embarcación a enderezarla”.*

Corren los años cincuenta y la pesca que realizan desde las gamelas es totalmente artesanal. Ellos fabrican también los aparejos. Las líneas las hacen a mano, de algodón. Para endurecerlas y evitar que se enreden bajo el agua, deben encascarlas periódicamente. Consiste en poner a hervir agua con cáscara de sauce durante seis horas, dejarla enfriar, y sumergir en ella las líneas. Luego hay que tenderlas a secar al aire.

*“En la parte de abajo de la línea le atábamos un trozo de tanza de nylon. La tanza la comprábamos en manojitos de cachos de una cuarta, que había que ir atando hasta conseguir varias brazas de largo. Al principio no nos gustaba mucho, porque aún no estábamos adaptados y, al ser finas, con un poco de viento se nos enredaba mucho más. Costaba desenliarlas. Hoy, cuando se enreda, se corta, porque la tanza se compra por kilómetros.*

*Las plumadas también las hacíamos nosotros. Para la faneca, el plomo es más pequeñito y lleva*



*Barco Carolo, de Olegario, hecho en 1968.*

*dos anzuelos atados más arriba. Para los besugos le poníamos 10 anzuelos en cada línea. Cuando íbamos a la palometa de día, poníamos menos anzuelos: podían engancharse seis o siete palometas de una vez y luego era muy difícil subirlas a bordo”.*

De cebo utilizan sardinita para la palometa, y pateiros o bolos vivos para robalizas y abadejos.

Los pateiros son una especie de cangrejos, que no se acostumbra a comer, y de los que se provisionan por las noches en las playas, porque con la claridad se entierran en la arena y son difí-

ciles de encontrar. De día los pescan a cuarenta o cincuenta brazas de profundidad, con medio mundo, arte semejante a un enorme truel de gran diámetro. Para mantener vivos los pateiros, los tienen fondeados en el mar dentro de unos cestos. Como cebo, los enganchan en el anzuelo. Antaño, los pateiros, así como las algas, se empleaban también como fertilizante en la agricultura.

Los bolos para cebo son muy apreciados, porque aguantan vivos mucho tiempo. Se utilizan clavándole el anzuelo por los ojos o en el lomo.

Foto: Miguel Fraga



*Poutada, ancla artesanal hecha por Olegario.*

Los llevan a bordo en un cajón con arena para que se entierren y no se mueran. Y la risa surge unida a los recuerdos.

*“En cada gamela íbamos dos. En aquella época, el que remaba más era el de proa, porque el de popa tenía que echarle agua al cajón del bolo para que no muriesen. Si remas, no echas agua al bolo, y si echas agua, no remas. Había que ser muy ágil para remar y echar agua al bolo al mismo tiempo. Éramos jóvenes y llenos de ilusión.”*

Durante muchos años, Olegario y un compañero pescan en la gamela. A veces llegan a la parte de fuera de las islas Cíes, una zona mucho más peligrosa. Van con línea a las robalizas y las cogen

de hasta cuatro y cinco kilos. Otras veces van a los calamares, por lo que salen de casa a las cuatro de la mañana.

*“Llegábamos a las Cíes de noche, aún ardía el agua cuando empezábamos a pescar. Echábamos allí todo el día, hasta la noche. Recuerdo un año en que hubo mucha luna y, entre todos los de las gamelas, pescamos un camión de calamares.”*

*Para comer llevábamos rancho frío: tortilla o conservas, con pan del día anterior o incluso con moho. Pan de trigo había poco, era de maíz. También llevábamos fruta”.*



O Atún, barco de Olegario.

Fondean con una pequeña ancla artesanal, llamada áncora o poutada, que es fabricada por los mismos marineros.

*“Tengo hecho montones de poutadas. Cuanto mejor la hacía, menos me duraba. Los fondos de las Cíes deben de estar llenos de poutadas. Las hacía con piedra de granito, madera de eucalipto y de sauce, y la parte donde se amarra, con forma de ocho, de mimbre. Al volver a tierra subíamos las gamelas y quedaban siempre varadas. Para bajarlas al mar, nos ayudábamos unos a otros y las llevábamos al costado entre todos. Cuando éramos pocos, las arrastrábamos encima de rodetes”.*

### **Pesca de bajura en barco de motor**

En 1957, Olegario tiene 23 años y se casa con Concha, una moza trabajadora y llena de ilusión, que se encargará de la venta del pescado. La vida es dura en esos años y hay que criar a los cuatro hijos que van naciendo: Cándido, Julio, Juan José y Olegario.

Todo su esfuerzo lo dirigen a tener un barquito de bajura. Y se lo encargan a un vecino, Juan Pérez, un carpintero de ribera, que construye la embarcación con madera de pino de país y cuadermas de roble. Le ponen el nombre de *Petón*. Con mucho trabajo, ahorros y préstamos, sucesivamente irán cambiando de barco, cada vez a uno un poco mayor. Y siguen pescando robalizas en las rompientes, utilizando el palangre, y también pescan abadejos, besugos, palometas. Ahora pueden salir a dos o tres horas más allá de las Cíes y de Ons.

*“El Petón tenía 28 ó 30 cuartas. Le compré un motor diesel de 12 caballos, hecho en Vigo, en Guillermo Alfaro Valverde. Tenía dos pistones y encendía a mano. Ya no había que remar. Anduve con él durante cuatro o cinco años.*

*Mi siguiente barco fue el llamado Atún, construido por un sobrino de Juan Pérez en la misma carpintería de ribera. Era mayor, de 7 metros, con un motor de 20 caballos. Este barco aún lo tengo, pero con un motor más potente, de 32 caballos. Es con el que salgo a pasear y a pescar para entretenerme.*

*Mi tercer barco lo hice en 1969, el Carolo, al que le metí un motor AYON de 80 caballos. Alguna vez llegamos pescando hasta La Playa Nova y hasta cerca de Prior. Con este barco fue con el que hice los salvamentos y, por eso, algunos me conocen con el nombre de Olegario el del Carolo”.*

### **Salvamento de naufragos**

En efecto, Olegario es una persona sensible y solidaria, que dice que es normal ayudarse entre vecinos y entre compañeros. Nunca dudó en arriesgarse para socorrer a embarcaciones en peligro. En 1978 participó en el salvamento de dos barcos, el llamado *Marbel* más allá de las islas Cíes, y el *Mar Doce*, que se encontraba cerca de Cabo Estai. Por su valerosa actuación recibió varios diplomas, y el Ayuntamiento le otorgó la prestigiosa V de Vigo.

Olegario charla de las dificultades que tuvo que afrontar en el mar, de la dureza de la vida del marinero. Y habla de los problemas actuales de la pesca. Sabe que el mar es fuente de vida, que



*Olegario es homenajeado y recibe la V de Vigo, en presencia de sus hijos Julio y Cándido, en 1979.*

hay que amarlo y respetarlo, y afirma *“La muerte del mar fue la contaminación. Llega un momento en que el mar no puede más”*.

Dice que le sigue encantando comer pescado, se siente orgulloso de haber sido marinero y de que sus cuatro hijos y uno de sus ocho nietos, Borja, hayan seguido su misma profesión, la pesca. Y, de nuevo entre risas, afluyen los recuerdos:

*“Cerca de donde hoy está el Museo del Mar, en Alcabre, había una piedra en el mar, con suficien-*

*te calado para atracar. Le llamaban la Piedra del Dinero, porque dicen que los marineros antiguos, al volver en sus botes de remos de vender el pescado en el Berbés de Vigo, paraban en aquella piedra a contar el dinero que traían.*

*Y aquí cerca, en Coruxo, había otra piedra, una especie de rampa en la ribera, donde nos reuníamos todos a charlar por la noche. Allí todos contaban la fabulosa pesca que habían hecho y lo mucho que se la habían pagado. Le llamaban la Piedra de las Mentiras”*.



Foto: Miguel Fraga

# Victorio Rivas Novelle

## **“O Manellas”**

### **Maquinista de barcos de bajura**

*“Ahí entra el barco de mi hijo. Viene de la sardina, al cerco”.*

Victorio Rivas, con más de 80 años de edad, nos señala, satisfecho, la arribada del *Curuto Dos*. Su hijo, José Manuel “O Varela”, que empezó con él en el mar a los 17 años, es ahora el patrón. Y Victorio se entretiene acudiendo, casi cada día, desde Cesantes hasta el Berbés, como hizo gran parte de su vida.

Vemos un barco de madera que destaca, repintado en blancos y azules. Se aproxima mientras dibuja tras sí una doble huella: la estela que hierre la superficie lisa de las aguas y, más arriba, en línea casi paralela, una alargada nube de gavio-tas que lo acompaña. Las aves marinas acechan para, al menor descuido, hacerse con algún pescado de cubierta.

*“Las capturas son buenas, pero las sardinas las pagan poco”.*

### **Comienza en Cesantes**

Cesantes, en el municipio de Redondela, fue cuna de marineros. Pequeñas embarcaciones varaban en su arenal, en la zona más interna y resguardada de la ría de Vigo, en aquellos tiempos de enorme riqueza de sus aguas en pescados y mariscos. Allí nació Victorio Rivas Novelle en mayo de 1927. Y allí empezó a ir al mar, des-

de los 10 años, con su padre, José, un marinero que pescaba al boliche, al bou y a la rapeta, y que luego tuvo una pequeña embarcación para ir al cerco a por sardina.

*“Empecé al boliche durante el verano, y al bou en el invierno. El barco de mi padre se llamaba Sirena, luego lo cambió por otro un poco mayor, el Mari, con un motor inglés de gasolina. En aquella época había mucho voraz, pancho. Vendíamos en Vigo y, regresábamos a Cesantes, donde vivíamos.”*

*Nunca fueron capaces de hacer un muelle en Cesantes, y voy a morir antes de que lo hagan. Teníamos fondeado el barco cerca de la playa y había que llegar a él en una chalana, que luego metíamos a bordo. Al regresar con la pesca, la chalana venía a remolque y era peligroso”.*

Victorio se prepara en una academia en Redondela, se examina en la Comandancia de Vigo y obtiene el título de motorista. Durante un tiempo, embarca en Sevilla para ir a por merluza y pescadilla en el banco sahariano. Es su única etapa, y breve, en la pesca de altura. Poco tiempo después regresa a Cesantes, a la bajura.

### **Maquinista de bajura**

Corren los años cuarenta, tiempos difíciles. Viven en Cesantes, y mientras Victorio se afana en la pesca, partiendo de Vigo, su esposa, María Novelle, planta una huerta con patatas, cebollas, maíz..., cría unas gallinas y un cerdo. Como otras muchas mujeres, aporta un complemento a la economía familiar. No es un caso aislado, sino que es muy frecuente en la Galicia marinera la

Foto: Miguel Fraga



Foto: Miguel Fraga



economía mixta: pesca artesanal más labores agrícolas fundamentalmente de autoconsumo.

*“Mi hermano Serafín me ofreció hacer una compañía a medias. Él iba de patrón y yo de maquinista. El barco lo teníamos en Vigo. Salíamos de casa, de Cesantes, a las seis y media de la tarde, en el Berbés cargábamos el hielo, y al mar. Trabajábamos toda la noche. Entre lance y lance, la gente se tumbaba en una colchoneta, pero yo no. Trabajaba toda la noche y descargábamos por la mañana.*

*Pescábamos por la ría y también por fuera. Íbamos desde las Cíes hasta la costa de Portugal, a la ardora, con cerco. Además de sardina, entraba alcrique, un pez parecido a la aguja, muy apreciado para la conserva. Desde el barco se diferencian porque el alcrique va más a flote, a ras del agua y saltando, mientras que la sardina va más profunda.*

*Cuando se hacía un lance muy grande y no podíamos meter todo el pescado a bordo, parte de él lo soltábamos. En esos casos, dicen que los alcriques siguen viviendo, pero que la sardina, de rozar una con otra, pierde parte de la escama y muere”.*

A menudo se encuentran con las ‘toniñas’, pequeños cetáceos que buscan, igual que el hombre, los bancos de sardinas para su alimentación.

*“Al cercar la sardina, a veces cogíamos una toniña, que, si no conseguía saltar, le teníamos que ayudar a escapar para que no nos rompiese las redes. No la pescábamos, en aquella época no se comía, y eso que aún no estaba protegida”.*



Foto: Miguel Fraga

### Reparación de redes

Realizan una pesca artesanal, con pocos medios y mucho trabajo y riesgo. Las redes del aparejo de cerco son de algodón, pues el nylon no llegará hasta los años sesenta. Ellos mismos reparan las redes o, en algunos casos, acuden a las rede-ras de Cangas, una villa pescadora, de arraigada tradición marinera, situada frente a Vigo, en la ribera opuesta de la ría.

*“Cuando rompían las redes en el mar, las cosíamos deprisa, sin mucha perfección, para salir del paso y poder seguir pescando. Le llamábamos ‘aliñoar’. Luego, al llegar a tierra, en Cesantes, había que sacarlas del barco todos los días,*

*extenderlas y coserlas bien. Si el roto era muy grande, llevábamos el barco hasta Cangas, donde tenían unos grandes galpones para meter las redes y repararlas.*

*Yo recuerdo ver en Cangas como llevaban los aparejos en carros de bueyes. Después de encascarlos cociéndolos en agua con cortezas, los tendían durante dos o tres días para que no se pudriesen”.*

Pasan los años y Victorio y su hermano ven el fruto de su trabajo, prosperan. Adquieren un barco mayor, con mejores aparejos. Siempre realizan pesca de bajura. Y a menudo sufren los embates y furias del mar.

*“Con mucho viento, las redes no pescan y cuesta mucho trabajo meterlas a bordo. Además, con los pantocazos o golpes de las olas, y con los movimientos bruscos del barco, el pescado se mueve. Por eso, cuando el tiempo era muy malo, no salíamos.*

*Tuve varios sustos en el mar. Una vez íbamos por fuera de las islas Cíes. Había norte, había mucho mar y viento. Un marinero quiso moverse en cubierta, de un lado para otro, el barco pegó un cabezazo y se cayó al mar. Retrocedimos y le tiramos la boya de la red. Pudo agarrarse a ella y lo subimos a bordo.*

*Otro día, regresábamos cargados de caballa y empezó una tormenta. Entró un viento sur muy fuerte. El agua entraba en cubierta y se llevaba el pescado. La red, que estaba posada, flotaba en cubierta. Lo pasamos mal”.*

Victorio trabajó incansable. Dice que los sábados iban también al mar. Sólo se descansaba los

domingos y en determinadas fiestas, como el día del Carmen, el de San Pedro o por la Coca, la famosa celebración de Redondela. Cuenta la leyenda que la Coca era un dragón alado, marino, con su morada en las aguas próximas a la isla de San Simón, que llegaba a la villa con la intención de devorar doncellas, pero era vencido por los marineros. Es una leyenda de origen pagano, que se sigue representando, con la Coca recorriendo las calles y con danzas que emulan el enfrentamiento, la muerte del monstruo y las vírgenes raptadas.

Ahora, jubilado desde hace años, para Victorio se acabaron los fríos y preocupaciones a bordo, pero la sensación del mar cerca, su belleza sublime, siguen estando dentro de él.

*“Me gusta mucho el mar. Ahora, cuando voy a alguna excursión con el Imsero, si es por zona de montaña no me apetece. Yo voy si es a algún puerto de mar”.*



Historias de vida

Las mujeres de la pesca

3.5



Foto: Miguel Fraga

## 3.5\_ Las mujeres de la pesca

### Fortaleza de granito, cariátides galaicas en movimiento

El desarrollo de la pesca no puede entenderse sin hablar del trabajo realizado por las mujeres.

Desde épocas remotas, la mujer fue mariscadora. Escrutó las riberas con paciencia y maestría para localizar bivalvos. Galicia le ofrecía riqueza en almejas, berberechos, mejillones, navajas, ostras...

De manera tradicional, la mujer del marinero realizó tareas imprescindibles y complementarias a las capturas marinas que realizaba su marido. En la pesca artesanal con pequeñas embarcaciones, fue la encargada de la venta del pescado.

¿Quién no recuerda aquellas mujeres con patelas de pescado a la cabeza, a tempranas horas, camino de la lonja o del mercado? ¿O aquellas que deambulaban ofreciendo, a voces, el pescado por las puertas de bares y casas? Andares prestos, pericia y fortaleza para mantener el equilibrio. Cariátides galaicas en misteriosa danza permanente. Voluntad y sacrificio para aportar un complemento a la economía familiar.

Las mujeres con frecuencia repararon redes y encarnaron aparejos. Descargaron las embarcaciones cuando, por inexistencia de construcciones portuarias, se aproximaban hasta varar en las playas; metidas en el agua, mojadas y tiritando, transportaban hasta tierra las capturas en cestos sobre la cabeza. Manipularon el pescado en las fábricas de salazón y conserva, de pie durante interminables jornadas, donde constituían la mayoría de la plantilla de trabajadores.

Y estuvieron presentes en el puerto pesquero del Berbés. Aquí formaron parte de la colla, seleccionaron y estibarón el pescado, lo transportaron, y también lo comercializaron. Incluso trabajaron en el secado del pescado y en el aprovechamiento de su grasa.

Tres mujeres nos relatan sus vivencias. Realizaron trabajos diferentes. Sus historias de vida pueden ser significativas de la inmensa aportación de la mujer al progreso de la pesca en Vigo.

Foto: Miguel Fraga



## María Díaz García

**“Marujita”**

**Cobrador del hielo de Frigoríficos de Vigo**

**Toda una vida aquí en el puerto**

Lleva más de 50 años en el puerto pesquero, y en él sigue pasando la mayor parte del día. Para todos es Marujita, y por todos es conocida y querida. Desde el pasado año 2005 tiene una calle con su nombre en el interior del Berbés, de Vigo.

Aún era una niña cuando algunos días recorría la ribera de la mano de su padre. Antonio Díaz Álvarez era conserje en la antigua lonja del puerto, antes de las modernas construcciones actuales. Para llevar un dinero adicional a casa, se encargaba también de repartir los vales y facturas de la fábrica de hielo “Frigoríficos de Vigo”. Antonio madrugaba mucho para iniciar su trabajo y, hacia las nueve de la mañana durante las vacaciones escolares, Marujita solía traerle el desayuno. Al terminar, padre e hija continuaban el recorrido vendiendo los vales del hielo.

Marujita nació en Vigo el 24 de octubre de 1937, en el domicilio familiar del Paseo de Alfonso. Tras la escuela, empezó a aprender labores y corte y confección, pero prefería el ajetreo del puerto pesquero, donde ya todo le era familiar. Decidió que ayudaría a su padre en su trabajo.

*“A mi padre lo había criado un tío suyo, que fue quien lo trajo a la ribera, pues trabajaba en la lonja. Mi padre y yo llevábamos el control diario de los vales del hielo y cobrábamos las facturas mensualmente. Hace casi treinta años que él se jubiló*

*y yo ocupé su puesto en Frigoríficos Vigo. Murió muy mayor, a los 93 años”.*

Recuerda que eran años de abundante pesca de palometa, de bonito y de besugo, además de la tradicional sardina. Pequeñas embarcaciones se aprovisionaban de hielo cada día. Las bacas que iban al litoral portugués, o los barcos del Gran Sol, en constante crecimiento, también utilizaban el hielo para la conservación del pescado. Las casas de armadores, consignatarios y comercializadores eran igualmente sus clientes.

*“Al principio vendíamos el hielo en barras enteras. Aquí en el puerto había una trituradora de hielo. Ahora se vende en piedras y, sobre todo, en escamas.*

*Antes, además de los de la pesca, venían de los hoteles a comprarlo. Y recuerdo que hace muchos años venía un hombre con una carretilla y una tina de cinc, a llevarse unas barras que seguramente revendía por la ciudad.*

*Una vez un señor compró un saco de barras de hielo para un difunto. Tenía que esperar a que sus hijos llegasen de Alemania, donde eran emigrantes. Era verano y los viajes eran largos. No había tanatorios y tenía que conservar el cuerpo en casa”.*

El hermano de Marujita, Manolo, también trabaja en el puerto pesquero durante más de 50 años. Con 12 años llega a la fábrica de hielo, y allí permanece hasta su jubilación, en las oficinas. Toda la familia Díaz se gana la simpatía y el aprecio de cuantos la conocen.

*“Aquí hay gente muy buena. Con mi padre se portaban muy bien. El anterior presidente de Frigoríficos de Vigo, José Nogueira, era muy buena persona, como lo es el actual, José Antonio Llorca.*



Marujita y su padre, Antonio Díaz, conserje de la antigua lonja del puerto.

**frigoríficos de Vigo, S. A.**  
 Capital Social 500.000.000 pesetas  
 FACTORIAS FRIGORIFICAS DEL PUERTO PESQUERO DE VIGO

**BORDES      ORILLANAS      BOUZAS**

- 8000 toneladas anual de hielo.
- EMPAQUETE SADA EN TAMBOS Y TAMBOS DE HIELO.
- CÁMARA FRIGORÍFICA.
- MAQUINARIA DE REFRIGERACIÓN Y MAQUINARIA DE HIELO.
- MÁQUINAS DE HIELO.
- MÁQUINAS Y ACCESORIOS DE REFRIGERACIÓN.

<u>BORDES</u>	<u>ORILLANAS</u>	<u>BOUZAS</u>
Teléfono: 25-27-08	Teléfono: 25-27-08	Teléfono: 25-27-08
Cable: 25-27-08	Cable: 25-27-08	Cable: 25-27-08
Fax: 25-27-08	Fax: 25-27-08	Fax: 25-27-08

Anuncio de los años sesenta de Frigoríficos de Vigo, empresa para la que Marujita trabajaba repartiendo vales y facturas del hielo.

*Otras personas buenas con mi padre y conmigo fueron los armadores Manuel Pérez Pan, Ángel Molares y Ramiro Gordejuela, o Gustavo López Corona, Antonio Graña, Manuel Vieira...*

*De los empleados de las casas tengo que nombrar a Luis, el cobrador de Corona, y a Pepe Luras, de casa Puga. Y los guardamuelles de la Autoridad Portuaria: Amable Polo, Brea, Aquilino Álvarez, Ramallo... Antes había más guardias civiles, recuerdo a Peón, Serafín...*

*De los actuales de la Autoridad Portuaria, está Carlos Losada, uno de los que me organizó el homenaje. También están Luis Pérez, Bernardo Landriz, José Ramón Costas, Longas, Cidrás... De los muelles están Colmero, Caamaño, Julián Montenegro... Todos buena gente. Y como amigos de verdad están Suso de Claudino y Eladio y José Antonio Tizón.*

*Con todos tengo muy buen trato. Todos me quieren y yo a ellos”.*

En la actualidad, a las cuatro y medias de la madrugada, en casa de Marujita suena el teléfono. Es alguno de sus compañeros, Berto, Juan, Ramón Barciela o cualquier otro que ese día trabaje. La llaman para asegurarse que ya está despierta. Porque, de lunes a viernes, a las cinco y media Marujita está en el puerto. Le gusta dar un

paseo por la lonja, ver la descarga, saludar aquí y allá. Algunos compradores, antes de partir en furgonetas con el pescado, a veces aprovechan para pagarle el hielo. A las nueve de la mañana, llega un rato de descanso, y comparte desayuno y amistad con otros hombres y mujeres trabajadores del puerto. Un rato de tertulia, en la que, a veces, afloran sentimiento y pasión por el fútbol y por su equipo, el Celta de Vigo.

Luego Marujita continúa su trabajo. A veces, en los barcos le regalan un poco de pescado, que ella valora y agradece. Con los compañeros pasa la mayor parte del día y, a menudo, no regresa a casa hasta las 9 de la noche. Vive en la ribera, en la calle San Francisco y no piensa en la jubilación, porque su vida está en el puerto. Y Marujita dice:

*“Toda una vida aquí”.*

### **Rúa Marujita**

*En reconocimiento a  
María Díaz García, “Marujita”  
Por toda una vida vinculada al Berbés  
con un servicio desinteresado a todos  
los usuarios y una generosidad  
entrañable O Berbés, 9 de septiembre  
de 2005.*

*Placa colocada en el puerto del Berbés*

Foto: Miguel Fraga



# Milagros Riveiro Vieira

**Clasificadora de la colla.**

**Empleada de la casa Molares.**

El mar habita en los ojos de Milagros Riveiro. Los mismos tonos claros, verdiazules, de las aguas de la ría. De mirada inteligente y tez rubia, posee la belleza tradicional de la mujer gallega, mezcla de sangre galaica, celta, sueva... Nació en los soportales del Berbés, tantas veces lamidos por el mar. Arcadas de granito impregnado de salitre, bajo las que se vendía el pescado, se preparaban aparejos y se repintaban botes y gamelas.

Los cantos de las mujeres que allí trabajaban y los sonidos sobre los sillares de las madroñas de madera que calzaban, competían con los ecos de las aguas de la ría. Encima, las viviendas de los marineros abrían sus ventanas hacia las primeras dársenas construidas que, aunque escasas, empezaban a permitir el atraque de los barcos pesqueros a vela o con caldera de vapor.

*“Yo ya no recuerdo el mar en los soportales. Me lo contaba mi madre, de la familia Vieira, siempre dedicada a la pesca. Mi abuelo era del Berbés y mi abuela, del Areal, todos eran gente del mar. Mi padre era comprador y vendedor para la fábrica de conserva de Curbera. Lo recuerdo en la Lonja del Reloj, que en aquel momento era lo más moderno que había”.*

## **Salan pescado para vender**

Todavía es Milagros una niña de 9 años cuando

la tristeza llega a la casa familiar. Su padre fallece a los 37 años.

Hay que sobreponerse a la adversidad. La conjunción de determinación y optimismo de su madre es decisiva. Tiene cuatro hijos y el dolor no puede paralizarlos. Nevada, como todos llaman a su madre, realiza pequeñas operaciones de exportación de pescado. Compra lotes reducidos de raya y zapata, los seca y los vende a las tiendas de alimentación del interior de Galicia, a La Cañiza o a pueblos de Ourense.

*“Si viviera mi padre hubiera sido distinto. Soñé mucho con él, noté tanto su falta... Mi madre era muy luchadora. Nosotros tuvimos que ayudarla desde muy jóvenes: primero mi hermano José fue al mar con 15 años, y luego mi hermana Nevaditas y yo empezamos a trabajar con ella en la ribera. Las rayas y las zapatas las secábamos en la ribera. Utilizábamos unas tinajas grandes, de madera. Después de quitarles las magas, es decir, las tripas, había que lavarlas y salarlas con la piel. Luego se secaban al aire libre, al sol”.*

## **Fabrican aceite de los hígados del bacalao**

Durante las décadas centrales del siglo XX abundan las capturas de bacalao en Terranova. Al llegar los barcos a descargar, varios compradores pujan por lotes de hígados de bacalao. La madre de Milagros los compra y también adquiere grasa de sardina.

*“Metíamos los hígados en bidones y los cocíamos con fogatas que hacíamos al lado del mar, entre las cajas de madera del pescado, vacías. Recuerdo que allí, entre cajas, vivía una familia.*



*En un almacén de exportación de pescado, Milagros con sus compañeras de trabajo: Teresa, Caridad, Gloria, Faustina y Lupe, todas con medreñas en la ribera, 1960.*



*Milagros, con Adela y Antonio, trabajando en la clasificación de una baka de Marín, 1971.*

*Al calentarlo, se formaba el aceite de los hígados. Luego reposaba y se iba filtrando, al sol. En el fondo se depositaban las impurezas y en la parte de arriba quedaba el aceite bueno. El mejor lo metíamos en latas de 15 litros y lo vendíamos a las droguerías para hacer jabón. El de peor clase servía para hacer pinturas.*

*La grasa de las sardinas (el saín) se la comprábamos a las señoras que trabajaban en los almaces de sardina. En la posguerra apenas había aceite de oliva, era muy caro, de estraperlo, por lo que, para cocinar, se usaba la grasa de la sardina, del jurelo o del congrio”.*

Como hemos dicho anteriormente, las mujeres realizan un trabajo complementario pero imprescindible para la pesca. Así, Milagros y su madre preparan los palangres de los barcos del día, que faenan por el litoral.

*“Otras veces, desenredábamos los palangres de los pescadores, hechos con muchos anzuelos, los ordenábamos y los dejábamos enroscados sobre las patelas (cestos planos), listos para largar al mar. Al regresar, si la pesca había sido buena, nos daban seis palometas y dos pesetas, pero, cuando no traían pescado, no nos daban nada. Habíamos trabajado gratis”.*

### **Clasificadora en la colla**

Con el desarrollo de la pesca en Vigo y tras la Ley de Fomento y Renovación de la Flota Pesquera de 1961, se botan barcos nuevos y modernos.

Al arribar los barcos a puerto, los hombres de la colla, los estibadores, suben a bordo a hacer la



Foto: Miguel Fraga

*Milagros y Marujita*

descarga. En un principio se hace a pulso, depositando el pescado en grandes tinas, para luego ser transportado en pesadas cajas de madera, encima de carros con ruedas de hierro, empujados sobre suelo adoquinado.

El pescado llega mezclado, con distintos tamaños y especies. Hay que seleccionarlo e introducirlo en cajas. Esta tarea de clasificación y envasado solían hacerla mujeres, y en ella participa Milagros.

*“A los hombres que subían a bordo para descargar el pescado al muelle los llamábamos escabi-*



Foto: Miguel Fraga

*cheiros. Empecé a trabajar para la casa Molares hace más de 40 años, y sigo unida a ella. Me convertí en una persona de confianza de la empresa. Al acabar la clasificación y envase del pescado, me quedaba a hacer el reparto de los lotes de pescado que se les daba a los trabajadores. Los marineros ya se habían llevado su quiñón. Y el personal de la colla, además del jornal, también recibía pescado. Pero alguna gente abusaba y elegía las mejores piezas, por lo que los compradores protestaban. Luego los armadores se lo quitaron y hubo una huelga”.*

Milagros nació en 1938 en el mismo Berbés, barrio en el que hoy tiene un piso antiguo, pues sigue sintiendo la fascinación del mar, la atracción del escenario de su infancia. Enfrente está el puerto pesquero, su lugar de trabajo durante tantos años. Hoy, tres de sus cuatro hijos viven también de actividades relacionadas con la pesca.

*“Quien viene a la ribera, gana dinero. La pesca ofrece la oportunidad de salir adelante a aquellos que llegan con ganas de trabajar”.*



*Milagros con Dolores Rodríguez, clasificadoras de la colla en los años setenta.*



Foto: Miguel Fraga

## Concha Vázquez Ferreiro

### **Vende el pescado que pesca su marido**

Concepción Vázquez, Concha, nació en enero de 1935 en el interior de la parroquia de Coruxo, de Vigo, a unos kilómetros de la costa. Nació en el lugar de Verdeal, nombre que alude al verdor y fertilidad de sus campos, donde su familia tenía en la agricultura un medio complementario para su economía. Su padre, Bernardo Vázquez, era cantero, un excelente profesional que trabajó en las obras que se estaban haciendo en Vigo, en pleno crecimiento desde mediados del siglo XIX. Con la creación de la Junta de Obras del Puerto de Vigo, en 1881, se habían intensificado las obras de relleno de la zona del Areal, se acometieron nuevas construcciones portuarias y se levantaron numerosos edificios públicos y privados. Y allí trabajaba Bernardo.

*“Mi padre era cantero fino. Dejaba la piedra lisa, lisa. Siempre respirando aquel polvillo... Murió a los sesenta y cinco años, de silicosis, como muchos de sus compañeros canteros.*

*Yo, desde niña, cada mañana salía de la escuela en el recreo, para llevarle la comida y llegar a las 12 y media, cuando paraban de trabajar. Iba con una cesta a la cabeza, sobre un “molido”, un trapo enrollado redondito. Llevaba comida caliente, caldo o pescado cocido en una tarterita, pan y vino, todo tapado con un pañito blanco. Al mismo tiempo también llevaba la comida de algún vecino. A veces notaba como me escurría algo del líquido de la comida por la cabeza. Íbamos varias juntas, corriendo como flechas, andando desde*

*Coruxo hasta la Florida y allí cogíamos el tranvía, el número seis. De vuelta, traía en el cesto los punteros de mi padre para que mi tío, que era herrero, los apuntase. Así, al día siguiente, mi padre los tenía preparados para llevárselos.*

*En el verano yo calzaba unas zapatillas de esparto. Cuando en la carretera echaban piche, asfalto, nos avisábamos unas a otras e íbamos allí a rebozar las zapatillas para que durasen más. En invierno usábamos ‘samancas’, unos zapatones con las suelas de palo de aliso, a las que poníamos gomas y unas tachuelas para que no se gastasen y durasen más”.*

Concha se casa en 1957 con Olegario Alonso (antes biografiado). Van a vivir en la vieja casa natal de Olegario con la madre de éste, viuda desde hacía pocos años. En el mismo lugar donde ahora han edificado una nueva casa, altiva sobre el mar, dominando la ría y la llegada de todos los pesqueros. El mismo lugar desde el que, tantos días de temporal, Concha distraía su angustia escudriñando en la niebla, a la espera de la embarcación de Olegario, que ya debería estar de vuelta. Igual que tantas mujeres de marineros gallegos, la vista clavada en el horizonte marino.

Concha es joven y activa, quiere progresar, sacar la familia adelante en tiempos difíciles. Llegan los hijos, todos seguidos. Hay que atender la casa, ir al río a lavar los pañales. También tiene que cuidar a una tía de Olegario, encamada, que siempre vivió con ellos, y a su suegra cuando se fue haciendo mayor. Pero a primera hora del día, muy temprano, Concha debe llevar a vender a Vigo el pescado traído el día anterior por su marido. Al



mismo tiempo, se encarga de despachar los papeles del barco en la Comandancia, y de comprar todo lo necesario para el barco y para la casa. Concha posee la misma fortaleza del granito que trabajaba su padre.

*“Me levantaba tempranito. Con un cesto a la cabeza, fui a vender durante 18 años. Íbamos todas juntas, mujeres, hijas o hermanas de los marineros, Amparo, Carmucha, Susa, Rosa, Segunda, Adela, Pilar, tía Carmen..., andando hasta Samil. Allí cogíamos el autobús de las 5 de la*

*mañana. Muchas mojaduras tenemos pillado. Y caídas en el Berbés también, porque resbalábamos con las magas del pescado. Al principio no tomábamos ni un café, porque hasta era una vergüenza que las mujeres entrasen en un bar. Los tiempos fueron cambiando y luego, al acabar de vender, desayunábamos en el bar La Estrella de la calle Real.*

*A mí me gustaba mucho hacer dinero. ¿A quién no? Tenía una faltriquera. Había que pagar las letras de los barcos y hacer el gobierno de la*

*casa. Los anzuelos los compraba en los efectos navales de Rosés y de la Naval Viguesa.*

*Éramos una casa de gente. Éramos siete. La vida fue difícil. Yo trabajaba mucho en el campo, en las finquitas, cachos pequeños que estaban lejos. Iba con la carretilla de abono o de hierba y criaba gallinas para casa. Todo se necesitaba”.*

El pescado lo vende Concha en la lonja del Berbés, casi siempre a las mujeres que tienen puestos en la plaza y que le pagan al día siguiente. Si lleva robalizas grandes, ya tiene compradores fijos para restaurantes de Vigo o de otras ciudades. Siempre así, durante 18 años, hasta que en los años setenta el pescado lo transportan en coche para la venta.

Hoy, como una matrona antigua, la mirada cálida de Concha te acoge desde el momento en que la conoces. Amor y dedicación a su familia.

*“A los hijos se les quiere mucho. Yo crié a varios de mis nietos. Ahora ya no voy al campo, sólo ten-*

*go gallinas para distraerme. Tengo huevos que da gusto, y crío un pollo grande para cada hijo para Navidad”.*

Al salir de la casa de Olegario y Concha, el cielo conjuga tonalidades magentas, rojos de Sevilla, violetas y dorados sobre la ría, como una acuarela irrepetible. La tarde camina hacia su ocaso. Nos vamos con el agradable sabor de la conversación pausada, de las confidencias y recuerdos. Y también con la expectativa de un sabor especial para la cena: freiremos los huevos que Concha nos regaló.

La historia de vida de Concha es la última que introducimos en este libro, en el que todos nuestros entrevistados nos han ofrecido sus recuerdos, dulcificados con el tiempo, pero con retazos transidos de alegrías y de dolor, de ausencias y de añoranzas, de situaciones y emociones pasadas. Nos han ofrecido un poco de esa parte del corazón que se llama memoria.

## **Agradecimientos**

A la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo, por su entusiasmo y ánimos constantes desde que se gestó esta idea, especialmente a su Presidente, Ramiro Gordejuela Aguilar, y a su Director Gerente, José Ramón Fuertes Gamundi. Y a María Fernández Rodríguez por su eficacia y amabilidad.

A Caixanova, por su apoyo a la pesca viguesa y por la financiación de este libro.

Al personal de archivos y bibliotecas que nos han facilitado el acceso a las fuentes documentales y bibliográficas:

Archivo de la Autoridad Portuaria de Vigo

Archivo de la Cofradía de Pescadores de Vigo

Archivo de la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo

Archivo Histórico de Madrid

Archivo Municipal de Vigo

Archivo Provincial de Pontevedra

Archivo del Reino de Galicia, A Coruña

Biblioteca Central de la Universidad de Santiago

Biblioteca Central de Vigo

Biblioteca Nacional, Madrid

Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo (CEHOPU), Madrid

Dirección General de Pesca, Madrid: Archivo y Biblioteca

Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid

Museo do Mar de Galicia, Vigo

Museo do Pobo Galego, Santiago

A los amigos que hemos hecho mientras realizábamos esta investigación, que nos han facilitado información y fotografías:

Manuela Besada

Gregorio Casado González, documentalista

Ramón Casal, "Boiro"

Ramón Díaz

José Antonio Tizón Ferreira

Belisario Sixto López

Y a todos los protagonistas de este libro, que nos han ofrecido sus testimonios, su memoria y su visión del gran desarrollo de la pesca en Vigo.





“Como armador afirmo que, sin duda alguna, en marineros y en patrones, los gallegos, lo mejor del mundo”

“En el Gran Sol y en Terranova navegábamos a golpe de vista”

“Empecé de rapaz en la bajura. Luego pesqué en todos los mares del mundo”

“Lo llevó un golpe de mar. Por más que lo buscamos, no lo encontramos”

“La pesca es muy dura, pero, si volviese a nacer, volvería al mar”

