

REVISTA DE DIVULGACIÓN DA CULTURA  
MARÍTIMA E FLUVIAL - BUEU 2015 - Nº 9

# O S G a L O S



Aínda que o primeiro documento escrito sobre a caza das baleas na costa galega remontase ao Século XIII, exactamente a o 1286, e trátase dun "diezmo de la ballenación" do porto de Prioiro (1), a favor do abade do Mosteiro de Sobrado dos Monxes, outorgado polo rei Sancho IV, non é ata o século XX cando se pode falar propiamente, dunha caza industrial en augas galegas. (2).

Limitarémonos, pois, a este último século para resumir o que sucedeu arredor desta caza, con especial fincapé nos barcos baleeiros e en todo o que xira no seu entorno. Deixaremos, pois, de lado, o que atinxe á produción, ao volume de capturas, etc, e non porque non sexa interesante, senón porque darían a estas notas unha extensión fóra do que se pretende.

Ao remate destes comentarios, darase unha breve bibliografía por se alguén quere afondar e ampliar os coñecementos sobre o tema, sempre interesante e xunguido á nosa historia.

## Baleeiros galegos no século XX

Humberto V. Santiago Esperón

Os comezos. A Compañía Ballenera Española

Á Compañía Ballenera Española (CBE), cábelles o honor de ter iniciado a caza industrial de baleas na Península Ibérica no século XX. Fundada en Madrid en xullo de 1914 polos noruegueses Herlofson e Bruun e os españois Morote e Nogueira, entre outros, a CBE construíu a súa primeira factoría en Getares, na Bahía de Algeciras (Cádiz), que non empezaría a funcionar ata 1921. Como resultado do éxito económico da factoría andaluza e deca-

ta galega, iniciáronse as xestións para a construción e o establecemento dunha segunda factoría en Caneliñas, Cee (A Coruña), que entrou en funcionamento en novembro de 1924 e que foi a primeira en establecerse nas costas galegas na época moderna.

As campañas, que non duraban todo o ano, estendíanse durante os meses de abril ata novembro, que é a época na que os cetáceos pasan pola costa galega e o tempo que permite saír a faenar. Os buques asignados para a subministración da factoría foron seis, todos novos ou case novos.



O primeiro deles nomeado "Morote" chegou a Caneliñas en novembro de 1924, recién inaugurada a factoría, tras ser botado en Noruega o ano anterior. Tiña 33,86 m. de eslora e 238,62 TRB. Ao longo de 1925 entraron a traballar sucesivamente o "Caneliñas", o "Galicia" e case ao remate da campaña dese ano, o "William Wilson". Máis cara adiante, en 1926, entraría en servizo, o "Leslie". Todos de características similares.(3) Tamén traballou en 1925 o "Almirante Goñi", que faenou no seu momento para a chilena Sociedade Baleeira Magallanes, na Antártida, aínda que o seu paso foi efémero xa que ese mesmo ano foi vendido a Noruega.



Buque factoría "Rey Alfonso" cos baleeiros abarloados

Tralo cese da actividade da CBE no 1927, catro dos cinco baleeiros restantes, (todos menos o "Caneliñas"), foron vendidos a unha Compañía norueguesa propiedade do Sr. Bruun, entre outros. Os mencionados baleeiros non foron os únicos barcos da CBE. Para transportar os produtos elaborados na factoría de terra, armouse o mercante "Blus", de 679 toneladas de arqueo bruto, dotado de grandes tanques de almacenamento de aceite, que despois de naufragar en 1925, na enseada de Caneliñas, foi substituído polo "Blus II", tamén empregado para o transporte do aceite, e ao que se lle montaron os tanques do "Blus".

#### A Soc. Española Corona

Mais a de Caneliñas non foi exactamente a primeira factoría establecida en Galicia. Antes, a compañía tamén norueguesa A/S Corona, por medio da súa filial española, a Soc. Española Corona, obtén as licenzas para operar en España. E fai-no en xuño de 1924, (polo tanto cinco meses antes de entrar en funcionamento a citada factoría), mediante un buque-factoría, o "Rey Alfonso",

que fondea na Ría de Vigo, máis concretamente na enseada de Barra, Cangas, e ao que fornecen (subministran) os cetáceos catro vapores baleeiros

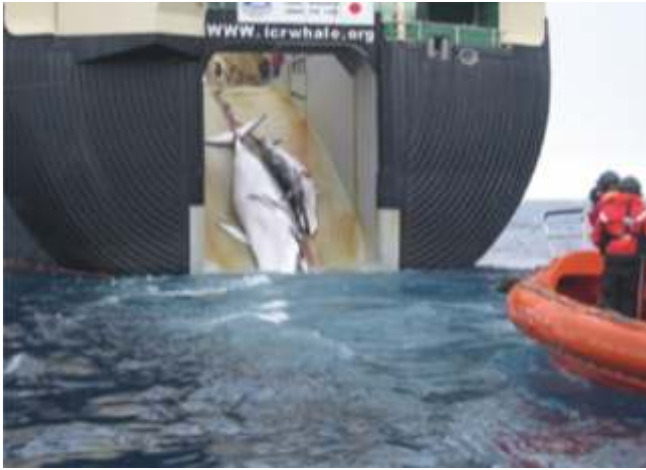
Previamente este buque fondeara na zona do Estreito de Gibraltar. Neste barco factoría, unha vez situadas as baleas ao seu carón, procedíase ao despece dende unha barca. Ás veces era necesario, para que non afundisen, inflalas de aire. (Caso dos rorcuales). Os anacos de carne, graxa, pel e ósos eran levados a bordo por un complexo sistema de plumas, poleas e cabestrantes para iniciar a súa elaboración. Baixo cuberta estaban os autoclaves, onde se arroxaban os anacos de graxa para obter o aceite. Tamén estaba provisto dunha fábrica de guano (fertilizante). A carne vendíase en terra, (en Vigo), aínda que segundo parece, sen moito éxito.

O "Rey Alfonso" fora un antigo buque de transporte marítimo transoceánico construído no 1897 en Gran Bretaña, que, tras sucesivas modificacións, chegou finalmente a 135,6 m. de eslora, 16 m. de manga, e máis de oito mil TRB, (toneladas de arqueo bruto), e 38 caldeiras de aceite. Cando operou en Andalucía e Galicia, tiña bandeira norueguesa e nunca foi abandeirado en España.

Os que si se abandeiraron foron os catro baleeiros que o fornecían de cetáceos, os nomeados "Corona I, II, III e IV", todos con rexistro español e folio de Vigo, ningún deles construído expresamente para o fornecemento do citado buque factoría, e si comprados no mercado de segunda man, (o que era bastante usual no caso dos baleeiros), e rebautizados. Ningún excedía de 30 m. de eslora agás o "Corona I", que foi un pouco maior; o resto eran practicamente xemelgos, cunha manga de 5,45 m. e un puntal de 3,54 m. Tiñan moi pouca máquina. O persoal menos cualificado, tanto do buque factoría como dos baleeiros, era español e o resto fundamentalmente noruegueses.

Este primeiro buque factoría non tiña rampla a popa para arrastrar os cetáceos a bordo, como os modernos(4). A última campaña do buque factoría sería a de 1926. O "Rey Alfonso", logo de abandonar coa súa frota as costas galegas, formou parte doutras frotas baleeiras estranxeiras.

O barco tiña permiso, ademais, para fondear na Enseada de Aldán, e na Ría de Corcubión, aínda que parece ser que nunca o fixo. As campañas na enseada de Barra alternaban coas feitas na costa de Huelva.



Detalle da rampla nun moderno buque factoría xaponés (4)

Deste xeito a frota completaba a campaña de verán na Ría de Vigo, a onde chegaban a comezos de abril, coa de inverno na costa de Huelva, onde chegaban a primeiros de novembro.

Logo de 1927, tralo cese da CBE, haberá que esperar ata ben entrada a década dos 40, na que se pode considerar que comeza unha segunda época da caza comercial de baleas.

#### IBSA. Industria Ballenera SA (1946-1971)

Dende a partida dos noruegueses no 1927, non se volveron dar, en España, as condicións políticas nin económicas necesarias para retomar a actividade da caza da balea ata despois do 1946, coa fundación da IBSA, ano a partir do que se suceden varias iniciativas empresariais. O 30 de xaneiro de 1946, foi creada en Madrid IBSA - Industria Ballenera SA, *"co obxectivo de dedicarse á pesca da balea e outros cetáceos, dos mamíferos mariños en xeral"*, e á *"recollida e preparación de produtos da pesca, sen limitación algunha"*.

Entre os seus fundadores estaba o coruñés Francisco Lombardero Franco, que aporta, entre outros bens, a propiedade da terra e da nova concesión para volver establecer en Caneliñas unha factoría, aproveitando e modernizando parte das instalacións existentes. Con todo, na carreira polas concesións de pesca de cetáceos, un grupo de armadores do porto de A Coruña, liderado por José Chas Rodríguez, é o primeiro en obter, exclusivamente, en 1945, os dereitos de pesca de cetáceos no norte e noroeste de España, e tamén o permiso para construír unha baleeira nunha antiga salgadura en Razo (Carballo). (5)

En consecuencia, unha vez sen licenzas de pesca na costa de Galicia, IBSA reorienta os seus

intereses para o Estreito de Gibraltar, vendendo aos coruñeses agrupados arredor de Chas, entre outros bens, a factoría de Caneliñas.

Os fundadores de IBSA, xa no Estreito, asociáronse cos noruegueses e, sen disolvela, fundaron IMSA (Industrial Marítima SA) e levantaron unha nova factoría baleeira en Benzú, poboación próxima a Ceuta, hoxe territorio marroquí.

De calquera xeito, un conglomerado de empresarios coruñeses, liderados esta vez polo armador de barcos do Gran Sol José Freire Costas, en febreiro de 1948 merca todas as accións de IBSA e os dereitos de pesca de cetáceos no norte e noroeste de España a José Chas, cuxa concesión tiña expirado, e deciden cambiar a sede para A Coruña, e nomear un novo Consello de Administración. Entre os acordos está o de retomar a construción da fábrica en Caneliñas e dar inicio ás negociacións para a adquisición dos buques baleeiros que subministrarán os cetáceos para a factoría.



Enseada e factoría de Caneliñas nos anos setenta

Os barcos son adquiridos no 1950 e abandeados no 51, sen ter rematada a factoría de Caneliñas, polo que comezan a traballar no Estreito de Gibraltar aquel mesmo ano para as factorías que IBSA e IMSA teñen nesta área. Unha vez rematada a factoría de Caneliñas en 1952, e obtidos os permisos pertinentes, retómase a actividade de IBSA en Galicia. É neste momento cando o ourensán José Docampo Prada se fai coas rédeas da empresa e será considerado como o "mandamáis" da baleeira ata 1971.

Os baleeiros que adquire IBSA para traballar na factoría de Caneliñas son os nomeados "Caneliñas" (que non ten nada que ver co baleeiro homónimo da Cia. Ballenera Española), e o "Temerario", ámbolos dous adquiridos en Durban (Sudáfrica), que foran construídos en Noruega, en 1929,

cos nomes de "Hektor I" e "Hektor II". Como xa temos observado, ámbolos dous buques chegaron a España antes de estar operativa a factoría de Caneliñas, polo que se incorporaron á frota que operaba no Estreito e subministraban para as factorías de Benzú (IMSA) e Getares (IBSA) en Algeciras (Cádiz). Finalmente, en 1952, trasládanse para Galicia e comezan a subministrar baleas a Caneliñas.



Baleeiro "Caneliñas" de IBSA

En 1954 IMSA pecha no Estreito, e os seus buques "Atlas" e "Hércules" son comprados por José Docampo entre outros. O "Atlas" foi rexistrado na Comandancia de Vigo co nome de "Lobeiro" e xúntase á frota de IBSA. O "Hércules" rexístrase en Algeciras co nome de "Carrumeiro" e permanece no Estreito traballando para a factoría que ten un tal López Gutiérrez, de Málaga, e que é o propietario, xunto con outros, da Baleeira do Estreito.

E así chegamos a 1971 ano en que Massó Hermanos entra no Consello de Administración de IBSA, a través de Antonio Massó García, Juan José Massó Bolívar e Julián Zarauza, xenro de Gaspar Massó García, todos como conselleiros.

Polo tanto, ata 1971, IBSA e Massó son empresas diferentes e foron as baleeiras de Massó as que entraron a formar parte de IBSA.(6). Ademais, ao estar dentro da área de concesión de pesca dos coruñeses, a produción da factoría de Balea, de propiedade de Balea C.B., dependía do subministro de IBSA, así como as licenzas baixo as que operaban os buques.

A flota baleeira de Massó Hermanos SA. (1962-1971)

Massó Hermanos SA. entra no mundo da balea en 1955 ao construír en Balea, Cangas, unha factoría, como xeito de diversificar os seus negocios. (En realidade, como xa se adiantou, está asociada

a Hijos de José Barreras para establecer a empresa Balea CB). A baleeira construíuse no que hoxe se coñece como Punta Balea, dentro do recinto do complexo industrial da fábrica de conservas Massó Hermanos SA. no Salgueirón, que foi inaugurado en 1941.

Aproveitándose de que en 1954 pechou a factoría baleeira de Benzú en Ceuta, Massó-Barreras compra parte da súa maquinaria a bo prezo e trasládaa a Punta Balea no "Atlas", propiedade de IBSA que, como xa se dixo, chegaría a ser o "Lobeiro". Como a factoría de Balea estaba dentro da concesión de pesca de IBSA en Galicia, Massó-Barreras debe recorrer ao "Lobeiro" para a subministración de cetáceos. Aínda máis, IBSA e Massó-Barreras asinan un convenio polo que se repartían o beneficio da produción, correspondendo a IBSA os custes da extracción do recurso, (é dicir, os custes do barco), e a Massó-Barreras os da fabricación da produción, (ou sexa, o custo da factoría).

Así se chega a 1962. En outubro deste ano, Gaspar Massó merca o "Carrumeiro" e o "Antoñito Vera", xunto cos dereitos de pesca no Estreito ao Banco de Crédito Industrial, despois de que este banco se fixera coa propiedade dos buques, ao executar a hipoteca que existía sobre ámbolos dous baleeiros e, en consecuencia, sobre a concesión de pesca. A primeira intención semella ser reiniciar a actividade no Estreito, pero



Baleeiro "Carrumeiro" de IBSA

desaconsellado polos técnicos optou por algún porto no norte de Galicia. Foi cando Massó-Barreras entrou en disputa con IBSA, alegando esta a exclusividade da súa concesión que abarca o norte e noroeste de Galicia. O conflito resólvese nos tribunais. A xustiza decide que a área noroeste, é dicir, a costa galega Atlántica corresponde a IBSA, mentres a norte ou Cantábrica a Massó-Barreras.

Como resultado do acordo, os Massó-Barreras deciden instalar a súa factoría en Morás, Xove (Lugo) e destinar os seus baleeiros "Carrumeiro" e "Antoñito Vera" para fornecer a materia prima. Ámbolos dous buques son inscritos e rexistrados na Comandancia de Vigo e, despois dun tempo, o último foi renomeado como "Cabo Morás".

É neste momento (1966), cando a flota baleeira galega ten o maior número de unidades que fornecen simultaneamente as tres plantas: o "Caneliñas" e o "Temerario" de IBSA para a factoría de Caneliñas en Cee da mesma empresa. O "Lobeiro" de IBSA para Massó en Balea, e "Cabo Morás" e "Carrumeiro" de Massó para a factoría de Morás. E, aínda que en principio as relacións de dependencia anteriores se respectaban, moitas veces prevalecían as razóns de proximidade dos baleeiros para a entrega dos cetáceos a unha ou outra factoría.

Na figura da dereita aparecen sombreadas as áreas de caza das baleas, así como todas as factorías que existían na Península Ibérica durante o século XX.

As posicións 1, 2 e 7, respectivamente, corresponden a Caneliñas, Balea e Morás. A 4 a Troia (Setúbal / Portugal). A 3 a Huelva. A 5 a Getares (Algeciras) e finalmente a 6 a Benzú (Ceuta).

Así chegamos ata 1971, ano no que, como xa se adiantou, se fusionan ambas empresas e as factorías de Massó Hermanos, (xa sen Barreras) así como os barcos, entran a formar parte de IBSA.

#### A renovación da flota de IBSA dende 1972

Trala entrada das baleeiras de Massó en IBSA, en cuxo Consello de Administración toman o mando, púxose en marcha a renovación da frota retirando o "Caneliñas", o "Temerario" e o "Cabo Morás" ao rematar a campaña de 1976. Os tres foron fondeados en Cangas ata a súa venda, en 1978, para o desguace.

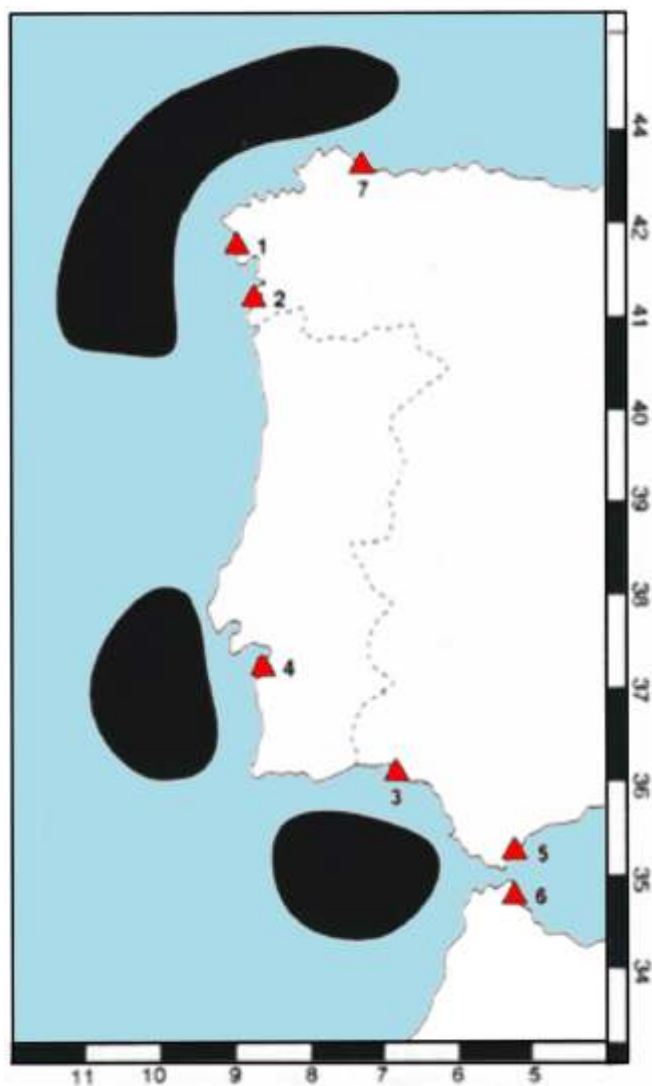
Foron substituídos en xuño e xullo de 1978 polo "IBSA UNO" e "IBSA DOS". En setembro do mesmo ano entrou a acompañalos o "IBSA TRES".

O "IBSA UNO" fora construído en Middlesbrough, nordeste de Inglaterra, en 1950, e entrou en servizo como o "Southern Actor", para unha empresa escocesa. Logo foi abandeirado en Noruega como "Polarbris 8" e despois de pechar en 1971 a factoría norueguesa para a que traballaba, foi adquirido por IBSA, en 1975. Despois da súa reparación, revisión, rexistro e abandeiramento

en España, entrou en servizo en xuño do 1978. Tiña 47,28 m. de eslora, 8.43 m. de manga, 4.77 m. de puntal e 436.5 TRB.

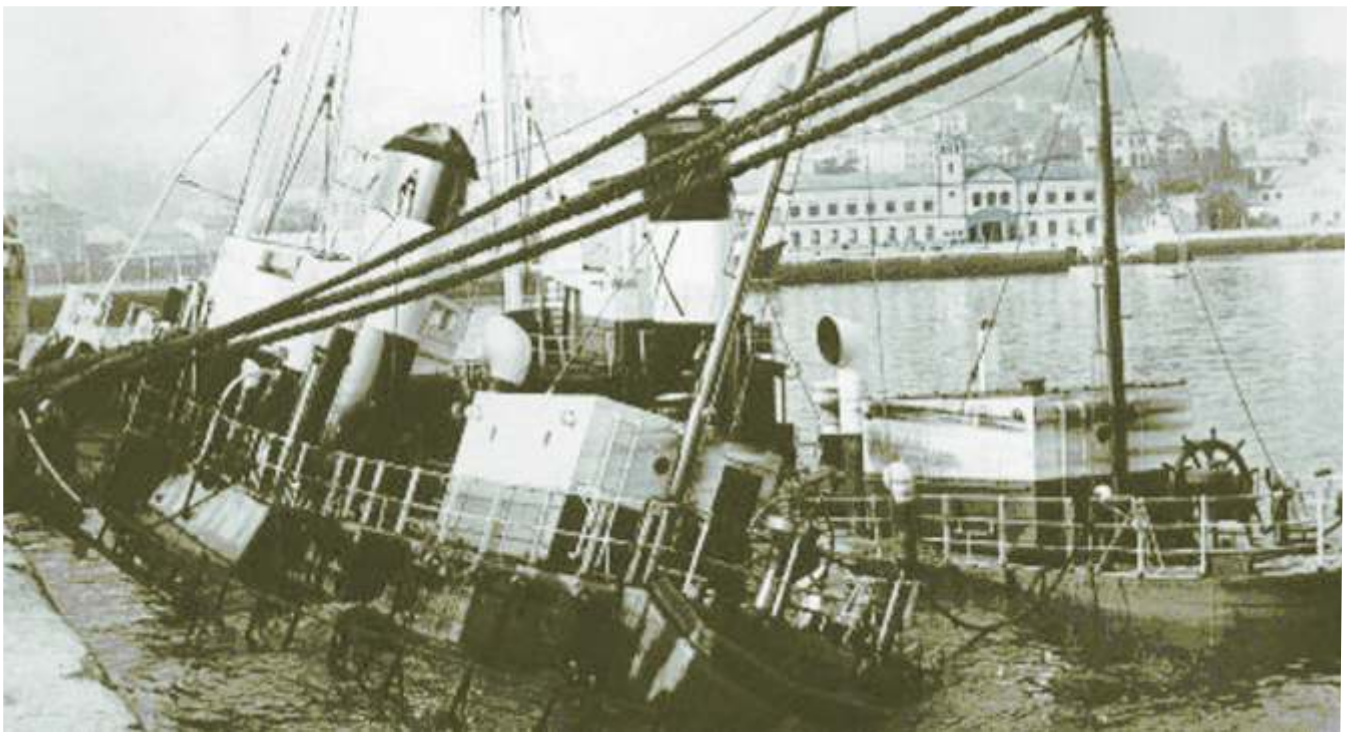
O "IBSA DOS", ex-"Pol XIII", construído no mesmo estaleiro, en 1949, medía 47,26 m. de eslora, 8,40 m. de manga, 4,75 m. de puntal, e 454,1 TRB.

Finalmente, o "IBSA TRES", ex-"Star 3", foi o único construído en Noruega, en particular en Tonsberg no 1951. Medidas Principais: 46,44 m. de eslora, 8,23 manga, 4,30 de puntal e 449,8 TRB.



Unha vez que entraron en funcionamento, tras duras negociacións na concesión de licenzas de importación, pesca e demais, en 1980, tanto esforzo foi interrompido polo atentado de Marín.

Efectivamente, o 27 de abril de 1980, domingo, e cos tres barcos acabando de arranxar para zarpar, a explosión de dúas minas magnéticas en ámbolos dous costados do "IBSA DOS", afundiou ao "IBSA UNO" e ao "IBSA DOS". O "IBSA TRES" quedou milagrosamente intacto, sen danos, e atracou no peirao da Escuela Naval Militar.



Estado dos baleeiros despois do atentado no porto de Marín.

Arquivo Dasairas

A autoría do ataque asumiuna a organización ecoloxista radical Shepherd Conservation Society, unha escisión de Greenpeace. Anteriormente, en 1979, os buques xa sufriran outro ataque no porto de Corcubión, esta vez sen maiores consecuencias.

Reflotar o "IBSA UNO" e o "IBSA DOS", foi o paso seguinte dado pola empresa. Despois de poñelos en seco, foi acordado arranxar só o primeiro, porque segundo a inspección non pagaba a pena arranxar o "IBSA DOS", xa que a explosión das dúas minas pegadas aos seus costados, abriulle grandes vías de auga que produciron a inundación da sala de máquinas, das caldeiras, camarotes e moi posiblemente a deformación do casco.

As baixas do "IBSA UNO" (temporal) e "IBSA DOS" (definitiva), foron cubertas na campaña de 1981 recuperando temporalmente os obsoletos "Carrumeiro" e "Lobeiro" e artillando con arpóns os remolcadores "Ibaizábal IV" e o "Aznar José Luis" da Cía. de Remolcadores Ibaizábal. Nas campañas de 1982 e seguintes só faenaron o "IBSA UNO" e o "IBSA TRES".

O 12 de decembro de 1983, o "Lobeiro", o "Carrumeiro" e o "IBSA DOS" son afundidos en fronte das costas galegas para convertelos en arrecifes artificiais. E así chegamos a 1985, ano no que cesa a actividade baleeira en Galicia e España, por mor da moratoria, (que prohibe a caza da balea con

fins comerciais), decretada pola Comisión Baleeira Internacional, á que finalmente España se adheriu a partir do 1 de xaneiro do 1986.

Pero IBSA permanece aberta ata 1991, ano no que tería lugar unha nova reunión da Comisión, que debía decidir sobre a continuación da prohibición ou non da caza das baleas. Como é sabido por todos, nesta reunión decidiuse prorrogar a moratoria por un ano máis. Finalmente foi na reunión de Glasgow, en 1992, na que se decidiu prolongala "sine die".

En 1994 ten lugar o último Consello de Administración de IBSA onde se decide a súa disolución. As factorías pecharon definitivamente, e óptase por desguazar os dous baleeiros que aínda compoñen a súa frota no porto de Brens (Cee). Tamén se anula a construción do "IBSA IV" e "IBSA V" que xa comezara nos Estaleiros Valiña SA. de A Coruña. É o fin da industria baleeira en Galicia e España.

Pero as novas do desmantelamento do "IBSA UNO" chegaron a Sandefjord, Noruega, onde, por subscrición popular, reúnen os cartos para mercalo e trasladalo a dita localidade.

Unha vez restaurado ata os máis mínimos detalles polos mesmos baleeiros xubilados de xeito voluntario, é renomeado co seu nome orixinal, "Southern Actor", funcionando na actualidade como un museo.

No Museo Massó de Bueu podemos admirar varias pezas relacionadas co pasado da compañía baleeira Massó Hermanos e IBSA, entre os que destacan, pola súa aparatosidade, un lanza arpóns e a maqueta dun dos barcos baleeiros, o "Caneliñas", que naquela época formaba parte da súa frota. Tamén na rotonda de Aldán, ao final do

Corredor do Morrazo, poden contemplarse uns depósitos de arxila, cuxo obxectivo, no seu día, foi conter aceite procedente dos cetáceos procesados en Balea.

As factorías de Caneliñas, Balea e Morás, están en ruínas á espera de que alguén faga algo para "poñelas en valor".



O barco - museo "Southern Actor"

### Notas

(1) Nas inmediacións do Cabo Prior, 16 km. ao noroeste de Ferrol.

(2) Obsérvese que, deliberadamente, usouse o termo "caza" no canto de "pesca". É habitual, quizais para distinguir a orixe mamífero das baleas, que non son un "peixe". Ao longo destas notas usaremos indistintamente un termo ou outro.

(3) Os vapores baleeiros, de entre 35 e 50 m. de eslora e entre 200 e 450 toneladas de arqueo bruto, a diferenza dos buques-factoría que se fondean nas radas tranquilas, non procesan os cetáceos capturados. Limitáanse a arponealas, cazalas e remolcalas cara a factoría, en terra ou a flote, onde se despezan e se obteñen os distintos produtos. Son os chamados "cátchers" (recolectores ou cazadores). O seu radio de acción é de 40 a 60 millas da factoría, condicionado pola calidade do cetáceo, xa morto, e do seu rápido deterioro. Excepcionalmente chégase a 100 millas. Considérese que cunha balea ou un cachalote amarrado no costado, a velocidade dos "catchers / recolectores" apenas superaba 2-3 nós con tempo bo. As mareas remataban cando se cazaba unha peza, e como máximo duraban de 8 a 10 días.

(4) Precisamente a transformación dun antigo dragaminas británico, coa incorporación dunha rampla na popa, ao estilo dun buque factoría, deu lugar ao primeiro arrastreiro-rampleiro, o británico "Fairfree", de curta vida, pero que orixinou unha evolución, (mellor, unha revolución), nos modernos arrastreiros-rampleiros. Pero iso é outra historia.

(5) Desta época, (1945), son os baleeiros fantasmas "Kiko" e "Chas", que non chegaron a capturar ningunha balea, e probablemente foron armados con canóns arponeiros "de xoguete" para cumprir un dos requisitos da concesión de caza de baleas. De feito, o primeiro estivo case toda a súa vida amarrado á dársena na Coruña, e o segundo terminou como "gransoleiro".

(6) En realidade, ao principio, Massó Hnos. formou unha sociedade con Hijos de J. Barreras, que se chamou Balea CB., que era a propietaria da factoría baleeira de Cangas. Esta sociedade desapareceu cando Massó Hnos. comprou, ao principio dos anos setenta, a parte de Hijos de J. Barreras.

### Bibliografía

Los Balleneros en Galicia (siglos XIII a XX). Felipe Valdés Hansen. Fundación Pedro Barrié de la Maza. Colección Galicia Histórica. (Deste excelente libro están sacadas algunhas das informacións que se poden ler nestas notas).

Chimán. La pesca ballenera moderna en la Península Ibérica. Alex Aguilar. Universitat de Barcelona.

Balleneros. Barcos - Factorías ... siglo XX. Lino J. Pazos. Autor - Editor de 2000.

Faro de Vigo. Hemeroteca

La Voz de Galicia. Hemeroteca

El Progreso. (Lugo). Hemeroteca.

Registro de buques de Vigo. Capitanía Pto. Vigo. (antes Comandancia Militar de Marina de Vigo).