

**Experiencias de dos viajes:
Sudáfrica y Terranova.**

ES UNANIME EL ALTO CONCEPTO PROFESIONAL DE ESPAÑA

Habíamos querido que este trabajo hubiese visto la luz algunas fechas antes. Los imponderables surgidos con los largos y prolongados desplazamientos a Sudáfrica y Canadá para conocer "in situ", embarcados, la problemática del pescador, han obligado a retrasarlo algo.

Han sido tan numerosas las impresiones recibidas, tantas las experiencias habidas, que hemos de tratar de revivirlas con el mayor rigor que nuestra mente pueda ir poniéndolas en orden.

Casi un centenar de buques españoles en Sudáfrica

La primera tierra pisada de Africa Sudoeste fue Windhoek. Casi doce horas volando desde Zurich nos hace parecer aún más lejos el continente africano. Felizmente, en el aeropuerto, "Mamy Pescanova" nos recibe con la mejor de sus sonrisas y un enorme interés en practicar el chapurreado español que habla. Todo es amabilidad y ganas de agradar. Y a fe que lo consigue plenamente. Es la representante de la empresa española, que ha conseguido en Sudáfrica alcanzar un gran prestigio de emporio empresarial.

Un DC-4, y nos lleva en vuelo de hora y media a Walbis-Bay, ciudad portuaria, donde nos aguardaba José Manuel Ruiz, el dinámico agente de Pesquerías Gaditanas de Gran Altura, quien hizo de nuestra breve estancia en aquella ciudad uno de los más bellos recuerdos del largo viaje.

Todos los españoles allí afincados, con distinto cometido: César Jalón, de Pescanova; José Luis Bastos, con su propósito de construir una casa para el marino español; el doctor González, cubano asilado político y médico del Instituto Social de la Marina; todos y sus gentiles esposas, con esa gallarda postura tan española de la ancha y clara hospitalidad, dispuestos a ayudarnos sin condiciones.

En medio de todo ello, la febril actividad en el puerto, donde abarlobados los buques españoles que, en avería o por consumo, se habían acercado a Walbis-Bay, eran fiel muestrario de una técnica y una profesión tan antigua como nuestro propio origen. Había unidades de Coalisa, de Mar, de Ciriza, etc.

Pasan del medio centenar los buques que faenan en aquellas aguas, con tripulaciones que van desde los 70 a los 30 hombres, en los buques grandes y pequeños, respectivamente.

Personal poco profesionalizado

Embarcamos en el buque factoría "Aracena". El buque había estado en puerto dos días por reparación y aprovechó para repostar y aprovisionamiento.

El día, claro y nítido. Los hombres se habían ido incorporando a distintas horas durante la madrugada. Al realizar las primeras maniobras de desatraque se origina un pequeño tumulto y alarma: un marino se había tirado al agua con el propósito de quedarse en tierra. Se le hace regresar y zarpamos. Estaba bebido. Antes de despegarnos totalmente del puerto, nuevamente aquel marino salta a tierra. Las autoridades lo devuelven en la bocana del puerto.

Máximo San Emeterio, el capitán, prefiere hablar al día siguiente, cuando esté sereno. Así lo hizo con plena autoridad.

"Este estaba borracho —nos aclara el capitán—, pero hay otros que lo hacen estando serenos. Partimos de la base que cada vez vienen menos profesionales a la mar. A veces no saben andar ni por cubierta. Vienen a probar. Muchos terminan con las facultades mentales deshechas, ya que el vivir tan largo tiempo lejos de la familia, en un trabajo que realmente es duro y exige muchas horas, sin sábados ni domingos, tropezando cada día, cada momento, con el mis-

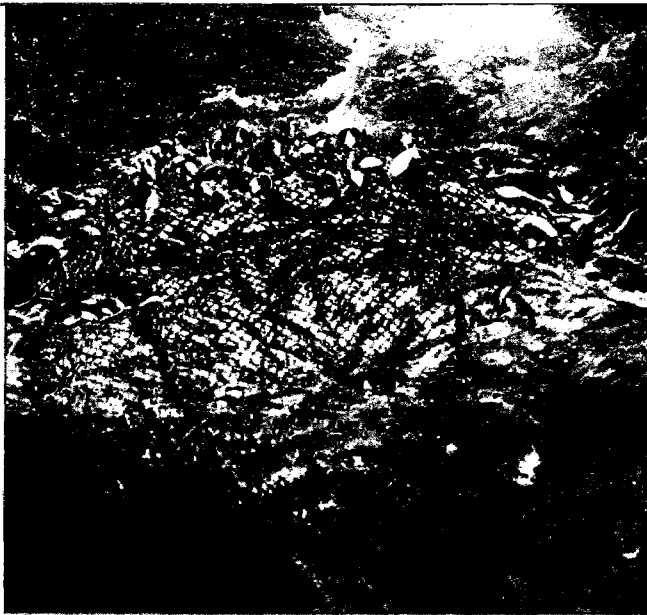


En cinco minutos, Pedro Lasagabaster, capitán del "Gondomar", pasa de la mesa donde en el puente se estudian las derrotas a seguir, según caladeros reflejados en las cartas de navegación que levantan los oficiales, al teléfono, hablando en clave, y a la ventana, por donde ojea el peso del copo izado.





Ya está izado el copo. La ansiedad de los rostros ha quedado despejada, para bien o para mal. Ya no se hacen capturas de diez toneladas. Hoy tres toneladas es una proeza.



mo compañero, les produce cierto desequilibrio mental".

"De las 4.000 consultas médicas realizadas en un año —dice el doctor González—, van parejas las cifras de accidentados con las de trastornos mentales, enfermedad muy común en el elemento humano que faena en la mar"

A la búsqueda de toneladas

Dos días de navegación mar adentro para situarnos en los paralelos apropiados para lanzar el aparejo. Toda la cubierta, que había estado sesteando y limpia, se convierte en un hervidero de hombres con botas de agua hasta las caderas y cascos de seguridad en la cabeza. Como culebra, el arte o la red empieza a deslizarse por la popa hacia las profundidades a una velocidad de vértigo y pasando por entre las piernas del contra-maestre, que dirige la maniobra del lance.

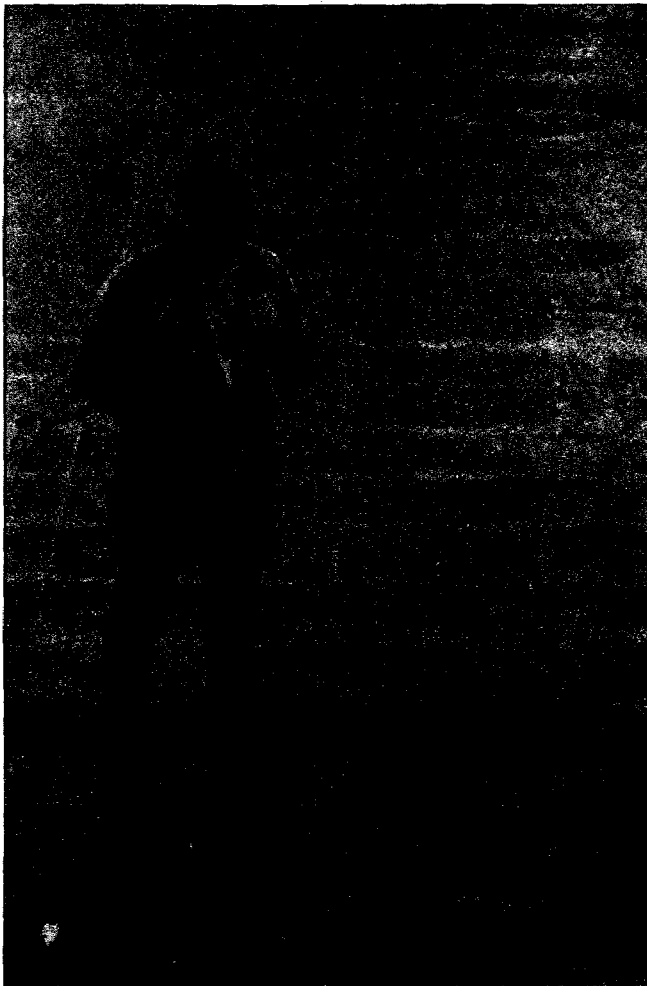
Pedro Lasagabaster, el capitán del "Gondomar", donde días después regresaríamos a tierra, decía al respecto del momento: "No sé dónde nuestros armadores enrolan a este personal. Seguro son camareros o albañiles. Por no saber, muchos no saben ni nadar. Más de uno se ha perdido en la mar en estos momentos porque no tienen ni siquiera el miedo natural y la precaución que se debe como mínimo tener".

Ya está el arte en el agua, a 400 ó 500 metros de profundidad y a un kilómetro detrás del barco. Tensos cables abiertos por las planchas van tirando del copo. El "bip-bip" de las sondas deja ver en las pantalla si hay peces, si van entrando y en qué proporción, y hasta de cuáles tamaños. Lógicamente, el profano no lo ve. Son años de experiencia al ver reflejada una mancha u otra la que hace definir conclusiones.

La radio de onda media comunica con los barcos más alejados. El "storno" o comunicación por VHF, con los que están a la vista. "140 Constantinopla y 30 Italia". "En 160 Roma y 90 Londres, casi 15 Francia"... "Enterado, enterado, enterado, enterado..."

Lo que a lo mejor quiere decir: En el lance anterior hemos cogido tres toneladas a la altura del paralelo 28. Vamos hacia el paralelo 26, donde tal o cual barco ha conseguido mejor captura".

Todos se hablan en claves para notificarse la situación de la pesca. Forman grupos de compañías o de amigos. Pero a la vez de grupo a grupo hay capitanes que mantienen igualmente amistad, y entonces se comunican los datos por medio de otras claves que se dicen secretas. El resultado es que cuando alguien ha dado el parte de buena pesca, a los pocos



A popa, el contra-maestre de maniobra aguarda la llegada del copo. Su mayor o menor peso está en razón directa de sus preocupaciones... y de volver antes o después a casa. Dos contra-maestres, dos barcos. El mismo gesto.

momentos ve a su alrededor un jinfín de buques, de luces si es de noche, a la procura de pesca.

Y el capitán con el segundo o el primero con el tercero o agregado, paseando de arriba abajo durante seis horas por el puente, a la espera ansiosa de mandar "virar", que es levantar el copo.

En esos momentos pierden toda sensibilidad, los ojos como platos fijos en el aparejo. Si flota o no. Si hay buena pesca en el lance, tal vez suponga un día menos de mar. Cargar antes. Las toneladas almacenadas, ya congeladas, se cuentan por defecto para no desanimarse ni llamarse a engaño. Recién salido de tierra, no se ha cogido aún el ánimo de marino. Ahora, pescando ya, no son hombres. Son máquinas. El capitán espera la primera comunicación del contramaestre y después la del contramestre del frío, que le ha de decir las toneladas levantadas. Casi nunca se equivoca con su primera apreciación, nada más ver flotar el copo.

La maquinilla, con su chirriar, también canta las toneladas que se alzan. Y las caras de los marineros. Y las más o menos gaviotas que de inmediato aparecen a popa junto con los lobos de mar, especies de focas que saltan sobre el copo para arrebatar a los peces el hígado... Uno de estos lobos fue bautizado con tinta roja en su lomo con la palabra "Miño". Lo conocen todos. Nadie le hace nada y casi siempre sube a la cubierta sobre el copo para marcharse cuando el pescado ha entrado en bodega.

Allí, en bodega, mientras en cubierta reparan la red y se disponen a lanzar de nuevo para pescar durante otras seis o cinco horas, los hombres se disponen a descabezar el pescado, quitar las vísceras, cortar en filetes, envolver en plástico para que no se seque al congelar, y dos horas después del pez haber entrado en cubierta, ya tiene 10 grados bajo cero en espina. Luego serán más de treinta. Una máquina apropiada y manos ágiles han obrado el milagro. Así los cristales de congelación conseguirán ser los mínimos para no rasgar los tejidos del animal cuando el ama de casa lo descongele.

Bromas y nostalgias

En el puente, comunicación con el grupo para notificar el resultado del lance. Antes solía ser cada lance de seis a ocho toneladas. Hoy, un buen lance es de tres o cuatro toneladas. Lo normal, de dos a dos y media. La pesca va perdiendo caladeros. Así hablan por el "storno" con un barco de MAR que lleva especialistas de Fiudus a bordo. No importa ya sólo la limitación de aguas. Mallas estrechas, atomización de buques japoneses, rusos, coreanos, españoles, de

todas las nacionalidades, están esquilmando la pesca. "Tendrá que acabar esto por implantar vedas", dice Lasagabaster, el marino vasco que pasó su doctorado en Terranova..., porque marino que no estuvo allá... nada de fiar como marino.

"¿Qué hay hoy de comer?". La pregunta del capitán y del último marinero al marmitón.

Pero ¿a qué comer se refiere, Pedro? ¿El predesayuno de las seis, el desayuno de las diez, el almuerzo de la una, la merienda de las cuatro, el café de las seis, la cena de las ocho o la poscena de caldeirada de las diez? ¿Cuál era la de los cinco platos?

Con estas y otras bromas, con Máximo o con Pedro, procurábamos que nuestra estancia en los barcos no les fuera prolija. Sí. Comen largo y tendido. ¡Muy bien hecho! También se deshacen los oídos queriendo escuchar Radio Nacional de España, sin conseguirlo. Tienen que limitarse a oír con claridad meridiana la BBC en su emisión para españoles.

"Diga usted en su revista que dirijan de una vez por todas las antenas para acá. Cuando teníamos Guinea, daba gusto. Pero hoy sólo se acuerdan de los obreros de Alemania".

Y la navegación continúa aguas arriba y aguas abajo. Menos mal que el tiempo climatológico es agradabilísimo, de día o de noche. Saludos y bromas con los compañeros de otros barcos. Transbordo de cartas del que viene de puerto. Y en todas las conversaciones, el nombre de la mujer que aguarda en Vigo, La Coruña, Irún o Pedrola. El recuerdo del crío o la cría que "casi será ya un mozo o una moza".

Y los ojos se inyectan en sangre por no llorar. Hay que desahogarse aunque sea con un buen taco. Se consigue apenas. A veces casi se desea la mala nueva del jefe de máquinas que dice que hay que parar para reparar. La preocupación de la avería hará refrescar la mente y hará olvidar por momentos los meses que se llevan fuera: cinco, seis y, a veces, más.

Por fin, Terranova

La frase de todos era la misma. Esto no es nada, absolutamente nada. Terranova es la prueba auténtica del marino... Y ya lo creo que lo es. Aún más en los barquitos que faenan en parejas. Subimos a uno de ellos una madrugada, después de haber contactado en la sede social del Instituto de la Marina con Pilar, con Fernando, con Encarna, con el padre Joseba, con José Luis Arambarri, las fuerzas vivas que mantienen encendidas las esperanzas de los marinos que visitan el puerto de San Juan de Terranova.

Embarcamos en el "Argote", que con el "Docampo" de Rey



Ya van quedando pocas piezas como esta merluza, clasificada con el 5.



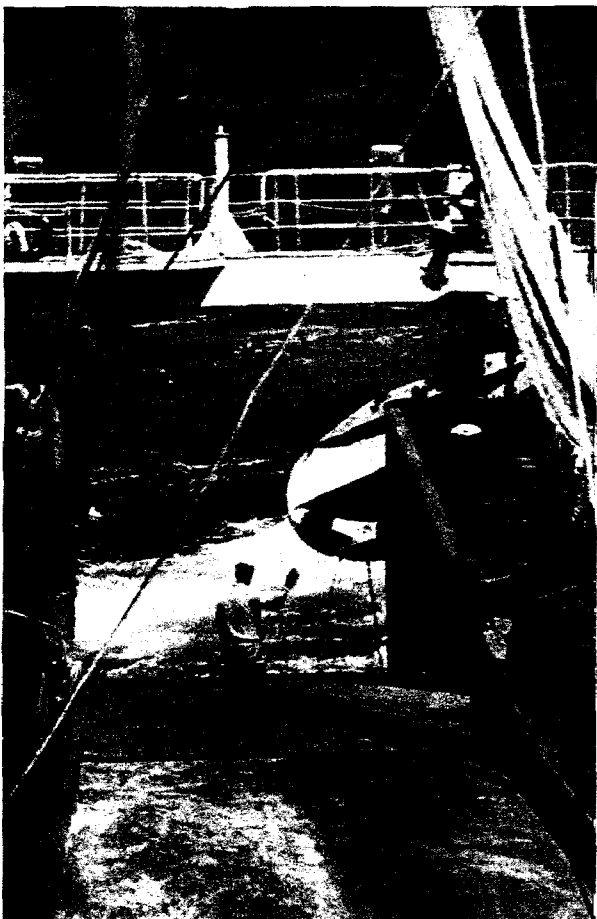
"Miño", el simpático "lobo de mar" que sube a cubierta sobre el copo y que aparece alrededor del barco cuando suena la maquinilla al virar.



En Sudáfrica existe una magnífica representación comercial e industrial de nuestras firmas. Aquí, en Saldanha, Sea-Harvest, empresa congeladora de pescado, cuyo 40 por 100 es Pescanova.

Terranova, el doctorado en pesca, y Sudáfrica, continuación de etapa.

Urge tomar iniciativas y tender a la creación de empresas mixtas.



Hay que ser técnico en hilos y costuras. Nada más largar la otra red, el arte que ha sido izado es remendado "in situ".

El contramaestre, desde popa, dirige la maniobra de izar el copo.

de La Coruña, trabajan en aquellas aguas. Suso ordenaba las faenas de pesca. Gallego afincado en Vizcaya, con una enorme humanidad que no le cabe en su gran corpulencia. En medio de la niebla, sin piloto automático, sin telegrafía, en un puente que no tiene más de siete u ocho metros de largo por ni uno de ancho..., de pie durante doce horas diarias o más; dirigiendo las maniobras de dos buques en medio de unas olas de más de siete metros de altura, con 12 grados bajo cero en cubierta y los barquitos, como cáscaras de nueces, bamboleados de babor a estribor y de proa a popa.

A la hora de virar hay que dar voces de mando por el "storno" al compañero y por la trompetilla a las máquinas: "Avante toda; dos puntos babor, atrás...", y entre los dos barcos, el mar saltando embravecido hasta cubrir por completo la cubierta donde se encuentran los hombres con impermeables faenando, ya sea con los cables, ya con el propio bacalao para abrirlo a mano pieza por pieza... Es muy frecuente ver dedos congelados por doquier en esos marineros curtidos. Las condiciones son infrahumanas y no siempre tan buenas como las que presenciábamos.

Nos cuentan del hielo en grandes bloques suspendidos de un cable o de cualquier palitroque, expuesto a caer sobre cubierta de mala manera y hacer ir a pique el barco. En invierno, los hielos, y en verano las nieblas. Nunca es bueno Terranova. Constituye, sin lugar a dudas, el doctorado del pescador, del marino.

Este, a veces, con esos días de mar vividos (?), se pregunta qué saben quienes rigen los destinos de la pesca de aquellas calamidades. Las claves, igualmente que en el Africa del Sur. Lo mismo que las confidencias. Al final, todos pescando en el mismo paralelo y meridiano. Lo único que Terranova tiene mejor que Sudáfrica es la ciudad portuaria adonde suelen acudir a hacer el consumo los buques. San Juan es una gran ciudad llena de vida.

Casi ciento cincuenta barcos españoles

En San Juan es fácil olvidarse de las comidas incómodas sujetando al mismo tiempo el plato, el vaso y los cubiertos. Ignorar el frío intenso de cubierta, sólo combatido con café, whisky o coñac después de haber ingerido fortísima alimentación rica en grasas. Esto tiene como contrapartida las dolencias estomacales. A veces la muerte por perforación sin nada que le salve.

Van siendo menos las parejas así dotadas. Pebsa dispone de grandes y modernos "bous" que pescan solos con mucho

mayores seguridades. Pero todavía son los menos. No llega al 5 por 100, puesto que existen unas setenta parejas (140 barcos) faenando y "bous" sólo hay seis. También disponen éstos de mayor autonomía y capacidad de almacenaje, en congelado o fresco, que obliga a estancias más prolongadas en alta mar.

Conclusiones

La primera impresión después de visitar estas zonas y hablar con autoridades y empresas es que España, sus marinos, están muy altamente conceptuados en todos los sentidos.

La alcaldesa de San Juan nos comunica con satisfacción que jamás tuvo un altercado de orden público en que fueran protagonistas los marinos españoles.

El ministro de Pesquerías —en Canadá, cada provincia funciona con Ministerios con más autonomía que nuestras Delegaciones Provinciales— hace hincapié que al declarar Canadá las doscientas millas lo hará pensando que España merece un trato de favor, hasta incluso beneficiarse de su gran experiencia y llegar a querer constituir empresas mixtas. Esto nos lo dijo precisamente en presencia del catedrático de español en la Universidad terranovense, la Memorial University of Newfoundland, profesor Stephan Muzychka, quien con todo su mayor interés nos facilitó estas entrevistas con políticos y fuerzas vivas de la ciudad y provincia.

Por lo que respecta a Sudáfrica, Pescanova es una auténtica embajada de la economía española y del potencial de nuestros empresarios. Si grande es su influencia en Walbis-Bay y Windhoek, mayor es en Ciudad del Cabo, donde está la sede de sus oficinas, astilleros de reparación y consignación de buques. Pescanova es igualmente accionista de una empresa sudafricana, la Sea-Harvest, con numerosos técnicos españoles en sus distintos estamentos.

En Ciudad del Cabo vimos los servicios técnicos de las balsas "Duarry".

En ambos lados puede mucho hacer España si toma la iniciativa y gestiona con premura condiciones contractuales por largo período de tiempo. Son países que sabemos "a priori" respetarán sus compromisos. Canadá, un país amigo y acogedor, donde existen instituciones bancarias españolas que facilitan estas operaciones de empresas mixtas, y Sudáfrica, país de parecida climatología al nuestro, con un enorme potencial económico, son las metas que nuestras autoridades deben contemplar después de lo que se ve venir encontraremos en Angola o Mozambique cuando sean naciones independientes.