

“CASA CIRIZA” CONTADA POR DON MIGUEL CIRIZA

Rosa GARCÍA-ORELLÁN*

Introducción

Esta biografía que aquí presento, viaja entre lo individual y lo colectivo como ocurre en todos y cada uno de nosotros. En este caso es don Miguel Ciriza quien me va relatando, en su despacho de la C/Aldamar 22, y en el lugar donde nació un siete de enero de 1932, cómo se desarrolla el funcionamiento de la ya existente Casa Armadora “Casa Ciriza”, hasta el momento de la Suspensión de Pagos en 1977, y a partir de ahí, el desarrollo de las habilidades y experiencias en la industria pesquera. Todo ello contado por un hombre que es apasionado del trabajo y que se adapta a infinidad de situaciones variadas.

La propuesta para hacer este trabajo surge en un momento en el que estoy llevando a cabo la investigación sobre la memoria histórica del bacalao, abordando el periodo de tiempo comprendido desde sus inicios en 1926 hasta el 2004, contada por sus protagonistas, llegando a recoger trescientos relatos biográficos y constituyendo éstos el pilar más importante de la investigación¹. Don Miguel Ciriza es uno de mis informantes, y será él quien me propone si estaría dispuesta a escribir su biografía centrada en lo que fue su Casa Armadora Ciriza. Acepto y de este modo se inicia este trabajo que comienza el día 18 de noviembre del 2002, a través de grabaciones, que realizo en su propio despacho. Acudo regularmente un día a la semana, normalmente es el lunes y trabajamos durante dos o tres horas

* Dra. y profesora de Antropología Social y Cultural, UNED. Bergara.

1. Esta investigación está finalizada y entregada para publicar, lleva por título: *Terranova: la pesca del bacalao (1926-2004)* siendo autores de la misma García-Orellán, Rosa y Beobide Arburua, Joseba.

entre grabaciones y explicaciones, ya que en muchos momentos tenía que apagar la grabadora y él me dibujaba los diferentes artes de pesca o me mostraba asientos, escrituras, fotografías... Finalizando las grabaciones en el mes de agosto del año 2003. Además él mismo elaborará cronológicamente de forma sintética una plantilla con un resumen de los acontecimientos. Me adapto en todo momento a sus requerimientos, y juntos corregimos cada una de las frases de esta biografía que aquí presento, y del mismo modo la revisará junto a su secretaria Mila Maneiro. Me entrega en su despacho el día dos de enero del 2004 las escrituras y documentos que quiere incorporar en este trabajo, así como fotografías de los barcos, sin embargo decide no entregar ninguna fotografía ni suya ni de su familia.

Parafraseando a Eric Hobsbwan se podría decir que las buenas biografías lo son porque tienen algo de Historia Universal. En este caso así nos va guiando su protagonista, en una parte importante de la historia de la pesca de altura que se desarrolla en el puerto de Pasajes, su relación con otros puertos, la diversificación de la misma, y las diversas estrategias que se van llevando a cabo. Ello nos sitúa ante episodios que ya forman parte de nuestra historia a lo largo de todo el siglo veinte.

En definitiva el conjunto de esta biografía nos abre a diversas reflexiones sobre el complejo mundo de la pesca.

Pasaia, 2 de enero 2004

1. Inicios biográficos

1.1. Introducción a “Casa Ciriza” antes de la guerra civil

Don Miguel Ciriza comienza él mismo a contar de un modo ordenado y cronológico los inicios de su Casa Armadora.

Miguel: Comenzamos el desarrollo de la Casa Armadora de mi familia, siguiendo mi memoria desde mi nacimiento el día siete de enero de 1932, en este mismo despacho, en la habitación de atrás, de la calle Aldamar 22, 2º piso. Voy a ir narrándole a Rosa García-Orellán todo lo que aquí se expone.

Mi madre, Marcelina Alarcia estaba casada con el hijo más joven de la dinastía Ciriza, Agustín Ciriza.

Según la memoria familiar, ya mis abuelos Félix Ciriza y Gila La Fuente tenían una flota pesquera al fresco.

Por parte de los Ciriza está la familia de Pedro Ciriza y Angel Ciriza, hermanos de mi padre Agustín que era el menor. Todos ellos, incluidos mis abuelos, componían la industria pesquera que explotaban. Aproximada-

mente entre los años 1917/1918, falleció mi tío Pedro, el mayor de los hermanos varones, que al parecer era el dirigente del negocio. Su muerte se produjo accidentalmente en el puerto de Pasajes San Pedro en Trincherpe, concretamente en Muelles y Almacenes. Cayó al agua cuando hacía una maniobra con su coche. Posterior al fallecimiento del tío Pedro, hubo una desvinculación amistosa del negocio.

Mi padre Agustín y mi madre Marcelina se pusieron por su cuenta. Corría el año 1918/1919.

A partir de esta fecha hubo la empresa pesquera de mi tío Angel, llamada "CIRIZA HUARTE, y la empresa pesquera de mis padres llamada "CASA CIRIZA".

Al efectuar el reparto de flota, mis padres se quedaron con dos buques de máquina triple de vapor a carbón, importados anteriormente de Inglaterra. Eran el "Ciriza IV", y "Marcelina de Ciriza".

El "Ciriza IV", fue construido en Inglaterra en el año 1916, y el "Marcelina de Ciriza" también construido en Inglaterra en el año 1919. Ambos trabajaban como bou de pesca al arrastre.

En el reparto también se adjudicaron una pareja de arrastre, casco de madera, y máquina de vapor a carbón. Esta pareja era "Astigarraga" y "Hernani".

En el año 1920 la sociedad "Casa Ciriza" compra en Inglaterra otro buque de máquina triple de vapor a carbón que le denominaron "Félix Ciriza". Este buque cuando se importó traía el nombre de "Pérez Galdós" y anteriormente se llamaba "Cairnwell", construido en Bewerley, Inglaterra en el año 1894.

Del "Félix Ciriza" mantengo el timón en este despacho.

Los tres buques, llevaban los pescantes al costado, tanto a proa como a popa, a estribor y a babor para la maniobra de arrastre.

En el año 1932, se construyeron cuatro buques a motor diesel en pareja. Este sistema de pesca en pareja procedía de Levante. Eran buques de 27 metros y se llamaban una pareja, "Marce" y "Lina" y la otra pareja, "Agustín" y "Miguel". Estos buques se construyeron en astilleros "La Constructora Metálica, S.L." de Zumaya, hoy "Astilleros Balenciaga". Tenían unos motores de 200 caballos, Deuschle Berker, alemanes, muy buenos, de cuatro cilindros, y eran muy prácticos para trabajar a la pareja en aquellos años.

Cuando llega la guerra civil, mis padres contaban con la flota descrita, y además trabajaban mucho con Cataluña concretamente en Barcelona, Lérida y Tarragona exportando pescado a estas zonas, e incluso tenían una

flota de camiones, ya que habían formado una sociedad con unos clientes del producto, en Lérida y Tarragona.

Los camiones hacían la ruta hacia Barcelona por Barbastro, porque entonces la carretera de Zaragoza-Lérida, todavía no estaba en buenas condiciones.

1.2. La Guerra Civil

“Una de las cosas mas terribles que ocurren en una guerra civil, que son imperdonables, y lo digo ahora con los años y después de haber viajado por todo el mundo, sobre todo por América Latina, es que ha habido muchas matanzas tanto en un bando como en otro por venganzas personales”.

Esta frase extraída de este episodio que nos cuenta Don Miguel, resume en sí misma la observación de nuestro protagonista respecto a la guerra, que se fragua partiendo de su experiencia. En su caso, la guerra civil española, la vivirá en Cataluña, al lado de su padre y con la familia separada.

Rosa: ¿Al estallar la guerra que repercusiones inmediatas tuvo en vuestra empresa?

Miguel: Con la Guerra Civil requisaron toda la flota de camiones.

Parte de los buques se los llevaron a Francia. Por ejemplo el “Marce” y “Lina”, y el “Agustín” y “Miguel”.

Se requisaron los tres bous: el “Félix Ciriza” –que era el nombre del abuelo–, el “Marcelina de Ciriza”, que era el nombre de mi madre y el “Ciriza IV”. Este ultimo “Ciriza IV” fue armado como artillero en la Guerra Civil.

Rosa: Y en la familia...

Miguel: La guerra separó a mi familia. Esto ocurrió de forma casual en uno de los viajes que hicimos a Cataluña, ya que mis padres solían viajar a menudo a esa zona. Íbamos mis padres, mi hermana menor Pili, mi hermano mayor Agustín, y yo. Mi madre volvió a San Sebastián con mi hermano Agustín, parece ser que con intención de volver a los dos días y regresar todos juntos a San Sebastián.

En ese intermedio estalló la Guerra Civil, mi madre no pudo volver a Cataluña y del mismo modo nosotros no podemos volver a nuestra casa de San Sebastián, quedando la familia separada.

En Lérida quedamos mi padre mi hermana y yo. Estamos en el año 1936.

Cuando estalló la guerra yo tenía cinco años y mi hermana tres. Mi hermano, que era un año mayor que yo, se quedó con mi madre.

Mi madre y mi hermano durante la guerra estaban en San Sebastián. Ella era la que pasaba a Francia a vigilar un poco los buques, ya que estaban amarrados en el muelle de un puerto francés, no recuerdo el nombre, posiblemente sería La Rochelle. Al finalizar la guerra, efectivamente, los buques regresaron a casa, y también todos nosotros.

La guerra separó a la familia y en un primer momento, mi padre con mi hermana y conmigo, nos instalamos en la casa de uno de los socios de mi padre. Entonces, algunos catalanes que estaban en San Sebastián y nosotros que estábamos en Cataluña, planeaban que podríamos cruzar a través de la frontera francesa. Pero esto no ocurrió y nos quedamos allí. Nuestra situación en realidad era de personas refugiadas, allí no teníamos nada, solo los conocidos del negocio.

Rosa: ¿Cómo os organizais?

Miguel: Mi hermana era la más pequeña, tenía tres años y mi padre, que tenía unos amigos en una posada en Montblanc, Tarragona, la envió donde ellos. La trataron muy bien, y la estuvieron criando durante la guerra. Nosotros solíamos ir de vez en cuando a Montblanc para ver a mi hermana. Mientras, si mal no recuerdo, mi padre y yo nos quedamos en Lérida.

De Lérida, en mi memoria está vivamente grabada la Plaza de la Sal, cerca de la iglesia de San Agustín. Allí se celebraba el mercado y de vez en cuando solían matar algún cura y dejaban allí su túnica, y si alguien la tocaba decían que también lo seguían. Estamos en la zona roja y vaciaron la iglesia e hicieron intendencia. De vez en cuando, llegaba algún que otro camión que descargaba naranjas, leche condensada y otros alimentos. Yo, con mis cinco años que tendría, robaba todo lo que podía. O cogía por necesidad.

Rosa: ¿No había para comer?

Miguel: Estábamos en guerra y había alimentos como la fruta o el azúcar que apenas teníamos, así que las cogía de la intendencia en el edificio de la Iglesia, para llevar a casa. En Lérida había gitanos, y ya me dieron alguna que otra paliza. Además, estaban las tiendas que tienen la fruta expuesta en la calle, yo pasaba y cogía algo y me seguían porque les había quitado la fruta. Son cosas que se me han quedado muy grabadas...

Recuerdo que estaban los sindicatos de la UGT, el PUM, la FAI... Había muchas revueltas en la calle, que yo no entendía nada. Recuerdo, que en una ocasión, tuvimos que poner colchones en las ventanas de los balcones, ya que al parecer, había tiroteo al otro lado del río Segre. Recuerdo también que una noche, con mi padre, tuvimos que ir a un hotel a refu-

giarnos, creo que se llamaba Palace, de Lérida. Allí en el salón, había un montón de gente refugiada a causa de la guerra. Como yo era un niño, seguía a mi padre.

Recuerdo que también nos fuimos a un pueblo que se llama Tárrega, donde había clientes del pescado. Solíamos ir de un pueblo a otro en una tartana con un caballo.

Nosotros íbamos a visitar a familias que mi padre conocía, ya que siempre estaba preocupado por volver a San Sebastián, bien por Francia o por algún otro lugar. Pero no hubo suerte. Posteriormente ya nos fuimos a vivir con mi hermana a Montblanc, a la casa en la cual estaba refugiada, que era una Posada.

En una ocasión mi padre viajó a Barcelona, y me trajo como regalo de Reyes una bicicleta de tres ruedas. En uno de esos viajes le acompañé yo a Barcelona. Fue un viaje en tren que duraba muchas horas y en cada estación que paraba el tren, la gente se metía hasta por las ventanas. Allí estuvimos en casa de una familia durmiendo. Me acuerdo muy bien que me hicieron arroz con leche. Yo lo comía con tanto afán, que no sé qué hablarían con mi padre, que me entregaron cuando nos despedimos una tarterita de esas tapadas, como las de los milicianos, para que me llevase arroz con leche para el viaje de vuelta. Fuimos a coger el tren de vuelta creo que a la estación de Francia en Barcelona. Era de noche y nos metimos en el tren y comenzó a sonar una sirena anunciando bombardeo. Mi padre me metió debajo de uno de los asientos, y yo como era un niño, me puse a comer el arroz con leche. Terminó el bombardeo y salió el tren. Llegamos a Montblanch que estaba como a 120 kilómetros, después de doce horas de viaje, con un follón de gente que se metía por las ventanas... allí todos achicharrados.

Estando en Montblanch, muchas veces había que salir al campo, cuando tocaban las campanas de la Iglesia avisando un bombardeo. Posteriormente, estuvimos en un pueblo de al lado de Mont Blanc, Plenafeta, donde vivía una señora de Mondragón, que le llamaban La Castellana. Era muy buena gente. Andábamos mucho, porque el pueblo estaba a unos seis kilómetros, y había de esas cunetas de desagüe a los costados de la carretera. Eran caminos más que carreteras, ya que no estaban asfaltadas. Pasaban aquellos carros antiguos tirados por mulas, en los que iba la gente que venían de trabajar del campo.

Cuando íbamos por la carretera, veíamos los cazas como en las películas, unos contra otros, combatían entre ellos, pero habitualmente no tiraban bombas. Nosotros nos metíamos en la cuneta, para estar resguardados. Un día, mi padre, me puso al cuello una cuerda con un palo, para que si había bombardeos o cañonazos mordiese el palo y así proteger los oídos.

Cansados de salir a los refugios, en una ocasión mi padre decidió no salir y tiraron una bomba que cayó en el cementerio. La posada que nosotros ocupábamos en Montblanch, fue requisada por los rojos. A nosotros nos mandaron al piso de arriba y en el de abajo se quedaron los militares, haciendo intendencia. Tanto es así que en esa misma posada, donde solían almacenar víveres habían colocado cajas de leche condensada, próximas a una mesa donde estaba sentado un militar. Yo le observaba atentamente, esperando a que estuviese un poco despistado para coger un bote de leche. La leche condensada la reservábamos solamente para los domingos puesto que no disponíamos de azúcar. Estaba tan acostumbrado a consumir solamente leche, que a mi regreso a San Sebastián después de la guerra, no me gustaba el café con leche.

Los niños solíamos ir al campo y cogíamos higos, almendras, avellanas y habas crudas. Con mi padre íbamos a pescar al río Francolí y también a sus pequeños afluentes.

Allí pescábamos anguilas, truchas o barbos. Este pescado se entregaba en la posada para comer. Cuando hacía frío, llevaba esos pantalones que llamábamos de yufa, que eran bombachitos bajos, tipo golf.

Cuando los Nacionales avanzaban hacia Tarragona y Barcelona, los Rojos iban en retirada, y llegó un momento que estos últimos situaron la Intendencia en Montblanch.

Me acuerdo que mi padre se encontró en la citada Intendencia, con dos personas que conocía: uno que se llamaba Balbino y otro Lacoste. También había italianos. Gracias a estos contactos, tanto Balbino como Lacoste, nos daban todos los días dos chuscos de pan.

Yo les bailaba el garrotín, que lo aprendí en Lérida, donde hay mucho gitano bailar. El garrotín es la rumba gitana. Lo aprendí desde niño y sigo bailándolo hoy. Mi padre me cantaba una canción que decía: "Me dejaron de herencia mis padres, soy de la raza calé".

Como iban retirándose los rojos y ganando posiciones los nacionales (fascistas como decíamos nosotros cuando jugábamos de niños: rojos contra fascistas, juegos de la guerra), los amigos de mi padre Balbino y Lacoste, se instalaron en Lilla. Ello hacía que tuviésemos que ir andando hasta Lilla mi padre y yo para coger el pan a 6 kms. de Montblanch hacia Tarragona, y me solían regalar alguna onza de chocolate. De vez en cuando, volvíamos a Montblanch en algún camión de guerra (eran rusos marca 3HC), con los chuscos de pan, que lo guardábamos como oro. Así estuvimos un tiempo hasta que ya tuvimos que abandonar Montblanch. Mi hermana siguió con la familia de la posada (no sé por qué pero mi padre tenía miedo) Mi padre a mi siempre me llevaba con él y así nos pusimos a

caminar con las maletas hasta Plenafeta, unos cinco o seis kilómetros. A mitad de camino nos encontramos con un carro de payeses que salía del campo a la carretera y les preguntamos si nos podía llevar en el carro al pueblo. En ese momento aparecieron cazas de combate y nos tuvimos que resguardar en la cuneta.

En Plenafeta, fuimos a casa de La Castellana, la de Mondragón, su hijo Joaquín y yo solíamos ir a jugar al campo. Un día los nacionales debían estar muy cerca porque se oían muchos cañonazos. Nosotros seguíamos jugando y vimos como caían unas bombas que hacían unos agujeros en la tierra. Eran cañonazos de artillería, no bombardeos. Empezamos a correr, y recibí un quemazo en la pierna que podía ser de metralla. Pero no fue nada: me dieron un ungüento y con el tiempo se pasó, pero me quedó la marca.

La casa de La Castellana, como todas las casas de estos lugares, tienen la parte de abajo muy grande, ya que es donde guardan el carro y el ganado. La cocina y la vivienda la tienen en la primera planta. Yo veía que venían carros con un montón de heridos del frente, traían alguna pierna cortada, o heridas diversas, y tanto la señora de la casa donde estábamos así como más personas del pueblo, ayudaban a curarles en la bajera de la casa. A mí me mandaban para la vivienda.

También recuerdo como nos mandaron a un refugio bajo tierra en el campo. Había que bajar unas escaleras de esas de tipo ancho que se utilizan para hacer metas, y allí estuvimos escondidos unas cuarenta personas durante dos días hasta que entraron los nacionales.

Rosa: ¿Cómo se organizaban para alimentar a tantas personas?

Miguel: Bueno, nos daban algo; lo que podían. Yo me acuerdo de comer siempre. Estando en la cueva, vimos pasar soldados por un sendero, y yo asustado porque pensábamos que nos iban a matar a todos. Pero eran los nacionales. Vino una mujer gritando en catalán que saliésemos, que no hacían nada. Salimos de allí y mi padre se encontró con un conocido que no era un soldado raso, pero no recuerdo el tipo de graduación que tenía.

Se portó muy bien y nos ayudó. En el lugar en el que nos encontrábamos, había muchos cañonazos y supongo que era el frente de guerra, porque estaban avanzando los nacionales y los rojos retrocediendo.

Con la ayuda de ese militar, fuimos de Plenafeta a Montblanch al encuentro de mi hermana y de esa familia que la cuidaba, y en el trayecto cayó un obús en la estación.

Al llegar a la posada, nos encontramos con mi madre, mi hermano y el chofer que habían venido detrás de los Nacionales a buscarnos, con un automóvil marca Citroen, del año 1934, con matrícula B-66363, al que llamaban “pato”.

Cuando ya nos juntamos todos, yo apenas reconocía a mi madre y a mi hermano. A mi hermano le regalé cajas de casquillos de balas vacías, que había recogido en el campo.

Rosa: ¿Qué es lo más terrible de una guerra?

Una de las cosas más terribles que ocurren en una guerra civil, que son imperdonables, y lo digo ahora con los años y después de haber viajado por todo el mundo, sobre todo por América Latina, es que ha habido muchas matanzas tanto en un bando como en otro por venganzas personales. Por eso, mi padre cuando estaba en la zona roja se escondía y tenía mucho miedo, porque se oía y se comentaba que durante la noche llegaba un camión con militares y se llevaban a civiles y los fusilaban en el campo al amanecer. Hay que tener en cuenta que dentro de los fusilamientos por causas políticas, había muchos que eran por venganzas personales.

Rosa: La familia en total estuvo tres años separada.

Miguel: Así es, desde 1936 a 1939 unos días antes de terminar la guerra civil. Cuando los nacionales ya estaban en la zona de Tarragona, es cuando nos encontramos la familia. Recuerdo que cuando nos juntamos, ya habían avanzado los nacionales, y en el suelo de la calle había billetes que utilizaban en la zona roja, pero me decían que no los cogiera porque ya no servían.

Respecto al dinero, hubo un momento en la guerra en el que este ya no servía, lo único que servía era el trueque.

Tanto me había marcado durante estos tres años la escasez de pan, que regresando para San Sebastián mi padre, mi madre, mis hermanos y yo, paramos en Candanos (Huesca). Allí estaba el tío Mariano —así le llamábamos—, tenía una posada y era el lugar donde dormían los conductores cuando se transportaba el pescado en los camiones, aparcando estos en unas cuadras muy grandes que él tenía. En esta posada dormimos toda la familia.

Cuando paramos en Tudela para comer, yo recuerdo que el pan que sobraba en la mesa me lo metía debajo del suéter. Me decían que no era necesario que lo guardara, pero ya era una costumbre que mantenía ya que el pan había sido muy importante para mí.

1.3. La postguerra

En esta etapa Miguel entra en su escolarización, los juegos infantiles, los cupones de racionamiento, el estraperlo...

Rosa: ¿Cómo empieza todo de nuevo?

Miguel: Llegamos a San Sebastián y recuerdo el final de la guerra. A mi hermano y a mí nos metieron en el colegio los "Marianistas", donde

también hicimos la comunión. En este colegio estuvimos estudiando el bachiller, luego hice algunas prácticas en la academia Almi, así como clases de delineación en una academia de la C/ Embeltrán, y prácticas en artes y oficios donde ahora está el actual edificio de Correos, al lado del Buen Pastor.

Según comentaban mis padres, la postguerra fue dura ya que supuso dificultades dentro de la empresa para su nuevo funcionamiento.

El pan era de racionamiento. Este sistema funcionaba entregándote unas cartillas, que llamábamos “cartillas de racionamiento” donde había unos cupones que tenías que pagarlos, y con ellos, entregando el cupón te daban el pan. Pero siempre salta la picaresca y se especulaba con los cupones de racionamiento, que al ser revendidos te cobraban más dinero. Lo mismo ocurría con los comestibles, por ello existía mucho estraperlo de alimentos.

Los camiones de pescado de nuestra casa, regresaban de Cataluña con cajas vacías donde escondían aceite, legumbres, azúcar... que lo compraban en Lérida, Aragón, y Huesca para revenderlo. Tanto es así que cuando yo tenía catorce años, mi madre que tenía sus conocidos en la zona de Lérida y Tarragona, compraba aceite en latas de dieciocho litros de la zona de la “Conca de Barberá” en Vinaixa. Este aceite era para casa, lo mismo que la harina que servía para hacer diariamente el pan en casa.

Rosa: ¿Cómo repercutía esta situación en los barcos de pesca?

Miguel: En la industria de la pesca, la gremial –abastos–, suministraba unos víveres para la dotación de cada buque a unos precios más asequibles. Cada tripulante tenía ya una cantidad estipulada, siendo el cocinero el responsable de administrar los víveres, el problema con el que se encontraba era que éstos no eran suficientes para terminar la campaña de pesca, por lo tanto se compraban otros víveres a otros suministradores, que también los administraba el cocinero. El importe del total de los víveres era adelantado por la empresa, y cuando los tripulantes al final de mes cobraban la nómina, el cocinero se encargaba de cobrarles a cada uno de ellos, su parte proporcional más otros cargos como el tabaco, licores, etc. y a su vez, el cocinero reponía a la empresa el dinero adelantando.

Sin embargo, cuando se comienza a ir a Terranova, que en nuestra empresa fue en el año 1956, se asigna una cantidad por tripulante y día para víveres a cargo de la empresa, a excepción del vino, que lo tenían que pagar los tripulantes.

Hacia el año 1947-1948 ya deja de funcionar la gremial y se instaura el libre mercado.

Tanto es así que en esta época del 46, 47 cuando yo tenía quince años, a las casas armadoras nos entregaron un cupo de azúcar para repartir entre las familias de los tripulantes, a un precio regulado. A mi me toca repartir el azúcar a las mujeres según el número de hijos, esto lo hacíamos en el almacén y oficinas que teníamos en Trintxerpe.

En esta misma época 47-48 impuso abastos puestos reguladores en los mismos detallistas de los mercados de San Sebastián, que eran (Bretxa, San Martín y el de Gros) supongo que en la provincia también existirían estos puestos en los mercados. Esto no abarcaba a todos los detallistas sino que cogían un número de puestos. Así por ejemplo, si había veinte detallistas había cinco con puestos reguladores. Esto se extendía a la pescadería donde había asignados un número de puestos que tenían que vender una cantidad de pescado con el precio regulado, que era inferior al precio normal, pero ese pescado ya estaba requisado de la lonja.

Por ejemplo, si nuestra empresa en lonja tenía mil kilos de merluza para vender al por mayor, nos requisaban cien kilos a un precio regulado que era inferior al precio normal. Esto funcionaba así en todos los mercados, y el objetivo era que las personas con menor poder adquisitivo pudieran adquirir alimentos a un precio inferior. La idea en sí es buena pero ello no la libraba de la picaresca por parte de los vendedores detallistas o puestos reguladores.

Rosa: ¿Cómo era la vida en esta etapa del colegio?

Miguel: En el colegio íbamos de medio-pensionistas. El pan era de harina de maíz, de color amarillo, y muy duro. Nos daban mucho potaje, mucho arroz con leche, y poca carne.

El periodo vacacional, lo pasaba sobre todo en Pasajes (Trintxerpe).

Durante la post-guerra, se lograron recuperar algunos de los camiones que nos habían sido requisados. Dentro del garaje de Pasajes, el mecánico ajustador que teníamos en la empresa, Atanasio Lorenzo Múgica, que vivía en la calle Fermín Calbetón, de San Sebastián, era un gran mecánico que me enseñó mucho. Antes de la guerra estaba con las reparaciones de los camiones, pero después ya se quedó en la de los buques de pesca. De la flota de camiones que se recuperó, se reconstruyeron cuatro camiones. Se vendieron tres y uno se quedó en la empresa, matrícula de Tarragona 4726. También se recuperó un coche, que fue requisado en la guerra y que lo tuvo el general Chiliket. Se recuperó el coche, pero venía destrozado, era un Chrysler Airflow 1934. También teníamos un camión Lancia.

Había dificultades para reparar coches y camiones, ya que en esta época no había recambios, y se utilizaban muchas piezas de los desguaces. Manteníamos el Citroën "Pato", y el Chrysler Airflow.

En aquella época de la post-guerra prohibieron rodar los turismos con consumo de gasolina, de más de 25 HP fiscales de potencia. El Chrysler tenía 34 HP.

Por entonces, existían dos empresas en el Bº de Gros, que se denominaban “Gasógeno Massé”, y “Gasógeno Luma” que se dedicaban a fabricar unos elementos que calentados con carbón de leña, (caldera) producían un gas que se utilizaba para la combustión de los motores de los vehículos, en lugar de gasolina. Estos elementos se acoplaban a la parte trasera del vehículo, y también con un remolque.

Nuestra casa armadora también compró un turismo marca “Renault”, con matrícula: M-40101, que posteriormente se transformó en furgoneta para realizar servicios.

En Pasajes –Trintxerpe–, teníamos un almacén-garaje-taller, donde estaban los coches y los camiones y otro almacén de pertrechos, redería, taller y repuestos para la flota. También teníamos la oficina en la parte alta. A mí lo que más me gustaba era enredar en la mecánica, tanto en los motores de los buques como en los coches y camiones. Puedo decir que he pasado más tiempo en Trintxerpe que en la calle Aldamar. De esta calle recuerdo mi niñez jugando en el barrio. En el monte Urgull había unas cuevas, y allí jugábamos. Los de la calle 31 de agosto y nosotros los de la calle Aldamar, nos uníamos y jugábamos a pedradas contra los del muelle. Por ello, mi madre nos ponía siempre un buzo, porque estropeábamos toda la ropa. Además nos hacíamos chichones, pero nosotros mismos sin que nos vieran nuestras madres nos poníamos unas “perras gordas de cobre” sobre los chichones para que no se notara mucho, ya que sino, al llegar a casa, recibíamos una buena regañina.

1.4. La pescadería y los muelles

Vemos como se gesta la infraestructura del muelle de Pasajes con sus lonjas, las demandas de los mercados y la organización del trabajo, así como su entrada en el mundo profesional...

Miguel: Antes de la guerra civil los armadores ponen en marcha el conjunto de “Meypi” en Pasajes San Juan, que contaba con muelle propio y lonja, además de la infraestructura de talleres, efectos navales,... también se descargaba en su lonja pescado fresco y se manipulaba para su posterior venta. En Trintxerpe teníamos “Muelles y Almacenes”, era más antiguo que “Meypi” el cual también tenía su propio muelle, lonja y también allí se vendía el pescado. En este segundo es donde trabajaba habitualmente “Casa Ciriza” y la mayoría de los armadores de aquella época.

Cuando las parejas comienzan a ir a Terranova, se realizan las descargas de bacalao verde en la lonja de “Meypi” que contaba con cámaras frigoríficas a + 4º para mantener el producto.

Durante el período de las vacaciones del colegio íbamos mi madre, mi hermano y yo a Trincherpe a esperar a los buques, tanto de día como de madrugada. Cuando entraba alguno de los buques, allí estábamos nosotros, en la lonja de “Muelles y Almacenes” (ya no existe) y así con 14, 15 ó 16 años íbamos a la pescadería a la venta del pescado. Había mucho movimiento, son finales de los años cuarenta y principios de los cincuenta.

En “Muelles y Almacenes” tenían participaciones los armadores, perteneciendo a todos ellos. Así estaba la “Casa Ciriza”, la casa “Andonaegi”, “Laboa” y creo que “Lertxundi”.

Además, también había un muelle al que llamaban “el muelle del carbón”, y en La Herrera había dos almacenes de carbón. También estaba la fábrica de hielo donde se cogía el hielo para los buques cuando salían a pescar.

Nosotros teníamos un buque de vapor al carbón que era el “Félix Ciriza”, y había dos “bous” de otras casas armadoras que se abastecían de carbón en ese muelle. También se avituallaban de carbón en la bahía, entre el muelle de la Pysbe (en Pasajes San Juan) y Pasajes Antxo. Aquí en la bahía, estaba fondeado un buque muy antiguo que hacía la función de depósito de carbón y al que se le llamaban el “Pontón”. Tenía noventa metros y era muy útil para cargar, ya que el muelle del carbón resultaba pequeño.

Normalmente los buques que venían con carbón de otros puertos, por ejemplo Asturias, solían descargar en el buque Pontón. Y nuestros buques pesqueros que iban a carbón, y algún que otro mercante pequeño, se abastecían en el Pontón. Hay que tener en cuenta que tanto el muelle del carbón de “Muelles y Almacenes”, como el muelle del carbón de Pasajes Ancho, también suministraban a la industria. A estos muelles es donde acudían hombres y mujeres a robar carbón que era vigilado por los carabineros. Esto ocurre en estos tiempos difíciles de la postguerra y que durarán hasta inicios de los años mil novecientos sesenta.

En esta época, se construyeron en La Herrera, Pasajes Ancho, casas de protección oficial, y no les instalaron la cocina de carbón, sino cocina de gas o eléctrica.

Los vecinos cambiaron estas cocinas, por otras a carbón, debido a que tenían muy cerca el muelle de carbón.

Un tal “Naparra”, que era el encargado de centrar los buques en el dique flotante de “Astilleros Luzuriaga”, en Pasajes de San Pedro, fue a robar a La Herrera carbón, le dieron el alto y al no hacer caso le dispararon un tiro, pero tuvo suerte que le entró la bala y le salió, sin perjudicarle nada.

Entre el año 1951-1953 los buques de máquina de vapor se transforman a consumo a fuel, y otros se desguazan. Para los años sesenta, ya dejan de existir los muelles de carbón situados en “Muelles y Almacenes”. Me contaban, que cuando se mandaba pescado a Cataluña antes de la guerra, entraban las vías de los trenes al puerto de “Muelles y Almacenes”. Los vagones se cargaban de pescado para enviar a Barcelona o Madrid. Después de la guerra esto se deja de utilizar, y ya se usa la carretera para transportar el pescado.

Había tanto pescado que igual estábamos desde las cuatro de la mañana hasta las seis de la tarde preparándolo, ya que el producto venía de la mar sin vísceras.

Nosotros en la pescadería teníamos que lavarlo, estivarlo en cajas... y cubierto con hielo quedaba preparado para su transporte en camiones pequeños de cinco o seis toneladas a Madrid, Barcelona, Tarragona, Valencia... Posterior ya empezó a transportarse el pescado en camiones más grandes.

Se paraba únicamente media hora para almorzar y tres cuartos de hora para comer. Solíamos llevar la comida para comer allí mismo y no perder tiempo, porque eran muchas toneladas las que había que manipular y preparar.

Había que trabajar con rapidez ya que mi madre negociaba con los detallistas y los exportadores de clientes fijos de la provincia y de otras provincias, – Haro, Tudela,... – que venían a las seis de la mañana, y para las siete y media ya se habían marchado todos. Más tarde se personaban los exportadores de plaza que compraban para los mercados de Madrid, Zaragoza, Lérida Barcelona, Valencia...

Si bien el mercado era Madrid, exigía merluza grande y sin cabeza, sin embargo, para el mercado de Cataluña, esa merluza grande no servía. Allí aceptaban la mediana que, pesaba dos a tres kilos como mucho. Del mismo modo, la mediana tenía buena aceptación en Navarra, Zaragoza, País Vasco.

En el año 1948 yo tengo dieciséis años y ya me incorporo definitivamente a la empresa. Me gustaba más trabajar que estudiar, y también maniobrar en la máquina y en el puente de mando de los buques, sin título alguno. Algunos patrones no se atrevían a traer los buques de deter-

minadas zonas del puerto por miedo a dañarlos en las maniobras, ya que esto suponía tener que dar parte al seguro. Recuerdo una vez, que delante del comandante “Las Heras”, que fue profesor en la Escuela Náutica, hice una maniobra con la pareja “Marce” y “Lina” puesto que había que ir a compensar los desvíos a la boya que estaba frente a Pysbe (a esta boya nosotros le llamamos la “boya de San Juan”). Entonces, con un buque colocando unos esprines a su compañero, ya que este no tenía máquina por estar en reparación, conseguí hacer una maniobra perfecta, que justo pasamos junto a un buque que estaba atracado en el muelle de Ancho, y el rollete de proa casi pasó rozando al mercante, pero sin tocarlo. El Sr. Las Heras estaba delante mío pero sin decir nada, y yo libré bien la maniobra. Entonces, él decidió que me dieran el título de Piloto de Bahía con 16 años. Me lo firmó el comandante Pasquín de la Comandancia –Ayudantía de Pasajes–.

Este año la flota existente en la empresa es la siguiente: “Marce” y “Lina”, “Agustín” y “Miguel” que fueron construidos en el año 1931 y 1932 en Zumaia, y el “Mari” y “Pili” construidos en Pasajes San Pedro (Astilleros Luzuriaga) en el año 1947. Todos estos buques trabajaban en pareja al arrastre al fresco más el bou “Félix Ciriza”. Este bou en el año 1951 lo transformamos del carbón al fuel. Supuso una gran reparación. Se seguía manteniendo la misma flota al arrastre y al fresco en pareja.

En esta época, hice algún viaje a Barcelona transportando pescado con un camión “Dodge” de los recuperados en la guerra civil. Matrícula Tarragona 4726. Lo hacía por “hobby”.

Yo no tenía carnet de conducir aunque conducía el camión, si bien conmigo venía un chofer de la casa como responsable. Como en aquella época, este camión tenía la cabina ancha, cuando veíamos un “fielato” (se llamaba en todas partes así, exceptuando en el País Vasco que se llamaban “mikeletes”), nos cambiábamos los conductores.

En estos “fielatos” estaban los policías de tráfico motorizados, además de los celadores de arbitrios. Estaban situados a la entrada de cada provincia y declarabas lo que llevabas. Y para evitar dentro de la documentación el que te pidieran la cartilla donde iban numeradas todas las cubiertas que eran de racionamiento, regalábamos pescado a los policías de tráfico motorizados, que siempre llevábamos preparado aparte en una caja.

1.5. Matriarca de Casa Ciriza: Doña Marcelina de Ciriza

El hijo nos muestra a su madre en su doble perspectiva, la de madre y la de empresaria, donde se entrecruzan los elementos biográficos de la madre y el hijo, que si bien son pocos, no obstante son lo suficiente como

para acercarnos a una gran personalidad tanto en los negocios como en el aspecto familiar.

Rosa: ¿Tu madre que función desarrollaba en la familia y en la empresa?

Miguel: Mi madre era una persona, vamos a decir, totalmente industrial. No mi padre; que era el que llevaba las cuentas. Sumaba más rápido que una máquina, y yo aprendí también eso de él. Y sigo sumando.

El trabajo en la pescadería dependía de la cantidad de pescado que entraba, es decir si entraba mucho pescado, teníamos que estar en la pescadería a las doce de la noche para la clasificación y pesado del pescado. Si terminábamos a las cuatro, yo me venía a dormir aunque fuera solo una hora, para estar a las seis en la venta.

Utilizábamos los vehículos de la empresa. A la pescadería íbamos mi madre, mi hermano y yo. Mi madre estaba un poco inválida porque se había caído en las obras de reparación de esta casa, en el año 1934... Pero ella estaba allí, siempre sujetándose con alguien. Le llamaban La Maña, no sé por qué.

Los marineros, cuando traían la “trapallada”: las cocochas, las huevas... se las entregaban a mi madre en lugar de venderlas en el muelle, ya que ella solía darles más dinero, y les pagaba en la misma pescadería.

Nuestra madre era una persona muy considerada, muy atrevida en los negocios y con mucha capacidad. Ella llevaba todo el aspecto comercial. También era muy apreciada por todos los tripulantes y personas del negocio. Recuerdo que cuando algún exportador o detallistas, ambos clientes, dejaba alguna factura impagada de alguna venta de producto de pescado, en vez de atropellarle le seguía vendiendo, aconsejándole que si seguía trabajando, poco a poco podía pagarle la deuda anterior.

También es verdad que cuando algún cliente no aceptaba o no se comportaba en su “forma de actuar de Marcelina” también se enfrentaba a ellos, incluso si era necesario, de forma violenta.

Marcelina era una mujer con mucha visión de futuro. Nos apoyó mucho a los hijos y creo que nos transmitió ese espíritu emprendedor ya desde muy jóvenes.

Mi padre murió en Julio del año 1958.

Además de estar nuestra madre al frente de la flota pesquera, compró en la postguerra dos caseríos. Un caserío en San Sebastián al lado del seminario que se llamaba “Lugariz-Berri” y otro caserío en Irún en el barrio de Olaberría, y era el “Labeko-etxea”, mantenía entre los dos caseríos unas treinta vacas.

Ella dirigía los caseríos, si bien en ellos vivían familias que trabajaban para nosotros. Hacía sus visitas a los caseríos casi todos los días y de este modo controlaba la venta de los productos: leche, huevos, algunos terneros... se preocupaba de que tuvieran buenos piensos, y traía la cebada de Navarra... porque ya cuando le obligaron a vender a la central lechera "Gurelesa" (1962-1964 si mal no recuerdo), entonces premiaban la calidad de la leche y a ella le gustaba presumir de que suministraba la mejor.

En resumen, era un mujer de muchos valores, una gran madre y era como un clueca en su relación con los hijos con toda la familia por ambas líneas.

Aproximadamente hacia el año 1962, dejó de ir a la pescadería. No obstante, estuvo informada en todo momento del desarrollo de la empresa a través de sus hijos. Venía a la botadura de los buques y a las inauguraciones. Era la matriarca de "Casa Ciriza".

Cuando vivía mi madre, normalmente desde el mes de mayo hasta el mes de octubre nos juntábamos toda la familia (hijos, nueras, nietos,...) diariamente en el caserío de Lugariz Berri de San Sebastián. Comíamos en una mesa muy grande, normalmente debajo de una parra en orientación sur. Como mínimo éramos veintidós personas. Cuando nos encontrábamos con algún amigo, a mi madre no le importaba que le lleváramos a comer, podían llegar seis personas de más.

Allí estábamos tanto los miembros de la familia como los agregados, ya que la madre era una gran anfitriona.

Fallece el 11 de mayo de 1988, a los ochenta y ocho años. A partir de su muerte, los caseríos se mantuvieron durante un año y luego ya se hizo una división de bienes entre los hermanos.

Los nietos han pasado en el caserío una buena niñez. A ella le agradaba tener a todos los nietos juntos y estos le querían mucho. Lo más importante para ella era tener la familia unida, siendo ésta su preocupación. Si sus hijos emprendían dentro de la pesca nuevos proyectos, siempre los apoyaba con gran orgullo y protección.

Cuando yo me casé, me quedé a vivir en la misma casa de mi madre. Recuerdo que pocos días antes de morir, era un cinco de mayo, la ví un poco triste en la cocina de casa. Avisé a Santi, el chofer que siempre la llevaba a todas partes, y le dije que le llevara a dar una vuelta por los caseríos. Cuando regresó de la vuelta se puso a dormir, le dio una embolia que le provocó un derrame cerebral, y a los tres días falleció. Nunca antes había estado enferma.

2. Diversificación de la pesca

En este capítulo se van reflejando las diferentes estrategias que se van adoptando en función de la productividad pesquera, siendo a destacar que desde el año 1952 a 1975 se diversifica enormemente esta casa armadora. Nos introducimos en las facilidades que el gobierno da a la construcción de barcos.

Rosa: ¿Cómo se va produciendo la expansión de la empresa?

Miguel: Desde el año 1952 al año 1975, se diversifica nuestra casa armadora; por ello si bien en 1952 faenaban nuestros buques en dos modalidades: (parejas y bou), en las costas de Francia y Gran Sol, será a partir de 1956 cuando enviamos a Terranova una de nuestras parejas, incorporando y renovando la flota. Además de poner en marcha la construcción del gran buque factoría el “Marcelina de Ciriza”, pionero en el congelado, y del mismo modo adquirimos también un atunero.

El aspecto de la financiación de los buques, lo llevaba el Banco de Crédito a la Construcción, sito en la Plza Sta. Barbara nº1 de Madrid, quien concedía créditos para la construcción de los buques de pesca a través del informe de la Subsecretaria de la Marina Mercante, donde están las instituciones de la Dirección General de Pesca, Navegación e Inspección de Buques. Esto están dentro de la Subsecretaria de la Marina Mercante y a través de ese informe de la Subsecretaria se comenzaba la construcción.

Respecto al cobro de los créditos que nos concedían, se seguían los siguientes pasos:

1/3 a la puesta de la quilla, siempre con la certificación de la inspección de buques de la Subsecretaria de la marina mercante, 1/3 a la botadura del casco, igualmente con la certificación de la Inspección, y tercer y ultimo tercio a la terminación del montaje de los motores y montura del buque, siempre con la certificación de la Inspección General de Buques. Estos créditos nos los concedían a veinte años, al 2% de interés. En estos términos conseguimos el préstamo para el buque “Marcelina de Ciriza”. Con el “Angelote” y “Cachuelo” también conseguimos este tipo de crédito al 2%. Este interés tan bajo era una forma de ayudarnos a todos los armadores que construíamos en aquella época. No hacía falta ofrecer desguace ni nada. Nosotros construíamos, y teníamos crédito, siempre que nos autorizase la inspección de buques de la Subsecretaría de la Marina Mercante. Hubo armadores que con estos créditos se metieron en “pufos”. Por este motivo, la Subsecretaría ya empezó a exigir garantías complementarias y subieron el interés a un 4%. Nosotros en el año 1965 para el buque pesquero al bou, “Miguel I” conseguimos a 20 años un crédito, pero al cuatro por ciento.

2.1. *Gran Sol*

“Los patrones de pesca al igual que los armadores todos de un modo u otro mentimos... Pero siempre ha habido mentiras, eso lo lleva “el arrastre””

Este pensamiento de Miguel, refleja una forma de trabajar, donde existen pactos implícitos, y donde los códigos de comportamiento están determinados por la lucha constante con el medio. Además nos introduce en su primera experiencia en los mares de Gran Sol, la vida a bordo desde su propia perspectiva, así como las estrategias que siguen los patrones de pesca.

Rosa: ¿Cómo es tu primera experiencia en la mar?

Miguel: La primera vez que voy a la mar a Gran Sol es el año 1952, en este año seguimos contando con la misma flota ya existente: las parejas de arrastre “Marce” y “Lina”, “Agustín” y “Miguel”, “Mari” y “Pili”. Y el bou “Félix Ciriza”. Yo iré en la pareja

“Mari” y “Pili”. Iba de patrón de pesca, el Sr. Antonio Alonso, alias “Arminza.” En trece días de campaña –contando cuatro singladuras de salida y entrada a puerto base, pescamos 85 toneladas de besugo. Era el mes de septiembre.

Me adapté muy bien a la marea, porque me pasaba todo el día hablando con los tripulantes y ya sabía cómo trabajaban. El arrastre también lo conocía, pero no en prácticas, y me resultó una gran experiencia. Subía a la cubierta y les ayudaba a manipular el pescado... Venía algún congrio que se ponía de pie, y le dábamos un golpe en la cabeza. Había un cocinero, que se llamaba Vilasó, que solía coger el pescado del mediodía para preparar... Lo cogía, le limpiaba las vísceras y lo colgaba en la jarcia del palo para que se quedase toda la noche al sereno. Al día siguiente se cocinaba y se comía. Nunca se comía el pescado recién cogido. Se cocinaba con cebolla, patatas y pimentón. También comíamos algún rodaballo que otro. Era estupendo.

Teníamos dos singladuras de ruta hasta las playas del Sur de Inglaterra, y luego otras dos hasta Pasajes, y eran ocho días allí faenando; pero traíamos mucho pescado.

Rosa: Estamos ante una auténtica bonanza en la pesca.

2. Arrastre: Pesca. Arte de arrastre. Martínez Hidalgo y Terán José María, 1957: Enciclopedia General del Mar. Ediciones Barriga, [el arrastre lo efectúan tanto los barcos que van en la modalidad de “bou”, un barco arrastrando la red, como a la “pareja” dos barcos que arrastran la red.]

Miguel: Así es, hay que tener en cuenta que la segunda guerra mundial supuso para los bancos de Gran Sol y la Costa de Francia una especie de veda; si bien nuestros buques siguen faenando, existían buques de otros países que no podían acudir a pescar.

En aquella época existían bastantes parejas de pesca de todo tipo, unas más pequeñas y otras más grandes, de casco de madera, y casco de acero. Los armadores importantes eran “Casa Ciriza”, “Andonaegi,” Lertxundi”, “Laboa”, “Lasa”, “Acebal”, “Serrat”, “Ciriza Huarte”...; ...éramos muchos y no se cabía en el muelle, aunque tampoco es que hubiese mucho muelle. En los años cincuenta nos encontramos con una flota en su mayoría que son buques de madera. Si bien a inicios de los años cincuenta existe abundancia de pescado, también en estos años la concurrencia de países en los bancos es muy importante, y ya para el año mil novecientos cincuenta y cinco se incorpora el sistema de pesca la “baka”, y algunas parejas de más “porte” se envían a los grandes bancos de Terranova a la pesca del bacalao.

Aún y todo, se tienen que seguir introduciendo estrategias para rentabilizar la pesca, y así para el año mil novecientos sesenta y dos se incorpora la pesca al “trío” y respecto al puerto de Pasajes se construye el muelle nuevo, la fábrica de hielo, y todo lo que está ahora hecho, la Cooperativa, la lonja y el Frigorífico “Pasaia”.

Siguiendo con la abundancia de pescado existente al finalizar la segunda guerra mundial en 1945, quiero destacar que los buques hacían el arrastre de día, y a la noche hacían una andada de tres o cuatro millas para ir al cantil, porque durante la noche como no se faenaba en el arrastre, los marineros pescaban con “liña” congrio. Toda esta pesca de congrio, incluido las cocochas, las huevas y algunos pájaros de mar, se consideraba “trapallada”. Cada marinero traía sus congrios marcados con nudos de la misma liña. Algunos traían tres, otros seis u ocho. Además venían con sus cajas de pájaros para vender y eran de ellos. En la pareja al fresco, al amanecer, se echa el arte al agua, mientras están en arrastre los dos buques toda la mañana. Hasta el medio día no se vira la red, y mientras, los marineros cogen pájaros de mar con anzuelo. Una vez que vira la red (esto es subir el aparejo), trabajan los marineros. Cuando la red está en arrastre están manipulando el pescado, luego de noche si estaban cerca del cantil iban allí.

El patrón de pesca Arminza que iba de primero en nuestra pareja “Mari” y Pili”, descubrió un nuevo banco de besugo, en Gran Sol, al sur de Inglaterra, pero estuvo todo el tiempo que pudo sin decírselo a nadie. Pero al llegar a tierra, como observaban que traía las redes destrozadas ya que echaba al muelle cinco y seis redes para reparar, le llamaban “el patrón del camión”. Esta playa de pesca la denominaron Mar del Pijo y en el plano que dibujaban los propios patrones a través del número de brazas de profundi-

dad y con la información de la sonda, tenía la forma de pijo, y por eso se le puso este nombre. Estaba cerca de la playa de pesca El Codillo.

El Mar del Pijo, era dificultoso para trabajar ya que se rompían mucho las redes debido a que era una playa muy estrecha. En unas zonas subía el agua y en otras bajaba; quiero decir, la profundidad del agua. Además si te salías un poco de ese canal, rompías el calamento. Si bien el patrón de pesca se guardó durante un tiempo su secreto, fue con el radiogoniómetro como el resto de la flota localizó a nuestra pareja "Mari" y "Pili".

Alguna pareja se acercaba y largaba el aparejo por la popa del "Mari" y "Pili". Al darse cuenta el patrón Arminza que iban apareciendo algunas otras parejas que le habían ya localizado, en vez de largar la red, largaba la boza (es una cadena) y hacía ver que iba en arrastre pero en realidad, atravesaba el Mar del Pijo y allí, los buques rompían su aparejo y ya se retiraban. Son las astucias de la mar. No obstante, acabaron pescando allí el resto de la flota. Pero en tres años desapareció el besugo de ese banco.

En el buen hacer del patrón de pesca, uno de los elementos muy importantes es el de montar el arte de pesca, así como señalar donde hay que largarlo. Nosotros hemos tenido en el año 1951 un patrón de pesca que se llamaba Rafael Pérez Lemos. Era un hombre muy inteligente; se murió muy joven y luego nosotros les pagamos la carrera a los hijos: dos son capitanes y otro jefe de máquinas.

Rafael se quedó de baja por enfermedad, y vino otro patrón que no sabía escribir, pero sabía pescar. Se llamaba Xío. Se embarcó de primero de pesca con la pareja "Marce" y "Lina" a pescar a Gran Sol, al sur de Inglaterra en la zona del Codillo. Este patrón firmaba la nómina con el dedo pulgar, pero tenía el arte de pescar, el instinto, y era él quien armaba la red, ya que según la zona tenía que meter más o menos flotadores en la tralla del corcho, o más cadenas en la tralla del plomo etc, etc, y luego largar más cable o menos cable, es el arte o instinto de cada patrón. Por eso, a las redes les llaman artes.

No obstante, el patrón de costa, en aquella época, José Prego, se nos quejaba de que el patrón de pesca Xío era un indocumentado, que solamente tenía una práctica de navegar y poco conocimiento sobre los planos, puesto que Xío le decía sobre el plano al patrón José Prego en que zona de la playa había que colocar el buque para iniciar el arrastre de pesca, y pescaba mucho, sin apenas interpretar los planos.

Los patrones de pesca al igual que los armadores todos de un modo u otro mentimos. El propio patrón de pesca de toda la vida, aunque hace sus cuadrillas, sus claves, para decir dónde está pescando... Avisa a otros buques de que está allí pescando, y resulta que cuando llegan allí los

otros les dice que ha fallado... Es decir, que avisa cuando ya tiene el producto dentro de su bodega, para no perder la relación de las cuadrillas con claves... Pero siempre ha habido mentiras, eso lo lleva “el arrastre”. Empezando por un tripulante que viene de Terranova, que recuerdo que decía que a él le habían pagado tanto, pero otro decía que le habían pagado más: se mentían unos a otros porque nadie quería ser menos. Eso es real. Y los mismos armadores hacíamos lo mismo.

Rosa: Pero ante tanta sobrepesca tienen que surgir nuevas estrategias.

Miguel: Por supuesto, hay que tener en cuenta que en 1955 cuando se incorpora la “baka”, ya existe un importante descenso en las capturas en la costa de Francia y Gran Sol. Dicha situación se sigue manteniendo en descenso a inicios de los sesenta y por ello se ponen en marcha nuevas estrategias. La más novedosa y que surge de Pasajes y Ondárroa es la de poner los buques al trío, estos comienzan a partir de mil novecientos sesenta.

Seguimos en la década de los años cincuenta con los buques trabajando a Gran Sol, en el sur de Inglaterra e Irlanda, donde esta el mar del Pijo, Codillo, etc. Debido a que descienden las capturas, los armadores de la Coruña comienzan a buscar nuevos caladeros ya que los bancos del sur de Inglaterra empiezan a fallar y ya empezaron a trabajar más arriba, subiendo al noroeste de Irlanda. Ellos tienen la ventaja de tener menos días de ruta a los bancos de pesca que nosotros desde Pasajes. Es decir, tienen los bancos más cerca y ellos tardan en llegar dos singladuras, mientras que nosotros tardamos tres y media singladuras. Y a ello hay que añadir que en la lonja de Pasajes y Ondárroa, los exportadores detallistas han sido muy exigentes en la calidad del producto. Por eso Pasajes y Ondarroa traían el pescado de la costa de Francia, de Gran Sol, o del sur de Inglaterra, en cajas, bien empacado, con papel perforado, para que el hielo no manchara el producto. Luego colocaban encima del pescado el hielo. Mientras, los buques gallegos traían y siguen trayendo el pescado con hielo y en casillero.

Los buques de Pasajes y Ondárroa se tienen que organizar para ir más lejos a pescar y a la vez tener en cuenta las exigencias del mercado. Por ello surgió en estos dos puertos, la idea de organizarse en tríos. Son estrategias que se siguen según la productividad.

El trío consiste en disponer de tres buques para la pesca que se organizan de la siguiente manera: salen del puerto dos buques (una pareja) que llegan a Gran Sol y comienzan a faenar, cargando la bodega solamente uno de ellos. El que está en puerto sale a los tres o cuatro días y hace relevo con el buque que está cargado por lo tanto al llegar el relevo, el buque cargado, arranca y navega para puerto. El buque que viene con pescado a Pasajes tiene tres singladuras de ruta más dos o tres días de descanso, más nuevamente de dos a tres singladuras de ruta para llegar al relevo de la playa de

pesca y automáticamente el otro que ya ha cargado arranca para Pasajes. Esto quiere decir que esos ocho o nueve días que un buque pierde de ruta y descanso siempre hay una pareja que está pescando y además el producto viene en mejores condiciones de frescura.

Además de incorporar la modalidad de trío, se construyen buques de más potencia, mejor preparados, que se han dedicado a faenar a la modalidad “baka”. Prácticamente es el mismo sistema del “bou”, si bien únicamente cambia el sistema de calamento. Estos buques, como están mejor preparados, van a trabajar en toda la zona sur de Inglaterra y noroeste de Irlanda, consiguiendo hacer la salida y entrada a puerto, incluida la campaña entre doce y catorce días.

Tanto la “baka” como el “bou” son buques clásicos, que en vez de trabajar en pareja tienen incorporados unos pescantes a proa y a popa para largar el calamento. La diferencia de trabajar en pareja o faenar a la baka y al bou es que se incorporan lo que se llaman las puertas, las cuales hacen la función como de una cometa que cerca del calón de la red permite que esta se abra más o menos.

En la costa de Francia, descendió la producción de pesca debido a las famosas bakas tanto de Pasajes y sobre todo de Ondarroa, que trabajaban con mallero muy pequeño en el copo y faenaban en zonas de desove de la merluza. Traían merluza tan pequeña que se denominaba anchoilla y pitillo y hasta puros y clavos. (son las denominaciones según el tamaño de la merluza). Lo empacaban muy bien en la mar, (trabajo de chinos). Tanto es así, que también cuando iban con ese mallero tan pequeño en el copo, entraba cigala muy pequeña y eso lo consideraban los tripulantes o marineros como trapallada. Por la noche o en sus momentos libres, lo cocían con agua de mar y lo embotellaban en aceite y vinagre. O sea, que si el armador quería comer cigalita embotellada en aceite y vinagre se lo tenía que pedir a algún tripulante para que se lo regalase. Esto arruina la producción de la costa de Francia. Cuando ya las autoridades tanto españolas como francesas pusieron un poco más de vigilancia y se dejó ya de faenar en esas zonas, comenzó a florecer la producción en la costa francesa.

En el año 1961 se contrata el buque “Akarlanda”. Lo compramos en Astilleros Luzuriaga. El casco del buque “Akarlanda” ya estaba construido para el armador Santiago Chauson, socio accionista de Astilleros Luzuriaga. Y en el año 1962, se estrena el buque Akarlanda. Era un bou de 800 caballos, con la popa cerrada. Es un buque clásico para ir a la costa de Francia y Gran Sol. En esta época contamos con el sistema Decca Navigator que consiste en marcar en unos planos el fondo del mar. De esta manera, si tropiezas con un embarre marcas en el propio plano para no volver a pasar por el mismo sitio.

Antiguamente los patrones de pesca hacían sus propios planos de sus zonas de pesca y los trazaban partiendo de la sonda y se situaban con el sestante y elaboraban sus planos que los guardaban ellos. Cuando apareció el Decca Navigator, ya queda el fondo marcado.

En La Rochelle, los patrones de pesca cuando identificaban los embarres, al llegar a puerto, tenían la obligación de notificarlo a la asociación de patrones de La Rochelle, y de este modo poder unificar todos los embarres en el plano. En caso de no notificar ese embarre era penado con dos meses sin acudir a la mar. Esto era en Francia pero no en España.

A finales del año 1964 se contrata a Astilleros Luzuriaga, un “bou” denominado “Miguel Primero”, muy moderno, muy bien equipado, con una propulsión de 1.000 cv., motor Mack, con paso de hélice regulable. Este buque se estrena a primeros del año 1966.

2.2. Año 1956. Comienzan la pesca del bacalao a Terranova

Esta Casa Armadora al igual que otras Casas, sus parejas que faenaban sobre todo a la merluza³, tanto en las costas de Francia como en Gran Sol, envían sus barcos a Terranova en busca de nuevos caladeros. Esto se debe a que la sobrepesca que se produce en las costas europeas, no solo por la flota española sino también por la de otros países⁴, hará que comience a escasear el pescado y se busquen nuevas rutas.

En este testimonio nos introducimos cómo se están preparando los barcos. Además tenemos aquí la creación de una de las primeras empresas mixtas que se forman en este país. Ahora ya es un dato histórico.

Miguel: En el año 1956 yo tengo 24 años y se mantiene la misma flota al fresco: “Marce” y “Lina” “Agustín” y “Miguel” faenando a la baka, y al bou el “Félix Ciriza”.

La pareja “Mari” y “Pili” comienza a ir a Terranova únicamente metiendo sal en la bodega en lugar de meter hielo, y se inicia la pesca del bacalao descargando en Sta. Eugenia de Ribeira (La Coruña)

Al año de estar faenando en Terranova, a la pareja “Mari” “Pili” le alargamos la eslora seis metros más. Esta reparación se hizo en los astilleros Euskalduna de Bilbao. Estamos en el año 1957. Ello nos permite aumentar la capacidad de ambos buques en trescientas toneladas.

3. Se dice “ir al fresco”, si bien la merluza forma el grueso de la campaña también traen otro tipo de pescados como son: rape, cabraroca, mero...

4. Esta situación está ampliamente estudiada y mostrada en el libro: *Terranova: la pesca del bacalao (1926-2004)* (en publicación).

En Astilleros "Euskalduna" se cerraron las popas y los costados. Se montó una habitación moderna, todo de "decorít" (formica). Somos los primeros en hacerlo. Situamos toda la habitación en la cubierta principal, cuando antes tenían los marineros la habitación debajo de la cubierta principal de popa (rancho). De este modo, en la misma cubierta principal se hicieron los camarotes y la cocina... A mí me gustaba mucho el montaje de los buques, y sacar muchas ideas, porque en un buque "20 centímetros es un metro"; Este concepto para mí es muy útil para planificar los espacios. En una casa parece que se desperdicia... Los camarotes de la tripulación se montaron en la zona de popa ya que esta se cerró por encima de la cubierta principal, y en el rancho donde dormían anteriormente los tripulantes se montó una gambuza para víveres. También aprovechamos la forma del buque entre cuaderna y cuaderna (ya que son formas perdidas), y en este espacio, se montaron los tanques de vino. Total siete tanques de aluminio en cada buque, lo que suponía dos mil litros por buque para una campaña de unos cuatro meses y veinte hombres.

Entonces lo habitual era que los tripulantes llevaran cada uno dos barrilitos de vino de 25 litros que los amarraban con cabos en el "esparde" encima del guardacalor. Esto era para toda la campaña. Con la incorporación de los tanques de vino, evitamos llevar los barriles.

La idea me vino pensando en la cantimplora. Se lo comenté a uno de los operarios de Astilleros "Euskalduna", que por aquella época los había muy buenos, y me dijo que por qué no. En el cierre de los tanques del vino le añadíamos alcohol para que no se malease y de este modo salía un vino muy bueno.

Al año siguiente de alargar el "Mari" y "Pili", ponemos en marcha la construcción de otra pareja: "Angelote" y "Cachuelo", con lo que ya teníamos dos parejas. El "Mari" y "Pili" estuvo hasta el 69, y el Angelote y Cachuelo hasta 1974. Compramos en el año 1969 a la empresa "Andrade" de Pasajes de San Juan, la pareja bacaladera "Estornino" y "Esturión." Esta pareja era gemela, al "Angelote" y "Cachuelo", ya que los cuatro buques fueron construidos en factorías "Vulcano" de Vigo. La pareja "Mari" y "Pili", que eran buques más pequeños se quedaron a faenar en pareja al fresco, en la Costa de Francia y Gran sol.

Y las dos parejas "Angelote" y "Cachuelo", "Estornino" y "Esturión", siguieron faenando en Terranova hasta el año 1974 /1975.

Pero ya en el año 1974 las dos parejas bacaladeras solamente realizan una campaña hasta el mes de agosto, la causa: escasez de pesca de bacalao. Ello hizo que preparásemos para ir al Gran Sol el trío "Angelote y Cachuelo" y el fresquero "Akarlanda" que hasta ese momento estuvo faenando a la baka.

En el año 1958, nos visitaron unos cubanos en compañía de D. Cesáreo Marcos, persona muy conocida nuestra, el cual se dedicaba a la compra del bacalao que traían las parejas de Terranova. Estos cubanos tenían interés en formalizar en Cuba una empresa pesquera, ya que el gobierno cubano (en la época de Batista), a través del Instituto de Pesca de Cuba, subvencionaba los nuevos Ingenios de Pesca. Cuba importaba mucho bacalao seco de “Pysbe” de Pasajes.

Por este motivo, mi hermano Agustín viaja a Cuba con el Sr. Marcos.

De acuerdo con el Instituto de Pesca de Cuba, se formalizó en La Habana una empresa pesquera, con los Sres. Tellaetxe, Sotofraga, y Bengoetxea, ya que el Sr. Tellaetxe mantenía un frigorífico en La Habana, y la idea de estos señores era de tener un buque para pescar en Terranova, descargar en la Habana, y montar un secadero de bacalao en el propio frigorífico, situado en la c/Oficios, 558, al final del malecón.

Al regresar mi hermano y el Sr. Marcos de Cuba, y con la empresa constituida, nos encargamos de comprar un buque en Alemania, denominado “Arkis”. Este buque lo habituamos en Pasajes, lo pertrechamos y lo dotamos de tripulación y zarpó a la pesca a Terranova, aproximadamente en el mes de Mayo de 1958.

En el mes de Julio de ese año, viajo yo, Miguel Ciriza, con el Sr. Marcos a La Habana (Cuba), ya que lo que pretendía la empresa Cubana era que el buque “Arkis”, con lo que tuviera de bacalao salado en bodega, navegara hasta el puerto de La Habana, con el fin de efectuar en ésta el Acto Oficial del nuevo “ingenio”. Al buque “Arkis”, una vez llegado al puerto de La Habana, y después del Acto Oficial se le cambió de nombre, pasando a denominarse “Bacaladero primero”.

El buque “Bacaladero primero”, ya con tripulación mixta (española y cubana), zarpó nuevamente para los bancos de Terranova.

En La Habana estuve aproximadamente tres meses viviendo con el matrimonio Marcos, en un piso situado en la Avda. Paseo, esquina línea.

Hacia mediados del mes de Septiembre, se empezaba a observar en La Habana algún movimiento de revolución. Yo me vine para España, y el matrimonio Marcos se quedó en La Habana.

Posteriormente, regresó a España la Señora de Marcos, quedándose el Sr. Marcos dos años más en La Habana sin poder regresar a España.

El buque siguió operando con base en La Habana, y en el mes de Noviembre acudió nuevamente al puerto de Pasajes para pertrecharse, y efectuar algunas pequeñas reparaciones. Zarpó nuevamente a primeros de Diciembre para Terranova y no se supo más de este buque, ya que a pri-

meros de Enero del año 1959 Fidel Castro se hizo con el poder. El Instituto de Pesca de Cuba nos dejaron a deber al Sr. Marcos y a nosotros, alrededor de dos millones de pesetas, de aquella época, y nunca se recuperaron. (ni el buque ni el dinero).

2.2.1. Viaje a Terranova

Vemos como se organiza nuestra flota mediante los trasbordos de bacalao a un mercante. Además, Miguel viaja a Canadá, ello le permite introducirse en algunos aspectos de la cultura de este país, donde él observa como responden en Terranova ante la “ley seca” haciendo “sus trampas” con los barcos para adquirir alcohol.

Miguel: En el año 1958 comenzamos a hacer los trasbordos a un mercante denominado “Astene”, perteneciente a una empresa armadora de Valencia. Estos buques tenían una capacidad en sus bodegas de seiscientas a setecientas toneladas. Los trasbordos los hacíamos de la pareja “Mari” y “Pili” que ya estaba alargada.

Este año también alquilamos un almacén para almacenar el pescado en la isla de Saint Pierre et Miquelon –territorio francés situado en los grandes Bancos de Terranova–. No obstante, nos encontramos con “falso flete” ya que juntando lo que teníamos almacenado en tierra y lo de la pareja que no había pescado lo suficiente, no llegaba a las seiscientas toneladas. Nos pusimos de acuerdo con los armadores de la pareja “Costa Rencala” y “Playaso”, y de esta manera completamos el flete en el mercante “Astene”, y descargamos en Sevilla, ya que se vendió el bacalao al secadero de “Trueba y Pardo” de esa ciudad. Comparando con el precio que en esa época nos ofrecían descargando en Pasajes, resultaba más ventajoso realizar la descarga en el puerto de Sevilla.

En agosto de 1959, viajo a Terranova con la finalidad de hacer un trasbordo. La pareja “Mari” y “Pili” se encontraba en la segunda campaña, y el “Angelote” y “Cachuelo”, habían iniciado la campaña en mayo, ya que salió de Pasajes de estreno. Por ello, decidimos hacer un trasbordo al mercante Astene, con el cargamento que tenían las parejas “Angelote” y “Cachuelo” y “Mari” y “Pili”. El mismo mercante llevaba sal en la bodega. Eran buques con base en Valencia, y hacíamos sal en Roquetas del Mar, Almería. Por una parte aprovechábamos para cargar material –redes, maletas, cables...– para pertrechar a las parejas, y por otra parte, estas parejas transbordaban el bacalao pescado, al mercante. Entre las dos parejas teníamos seiscientas toneladas, y había margen de tiempo para terminar la campaña de pesca hasta diciembre.

En este viaje, voy en primer lugar en avión a San Juan de Terranova, donde estaba el Sr. Olascoaga de cónsul. Me atendió muy bien. Luego, para

ir a Saint Pierre, alquilamos un coche, ya que estábamos a unos cuatrocientos kilómetros del puerto de Fortune, que está a 22 millas de la isla de Saint Pierre. La carretera no estaba nada asfaltada. Me acompañaba mi cuñado y fuimos viendo los puertos. En Fortune, como el transbordador “Spencer” no salía hasta el día siguiente, pasamos allí la noche en una casa, que como todas las demás, están levantadas del suelo para aislarlas del frío. Estas casas tienen una puerta que se abre para afuera y otra que se abre para adentro. Había un bar donde vendían patatas fritas y coca-cola, y también un casino donde vendían cerveza. Esa era la única bebida alcohólica que había. Allí tuvimos que pasar dos noches esperando al trasbordador, mientras yo estaba en contacto por radio con las dos parejas.

A la mañana siguiente, fuimos al casino y pedimos una cerveza. Por ello nos hacían firmar en un libro. Tomamos un par de cervezas, fuimos a ver un partido de fútbol y vimos como pescaban a caña en el puerto, bacalao muy pequeño. A la noche vimos en el casino que una señora sacaba borracho a su marido. Mi cuñado y yo hicimos el comentario de que si ése está como un trapo, cuántas firmas habrá tenido que echar.

El trasbordador Spencer contrabandeaba con los cocineros de las parejas comprando las bebidas alcohólicas sobre todo Brandy... y de este modo revender con los vecinos del pueblo. Luego, al día siguiente, teníamos dos horas de navegación hasta la isla de Saint Pierre.

Una vez que llegamos a Saint Pierre hicimos el trasbordo. El “Astene” llevaba sal para abastecer a las dos parejas. Primero descargaban la sal del mercante al muelle. Luego se efectuaba el trasbordo del bacalao de las parejas al mercante, y posterior se volvía a cargar a las parejas la sal que estaba en el muelle.

En el muelle también se arreglaban las redes, fui allí y tuve la oportunidad de ver a dos marineros los Sres. Arrieta y Miranda, que comenzaron a pegarse en el buque, y yo les dije que lo hicieran en el muelle. Se pegaron a puñetazos, un bonito combate.

Una vez que salieron las dos parejas para la mar vinimos en avión a San Juan. De San Juan a Sydney y a dormir a Montreal. De Montreal a Gander y de allí a Madrid. El avión tenía que hacer escalas para repostar en Azores, Lisboa,... Era un Super Constalation de cuatro hélices. De Madrid a Gander echábamos de 20 a 24 horas con escalas.

Este fue el último trasbordo, ya que dejaron de ser rentables por los costos que suponía, y las dificultades de completar el flete.

Rosa: ¿Has conocido los doris portugueses?

Miguel: En el año 1956, cuando iniciamos la pesca en Terranova, ya estaban pescando los portugueses, no sé de cuantos años atrás, con buques

veleros de gran porte, que llevaban muchos tripulantes, y muchas lanchas a remo denominadas “doris”.

El sistema de pesca era el siguiente: Al amanecer largaban los “doris” a través de sus correspondientes pescantes. En cada “dori” embarcaban uno ó dos tripulantes, con sus liñas, cebo, comida y agua. Al anochecer los recogían nuevamente.

Los “doris”, con un marinero o dos marineros, pescaban el bacalao a liña y lo entregaban al velero. De cada “doris” pesaban la pesca de ese día para valorar su porcentaje a prima por cada tripulante, y así diariamente.

Estos buques veleros llevaban hasta 90 tripulantes, y unos 100 “doris”.

A veces, perdían mucha gente a causa de la niebla, y otros pesqueros que estaban faenando por la zona, los recogían.

A nosotros nos ocurrió en el año 1959, que estando nuestra pareja “Mari” y “Pili” faenando en Terranova, se incendió el último velero que mantenía Portugal, denominado “Ana María”, que pescaba con ese sistema, de “doris”, y a liña.

Transbordaron todos los tripulantes a nuestra pareja, y los condujeron a la isla de Saint Pierre et Miquelon, se salvaron todos.

El velero incendiado, como disponía de flotabilidad por el fuego, tuvo que ser cañoneado y hundido por un guardacostas canadiense.

Rosa: ¿Tus barcos han detectado el descenso en las capturas de bacalao?

Miguel: Sí, en el año 1962 tenemos que destacar un comienzo de descenso en las capturas del bacalao, pero aún así las parejas venían completas. Todo dependía del patrón. Hay quien pescaba más o menos. En este período tenemos a la pareja “Mari” y “Pili” haciendo dos campañas, con lo que nos encontramos con un total de seiscientas toneladas al año. Esto no resulta rentable, por ello decidimos retirarla de Terranova, y en el año 1969 incorporar la pareja “Estornino” “Esturión”, gemela del “Angelote” y “Cachuelo”, con la ventaja de que nos permitía utilizar los mismos repuestos. Así faenan estas dos parejas hasta el año 1975 que vuelve a fallar el bacalao.

2.2.2. Reflexiones sobre la dualidad de mandos y organización a bordo

Además de reflexionar sobre la dualidad de mandos y la organización de la vida a bordo, Miguel, respecto a “ir al bacalao”, es decir pescar únicamente una especie desechando el resto a la mar, reconoce que desde el

momento actual esto no tiene sentido, sin embargo, “en aquellos momentos lo hacíamos todos, y para nosotros no estaba ni bien ni mal, simplemente era así la pesca”. Este punto es de suma importancia ya que nos coloca en una perspectiva ya histórica, pero donde actualmente se siguen cometiendo graves equivocaciones en la explotación de nuestros recursos pesqueros⁵.

Rosa: En el barco, el patrón de pesca es el responsable de la pesca ante el armador y el patrón de costa o capitán es el responsable legal de barco. ¿Cómo ves la dualidad de mandos?

Miguel: Siempre ha habido problemas. Sobre todo cuando el patrón de pesca no tiene título para despachar, y aunque en el buque era el responsable de la pesca y representante del armador, al no tener título tenía que despachar un patrón de costa de gran altura o un capitán con título.

En la pareja, aunque sean igual los dos buques, se organizan como primero y segundo. Así, en el primer buque, decide el patrón de pesca que va con su patrón de costa o capitán, y en el segundo buque va el segundo de pesca y también con su patrón de costa. Sin embargo, éste último sigue las órdenes del primer buque, en lo referente a los lugares de pesca como en las rutas.

El primer buque siempre lleva detrás al segundo con una distancia aproximada de media milla. El patrón de pesca hace la guardia de día, y el capitán o patrón de costa de gran altura hace la guardia de noche en ruta, y también en la zona de pesca. Al amanecer el patrón de pesca se pone a faenar, arte al agua, y cuando termina la faena de pesca, al anochecer, es cuando el capitán hace la guardia en el puente y traza el rumbo si es que hay algún cambio de playa de pesca. Generalmente, durante la noche el patrón de costa o capitán, va en ruta en caso necesario para cambiar la zona de pesca, ya que en esta época no se pescaba de noche. Y siempre el segundo buque a las órdenes del primero.

Cuando el buque sale del puerto base, bien sea Pasajes, Coruña o Vigo, el patrón de pesca del primer buque es quien indica al patrón de costa o capitán en qué banco o zona van a iniciar la pesca. A partir de este momento es el capitán quien traza el rumbo (o la ruta) hasta la llegada a la zona de pesca. A lo largo de la campaña en los bancos se sigue repitiendo la situa-

5. A este respecto es interesante las reflexiones que se llevan a cabo en la monografía:

García-Orellán Rosa & Close David, 2003: *El Estai y la Postguerra del Fletán*. Edit. Instituto Universitario de Estudios Marítimos Universidade da Coruña.

García-Orellán Rosa, 2003: *El bacalao en los Bancos de Terranova: Conservación y Supervivencia del Recurso. Manipulación de conceptos*. Actas del I Congreso Internacional do desarrollo e desenvolvemento sociocultural. Portugal.

ción, el decir, el patrón de pesca señala donde quiere ir a pescar y el capitán traza la ruta.

Respecto al despacho del “rol” (documento del buque), que se formaliza en las Capitanías de cada puerto, y antes de salir a la mar, en caso de que el patrón de pesca y el capitán tengan el mismo título y ambos puedan despachar, será siempre el patrón de pesca quien realice el despacho y en ese caso en el “rol” el patrón de costa figurará como primer oficial. Hay que tener en cuenta que la persona que despacha el buque, que es también el que lleva el mando del buque, es el responsable legal.

De todos modos, siempre se ha procurado “suavizar” los problemas de la dualidad de mandos y por ello el patrón de pesca se buscaba a su capitán para despachar, al ser gente que se conoce entre sí, tienden a arreglarse más entre ellos.

No obstante, a la vuelta de campaña el patrón de pesca es quien tiene la última palabra sobre toda la tripulación, y es él quien decide con qué personas quiere seguir trabajando y a quienes quiere “desenrolar”.

Es importante que haya pocas dualidades en el mando del buque. El patrón de pesca es el responsable de toda la pesca. El capitán, administra con el cocinero los víveres, cuida a algún enfermo.

A mi modo de ver, la “llave” del buque está formada por: el capitán, el patrón de pesca, jefe de máquinas y cocinero; de aquí la importancia de que exista una buena comprensión y coordinación entre estas cuatro personas.

Rosa: De esta época he recogido muchos testimonios de tripulantes de las parejas donde reflejan escasez de víveres, con anécdotas llenas incluso de picaresca, ¿cómo funcionaba vuestra Casa Armadora a este nivel?

Miguel: Nosotros entregamos la lista de los víveres, tanto al cocinero como al patrón de costa o capitán, y el control lo llevan entre los dos. Si bien, la última palabra la tiene el capitán.

Nuestra Casa nunca ha escatimado los víveres, incluso en la Rioja se contratava, a nivel particular, la matanza de cerdos, y se elaboraba chorizo embotado que además de utilizarlo en casa se suministraba a los buques de Terranova. Era un chorizo de categoría.

Hay que tener en cuenta que normalmente un buque de pesca, tiene siempre la materia prima, que es el pescado. Tienes bacalao, fletan, incluso salmón... pescados variados. Lo que es importante, sobre todo para el marinero gallego, es que no falte: aceite, pimentón, mucha patata y cebolla. Luego también se lleva carne. Los huevos se metían en sal para que no se pudrieran. Nosotros los mandábamos venir de caserío aunque eran más caros, pero se perdían menos.

Estando la pareja de campaña, lo que más se compra en puerto es verdura, fruta... que son los productos perecederos.

Respecto al vino se llevaban a Terranova dos o tres mil litros y lo controlaba el cocinero. Además, también controlaba el tabaco, coñac, anís... es decir, los marineros pueden ir comprándole al cocinero y cuando se finaliza la campaña se lo pagaban a éste, una vez cobrada la nómina. Si bien al principio se les descontaba el importe del vino, posterior pasó a nuestro cargo.

El cocinero también solía llevar Coñac Soberano para venderlo en puerto a los isleños cuando existía la ley seca. Yo, en alguna ocasión, le he llamado la atención al cocinero ya que parecía que iba a ocupar toda la gambuza del buque, con tanta caja de coñac.

Respecto a los excesos de alcohol, nosotros no hemos tenido quejas. Normalmente era gente fuerte y no llegaban a estar borrachos. Si alguno en la marea se emborrachaba, a la vuelta de la campaña el capitán lo desenrolaba. Sin embargo en tierra, es muy de todos los marinos coger una buena borrachera, que en realidad es una forma de dar salida a las tensiones.

En esta época se pescaba bien. Por ello estamos en una auténtica expansión respecto a la construcción de buques y este mismo año Casa Ciriza contrata la pareja “Angelote” y “Cachuelo” en los astilleros factoría Vulcano de Vigo, con equipamiento moderno, una buena habilitación, y grandes comodidades para aquella época. Los motores tenían una potencia de 800 caballos cada buque, a 375 R.P.M. en un Standard moderno. La botadura de estos buques será en 1958.

Nosotros con la pareja pequeña hacíamos en tres campañas al año, un total de unas ochocientas a novecientas toneladas. Con la pareja grande hacíamos en dos campañas al año, un total de mil doscientas toneladas. Respecto al pescado es inevitable que a veces entre en el “copo” (saco de la red), pescado menudo que venía a pesar unos 300 ó 400 gramos abierto en mariposa. Debido a que había mucha cantidad, se tiraba el mas pequeño, así como otras especies que entraban: platuxa, fletán y varios... Viendo esta situación desde el momento actual no tiene sentido actuar así con la pesca, pero en aquellos momentos lo hacíamos todos, y para nosotros no estaba ni bien ni mal, simplemente era así la pesca.

2.2.3. Reparación en la mar

Rosa: ¿Has tenido que hacer frente a reparaciones en la mar?

Miguel: Si, esto ocurrió en el verano de 1970 ó 1971. Salieron para Terranova las parejas “Estornino” y “Esturión” y “Angelote” y “Cachuelo”. A la salida del canal de Pasajes, a media milla en alta mar, el “Cachuelo”

se quedó sin máquina. El "Angelote" le estaba dando remolque con la *estacha*⁶ aguantándole para que no fuera a la costa, con el agravante de que había mar gruesa.

El problema era que se quedaba el motor sin aceite. Esto provoca alarma ya que se acelera el motor principal y hay que parar inmediatamente.

El motivo de que se quedara sin aceite, se hallaba en la reparación que se hizo a la pareja antes de zarpar. Se revisaron los motores principales: pistones, camisas, etc..., y estuvieron tres días los motores en marcha en puerto para hacer su rodaje antes de zarpar para la campaña.

Cuando me comunicaron la avería eran ya las nueve de la noche y había que esperar al día siguiente para que la pareja entrara a puerto, ya que el comandante de puerto no autoriza entrar a remolque de noche. Esa misma noche, con el ajustador de nuestra empresa en tierra, Sr. Martín Sistiaga, de Pasajes de San Juan, zarpamos en un remolcador de Facal y subimos al buque en plena mar. Había bastante mar gruesa.

Bajamos a la máquina. Estaba el maquinista Sr. Jesús Cousillas con el engrasador de guardia. Arrancamos el motor, y efectivamente saltó la alarma y se aceleraba. Paramos de inmediato, y entre el maquinista, el engrasador, y Martín Sistiaga, soltaron la tubería de que aspiraba de la bomba del colector de aceite, para introducir el aceite de engrase al motor principal (colector es el tanque que está en un costado de la sala de máquinas con una capacidad entre setecientos y mil litros).

Al soltar la brida de la tubería aparecieron trapos dentro de la misma, por eso la bomba no podía aspirar. Sacamos los trapos, volvimos a montarla y arrancamos el motor y a los cinco minutos volvió a saltar la alarma y se aceleró el motor. Nuevamente volvimos a soltar la tubería y nuevamente aparecían trapos. Yo estaba observando que se ponían muy nerviosos, tanto el maquinista como Sistiaga. Ambos querían soltar la parte de aspiración de retorno del cárter, pensé lo que posiblemente había sucedido. En las reparaciones, los muchachos de los pintores siempre limpian con trapos, los cuales después se dejan en un balde y se saca por la tapa de registro del tanque. Por un despiste, el operario dejó varios trapos sucios encima de la varenga de la cuaderna dentro del tanque colector, y se le olvidó sacarlos.

Pero claro, los motores habían estado rodando como dos o tres días en puerto. Pero al salir a la mar, que estaba mar gruesa, en un balance los trapos cayeron al fondo del tanque colector, que es donde está la toma que se utiliza para aspirar la bomba de aceite.

6. Estacha: en la terminología marinera, significa un cabo que sirve para remolcar un barco a otro.

Tuvimos la suerte de que los trapos cayeron al fondo del colector fuera del canal de la bahía. Si llega a ocurrir dentro del canal de Pasajes, a la salida, se hubiera quedado sin máquina, y al no tener máquina, en el canal hubiera tenido el peligro de irse a las rocas.

A los maquinistas siempre les decía que antes de desmontar, había que averiguar y diagnosticar.

2.3. 1960: El Rally de Monte Carlo

Miguel: En enero del año 1960 participo en el Rallye de Monte Carlo, llevando como copiloto a José Antonio Ochoa, ingeniero naval del astillero “Cadagua” de Bilbao –con un coche Mercedes matrícula SS-18926– efectuando la salida desde Lisboa. Nosotros somos los únicos españoles.

Previamente había participado en algún rally vasco-navarro, también con José Antonio Ochoa de copiloto. El era quien hacía los cálculos de regularidad, y me animó a participar en el Rally de Monte Carlo. Normalmente se hacen estos rallies en enero y salen de muchos países: París, Londres, Berlín, Lisboa, Roma,... Nosotros nos apuntamos y decidimos salir de Lisboa, ya que calculamos que en la ruta por España habría menos nieve, y también conocía mucho la ruta del sur de Francia, ya que había realizado muchos viajes a Ginebra.

En Lisboa nos precintaron el motor del coche, el colector de admisión y escape, la culata y el carter.

Cuando íbamos a Lisboa para hacer la salida, ya estaba nevando en el puerto de Somosierra. Salimos de Lisboa, y hasta Madrid no tuvimos problemas. A partir de Somosierra, la carretera estaba nevada, y más todavía en la zona de Vitoria y Alsasua, concretamente en Echegarate cayó una gran nevada.

Cuando paramos en Burgos para el control, que teníamos media hora de descanso, había dos chicas alemanas que corrían el Rallye en un BMW 2000, y Ochoa les dijo que tenían las ruedas muy bajas de presión. De las cubiertas salían unas púas con el fin de que se agarraran a la carretera cuando había nieve y hielo. Cuando no había nieve hinchaban las ruedas. Nosotros era la primera vez que veíamos estos adelantos ya que cuando teníamos un patinazo y nos salíamos de la carretera, debido al hielo o nieve, para volver nuevamente a rodar, poníamos un pedazo de arpillerá debajo de la rueda.

Para nosotros fue una experiencia interesante por varios motivos: uno, el hecho de tener que improvisar muchas situaciones en la carretera ante las dificultades que nos iban surgiendo y la segunda, fue ver a

gente de muchos otros países que disponían de estrategias diferentes a las nuestras.

Respecto a la flota sigue igual “Mari” y “Pili” “Angelote” y “Cachuelo” a la pesca del bacalao a Terranova. “Marce y Lina”, “Agustín” y “Miguel”, ambos por separado al arrastre –Pescado fresco, en modalidad baka y el “Félix Ciriza” en modalidad Bou.

2.4. Gestación del buque factoría “Marcelina de Ciriza”

Nos hallamos en estos años ante una importante expansión de la construcción naval, así como la construcción del primer buque congelador de nuestro país, no obstante países europeos en esta época ya están construyendo barcos de estas características.

Miguel: En el año 1956, queríamos hacer una nueva construcción para la pesca. Los astilleros españoles estaban muy ocupados porque tenían muchos contratos con otros armadores, y los plazos de entrega eran muy largos. En Pasajes, en los astilleros que había entonces, no disponían de gradas de eslora suficiente para la construcción de buques de gran porte. Nos fuimos a Bilbao, donde encontramos un astillero libre para poder contratar la construcción del casco.

Nosotros queríamos hacer un buque muy moderno y de gran capacidad.

Encontramos sitio en astilleros “Cadagua” de Bilbao, cuyo propietario era el Sr. Wenceslao Emilio González.

Al no tener todavía el proyecto del buque, contratamos para ganar tiempo, la construcción de un buque de un peso aproximado de mil toneladas de acero construido, a un precio de 17 pts/kilo (hoy estará a 600 pts/kilo).

No obstante, para todo el equipamiento del mismo, me fui con un alemán el Sr. Helmut que estaba en Madrid en la delegación y representación de los motores marinos Deustche-Berker, y aprovechando sus vacaciones nos fuimos a Alemania, ya que aquí no había oficinas técnicas navales, porque la primera que se montó en esa época, fue Sener en Bilbao.

Nos fuimos a Kiev, donde está la fabrica de los motores Deustche-Berker; hoy se denominan MAK. En Kiev, mi familia conocía al señor Becker, uno de los gerentes de D-B. Visitamos al gerente y ahí expusimos nuestra pretensión. Nos recomendó los astilleros de “Richman” de Bremerhaven.

En Kiev vimos desde un puente unos astilleros donde construían unos buques factoría para los rusos y no nos dejaron entrar. Fuimos en

Bremerhamen a los astilleros de Richman, donde había en el dique seco un buque de pesca de rampa a popa de unos cuarenta y cinco metros. Vimos también otro buque que estaba en montura, de unos sesenta metros todo preparado en su planta factoría con máquinas “Baader” y cintas de transporte, para filetear pescado: merluza, bacalao, gallineta roja, etc.

El propio astillero Richman nos recomendó, que si queríamos construir un buque tipo factoría, nos dirigiésemos a la empresa proyectista naval “Maierform” que tenía sus oficinas en Bremen. Nos dirigimos allí, y en esa misma oficina de Maierform nos recomendaron que para contratar el proyecto de un buque factoría, deberíamos ir a la central comercial que estaba en Ginebra (Suiza) en la rue du Rhone nº 29. Viajamos a Ginebra y nos presentamos a Maierform de Ginebra donde está el Sr. Erich Mayer, gerente y propietario de la entidad proyectista naval extendida por muchos países. Lo mismo proyectaba buques petroleros, de pasajeros, de guerra, como buques factoría de pesca, es decir abordaba una amplia gama de construcciones de barcos.

Por fin, en Maierform- con sede comercial en Ginebra (Suiza), encargamos el proyecto del buque factoría “Marcelina de Ciriza”.

Al señor Mayer le caí muy bien, y con aquellos ingenieros aprendí mucho. Allí contratamos el proyecto de un buque de noventa metros de eslora y trece de manga, con las siguientes características: el sistema diesel eléctrico, corriente alterna de 440 voltios y 60 periodos, como si fuera una central térmica, para todos los servicios de a bordo, con hélice de paso variable reversible, y se eligió la mejor maquinaria aconsejados por los ingenieros de Maierform. Es el único buque diesel eléctrico de corriente alterna, que ha existido en España. No se ha vuelto a construir otro de estas características.

Hacemos varios viajes a Ginebra en coche a Maierform, concretando diversos detalles del proyecto “Marcelina de Ciriza”.

El casco se botó el primer semestre del año 1960, y fue amarrado y fondeado en el puerto de Erandio.

En aquella época, el ministro de comercio exterior Don López Bravo, no nos concedía las licencias de importación de toda la maquinaria de origen alemán, ya que el proyecto era también alemán. Si bien, el proyecto lo firmó un español, el ingeniero naval D. Francisco Lasa, como amigo y sin lucro alguno por su parte, con el fin de poder realizar todos los trámites ante las autoridades españolas.

López Bravo, antes de ser ministro había sido director de los astilleros de la naval de Bilbao, él era ingeniero naval. Cuando le entregamos el proyecto, pretendió que lo modificásemos, por lo tanto se paraliza la concesión

de licencias de importación. No obstante, conseguiremos dos años más tarde la aceptación gracias a la intervención del ingeniero naval el Sr. Enrique Sendagorta.

Enrique Sendagorta, era compañero de López Bravo, y éste se lo llevó al ministerio dándole un alto cargo. Sendagorta formaba con su hermano y otros, la empresa técnica naval denominada “Sener”, él nos pidió que le diéramos el desarrollo del proyecto del “Marcelina” durante su construcción del casco en los astilleros “Cadagua”. Por este motivo y como conocía muy bien todo el proyecto, intervino ante el ministro López Bravo para que nos adjudicase las licencias de importación, es el año 1962.

En total, desde la botadura del casco hasta la finalización del montaje con tantos problemas de permisos, transcurren cinco años.

En el año 1963 formamos sociedad mi hermano Agustín y yo con la familia “Eraso” de Vigo, oriundos de Pasajes de San Pedro. Le vendemos el 50% de las acciones de la sociedad anónima “Casa Ciriza”.

Se remolca el casco del “Marcelina” hasta Vigo a los astilleros “Factorías Vulcano”- para efectuar el montaje y total terminación del buque. Trato normalmente con el Sr. Miguel Eraso, gerente de su empresa familiar armadora con buques propios, gran persona y con experiencia. Me lleva doce años, congeniamos muy bien y efectuamos varios viajes a Ginebra, Maierform, a Alemania Siemens, Maybach, etc.

En total van a transcurrir nueve años desde los primeros pasos del proyecto en 1956 hasta su botadura en 1965.

2.5. Botadura del buque factoría “Marcelina de Ciriza”

Rosa: Después de una gestación tan larga llega por fin la botadura...

Miguel: En factorías Vulcano de Vigo, se efectúa la inauguración del “Marcelina de Ciriza” en el año 1965. Bendición y gran festejo. Estuvo el obispo y el director general de Pesca Sr. Cubillos. Fue madrina nuestra madre. En febrero se realizan pruebas en la ría de Vigo y de pesca en alta mar. Debido a la novedad del buque, diesel eléctrico, asistieron a esta inauguración varios capitanes de pesca de otras flotas pesqueras de Vigo que se situaron en el puente del pupitre de mando de la maquinilla de pesca, donde se divisa toda la parte de popa, la arriada del calamento y la virada del mismo. El resultado al efectuar el lance del calamento fue deficiente, debido a que se realizó sobre el freno del carretel, y con la propia trenada del buque en marcha avante, el cable bamboleaba, con el peligro de que las puertas de arrastre se cruzasen en el agua en el momento del lance.

Ello hizo que el capitán de pesca Sr. Román Martínez se negase a ir a faenar a la pesca en los mares de Sudáfrica en esas condiciones.

Conseguí convencer a Román de salir otro día a alta mar y que yo iba a realizar la maniobra de virar el calamento sin la presencia de curiosos, solamente el jefe de máquinas, él y yo.

Partiendo de que el accionamiento de la maquinilla era de dos carretes independientes electro-hidráulico, se me ocurrió, con los mandos existentes, activar los mandos en situación de virar el cable a la mínima potencia. Y con la trenada de marcha avante del buque, el cable salía recto y tenso sin bamboleo alguno.

Efectivamente resultó perfecto y se acabó el problema.

El 16 de febrero de 1965 zarpó definitivamente a la pesca a Sudáfrica. Entramos en Lisboa en esta primera marea para pertrecharnos de varias puertas de arrastre de 1500 kilos ovales. Estas puertas estaban diseñadas por los portugueses, pero el capitán Román Martínez pidió que en vez de ser de 1.100 kilos fueran de 1.500 kilos. En el mismo Lisboa contratamos un taller de calderería para hacer una pequeña reforma en la zona de la rampa de popa del buque para solucionar el problema que se suscitaba al acoplarse las puertas en popa.

El buque zarpó con una dotación total de cincuenta y cuatro tripulantes, todos españoles. Aparte de los mandos de puente, mandos de máquina, maestranza y marinería, también el buque llevaba un médico. En el puente del mando de la maquinilla, que está situado en la parte de popa de la cubierta de botes, estaba habilitado un pequeño departamento donde estaba el camarote del médico, así como una enfermería y una pequeña sala quirúrgica.

El buque se dirige a pescar a la zona de Sudáfrica, efectuando una campaña y repostando en el puerto de Sudáfrica para hacer consumo. En total fueron setenta y siete días desde la zarpada del puerto de Lisboa hasta su regreso al puerto base de Vigo. Este mismo año, hizo una campaña de pesca de zarpada de Vigo y vuelta a Vigo en sesenta y cinco días, con bodegas completas sin escala en ningún puerto de Sudáfrica.

Rosa: Vuestra casa Armadora es pionera en el congelado.

Miguel: Así es, nosotros hemos sido pioneros, no solamente en Guipúzcoa, sino también en España, si bien otros países como Rusia y Alemania ya llevaban años en ello. Concretamente de los alemanes hemos copiado muchas ideas. Mi hermano y yo hemos viajado mucho a Alemania, y allí se forjó la idea de construir buques de futuro. Sin embargo se nos adelantó "Pescanova" en esta actividad, debido a los retrasos tan importantes que hemos tenido con la construcción del "Marcelina de Ciriza".

Primero empezó “Pescanova”. Tenían dos buques que eran frigoríficos pero sin congelación. Las bodegas las podían tener a -25 grados. Entonces, fueron a hacer una prueba: eran unos buques hermosos, clásicos, al bou, y traían merluzas con cabeza y todo... Yo he visto descargar esto en canastos en Vigo. Después de estos buques frigoríficos hicieron el “Villalba” y el “Vivianzo”, congeladores que salieron antes que nosotros, en ese tiempo ya se construyeron más buques en Vigo. Así empezó el congelado...

En poco tiempo la empresa Pescanova, despunta en esta actividad en Sudáfrica. Concretamente en la ciudad de Luderitz, construye su factoría, con muy buenas instalaciones, muy bien montada y organizada. Contando con su puerto de atraque, ocho o diez buques arrastreros congeladores y manipulando actualmente el producto en alta mar y en tierra con un total de mil quinientas personas.

Rosa: ¿Cómo procesabais el pescado?

Miguel: En el “Marcelina de Ciriza” hacíamos fish block, que es como un “ladrillo de merluza”, filete con piel, filete sin piel interfoliado, y también “chorizo de merluza”. Para ello disponíamos de una especie de embutidora para elaborarlo, porque cuando un pescado se rompe, queda mucha viruta de pescado, que en vez de tirar se convertía en chorizo de merluza de unos doce centímetros de grosor. Viene entero, y lo puedes ir cortando y sacándole el plástico para su consumo.

Luego está el HG que es el nombre que se le da a la merluza que se le corta la cabeza y se le saca las vísceras. Además, también se hacen filetes a los que se les quita la piel. O sea que no se desaprovecha nada.

2.6. Evolución de las actividades pesqueras

El cinco de enero de 1968 entra el “Marcelina de Ciriza” en Barcelona con la campaña de pesca de Sudáfrica (1.500 toneladas) y descargamos en los frigoríficos de Interfrisa de Barcelona. Nosotros seremos el primer congelador factoría que descarga en Barcelona.

El motivo de enviar el buque a Barcelona es debido a que los precios en el producto congelado habían descendido considerablemente, y teniendo en cuenta que casi el 80% del producto lo consumía Barcelona, decidimos que el propio buque “Marcelina” en lugar de entrar en Vigo, desviase la ruta en el Estrecho de Gibraltar y arribase a Barcelona. De este modo, conseguíamos ahorrarnos el porte de distribución del producto por carretera.

Una vez en puerto, la casa consignataria nombró a una persona para el manejo y organización de la descarga con los portuarios. Esta persona era

un capitán de la marina mercante. Nosotros con nuestros compradores del producto, organizábamos la clasificación y empaqueo del mismo en cajas de cartón y almacenamiento en el frigorífico con personal, sobre todo mujeres de tierra. Pero los portuarios que es otro tipo de personal, lo manejaba el capitán de la marina mercante de la casa consignataria. Se produjeron algunos problemas, ya que el primer día solamente descargaron 35 toneladas en la jornada de las ocho horas de trabajo, y el segundo día iba con la misma cifra de descarga. Esto ralentizaba mucho la descarga. Al capitán encargado de la casa consignataria, le hicimos llegar nuestras quejas. Y ocurrió también que uno de los portuarios agredió al citado capitán, y este suceso salió en alguna prensa de Barcelona.

Mi hermano y yo, con permiso de la casa consignataria, nos hicimos cargo de dirigir la descarga hablando con los cabecillas de los portuarios. Hicimos una contrata a destajo, compramos ropa de frío para el personal que trabaja en las bodegas, organizamos la descarga a turnos, consiguiendo descargar en la jornada de las ocho horas hasta 240 toneladas sin ningún problema, terminando la descarga en seis días laborales.

Mientras esto se hacía, la tripulación regresa en autobuses a Pasajes y a Galicia. Volviendo de nuevo en autobús a Barcelona a las dos semanas, ya que conseguimos tener el buque pertrechado para la salida.

Normalmente estas operaciones se hacían en Pasajes y en Vigo. En esta descarga nos ahorramos transporte, tiempo y estancia del buque en tierra, fue un caso de excepción y resultó un éxito.

En el año 1970, se amarra la pareja “Marce” y “Lina” para su posterior desguace. Con los derechos de esta pareja, conseguimos en la Subsecretaría de la Marina Mercante de Madrid, la aprobación de un crédito para la construcción de un atunero para una carga de 1.200 toneladas de atún congelado.

No fue fácil obtener este crédito. El crédito que concedían era solamente para la construcción de dos tipos de buques: Un arrastrero congelador y un atunero congelador.

Una vez concedido los créditos, y antes de su notificación, la Subsecretaría anunciaba la presencia de todos los solicitantes a una reunión, con el fin de notificar a quién había sido concedido el crédito, y las posibles alegaciones que los otros armadores quisiesen alegar.

El motivo por el que fue difícil conseguir el crédito fue el siguiente: Nosotros habíamos presentado como desguace dos buques con un total de 300 TRB pero que habían navegado ese año, con lo cual estaban en servicio. Sin embargo, los buques de Pysbe estaban amarrados todo ese año y la ley protegía a los buques que estuviesen en servicio aún con menos TRB.

No nos invitaron a la reunión a la empresa “Ciriza Hnos” para designar el reparto del crédito, a pesar de que entendíamos que la Ley estaba a nuestro favor. Por este motivo, solicité al Director General de Pesca, Sr. Marsillac, una entrevista con él tres horas antes de comenzar la reunión, a fin de aclarar la situación, y de acuerdo con el informe que previamente me había comunicado el Asesor Jurídico de la Subsecretaría, el cual me dijo que nosotros teníamos razón. A raíz de esa entrevista, se inició la reunión con los armadores invitados, incluidos nosotros, una hora más tarde de lo previsto, en presencia de los Señores: Subsecretario de la Marina Mercante, Sr. Leopoldo Boado, el Director General de Pesca, Sr. Marsillac, y el Director de la Inspección General de buques, Sr. D. Fernando Rodrigo, y en presencia del resto de los armadores solicitantes, a nosotros nos adjudicaron el crédito para la construcción de un atunero, y a otro armador, que creo recordar era el Sr. Molaes, de Vigo, le adjudicaron el crédito para la construcción de un arrastrero congelador.

Contratamos la construcción del atunero “Agustín Primero” en los astilleros de “Marítima de Axpe” de Bilbao.

Este año además, se adquieren el 50% de las acciones de la casa Ciriza S.A. a la familia Eraso de Vigo, que anteriormente se las habíamos vendido. De esta manera nos quedábamos con la total propiedad del factoría congelador “Marcelina de Ciriza” el cual sigue faenando en Sudáfrica.

La pareja “Mari” y “Pili” faenando al fresco al igual que el bou “Miguel Primero” y el “Akarlanda” a la baka. Las dos parejas bacaladeras “Estornino” y “Esturión” “Angelote” y “Cachuelo” siguen faenando en Terranova.

2.6.1. Impresiones de Sudáfrica en 1970

Veremos cómo se organizan en el apartheid, la riqueza pesquera de este lugar y en definitiva retazos de una cultura, así como la evolución de la empresa.

Rosa: ¿Cómo era Sudáfrica la primera vez que viajas allí en 1970?

Miguel: Viajo a Sudáfrica varias veces desde 1970 a 1974, ya que el buque factoría “Marcelina de Ciriza” trabajaba en esas costas.

En 1970 estuve en Ciudad del Cabo y en Walvis Bay. Los europeos eran en su mayoría: ingleses, alemanes y holandeses. Existía el apartheid. Encontré varias empresas europeas que eran en su mayoría inglesas, noruegas, alemanas.

En estas factorías europeas, se dedicaban a la fabricación de harina de pescado y a las fábricas de conservas.

La riqueza pesquera era impresionante. En la misma costa de la zona de Walvis Bay, había una gran cantidad de sardina, casi a la vista. Con una flota muy antigua de barcos de madera entre 25 y 35 metros, salían, pescaban la sardina con chupones y traían en las bodegas agua y sardina. Atracaban en las factorías en tierra y con chupona también descargaban la sardina. Así hacían varios viajes al día en las épocas en que hervía la sardina.

En esas factorías trabajaban muchos hombres y mujeres negros clasificando la sardina buena en las cintas para la conserva, y echaban sus picantes ya que el mercado estaba en Oriente Medio. La sardina deteriorada iba por las cintas directamente a la fábrica de harina de pescado.

Los mulatos y las mulatas eran los capataces de la factoría. Antes de oscurecer, los negros y negras tenían que ir a su campamento que se encontraba a tres kilómetros de Walvis Bay, y los mulatos a un kilómetro y medio a su campamento. Es decir, al oscurecer tanto negros como mulatos tenían que estar fuera de la ciudad de Walvis Bay. Solo podían estar en la ciudad durante el día.

Había algún buque de arrastre que trabajaba al fresco para el consumo interno del país, y para congelar en puerto para su posterior exportación.

Al desaparecer el apartheid, Sudáfrica se dividió en dos países: Namibia y Sudáfrica esta última capital Johannesburgo. Yo por ejemplo, aterrizaba en Windoo, actualmente capital de Namibia, y luego viajaba a Walvis Bay bien en tren, coche o avioneta. Años (1970, 1972, 1974). El tren era de esos de tipo inglés, con coche cama, muy lentos, tanto es así que para recorrer quinientos kilómetros, tardabas desde las ocho de la tarde hasta las nueve de la mañana del día siguiente. Veías por ahí a todas las tribus de noche que estaban cantando...

En el año 1973, como estaba el “Marcelina de Ciriza” con una avería causada en el piñón del reductor, viajé a Walvis Bay con dos montadores de la empresa MTU de Alemania para efectuar la reparación. Entró el buque, se desmontó el piñón, y como el buque mantenía tres grupos electrógenos, con dos de ellos el buque podía navegar y pescar. Por tanto, tomé la decisión de que el buque “Marcelina” saliera a faenar a la pesca, mientras que en un taller fabricaban el nuevo piñón. Yo mantenía contacto con el capitán por radiotelefonía hasta que estuviese fabricada la pieza. Efectivamente, a la semana volvió a entrar. Así que aproveché para hacer algunas excursiones. Era Semana Santa, y allí hay más credos que iglesias. Hay católicos, protestantes y de todo. Así que nos fuimos de excursión por la selva para ver animales. Luego, nos explicaron que los negros iban con dos bicicletas y un alambre atado entre ellas, y por la noche las gacelas tropezaban en él y se partían las patas, quedando viva la presa. Luego la cogían y de ese modo ya

tenían comida y piel. Tanto es así que nos encontramos con una gacela viva en esas condiciones, y le sacamos una fotografía, y denunciamos el asunto. Las ciudades en esa época, estaban urbanizadas y totalmente europeizadas, mientras que los suburbios estaban a las afueras.

Ya entró el buque, y estaba yo invitado a cenar en casa del cónsul, un tal Sr. Castro, pero había quedado con los montadores, para ir a recogerles de noche al buque para traerlos al hotel, "Casa Mía", que era de un gallego y un alemán. Fui a buscarles al puerto en un coche que me prestó la casa consignataria, (en total éramos cuatro en el coche) y en un semáforo un chico muy fuerte apareció pidiendo auxilio. Uno de los que iban se dio cuenta de que era un tripulante de abordó. Le metimos al coche y le venían persiguiendo. No recuerdo si era de Bermeo u Ondarroa. Había embarcado como engrasador en su primer viaje a Sudáfrica. Tendría 22 ó 23 años, y le perseguían dos coches de blancos. Los otros se nos metían por medio, como en las películas. Yo aparqué el coche frente al hotel y a uno de los coches que nos seguía se le reventó una rueda.

Bajaron para pegarnos. Metimos al chico al hotel y paré el asunto como pude. Afortunadamente no pasó nada. Entramos al hotel y ellos seguían fuera. Llamamos a la policía que no nos hizo caso.

Lo que había sucedido es que yo creo que le tomaron un poco el pelo los compañeros del barco a este chico. Tanto negros como mulatos tienen que estar fuera de la ciudad cuando anochece. Pero este engrasador se había quedado con una mulata joven. Lo vieron los blancos y fueron a por él a castigarlo, ya que estaba prohibido caminar o estar los blancos con negros o mulatos. Por eso había bares para negros, igual que autobuses, taxis, etc. Tanto es así que ya me contaron de gente que había llevado a bordo a una mujer de color y que la propia policía llamaba la atención a los tripulantes.

Esta es una anécdota, pero sí que había mucho racismo.

En esa época, una tarde me fui al poblado negro a tomar una cerveza. Fui con el Sr. Helmunt, pero él no entró en el bar de negros, se quedó en el coche. Pasamos también por el barrio mulato, que estaba en mejores condiciones que el barrio negro. Había una especie de bar también. A mi no me paso nada. Por lo visto no se enteraron los blancos.

Johannesburgo, en estos años, tenía en el aeropuerto servicios para negros y servicios para blancos, y bares para negros y bares para blancos. Todo estaba separado, en los restaurantes, bares, autobuses, taxis, hoteles... Un blanco no podía ir a estos lugares de negros porque era atacado por otro blanco. Pero los blancos tenían a negros de empleados, pero no podía alternar con ellos.

Rosa: Regresas de nuevo en los años noventa, ¿cómo son los cambios sin el apartheid?

Miguel: En los años noventa cuando viajo de nuevo a Sudáfrica la situación había cambiado muchísimo. Ya no existe el apartheid y se ve a negros y blancos juntos en todo tipo de lugares públicos, restaurantes, instituciones...

En el año 1972 se estrena el atunero “Agustín Primero”. Se prepara el buque en la Palmas de Gran Canarias, y se le suministran todas las redes completas. Se hacen pruebas de cerco y maniobras de pesca en la costa de la isla, y el atunero zarpa para faenar en las costas del Pacífico y allí seguirá hasta el año 1975 con buenas campañas de pesca, realizando los transbordos a mercantes frigoríficos en la bahía de la isla de Taboga frente a Panamá.

A finales de Agosto de 1974 comenzamos la pesca al fresco en la modalidad de trío en el Gran Sol, con los buques “Angelote” “Cachuelo” y el “Akarlanda”, así como la pareja “Mari” y “Pili”. Sigue al bou el “Miguel Primero”.

El 8 de Septiembre de 1975 el “Pili” sufre un incendio en alta mar, quedando el buque inutilizado. El “Mari” lo trajo a remolque (siniestro total). A los quince días, el “Mari” forma pareja para seguir faenando con el “Igartza” perteneciente a otra empresa. Sigue a Terranova la pareja bacaladera “Estornino” “Esturión”. Esta pareja, realizando solamente una campaña, y sin completar la carga, queda amarrada e inactiva en el verano de ese mismo año. El 25 de octubre el “Cachuelo” que venía en ruta desde Gran Sol a Pasajes con pescado en la bodega, y después de haber realizado el relevo con el “Angelote” y “Akarlanda”, se quemó y se hundió a doscientas millas de Pasajes. La tripulación fue rescatada por un guardacostas francés.

Para suplir al “Cachuelo” se prepara el “Estornino” que estaba amarrado después de finalizar la campaña a Terranova con su compañero de pareja “Esturión”.

Enviamos el “Marcelina de Ciriza” en lugar de a Sudáfrica, a pescar al Pacífico a la zona de Vancouver (es el único buque congelador español que realizó y ha realizado esa prueba). Fracaso total.

Por mi parte, aprovechando un viaje a Panamá para atender un transbordo del atunero “Agustín Primero”, atendí al “Marcelina de Ciriza” al que le ordenamos entrar en Panamá después de su fracaso de pesca en Vancouver, ya que tenía problemas con el servo de la hélice de paso variable.

Encargo a Escher-Wyss de Alemania, fabricante de la hélice, que me envíe por avión las piezas necesarias y a un montador para efectuar la reparación en puerto en Panamá.

Se finaliza la reparación, se efectúan pruebas en puerto y cuando zarpamos, al pasar el canal para el Atlántico, el práctico del paso por el canal, caprichosamente, pulsaba la botonadura de mando de “atrás y adelante” de la hélice de paso variable reversible, en lugar de utilizar el mando situado en el mismo pupitre de mando. Estando ya en el canal, se agarrotó el pistón del servo (seguramente por alguna bolsa de aire por no estar bien purgado el sistema del circuito hidráulico). El práctico nos quería amarrar el buque en un muelle que se llama “Mira Flores” dentro del canal, hasta que efectuásemos la nueva reparación. Yo me negué y solicité un remolcador para pasar el canal por las esclusa hasta Colón (en el canal son siete horas de navegación –Lago Nathum) Durante la navegación y luego fondeados en Colón –Atlántico – yo directamente y con el personal de máquinas de abordaje solucioné el problema con algunas piezas que se habían desmontado antes (casi dos días estuve metido en el tunel del servo hélice, se puede imaginar uno con qué calor). Me preocupé de que se purgase bien, y ordené utilizar solamente el mando principal situado en el pupitre de máquinas. Zarpó el buque para la pesca a Sudáfrica.

Zarpó también el atunero a la pesca en el Pacífico y yo volví a casa, a Pasajes.

Tenemos que tener en cuenta que en el 75 se hundieron dos buques, y en ese mismo año, se hizo únicamente una campaña a Terranova con el Estornino y Esturión. Las pescas empiezan a flaquear bastante, no el Marcelina; el atunero también trabajaba bien, pero el fresco y el bacalao bajaron bastante.

El “Marcelina de Ciriza” termina su campaña de pesca en Sudáfrica y entra a descargar a finales de junio al puerto de Málaga. Posterior navega en lastre al puerto de Pasajes donde queda amarrado. En otoño de ese mismo año presentamos la suspensión de pagos de todas las empresas. Casa Ciriza como empresa madre y las otras empresas pesqueras –Ciriza Hermanos, Cirimar, Cirtum y Fremar. La suspensión, en la cual firmamos un convenio con los acreedores, nos la llevó el abogado de Madrid don Victorino Marin. Entre las cinco empresas teníamos unos doscientos tripulantes y veintidós empleados en tierra. La flota fue parando quedando amarrada en el puerto de Pasajes, a excepción del atunero.

3. Suspensión de Pagos

En este capítulo se incluyen diversas reflexiones sobre cuál ha podido ser la equivocación que llevó a esta empresa a declarar la suspensión.

Rosa: ¿En el momento de la suspensión cómo era la situación de la empresa?

Miguel: En el año 1975, declaramos la suspensión de pagos. Nos hallábamos con las siguientes sociedades: “Casa Ciriza”, que era la empresa madre, y donde estaba el buque factoría “Marcelina de Ciriza”. La sociedad “Ciriza Hermanos” que tenía la flota al fresco. La sociedad “Cirimar” que contaba con la flota de Terranova, y “Cirtum” que contaba con el buque atunero. Esta diversificación era aconsejada por los asesores. Esto era importante por el asunto de Hacienda, ya que cada sociedad hacía su balance, y tributaba independientemente. Si querías vender algo de flota, se podía vender también la sociedad.

Una diversificación total en la pesca. Estábamos con mucha inversión, éramos jóvenes y nos queríamos comer el mundo. Hay que tener en cuenta que entre los años 1970 y 1975 incorporamos para ir a Terranova, la pareja “Estornino” y “Esturión”, que eran gemelos del “Angelote” y “Cachuelo” con una capacidad de 600 toneladas los dos buques, puesto que la pareja “Mari” y “Pili” con trescientas toneladas, deja de ser rentable en la pesca del bacalao a Terranova y por ello la ponemos al fresco. Además de estas inversiones, compramos la mitad de las acciones de Casa Ciriza que habíamos vendido anteriormente a la familia Eraso de “Pesquera Vasco-Gallega” de Vigo. Con esta familia llevábamos cinco años trabajando conjuntamente y yo me llevaba muy bien con el Sr. Miguel Eraso. Nos hallábamos con mucha inversión, incluida la construcción de un edificio con proyecto de frigorífico para conservación de congelado. La autoridad portuaria nos había dado la concesión de los solares para la construcción, tanto del edificio como del frigorífico. Sólo se llegó a construir en 1.100 m² de solar, y en tres plantas, un edificio con oficinas, almacenes, redería, taller, etc... El frigorífico era necesario para no tener que trasladar el producto congelado desde el puerto de descarga en Pasajes, hasta el frigorífico “La Guipuzkoana” en Lasarte. Todo este proyecto ya estaba preparado, pero el frigorífico no se llegó a construir.

Además de estas inversiones, hay que añadir que en el año 1970, se realizó una inversión para reformar el buque atunero “Agustin Primero” en Astilleros “Cambell” de San Diego en California.

A todo esto, tenemos que añadir que en el año 1975 se hundieron dos buques, y ese mismo año se hizo únicamente una campaña a Terranova con el “Estornino” y “Esturión”. El motivo es que la pesca a Terranova descende bastante, al igual que la pesca del fresco. Sin embargo, el buque factoría “Marcelina de Ciriza” y el atunero seguían con buen rendimiento.

Rosa: ¿Cómo fue la respuesta de los bancos para con vuestra empresa en un momento de tanta inversión y con algunos de los sectores a la baja?

Miguel: La actuación que tuvo el Banco Santander con nuestra empresa fue decisiva a la hora de declarar la suspensión de pagos. Nos abrió mucho el paraguas facilitando créditos y luego nos lo cerró en un momento difícil. Nosotros empezamos a trabajar con esta entidad financiera sobre el año 1960. Entonces estaba situado en la Avenida de la Libertad, esquina C/ Loyola de San Sebastián. Este banco, daba muchas facilidades de crédito, cobrando un punto más que las cajas. Pero además, en aquella época nos venía muy bien para el cobro de las operaciones que efectuábamos con la venta del producto del atún al exterior. Hay que tener en cuenta que la Caja de Ahorros Municipal no contemplaba estas operaciones.

En la suspensión de pagos, y dentro del convenio firmado por los acreedores y bancos, la Caja de Ahorros Municipal, no firma el convenio, ya que quería cobrarlo todo. Por eso con esta entidad hemos tenido una deuda y tuvimos que vender patrimonio para hacer frente a ella.

Reflexionando sobre cuál fue la equivocación, para mí estuvo en volver a adquirir el 50% de las acciones de Casa Ciriza a la familia Eraso Pesquera Vasco-Gallega. Además, habíamos hecho un desembolso fuerte; nos habíamos metido en la reforma del atunero, la compra de una pareja bacaladera "Estornino", "Esturión", la construcción del edificio Casa Ciriza..., yo veía que era demasiada inversión, pero hay quien no lo vio. Para mí hubiera sido mejor mantener la sociedad Casa Ciriza conjuntamente con la familia "Eraso" de Vigo. Pero son cosas que ocurren. Por eso digo que me reservo la opinión y no voy a echar la culpa a nadie, aunque yo no participé. Digo que no formé parte de esta decisión, porque tampoco fui a Vigo. Fue mi hermano Agustín con el contable el Sr. Nemesio Fernández, y el abogado del Estado Sr. Antón Santaolalla a negociar con Miguel Eraso.

Nemesio Fernández el contable o auditor de nuestras empresas, que había aprendido de "Perera" en Barcelona, tampoco era partidario de esta operación.

Se pone en marcha la suspensión y primero procuramos liquidar a los tripulantes. Concretamente con el "Marcelina Ciriza", que venía de Sudáfrica, para que no nos detuvieran el producto y poder pagar a la dotación, hicimos una trampa y descargamos el barco en Málaga, es decir, la última descarga que hizo el Marcelina en España fue en Málaga. Vendimos el producto allí obligando a los compradores que pagaran a los tripulantes en puerto. Luego, el buque navegó vacío a Pasajes y se amarró.

Pero quedaba todavía pendiente parte de tripulación, que serían unas ciento cincuenta personas del resto de la flota, además del personal de tierra, que serían unas 23 personas, entre inspectores, mecánicos, rederos, administrativos, etc.

Todo se fue solucionando gracias a la firma del convenio con todos los acreedores y bancos. En esa época malísima para nosotros, apareció una persona, Cesáreo Marcos, con el que anteriormente estuvimos en La Habana, que solía comprar mucho bacalao salado, de Lasa. Hacía operaciones con bacalao. Algunas operaciones las hicimos en Sevilla a través de él.

Cesáreo se arruinó, y en un primer momento se quedó en La Habana sin poder salir del país. Una vez que se normalizó su situación financiera, lo contrató la empresa multinacional Transáfrica ya que era un gran comerciante que conocía el cereal.

Por aquella época, Cesáreo Marcos que estaba en Madrid, se enteró de nuestra situación y vino a hablar con nosotros en compañía de los dueños de la firma “Transáfrica”, los hermanos Salama. Estos señores tenían una multinacional que trabajaba mucho el cereal, con banco propio... Una de sus empresas era de congelado, “Pescafina”, que actualmente la ha absorbido “Pescanova”.

Empezamos a conversar y esta empresa multinacional, Transáfrica, con uno de los hermanos, Sr. Jaime Salama, se interesa en la compra de la Suspensión de Pagos de Casa Ciriza y sus filiales. La multinacional Transafrica nos permite conservar acciones de la empresa madre “Casa Ciriza” que corresponde al buque factoría “Marcelina de Ciriza”.

Es el año 1976. Yo hago mi primer viaje a las órdenes de la multinacional Transáfrica.

Esta multinacional me encarga un viaje a Argentina para entrevistarme con el almirante Sr. Alemán, que estaba a cargo de la empresa naviera perteneciente a otra multinacional con sede en Buenos Aires y denominada “Sasetru”.

Aprovecho este viaje para ir a Panamá y a Kumaná (Venezuela), donde había atracado el atunero “Agustín Primero” para su descarga de producto, puesto que nos esperaba el interventor de la sociedad “Cirtum”. En este caso, en el convenio acordamos que se intervendría el producto del buque y que el astillero “Marítima de Axpe” de Bilbao, se quedaba con el mismo. Mi hermano también estaba allí junto con el interventor, y el buque zarpó para Bilbao. A la tripulación la liquidó el Astillero (había seis o siete españoles, pero los demás eran de Puerto Rico, Costa Rica, Perú...). Con la venta de este activo, ya nos habíamos reducido la deuda.

Se efectúa la venta del buque “Miguel Primero” como buque oceánografo, al Cabildo Insular de las Palmas de Gran Canaria, para dedicarlo a prospección pesquera.

3.1. Mis actividades en la multinacional Transáfrica

La experiencia en organización y gestión forjada a lo largo de una vida, va a constituir el soporte más importante para hacer frente a las actividades variadas que va a llevar nuestro protagonista en un primer momento en la multinacional Transáfrica.

Rosa: ¿En qué consisten tus primeros trabajos en Argentina?

Necoechea

Miguel: Sigo en este viaje y hago las primeras gestiones en Argentina. Empecé a tratar con el almirante Sr. Alemán, porque en ese momento "Sasetru" acababa de importar de Holanda seis buques pesqueros clásicos para la pesca al fresco, gemelos, de 35 metros. Eran buques que estaban muy bien. Montaron una factoría en planta de 5.000 metros cuadrados en Necoechea, a 110 kms. al sur de Mar del Plata, con la finalidad de manufacturar el producto que esos buques pescaban y exportarlo a Estados Unidos.

Dicha factoría estaba sin terminar. No obstante disponía de mucha tecnología. Me enseñaron la fábrica y cómo iban a montarla: máquinas Baader para filetear, el espacio para almacenar cajas y materiales, la cámara frigorífica de congelación con capacidad para 500 toneladas. Suponía toda una innovación en la zona.

Quiero destacar que en Mar de Plata, existe una actividad pesquera bastante importante que consiste en buques que pescan al fresco, y que ellos llaman "cajoneros". Están pescando un máximo de dos a tres días y entran en puerto con ochenta o cien toneladas. El producto que traían los buques de la mar venía en muy malas condiciones, ya que el 30% tenían que suministrarlo a las plantas de harina, y el resto lo manufacturaban en factorías que existen en Mar del Plata. En las factorías fileteaban el producto, ya que mantenían plantillas de personal, la mayoría mujeres, y con muy buenos "cuchilleros", para hacer el filete, y el fish block, todo ello a mano, para su posterior exportación a Estados Unidos.

En la época en la que estuve yo, la multinacional "Sasetru", con su empresa pesquera denominada "Huemul", decidió comenzar la explotación de los seis buques, y su nueva planta, con sede y puerto base en Necoechea.

Después de este primer viaje regresé a España. En Madrid me reuní con D. Jaime Salama y me informó que compraba la Suspensión de Pagos del resto de las empresas "Ciriza" con la condición de que si Transáfrica formaba una Sociedad en Argentina, con el buque factoría "Marcelina de Ciriza", tenía que ir yo de instructor a la Argentina, en representación de la parte española, y dirigir el funcionamiento de la flota.

Por tal motivo, me contrató en la empresa “Casa Ciriza” como Director Técnico, y me respetaban unas pequeñas acciones, que como es normal, fueron para mi hermano y para mí.

Transáfrica, al comprar la suspensión, me encargó que me ocupase de todos los trámites para liquidar a los acreedores. Después de muchas reuniones con éstos últimos, y conjuntamente con el abogado Sr. Victorino Marín, los acreedores fueron cobrando el 60, 70, 80% de los importes.

Son problemas muy complicados pero todo se fue solucionando.

Transáfrica formalizó en el año 1976, una Sociedad Mixta en Argentina denominada “TRANSHUE”, formada por “Casa Ciriza” como parte española, y “Huemul” como parte Argentina.

Después de constituir esta empresa, me encargué de la preparación y habituallamiento del buque factoría “Marcelina Ciriza”, para exportarlo a Argentina.

Mientras, en Necochea la empresa “Huemul”, había empezado a funcionar con los seis buques importados de Holanda.

“Transhue” decide comprar un nuevo buque, el “Virgen de la Estrella”. Este buque yo no lo recomendé. Tenía vicios internos, con algún problema en el motor principal, tenía problemas de congelación..., y además, era pequeño para ser un buque factoría (cargaría 500 toneladas). Era un aborto de buque.

Cuando vino a España el señor Versano que iba a ser director gerente de Transhue, le dije que fuese a ver otro buque antes de comprar el “Virgen de la Estrella”. A este buque denominado “Albamar I”, acababan de reformarle la planta de factoría y el sistema de congelación. Además tenía una capacidad superior. En definitiva era un buque que estaba en mejores condiciones para rentabilizarlo, y por ello lo recomendé en lugar del “Virgen de la Estrella”.

Sin embargo, tomaron la decisión de comprar el “Virgen de la Estrella”, no admitiendo mi opinión. En Argentina allí todos se llaman ingenieros aunque no lo sean.

A mi hermano, que seguía en la oficina del edificio “Casa Ciriza” le aconsejé que sacase todo lo que pudiera de allí, ya que venían otras empresas de Transáfrica a ocupar, conjuntamente conmigo, el edificio.

Mi hermano se trasladó a otra oficina que teníamos en Pasajes Ancho, que estaba fuera de la suspensión, ya que todavía figuraba a nombre de la constructora.

3.2. Zarpa para Argentina el “*Marcelina de Ciriza*”

Miguel seguirá trabajando con el “Marcelina de Ciriza” y de este modo vemos como funciona una empresa mixta así como los reajustes que se tienen que llevar a cabo para poder entender formas diferentes de trabajo.

Rosa: Seguimos con el “Marcelina de Ciriza”

Miguel: Formando empresa mixta, el dos de septiembre de 1977 zarpa del puerto de Pasajes el “Marcelina Ciriza” con bandera argentina.

Llegan en agosto los inspectores argentinos para que el buque ya pudiese salir con los certificados de navegabilidad de la nueva nacionalidad. El motivo de ello era ganar tiempo con las autoridades a su arribada del buque a Buenos Aires.

Lo varamos en astilleros “Euskalduna” de Bilbao, en el dique seco para efectuar limpieza de casco, pintura e inspecciones. Una vez finalizado el diqueado salimos de Bilbao, con el capitán, Sr. Román Martínez, parte de la tripulación y los inspectores argentinos, para realizar durante la ruta las pruebas de ancla, prueba de salvamento y prueba de velocidad antes de entrar en el puerto de Pasajes. Ocurrió que oscureció y las señalizaciones para las pruebas de velocidad, están entre el monte Igeldo y el monte Jaizkibel, y los inspectores dijeron de entrar en puerto y salir el día siguiente. Yo me opuse. Son gastos de remolcador y práctico, y comenté con el Sr. Román Martínez que recordaba haber visto de niño un buque fondeado debajo de Igeldo, donde esta la playa de Txinistarri. Román con mucho conocimiento dijo que sí, que no había ningún problema y fondeamos debajo de Igeldo sin problemas. Había cocinero a bordo, víveres y buenos vinos de la Rioja, (hay que tener en cuenta que en Argentina tienen muy buenos vinos), dimos una buena cena a los inspectores y se fueron a dormir. Recuerdo que estando yo en la cubierta del buque, pasó un vaporcito y el dueño del vaporcito gritó.

–¡Está Miguel ahí!,

y yo que le oí le dije–

¡sí, aquí estoy!

El dijo:

¡estáis en peligro!

Y yo le contesté:

¡parece mentira que siendo del puerto de San Sebastián, y veterano, no tengas ni puta idea!

Cenamos, dormimos y eran las nueve y allí nadie se levantaba. Yo les desperté y desayunamos. Con lo cual ya hicimos las pruebas de velocidad este mismo día. Con lo que nos ahorramos el costo de entrar nuevamente en puerto, sin gastos de remolque, ni prácticos.

Zarpa el dos de septiembre del puerto de Pasajes arribando previamente en el puerto de las Palmas.

Esta arribada en el puerto de las Palmas fue debido a que se había fundido el cojinete de apoyo de uno de los alternadores del grupo electrógeno. Cosa muy rara, ya que nunca había ocurrido. Tengo que decir que el buque como salió con bandera argentina, el jefe de máquinas era argentino y parte de los tripulantes también. Como estos venían a sueldo fijo por parte de Transhue, tendrían muchas ganas de entrar en las Palmas de Gran Canaria. En mi opinión este es el primer sabotaje. Y la reparación era muy costosa.

Recuerdo que era festivo. Era la Virgen del Coro un 8 de septiembre y la Virgen de la Palma en Gran Canaria. Yo viajé a las Palmas con mi inspector Martín Sistiaga de Pasajes de San Juan. Allí localicé una empresa. Era un taller que tenía un sistema rudimentario, trabajaban manualmente con unas piedras como si fuesen unos apiladores, pero con mucha habilidad, tanto es así que los mecánicos rectificaron *in situ* el eje, a lo cual se me oponía el jefe de máquinas argentino, insistiendo que ese tipo de rectificación no le daba ninguna garantía.

Trabajando esos mecánicos noche y día, hicieron la reparación en cuarenta y ocho horas. Martín Sistiaga subió a la cámara de oficiales y le dijo al jefe de máquina que bajase a la máquina a comprobar cómo el eje con los sistemas de medición adecuados, había quedado perfectamente rectificado. La expresión del jefe de máquinas fue la siguiente: – Yo con este sistema de rectificación me hago millonario en Argentina – Yo le respondí: una cosa es el sistema y otra la habilidad del operario.

Una reparación que podía durar veintitantos días se realizó en menos de cuarenta y ocho horas.

3.3. La andadura argentina del “Marcelina de Ciriza” y “Virgen de la Estrella”

Miguel: “El Marcelina de Ciriza” entra en Buenos Aires el 27 de septiembre de 1977. Realiza trámites de abanderamiento en Argentina y zarpa para la pesca el 29 de octubre, con tripulación española y argentina, entrando en Necochea el 5 de noviembre con problemas de personal bastante graves. Zarpa de nuevo, y tuve que embarcar como instructor y

poner orden. Se termina la campaña de pesca teniendo en cuenta que el rodaje hay que pagarlo.

Entra el 23 de diciembre en Necochea. Descarga unas 500 toneladas de merluza y me quedo en Necochea a pasar las navidades hasta la nueva partida del buque el 17 de enero de 1978. Existían muchos problemas con la tripulación argentina y sobre todo con los oficiales. Era novedad la pesca en congelado con buque factoría y los tripulantes argentinos no estaban acostumbrados a pasar muchos días en la mar y promovían averías para arribar a puerto.

El buque "Virgen de la Estrella", zarpó el 19 de Marzo de 1978, y arribó en Buenos Aires el 19 de Mayo de ese mismo año.

Rosa: ¿Controlabas desde aquí la empresa?

Miguel: La empresa "Casa Ciriza", que ya pertenecía a la multinacional Transáfrica, mantuvo en nómina a uno de los empleados antiguos, muy profesional, llamado Sr. Víctor Minteguía, y también contrató para Casa Ciriza, a Mila Maneiro, que trabajaba como administrativa en una de las empresas de Transáfrica.

En Argentina tenía que estar yo o Víctor Mintegia. Esa fue la condición que puso D. Jaime Salama, de Transáfrica. ya que decía que aquello no se podía quedar solo; porque el buque zarpaba y siempre ocurría algo. Yo le contesté que no iba a estar allí viviendo, pero que estaba Víctor, un chico empleado en la empresa, e hice los relevos con él. El relevo se hacía con los dos allí: el que se marchaba ponía al día al que iba de las cosas que habían ocurrido y se volvía. El acuerdo fue que él se quedase tres meses en diversos viajes en Argentina y yo me quedaba nueve.

3.3.1. Rebelión a bordo

"Estas y otras, son las machadas que yo he sufrido en Argentina".

Rosa: ¿Cómo haces frente a una rebelión?

Miguel: Esto ocurrió en el año 1978, en uno de los viajes que hice a la Argentina. El buque estaba pescando en las Malvinas, y como era una empresa mixta y con bandera Argentina, tenía que ser despachado por un capitán argentino, al igual que el jefe de máquinas. El capitán argentino se llamaba Eduardo Vigier. Además de capitán era piloto de aviación. El vino a hablar conmigo y me dijo que le pusiese de capitán en el buque, que no me iba a defraudar. Efectivamente, le puse de capitán con Román Martínez. La sorpresa fue que yo estaba en ese momento en España, y tuve que viajar rápidamente para Argentina: eso me ha tocado muchas veces. He cruzado tantas veces el charco, que he volado más que un piloto del vuelo Madrid-San Sebastián.

Todo comenzó por un follón abordo, porque el capitán Eduardo bebía un poco y tuvo un problema con el contraataca. Este no le entendió bien, luego hubo discusiones en la cámara de oficiales, Román diría lo suyo también, y entre el jefe de máquinas y el primer oficial calentaron al capitán, y se acabó llevando el buque a puerto.

Estando el buque en Las Malvinas, al haber esa lía, el capitán y los oficiales argentinos metieron preso en un camarote a Román Martínez, que era el capitán de pesca español, y me traen el buque de vuelta a Necochea. Rebelión abordo.

Cuando yo llegué, el buque ya había atracado en el puerto de Necochea y me habían mandado a todos los tripulantes españoles, que ya había menos porque era muy costoso llevar tripulación española, a un Hotel de Necochea. Eran entre quince o veinte los españoles que iban de “teachers” un contraataca, algún tripulante de primera, alguno de máquinas, el de puente, el capitán de pesca. El resto, eran argentinos, formando una tripulación total de 77 hombres. Tuvimos que hacer reforma en los camarotes porque había mucho pescado y había que manipularlo.

Total que llevan el buque a puerto, y el director de la empresa en la que yo estaba de instructor y director técnico, Sr. Bersano hospeda a la tripulación española en un hotel. Fui allí y no dije nada, no fui ni abordo. Todo había sido un cambalache y me habían ganado la batalla como en la guerra de Las Malvinas. Yo me hice el tonto y no dije nada... Ya vendrían. Saludé a la gente y les tranquilicé diciéndoles que no pasaba nada, que las cosas ya decantarían. Y efectivamente, vino Eduardo Vigier, el capitán argentino, a hablar conmigo a la oficina. Yo estaba muy serio y le dije que me había decepcionado y me había hecho quedar mal ante la empresa, y en ese momento me respondió: ¿y qué puedo hacer?

Yo le contesté: lo que has deshecho, volverlo a rehacer.

Hay que tener en cuenta que el buque dentro de la pérdida de pesca –en esa zona de las Malvinas, muy rica de merluza y de buen tamaño– con cerca de tres singladuras de ruta de las Malvinas a Necochea, más los días perdidos en puerto, más nuevamente la ruta para volver a la zona de las Malvinas, suponía aproximadamente dos semanas de pesca, a una media de cómo mínimo 25 toneladas, esto suponen una pérdida de producción de cuatrocientas toneladas de producto.

El capitán Eduardo Vigier, me dijo entonces que no me preocupase y que iba a hacer lo que yo le dijera.

Lo primero que le dije fue: reunir a todo el personal español, incluido el capitán de pesca Román Martínez –que previamente yo ya había hablado con él– en el Quincho del hotel Perugia de Necochea. Allí cabíamos

todos puesto que tenía una gran sala con una larga mesa donde hacen barbacoas.

En esta reunión aclaramos la situación y en ese momento yo determiné dar salida al buque a la mar a las cuarenta y ocho horas, para dar tiempo al pagador del personal que avisara al resto de la dotación argentina. La sorpresa fue para los tripulantes argentinos que después de toda su machada –colaborando con el capitán Eduardo Vigier que al llegar a puerto iban como si hubiesen ganado una batalla, nombrándole campeón al capitán Eduardo, según me comentaron–, vieron que el buque salía con la misma dotación con la que había venido desde las Malvinas con la rebelión ocasionada por los oficiales y el capitán Eduardo ante el capitán Román Martínez. Y efectivamente, en ese momento de la salida del buque por la mañana, me llamó el primer oficial para que subiera al puente a hablar conmigo. Yo ya sabía para qué, ya que él fue el principal motivo de esa rebelión, y efectivamente me dijo: Yo lo siento pero no vuelvo a la mar con Román Martínez y con Eduardo Vigier.

Esto yo lo preveía. Le dije que se podía desenrolar. Ya tenía yo preparado otro primer oficial argentino. Todos los tripulantes argentinos y oficiales me miraban con mucho respeto porque no se creían como se había solucionado todo esa machada.

Fue el director de la empresa el señor Bersano quien decidió antes de que yo llegara a Argentina, que la tripulación española estuviese en un hotel por lo sucedido a bordo.

En momentos así, hay que tener conciencia, y hacer lo que hay que hacer.

Fui a hablar con el conteraestre, Sr. Arturo Viturro, –con el que me he encontrado recientemente en Galicia y me invitó a comer después de veintitantos años–, en su habitación del hotel. Le dije que se tenía que venir conmigo a la reunión donde estaban todos. Estaba con fiebre, y yo le dije que se levantara, se duchase, porque si no, yo no me iba de allí.

Él tenía un gran disgusto pensando que el buque había ido a puerto y había sido suya la culpa. Era un hombre muy responsable, que además de conteraestre era un gran redero.

Arturo seguía negándose, diciéndome que estaba muy malito.

Yo le dije: Mira, no empieces como el gallego: “¡Morro, morro! E morreu⁷”

Conseguí que se animase y viniese a la reunión.

7. Traducido al castellano significa: “¡Muero, muero! Y murió”.

Yo no tenía más remedio que tomar esa decisión, porque si no iban a la mar, jefatura naval los despedía a todos y les ponía además un castigo. Funcionaba así. Yo ya suponía que habría algún lío, habiendo más de setenta hombres en el mismo buque...

El jefe de máquinas me vino con la misma canción, así que le dije que también se fuese. Lo difícil era encontrar allí personal cualificado, porque casi todos eran milicos y cobraban el sueldo de militar. Así que se fueron a la calle, porque yo sabía que las cosas iban a decantar. La culpa era del capitán Sr. Vigier, pero había sido calentado estando borracho por el primer oficial argentino y por el jefe de máquinas, que era el que había traído al primer oficial, y luego me alertaron también de los cambalaches que se hacían.

En esta época, un marinero gallego está más experimentado que uno Argentino y está más especializado en trabajar en estos buques factoría. En los buques se hacían turnos de ocho horas sin parar. No paraba la factoría de trabajar.

Pescar pescaba, pero como había tanta abundancia de pescado, sobre todo en la época de la pota Ilex, que según las normas argentinas nos exigían poner en las cajas parafinadas de cartón "calamar industria argentina", que si el buque hacía un lance a primera hora de la mañana al amanecer, a los cuarenta minutos tenía que virar con una copada de treinta a cuarenta toneladas y como la capacidad de congelación era entre 50 a 60 toneladas en veinticuatro horas en sus distintos ciclos, ello obligaba al buque a quedar atravesado en la mar, ya que tenía suficiente producto para elaborar en la factoría. Al atardecer antes de anochecer se daba otro lance de pesca, que en su virada venía una copada entre 20 y 25 toneladas. Con este producto tenía suficiente para seguir elaborando toda la noche hasta el día siguiente y así sucesivamente hasta completar la carga máxima del buque. Con esto quiero comentar que si un buque en esas épocas de las masas de pota entre mayo y agosto, pudiese congelar trescientas toneladas en veinticuatro horas, el buque las pescaba, concretamente en la zona que está a doscientas millas de la costa, aproximadamente entre Mar del Plata y Bahía Blanca. A esta zona la denominaban la Barranca.

El buque se hizo a la mar y mandé entonces que me enviaran desde Madrid un fax, redactado por mí mismo, y firmado por Transafrica, diciendo que la empresa no consideraba que un capitán que había traído el buque a puerto por una borrachera mal llevada abordo, con una pérdida tan importante para la empresa, no podía permanecer abordo. Yo lo preparé de tal manera que terminase la campaña con buena captura y luego recibiese yo el fax y le dijese que no había sido culpa mía...

El capitán Sr. Román Martínez, pidió relevo, y embarcamos al capitán Sr. Remigio Tolosa, que también había estado embarcado como capitán en el buque Marcelina, pescando en Sudáfrica. Una bellísima persona.

Rosa: ¿Qué carácter tienen los argentinos?

Miguel: Te voy a dar una opinión generalizando, lo cual no quiere decir que exista otro tipo de personas. Son personas con mucha "verborrea", y algunos muy problemáticos... así está el país. En mi opinión, la clase media se ha perdido a causa de las Casas de Cambio. Dejaban de trabajar porque era más cómodo negociar el dinero en estas Casas y obtener buenos intereses, pero llegaron a una inflación insostenible. Mientras, el gran capital sacó el dinero del país quedando todo en bancarrota. No obstante, allí hay gente que son muy buenos trabajadores, muy bien preparados e inteligentes.

3.3.2. "La prima"

Miguel: En el año 1979 cuando se terminó a final de agosto la temporada de pesca de la pota, nuevamente se iniciaba la pesca de la merluza. Tengo que aclarar que la tripulación iba a prima sobre la producción. Pero con la pesca de la pota, por precio de venta, cobraban más prima que si pescaban la merluza Ubsis, y en alguna época la Australis, o Capensis.

Me encontré con la sorpresa, que al dar salida al buque para la mar, la tripulación quería hablar conmigo, según el capitán de pesca español Sr. Remigio Tolosa. Les cité a una hora en el comedor de marinería en el mismo buque y allí acudió toda la dotación. Los oficiales se escondían, no daban la cara, porque sabían que si se les aumenta la prima a los marineros automáticamente se les aumenta a ellos.

En esa reunión, como en todas, siempre hay dos o tres que llevan el protagonismo. El comedor estaba lleno, y también estaba Remigio Tolosa. Dos o tres chicos jóvenes argentinos empezaron a decir que para salir a la mar tenían que ganar más prima sobre la merluza y comentándome que el buque San Marcos, otro congelador, que estaba atracado enfrente, les daban más prima y hasta sueldo en tierra. Yo le contesté: – muy bien, así está ese buque que nunca sale a la mar, y cada vez que tiene que salir se le rompe el molinete, o el motor del compresor de la gambuza, etc. y así pasó que al final esa empresa acabó en la ruina.– Entonces yo les dije que a ver si se querían sentar en mi puesto para dirigir la empresa, ya que las empresas de pesca no se estudian en Oxford, es práctica, y esta empresa que dirijo yo, funciona así. Yo tengo mi familia en España y estoy aquí en este buque, que es como una fábrica, para que podamos comer todos. Ahora bien, si ustedes tienen otro trabajo en tierra de más rendimiento y de más comodidad, la pasarela está para salir y también está para volver, que

también serán admitidos aquellos que quieran. En ese momento le dije al capitán Remigio Tolosa: Salida mañana a las ocho de la mañana. Yo no pienso estar. No voy a salir ni del hotel. Cuando venga al puerto, si el buque sigue amarrado quiero que ya esté desenrolada toda la dotación. Se amarra el buque y se para la empresa.

El buque “San Marcos” al que hacían referencia para pedir las reivindicaciones, era alemán. Pertenecía a una empresa argentina que iniciaba su andadura, ya que nosotros fuimos los pioneros en aquella época. Esta empresa a la tripulación les daba un sueldo en tierra. Ello hacía que cuando el buque estaba preparado para salir, siempre surgían averías.

Los buques tienen que ir a primas, porque si no, mejor que los tengas amarrados

Efectivamente, los dos jóvenes que llevaban la voz cantante fueron los que se desenrolaron.

Rosa: ¿Y salió?

Miguel: ¡Toma!, ¡claro! Lo curioso es que en la segunda campaña, o a los cuatro meses aproximadamente, después de descargar el buque, me acerqué al mismo, y veo a dos chicos barriendo la cubierta. Me quedé mirando y dije: yo a estos los conozco. Les saludé, me saludaron y me fui al puente a ver a Remigio, con el que tenía mucha confianza. Le pregunté por qué había cogido a esos dos tripulantes otra vez. Me contestó que más valía dos arrepentidos que uno sin conocer.

A mí en Argentina me hicieron muchas.

3.3.3. Reajustes en la tripulación y riqueza marina

“La riqueza marina era sobrecogedora. En un mes, el buque factoría venía con mil trescientas o mil quinientas toneladas manufacturadas”.

Rosa: ¿Para ir reemplazando tripulación qué método utilizabais?

Miguel: Para rentabilizar las campañas yo quería ir quitando tripulación española, debido a los costes, e ir preparando gente joven argentina, no veteranos. Entonces, aplicamos el sistema ya conocido, que consiste en señalar en el informe de tripulantes que rellenaba el capitán cada campaña, si el tripulante era bueno, regular o malo; –bueno y regular seguían en la empresa, y los malos se desenrolaban. Estos eran excepciones—. Así se iba seleccionando la dotación. Los “teachers” eran los españoles y enseñaban a los argentinos. Comenzamos llevando cuarenta y tantos españoles, y luego se redujo a 15 ó 17, que eran los instructores o “teachers”.

Contratábamos chicos jóvenes argentinos y se iban haciendo y se quedaban. Nosotros los queríamos sobre todo para manipular el pescado en la factoría. Respecto a la manipulación, ya tenían hábito de hacerlo en tierra, pero tenían que adaptarse a hacerlo en los buques, además de defenderse con la maniobra. No obstante, para largar la red con cuatro que halla en cubierta es suficiente y para virar lo mismo. Al principio, para no fracasar, fuimos con bastante tripulación española, pero ésta se redujo, ya que había que pagar muchos vuelos de avión, y todo encarecía.

La riqueza marina era sobrecogedora. En un mes, el buque factoría venía con mil trescientas o mil quinientas toneladas manufacturadas. El producto se descargaba y se transbordaba a mercantes para traer a España. Ello hacía que tuviéramos que tener setenta y siete hombres a bordo. Por poner un ejemplo, en el año 1979, en la época de la pota, se llegó a pescar y manufacturar, cerca de cuatro mil toneladas en los tres meses y pico. Luego continuábamos pescando en Septiembre, bajando a Las Malvinas, con la merluza grande, y el resto la merluza Ubsis, merluza pequeña y de menor precio.

En el año 1979, El “Marcelina de Ciriza” y el “Virgen de la Estrella” siguen faenando en aguas de Argentina comenzando a finales de enero. En el mes de septiembre, el “Virgen de la Estrella”, deja de congelar por la falta de capacidad de congelación y continúa faenando al fresco con hielo (cajoneo como denominan en Argentina), y descargando en Brasil en el puerto de Río Grande a 300 kilómetros de Porto Alegre. El producto en fresco se vendía a Fescal S.A. Sr. Malicia, empresa que se dedicaba a salar la merluza Ubsis. La producción de ambos buques manufacturados con todos los problemas de tripulantes, transbordos, averías, etc, etc, fue la siguiente.

Año 1979

	<u>Marcelina de Ciriza</u>	<u>Virgen de la Estrella</u>
Merluza y varios	3.045.000 Kg.	870.000 Kg.
Calamar (pota)	3.068.000 Kg.	1.007.000 Kg.
Harina.....	310.000 Kg.	845.000 Kg.
Total.	6.423.000 Kg.	2.722.000 Kg.

3.3.4. Reparaciones

Miguel: Pasé dos navidades sin ir a casa, eran los años 1977 y 1979 porque la tripulación en Argentina tienen que pasar la Navidad en casa; no importa que no hayan terminado la campaña de pesca. Entran en puerto. En esos días aprovechaba para reparar y varar los buques fuera de Argentina.

En este país era tres o cuatro veces más caro varar los buques y efectuar las reparaciones en seco. Por ello busqué presupuestos en Brasil, Uruguay...

Conseguí varar los dos buques en un dique flotante en Montevideo (Uruguay), en Astilleros “Txakos”, cosa que en principio no se podía hacer, ya que había que pedir a las Autoridades Marítimas permiso para efectuar estas reparaciones fuera de Argentina.

Las diferencias en precios, de los astilleros uruguayos y brasileños comparando con los argentinos era de 3 a 1, de 4 a 1 y hasta de 6 a 1.

Me personé en Buenos Aires, al capitán el Sr. Oxinalde, que era jefe de reparaciones en Astilleros de “Tandanor”.

A este señor le había pedido el presupuesto para la varada de ambos buques. Le comparé su presupuesto con los presupuestos de astilleros en Brasil y astilleros “Txakos” de Montevideo (Uruguay), advirtiéndole que las diferencias eran muy considerables. Este capitán me pidió copia de los presupuestos de los otros Astilleros y dijo que lo iba a considerar y que me llamaría. Yo quería aprovechar la Navidad para varar los buques, ya que llevaban dos años sin varar, y de acuerdo con la inspección de buques hay que efectuar esta varada cada dos años.

En vista que el Sr. Oxinalde no me llamaba para darme el nuevo presupuesto, me puse de nuevo en contacto con él y me mandó un presupuesto todavía más caro que el anterior. Entonces, preparé un cuadro económico comparativo de los diferentes presupuestos y fui a hablar con Autoridad Marítima de Buenos Aires, con el capitán Sr. Pita. Este señor no me recibía, pero ante mi insistencia, y después de 4 horas de espera, por fin, me atendió.

Le enseñé el cuadro comparativo que había preparado, en el cual se reflejaba las grandes diferencias en precios que había entre los Astilleros “Tandanor” de Buenos Aires, y los Astilleros “Txakos” de Montevideo.

A la vista de mi justificación, él me autorizó por telegrama en un principio a la prefectura naval de Necochea, para que pudiese despachar ambos buques a varar a los astilleros “txakos” de Montevideo (Uruguay). Conseguí la excepción de varar los dos buques fuera de su país de abandonment.

Rosa: Puesto que tenías que trabajar hasta nueve meses en Argentina, ¿os habéis planteamiento asentar a la familia allí?

Miguel: Mi familia ya estaba muy crecida, muy adaptada y organizada en San Sebastián.

No obstante, la empresa madre argentina “Sasetru”, me propuso trabajar también llevando la instrucción de su otra empresa Huemul. Esta

empresa se dedicaba a la pesca en fresco, y manufacturación en su factoría en tierra. Yo no acepté. Yo he seguido con la empresa Transue que es la de congelado.

En algún viaje me acompañaba mi mujer, y en las Navidades de 1979, como tenía que atender la varada de ambos buques, la empresa Sasetru invita a toda mi familia a pasar las navidades conmigo.

En todo este año, mucho viaje: Pasajes - Argentina, Argentina - Pasajes, Brasil-Uruguay etc.

Este mismo año se desguaza y se vende para la chatarra el "Mari".

Se arriendan los buques "Akarlanda" "Angelote" "Estornino" "Esturión" a una empresa que pertenece al Instituto Nacional de Industria, para faenar al cuarteto en aguas de Mauritania, Cabo Blanco, con base en las Palmas de Gran Canarias. Se pertrechan, se habilitan y zarpan de Pasajes, e inician la pesca en la costa de Africa.

El once de mayo fallece mi madre con 88 años.

3.3.5. Actitudes argentinas ante el trabajo

Miguel tiene que adaptarse a las actitudes de los argentinos, y planificar en función de ello.

Rosa: ¿Qué medidas tienes que adaptar ante las costumbres de los tripulantes argentinos?

Miguel: Los argentinos siempre buscaban averías para entrar en puerto. Eso lo he descubierto yo y es así. Además, en Argentina han quemado buques a causa de su ritual del mate, y quemaron el Marcelina cuando yo ya no estaba.

Tomar el mate es como una especie de rito que se hace por las mañanas. Tienen su hora del mate. Entonces, cada uno en los camarotes lleva unos hornillos o butanitos para calentar el agua del mate... Es una costumbre argentina.

He llegado a ver como personas que viajan en coche, llevan su termo de agua caliente para tomar el mate durante la ruta.

En el buque hay que tener en cuenta que si el viento está por sotavento no pasa nada, pero si lo está por barlovento, entra el aire por los portillos, prenden fuego las cortinas, etc, y se pueden llegar a quemar los buques, ya que empieza el incendio en el camarote.

Como medida preventiva, les puse un calentador de agua en el comedor de marinería, con su grifito, para que el que quisiera mate cogiera el agua caliente de allí. Y se prohibieron los hornillos o cocinitas de butano

en los camarotes. Además del mate, no les gusta comer pesca sino que les gusta mucho comer carne; por eso el cocinero que llevábamos y que era español, tenía que hacer siempre asado para los argentinos, y para los gallegos, la caldeirada de pescado. Pero además, en cubierta cogían un bidón, lo partían por la mitad, ponían unas varillas y se ponían a hacer el asado. Y si había una brasa que por viento de barlovento se metía por un portillo que estaba abierto, pues también te prendía fuego. Así que ese era el problema. Y también las averías intencionadas para poder entrar en puerto, esto en realidad es sabotaje.

En el primer viaje del Marcelina me metieron una barra en la trituradora de la planta de harina, y rompió las muelas de la trituradora. Fue una avería muy seria. Siempre andaban con ese tipo de problemas: o los había o los creaban, esto extorsionaba la productividad y en definitiva la marcha de la empresa. A medida que se fue seleccionando cuidadosamente al personal, evitamos estos problemas.

3.3.6. Pagando a la tripulación

Miguel traslada las costumbres familiares de su empresa de pagar a los tripulantes al llegar el barco al muelle, en su gestión de los barcos en Argentina.

Miguel: Para evitar que la tripulación fuese a cobrar el rendimiento de la campaña a la oficina, y para mantener contentos y satisfechos a los tripulantes, utilicé el sistema que ya teníamos por costumbre en España con las parejas de pesca en Terranova. Como yo tenía el “rapport” semanalmente del capitán por telefonía, ya sabía de antemano la totalidad del producto de la campaña y también su clasificación. Con ese informe se estudiaba el pago del 90% del “rapport”, reservándonos un 10% para después de la descarga.

De tal forma, que mientras atracaba el buque, el administrativo de la oficina, que allí le llamaban el pagador, ya estaba en el muelle con una buena cartera, acompañado por dos personas de seguridad. En cuento autorizaban que el personal de tierra podía entrar al buque, el pagador también embarcaba y se le destinaba el camarote de maestranza para montar su pequeño despacho provisional. Antes de desembarcar, la tripulación iba pasando por ese camarote y el pagador iba entregando el anticipo en metálico, de acuerdo a su categoría, firmando el tripulante el correspondiente comprobante. Con este sistema, los tripulantes, en lugar de esperar al final de la descarga para ir a cobrar la liquidación a la oficina, ya recibían el dinero al llegar el barco al muelle después de dos meses de campaña. Esto se hacía en menos de tres horas y ya todos saltaban a tierra con el fajo de billetes. Lo que permitía que fueran bien recibidos por su familia y me imagino por su esposa.

Por eso, cuando el Sr. Ciriza fijaba una fecha para embarcar a bordo y arrancar el buque antes de su zarpada, la tripulación siempre acudía.

Una vez terminada la descarga se llamaba a la tripulación para que viniesen a bordo para limpiar bodegas y su pertrechamiento, porque yo no quería traer gente de fuera para eso. Durante esos cuatro o seis días de pertrechamiento y habituallamiento del buque, el pagador iba al buque y en el propio camarote de maestraza por megafonía se iban llamando a cada cinco tripulantes para darle la liquidación total definitiva. Sólo iban a la oficina central por casos muy aislados, enfermedad, problemas personales...

Una vez que el buque estaba habituallado se les daba uno o dos días de franco –descanso–, y se señalaba día y hora de zarpada para la nueva campaña de pesca.

Era un buen sistema. Por eso a mí me obedecían y me tenían en tanta consideración, porque yo también les consideraba a ellos. Ellos aparte tenían su asignación mensual, pero cuando se hacía marea y cobraban, con ese fajo de billetes iban para casa más satisfechos. Parece que no, pero con esa manera de actuar hay mucha diferencia de comportamiento entre unas empresas y otras.

3.3.7. Accidentes

Rosa: Has tenido que hacer frente a accidentes.

Miguel: Como ya he comentado, en los buques tenía que ir un capitán argentino, y un jefe de máquinas argentino aunque yo quería que fuese otro como garantía, porque eran todos medio milicos, era en la época de Videla. Y tuve problemas. Y fue cuando tuvimos un accidente.

Los hechos ocurren en el "Marcelina". Al anochecer, y al momento de virar la red, perdieron un tripulante. Este se cayó al agua.

El capitán argentino me llamó por telefonía, y quería entrar a puerto. Yo le contesté que su obligación, de acuerdo con las normas, era hacer la búsqueda del tripulante durante 24 horas, y si transcurrido este tiempo no encontraba al tripulante ahogado, podría nuevamente seguir faenando en pesca.

El capitán se me oponía, y quería una autorización de la Prefectura Naval de Mar del Plata, la cual conseguí en prefectura Naval, y le autorizaron por radio a seguir faenando después de terminada la búsqueda de 24 horas.

Ocurrió, que a los días, otro buque arrastrero que estaba faenando en la zona, le comunicó por telefonía al "Marcelina" que al virar ellos la red, y abrir el copo en el pantano de la planta de factoría, apareció el cadáver del tripulante que habían perdido.

Con la lancha de salvamento, trasladaron el cadáver envuelto en una manta al buque “Marcelina de Ciriza”, y como en este buque siempre teníamos un tripulante que era medio carpintero, para ciertas reparaciones, le hicieron una caja y lo guardaron en la gambuza de víveres frescos, hasta su arribada al puerto de Necochea.

Al llegar a puerto su novia lo quería ver, pero yo le aconsejé que no se le ocurriese, que tendría los ojos comidos por la pota, que es a lo primero que ataca este cefalópodo. Preparamos todo, fui a la morgue y se hizo el funeral correspondiente

Luego tuvimos otro accidente con un tripulante que era de Valladolid, y que estaba de segundo de máquinas en el buque “Virgen de la Estrella”.

Al efectuar una maniobra de atraque se cayó en la cubierta del buque, y se desnucó, falleciendo en el acto. Se hicieron todos los requisitos necesarios, y su cadáver se repatrió a su ciudad natal de la provincia de Valladolid.

Luego tuve otro, que ese casi me pilló a mí. Era argentino, estaba de frigorista en el buque “Virgen de la Estrella” y estando haciendo una maniobra de cargar con freón el compresor de la gambuza, no sé de que manera la efectuó, que le explotó la botella de freón, y le dañó interiormente. Yo acaba de estar con él. Lo ingresamos en un hospital de Necochea y falleció a las 24 horas.

3.4. Caída de Sasetru

En estos momentos que tanto se habla de la globalización, aquí tenemos un ejemplo de una gran multinacional totalmente fuera de control a nivel de los estados, ¿desde dónde se decide una quiebra?, ¿por qué?, la información aquí presentada no responde a estas preguntas, sin embargo tiene la validez de la experiencia de nuestro protagonista.

Miguel: Hacia finales de 1978, Transáfrica dejó de trabajar con “Sasetru” el negocio del cereal, y montó su propia empresa “Transáfrica Baires”, poniendo de director gerente al Sr. Agustín García, que lo trasladó de Madrid a Buenos Aires.

Estando nosotros en Argentina, en 1979, la multinacional Sasetru, y sus filiales, ya empezaban a decaer. En 1981 se declaró en quiebra fraudulenta.

En el año 1981, el Sr. Salama me envió a Buenos Aires, y conjuntamente con el Sr. Agustín García, el abogado Sr. Cambiaso de la firma “Marval o’ farrell” que llevaba los asuntos de Transáfrica, tratábamos de recuperar ante el Síndico de la quiebra, las cantidades que nos adeudaba Sasetru.

Estando yo en Argentina me llamó al hotel a las 09,00 de la mañana, el abogado Sr. Cambiaso, para decirme que tomase el primer avión y saliese del país, ya que iban a encarcelar al directorio de Sasetru.

Le comenté que yo nunca había firmado nada, aunque quisieron ponerme de Director adjunto de Transhue, solamente fui de instructor. El Sr. Cambiaso insistió en que me marchase y que no me arriesgase.

Rosa: ¿Por qué Sasetru, una multinacional de alimentación, con 10 mil empleados, cayó?

Miguel: Fue una quiebra fraudulenta. Esta multinacional tenía petróleo, gas natural, minerales... empresas en Chile, Estados Unidos..., el banco Pan de Azúcar, en Montevideo (Uruguay), y una empresa aceitera en Bélica, etc., etc... pero se fueron a la quiebra y nos pilló a nosotros.

Los buques se quedaron allí abandonados, con intención de que los iban a reparar.

4. Los incendios

En este capítulo, Don Miguel Ciriza nos presenta la vivencia de dos incendios:

el del buque factoría "Marcelina de Ciriza", y el del edificio de su casa C/ Aldamar de San Sebastián.

4.1. La lenta agonía del "Marcelina de Ciriza".

"Al buque "Marcelina de Ciriza" lo ví nacer y lo ví morir".

Esta frase pronunciada por Miguel, resume en sí, un gran sueño hecho realidad, y el intento de asimilación del final del mismo.

Miguel: A finales de Mayo de 1980, dejamos de ser instructores, tanto Víctor Minteguía como yo, dejando la responsabilidad de "manager" al Capitán Sr. Valenti, que lo había nombrado el almirante Sr. Aléman, empleado de confianza de Sasetru. Nosotros regresamos a España.

El 23 de julio de 1980 a las siete horas entra el "Marcelina" en Mar de Plata con un incendio en la bodega del entrepuente donde se almacenan las cajas de cartón. Ante la situación de incendio en el buque, el Sr. Salama de Transafrica, me pide que viaje a Argentina. El "Marcelina" llevaba tres días en puerto y el fuego estaba amainando y ahogándose ya que estaban las escotillas trincadas. Se les ocurre, al almirante Sr. Alemán y al capitán Sr. Valenti, junto con la capitania de Puerto y los bomberos, apagar el fuego con agua, y fue entonces que al abrir la escotilla, se incendió de verdad toda

la bodega y todos los cables eléctricos de conexión de la sala de los grupos electrógenos de proa, a la sala de propulsión y sala de compresores de frío en popa.

Yo llegué el 26 de julio por la mañana y el desastre había ocurrido en la tarde y noche del día anterior (no utilizaron otros medios de contra incendio por falta de tesorería). Si lo hubiesen dejado quieto se hubiera apagado solo. Según informes del capitán español Sr. Remigio Tolosa, el fuego iba amainando, ya que la chapa de cubierta se había enfriado.

El mal ya estaba hecho. Me reuní con el Sr. Alemán y con el Sr. Valenti, y les di la solución para salvar el cargamento de 300 Tm de producto congelado que había a bordo.

Descripción del incendio

Según el capitán Sr. Remigio Tolosa el fuego se inició en la bodega del entrepuente, es la última bodega en la que se carga el producto congelado, donde se almacenan las cajas de cartón que se utilizan para empacar el producto. Por un lateral de estribor de la bodega, pasaban los cables o conductores de conexión de los grupos electrógenos de proa, y del cuadro o panel de barras de proa al cuadro o panel de barras de popa, para alimentar tanto la propulsión como los compresores de frío y toda la alimentación necesaria en popa. El buque era diesel eléctrico, corriente alterna. Se quemó todo y se quedaron sin corriente en toda la zona de popa.

Cuando me comunica el capitán lo sucedido, iban navegando para puerto ya que la escotilla principal de la cubierta de botes ya estaba cerrada herméticamente, y la pequeña puerta estanca de paso a esa bodega desde el parque de pesca, también estaba cerrada herméticamente. Según Remigio el fuego se estaba ahogando. La situación estaba controlada y el buque seguía navegando hacia puerto sin problemas. Ante este informe, yo aconsejé que cuando llegasen a puerto ordenaran abrir una pequeña trampilla de corte redondo de unos treinta centímetros en la cubierta por encima de la bodega del entrepuente, donde estaba situado el piso del comedor de marinería y cocina. Con la finalidad, de que si en puerto estaban preparados con el sistema de espuma, pudiesen por esa trampilla introducirla, para apagar definitivamente el fuego.

En la zona de la trampilla es donde estaba el *txoko* del perro, el cual, como la chapa estaba caliente, el perro se cambió de lugar. A medida que la chapa se fue enfriando, el perro volvió a su *txoko* en la zona donde se abrió la trampilla.

A mi llegada a Mar de Plata, en el aeropuerto me recogió Andrés Rioja. Gran persona y gran técnico, y con muchos conocimientos, el cual efectuaba las reparaciones eléctricas del buque a todos los niveles.

Me llevé la sorpresa cuando me dijo que el buque ya se había quemado y que los responsables eran tanto el almirante Alemán como el capitán Valenti.

Ocurrió lo siguiente. Como la empresa Sasetru andaba mal, no tenían solvencia económica para la compra de la famosa espuma para apagar el fuego.

Pero tanto al almirante Sr. Alemán como al capitán Sr. Valenti conjuntamente con el perfecto naval (comandante de marina) de Mar del Plata, se les ocurrió hacer la valentía y con los bomberos de Mar del Plata, de abrir la escotilla principal situada en la cubierta de botes y apagar el fuego con agua. Fue en ese momento cuando en realidad se produjo el verdadero incendio, ya que en mi opinión, aunque no tuviesen la espuma, si dejan la situación como estaba, se hubiese ido poco a poco ahogándose el fuego por falta de oxígeno, o en su defecto haber metido agua por la trampilla, pero nunca abrir una escotilla de tres metros por tres, ya que aquí estás dando paso a una gran cantidad de oxígeno y facilitando el fuego.

El resultado fue que al buque lo incendiaron en el puerto por negligencia de ellos. Con esta situación me encuentro yo en el momento en que llego al puerto de Mar del Plata.

En las bodegas había 300 toneladas de pescado congelado, pero no tenían frío, porque los cables estaban quemados y no existía conexión.

Propuse una solución: coger un cable y enviar la corriente desde tierra. Esto es algo factible y se pusieron a funcionar los compresores. Así quedaron las cosas, yo me despedí de todo ese follón...

En el otoño de ese mismo año 1980, quedó amarrada toda la flota pesquera, tanto la nuestra de Transhue, como la de Huemul.

Estando yo todavía en Argentina, el Sr. Agustín García, gerente de Transáfrica Baires, que llevaba el tema del cereal, me pidió que hiciera un reconocimiento de puertos en la costa Argentina por el asunto de situación de silos para el cereal. Aproveché también para ver los puertos pesqueros del sur y llegué hasta Río Gallegos, y de ahí hasta Chile por carretera, costeando el estrecho de Magallanes, hasta Punta Arenas. Era el mes de agosto, allí invierno.

Realizo también, conjuntamente con Agustín García, y nuestro abogado Sr. Cambiaso, trámites con el síndico de la quiebra.

Regreso a España en Octubre, y paso estas Navidades de 1980 en San Sebastián.

En el año 1981 en posteriores viajes más cortos que hice a la Argentina, me encontré que Sasetru, conjuntamente con el síndico intentaba reparar el buque "Marcelina de Ciriza"

Posterior, el síndico nombró un co-administrador, denominado D. Guillermo Souto y el Sr. Jaime Salama de Transáfrica envió su abogado de España, Sr. Zaraluqui, para entrevistarse con el Sr. Souto. A su regreso a Madrid, me llamaron ambos y el Sr. Zaraluqui informó de la entrevista con el Sr. Souto.

El co-administrador nombrado, junto con el síndico, tenían la intención de poner en funcionamiento las empresas pesqueras, tanto la de Transhue, como la de Huemul.

Después de la entrevista con el Sr. Zaraluqui y el Sr. Salama, éste último me ordena viajar nuevamente a Buenos Aires, para colaborar en la puesta en marcha de la flota, de acuerdo con el co-administrador, Sr. Souto.

Estando en Buenos Aires, y como había siniestros de los buques “Marcelina de Ciriza”, y “Virgen de la Estrella”, pendientes de cobro, de acuerdo con el Sr. Souto, preparé toda la documentación para cobrar de la Compañía de Seguros “Centuria”, también perteneciente a Sasetru. Como ésta Compañía, también tenía deudas pendientes con la compañía de reaseguros “Inder”, perteneciente al estado, surgieron problemas para cobrar los siniestros.

La cantidad presentada para el cobro por los siniestros de ambos buques fueron 881.000.- dólares Usa, aprobado por el Inspector Ingeniero Sr. Abal.

El co-administrador Souto, exigió al Director de la compañía de seguros Centuria (Sasetru), que le entregase un cheque de 100.000.- dólares a cuenta, y que el resto se utilizaría para la reparación del incendio del “Marcelina de Ciriza”.

El co-administrador cogió el cheque y nada más se supo.

Durante las reuniones con el Sr. Souto en su despacho, éste me presentó a distintas personalidades. En una ocasión, un cardenal, y en otra ocasión, un Almirante, que al parecer, ambas personas iban a colaborar para poner las empresas pesqueras en marcha.

Para todos estos trámites estuve más de dos meses, de un lado para otro, y al final para no conseguir nada.

Comenzaron a reparar el incendio del “Marcelina”, instalando nuevos cables de conexión, del cuadro principal de la sala de propulsores en proa, al cuadro de alimentación de la sala de popa, pero sólo quedó reparado un 40% del total del siniestro.

Rosa: ¿Has perdido dinero en todo esto?

"Perdí dinero, salud y de todo"

Miguel: Perdí dinero, salud y de todo, porque yo tenía acciones en la sociedad Casa Ciriza y a mí se me respetaba... "El Marcelina" estaba pescando seis mil toneladas al año manufacturadas. Pero todo eso se fue al garete. Después de haber hecho tantos viajes y trabajo ...

En mayo de 1991 estuve en Mar de Plata, y fui a visitar el buque factoría "Marcelina de Ciriza". Seguía amarrado en el puerto y en una zona del espigón donde con mala mar el buque se estaba machacando y con aspecto abandonado. Ese mismo año, el 19 de junio de 1991, un huracán o temporal que ocurrió en la Pampa, el "Marcelina" rompió todas las amarras y navegó hacia el norte, como un buque fantasma, era de noche, y sin abordar nada, encalló en la arena frente a la avenida Constitución de Mar del Plata a 4 kms. aprox. del puerto de origen. Siniestro total.

Yo lo vi nacer y lo vi morir, porque se hundió en un temporal.

Cuando estoy de nuevo en España, en 1981, se termina el arriendo de los buques "Estornino", "Esturión", "Angelote" y "Akarlanda" que se habían arrendado en el año 1979 a una empresa del INI (instituto Nacional de Industria).

Ese mismo año, a la altura de Dakar, en la costa de Africa, se hunde el Angelote, cuando venía navegando hacia Las Palmas de Gran Canaria. El resto de los buques "Estornino", "Esturión", y "Akarlanda" quedan amarrados en el puerto de las Palmas de Gran Canaria, y en diciembre de ése mismo año, se incendia en puerto el buque "Esturión". También siniestro total.

En el mismo año se efectúa la venta de los buques "Estornino" y "Akarlanda", que estaban amarrados en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria, al Sr. Collado, su primo Sr. Germán, y al patrón de pesca Sr. Arbizu, todos ellos de Ondárroa,

no sin antes tramitarles una sociedad mixta en Inglaterra, ya que así eran las condiciones. Se les entregan los buques en las Palmas. Ellos se encargan de traerlos a Pasajes para su reparación y preparación para ir a pescar a Gran Sol, a la baka, y con bandera inglesa.

Entre tanto, la empresa Emex dedicada a la exportación de bienes de equipo y perteneciente a Transáfrica, decide realizar una operación de exportación a Lima (Perú), desde el puerto de Gandía en Valencia. Esta operación consistía en el envío de material para 40 supermercados y cinco hipermercados.

Estando en Madrid, D. Jaime Salama, me mostró la maqueta de todo el proyecto que iban a realizar en Lima (Perú). Yo le comenté la posibilidad de hacer la exportación desde Pasajes en lugar de hacerlo desde Valencia.

Posterior me llamó a mi casa particular, para indicarme que mandaba personal de Emex a Pasajes, para ver de que manera se podría realizar la exportación desde este puerto.

Se hizo un estudio, y de acuerdo con mi asesoramiento y conocimiento del puerto, se decidió hacer la operación desde Pasajes.

Se preparó y embolsó gran parte del material en la nave de “Casa Ciriza” en Pasajes, con otro material recibido directamente de otros suministradores.

Emex había charteado dos mercantes. La operación duró 8 meses. Se había calculado hacer el envío de 45.000.- m³ en cinco embarques.

En el primer embarque la bodega n° 5 del mercante la llenaban de agua, que normalmente es la bodega más grande, que está situada más a popa.

En el segundo embarque, dio la casualidad que yo conocía al capitán, un tal Sr. Román, y le pregunté si esos mercantes que prácticamente eran nuevos, tenían problema de estabilidad. Me contestó que en absoluto. Entonces le pregunté porqué llenaba esa bodega de agua, y me contestó que eran muchos metros cúbicos y poco peso y la hélice quedaba un poco fuera de la superficie del agua, y por ese motivo perdían rendimiento en marcha. Yo, bajo mi responsabilidad, le ordené que cargara la bodega de material, y no de agua. El motivo de tomar esta decisión fue debido a que pensé que en la ruta hasta Colón, antes de cruzar el canal de Panamá, podría perder una singladura, ó máximo dos, pero si llegaba a Colón y había tráfico, podía ocurrir que también perdiera una, dos o tres singladuras. Sin embargo, llenando esa bodega de material, nos ahorrábamos un embarque, aproximadamente 45 millones de pesetas.

En esta operación participaron Mila Maneiro y Víctor Minteguia y yo fui recompensado porque ahorré un embarque que supone cuarenta y cinco millones pts.

Durante el primer semestre del año 1982, se termina la operación de exportación desde el puerto de Pasajes para Perú, a los supermercados e hipermercados (Emex Transafrica).

Se termina la operación de venta de los buques “Estornino” y “Akarlanda” a los Señores de Ondárroa. Costó mucho cobrar, pero se cobró.

4.2. Incendio de la casa de la C/Aldamar 22

Miguel: El día 22 de octubre de 1982, y entre la una y las dos de la madrugada se nos incendia la casa de Aldamar 22 donde vivimos. Seis plantas y con inquilinos.

Carola, mi hija, estaba estudiando en el segundo piso que era un dúplex, y salió fuego en el hueco de la escalera. Nos despertó a mi mujer y a mí con gritos de fuego. Me desperté, se me ocurre abrir la puerta del piso de la parte derecha más cerca de la cocina, y había un fuego terrible, cerré inmediatamente...

El incendio se originó en el ascensor, entre el portal y la primera planta, quemándose el hueco de la escalera que era de madera, los accesos a los pisos, la sexta planta y la techumbre. Mi familia y yo bajamos por un montacargas al garaje que daba a la pared del número 24. Este montacargas se había instalado en mil novecientos sesenta para que mi madre pudiese subir desde el garaje.

Mi mujer se puso histérica. Mis hijas estaban casi desnudas, porque la madre ya sabes, ¡déjate de ropa y todos para abajo! También bajó la perra que teníamos, un pastor alemán de cuatro meses. Yo me vestí, me llevé los teléfonos y bajé hasta el garaje. La gente vecina de los inmuebles inmediatos, nos trajo mantas. Acudieron mis hermanos y el resto de la familia.

Lo primero que hice cuando bajé, fue abrir la puerta del portal, porque el fuego estaba entrando horizontalmente, más en el hueco del ascensor, donde toda la estructura era de madera. Al abrir el portal, hizo el efecto de chimenea, con lo que se quemó la techumbre y el sexto piso, pero no se quemó la casa. Se quemaron los accesos.

Había que evacuar a todos los inquilinos por los balcones. Para ello, los bomberos pusieron sus escaleras largas ya que la escalera mecánica no les funcionaba. Aquello era todo un espectáculo.

Yo no he sido bombero, pero pienso que el oxígeno es el que quema. Mientras coja oxígeno de arriba, que vaya quemando los pisos; y el primero el mío. Y efectivamente, oí como el lucero de la techumbre explotó e hizo chimenea. Eran las dos y media de la mañana. Los bomberos llegaron y lo apagaron todo, y los pisos se salvaron todos, menos el sexto, y la techumbre... Los accesos, como las escaleras que eran de madera, quedaron totalmente quemados y por supuesto el ascensor que era muy bonito todo de caoba.

El fuego parece ser que empezó entre el hueco del ascensor, que estaba entre el primer piso y el portal, porque estaban arreglando unas goteras del tejado y había periódicos para no manchar el suelo. Pienso que lo que ocurrió fue que un inquilino que vivía en el quinto, que fumaba, echó la colilla. Y claro, cuando bajaba el ascensor del quinto para abajo, pues aspiraba oxígeno como un pistón. Para cuando yo salí, ya empezaba a entrar el fuego por las puertas de acceso a nuestro piso.

Ese mismo día a las ocho de la mañana, llamé a un primo mío, aparejador, y le conté lo ocurrido. Me aconsejó que llamase al arquitecto Sr. Ignacio Mendiola, y así lo hice.

Este señor a las nueve de la mañana, estaba en casa con su aparejador Sr. Cristóbal, para iniciar el estudio de reconstrucción

Los inquilinos del quinto y sexto piso, pasaron por el balcón a la casa colindante, de la calle Euskalerría, nº1., y el resto de los inquilinos bajaron por la escalera de los bomberos. Eran las cuatro de la mañana, había agua por todas partes. Nosotros subimos por la escalera de los bomberos al primer piso para coger algo de ropa para mis hijas. Estas se fueron a dormir a casa de una vecina, llamada Florenchi, en la calle General Echague y nosotros nos fuimos a casa de mi suegra, en el Paseo Colón. Yo no dormí nada, y por la mañana ya me puse en campaña.

Organicé que se pusieran en todos los pisos puertas de derribo para evitar los robos, y esa misma mañana ya estaban todas colocadas. Contraté al arquitecto Sr. Ignacio Mendiola para preparar el proyecto de reconstrucción, y conseguir los correspondientes permisos del Ayuntamiento, para su inicio.

Mi familia y yo regresamos a vivir a casa a los 20 días, pudiendo subir al primer piso por una escalera provisional de acceso a la vivienda. Seguía oliendo a quemado.

Una vez obtenido los permisos del Ayuntamiento, comenzó la reconstrucción de todo el edificio, en el año 1983.

Rosa: ¿Respondieron los seguros de la casa?

Miguel: Si, no obstante he tenido que poner dinero y también pedí un crédito en la Caja de Ahorros Municipal de la C/ Getaria, a un 14% subvencionado por el gobierno vasco en tres puntos con lo que me quedaba para pagar un 11%.

Entonces, las rentas de los inquilinos eran antiquísimas, de antes de la guerra civil. Te costaban más los gastos de comunidad, que lo que se cobraba de renta.

Así que, inicié desahucio de todos los inquilinos amparándome a la ley; porque si la reparación era superior al precio del solar, era motivo de desahucio. Pero resulta que los bajos y bodegas no se habían quemado, y con los inquilinos, tantos de los bajos como de las bodegas, actualizamos en parte las rentas, llegando a un acuerdo entre ambos.

Alguno de los antiguos inquilinos, se fueron definitivamente, y el resto de los antiguos y nuevos inquilinos de la casa, entraron en junio de 1984, con rentas más actualizadas. En el sexto piso que se quemó totalmente, se reconstruyó un solo piso en planta, que es donde vive nuestra hija Elena.

En el séptimo, que eran trasteros, se reconstruyó un estudio- vivienda con terraza, y es donde vive nuestra hija Lorea. En el cuarto, derecha e izquierda, unidos en una sola planta, está viviendo nuestra hija Carola.

El segundo derecha y toda la planta primera está ocupada por nosotros.

El resto de los pisos están alquilados.

Mis padres, compraron la casa a mi abuela paterna, y esta casa solamente tenía cuatro plantas. Mis padres hicieron la obra del levante del quinto, sexto piso, y séptimo- terraza y trasteros. Esta casa es del año 1914, según dicen de la época de estilo romántico.-

En el año 1934, antes de estallar la guerra civil, cuando habíamos nacido ya mis hermanos y yo, haciendo una obra de reforma del primer piso donde vivimos, mi madre se cayó desde el primer piso al portal, y quedó afectada en su movilidad.

En el año 1985 tengo cincuenta y tres años. Sigo en la oficina en Pasajes, donde realizo operaciones en plan particular con pescado congelado, y en la compra –venta de buques pesqueros y de nueva construcción. Colaboro con Emex de Transáfrica. Varios viajes a Madrid. Me encargan un proyecto para Venezuela (API aprovechamiento pesquero internacional) pesqueros artesanales, instalaciones en tierra, puestos de venta, etc. etc. Después de tanto estudio y trabajo, no se realizó la operación con Venezuela. Me encarga D. Jaime Salama la venta de una oficina que tenían en el Paseo de los Olmos en San Sebastián y también la venta de la nave Islamar en Arragua –Oiartzun– y se derrumbaron las viviendas que estaban encima de la nave. A finales de noviembre me opera de próstata en la policlínica el doctor Juanjo Esnal y ayudante Dr. Lluch. Regreso a casa el 21 de diciembre.

5. Operaciones Financieras

Miguel: En el año 1986, comienzo con una operación de cinco buques gemelos factorías de 90 metros, construidos en Polonia, entre los años 1979 y 1980 con el crédito árabe perteneciente al gobierno iraquí de Sadam Hussein. Estos buques estaban muy bien construidos, y eran muy sofisticados. Se denominaban “Al-Razaza” “Al-Kahala” “Sawa” “Al-Ahwar” “Al Mahrawan”.

Estos buques tenían base en el puerto de las Palmas de Gran Canarias. Faenaban en las costas de Mauritania con tripulación rusa, polaca y también iraquíes. La operación no era fácil, ya que el gobierno Iraquí no pagaba comisiones.

Propuse esta operación a la firma EMEX de Transáfrica, y a D. Jaime Salama, la gestión consistía en comprar los buques y revenderlos, ganando el diferencial.

Aceptaron la operación. La gente de Emex trataba la parte comercial y yo la parte técnica.

Se vendieron dos buques a China, a la delegación de Shanghai y a la de Dalian. Una vez terminada la parte comercial, yo me quedaba solo para reparaciones y preparación de los buques en Astilleros Canarios (Asticán), para su entrega.

Como la operación de la venta de los buques iraquíes que fue entre los años 1986/87/88, se hizo a través de la embajada iraquí en Madrid, el agregado comercial se llamaba Mahdi Saleh, y con él tratábamos directamente la operación.

En el año 1987 y 1988, estaba en guerra Irak con Iran. Me pidieron el Sr. Mahdí Saleh y el embajador, a ver si podía investigar en Bilbao, ya que ellos tenían información de que estaban embarcando material de guerra de la empresa Riotinto para su envío a Irán.

En los puertos siempre existe la figura del “rata de puerto” –el que sabe todo–. Pude localizar ese tipo de persona y se lo presenté al embajador y a Maudí Saleh. Esta persona les informó, pero cobrando un buen dinero. Y en efecto, embarcaban para Irán material de guerra procedente de la empresa Riotinto, pero en alta mar cambiaban el destino.

Los chinos eran muy exigentes. Solicitaba pruebas de mar, de pesca, etc. Con cada buque tardábamos de dos a tres meses en la entrega.

Los otros dos buques se vendieron a la empresa “Neptuno Trawles” de Sudáfrica. La entrega de ambos buques fue más cómoda.

El último buque iraquí se vendió en 1988 a “Domgwon Industria Corporation” de Seul – Corea.

Después de terminar esta operación con los buques iraquíes, Emex me encarga un proyecto de doce buques camareros para Nicaragua.

5.1. Nicaragua y Chile

Miguel: Habían conseguido con el crédito Faz –crédito blando– un proyecto de 25 millones de \$ USA para un criadero de camarón (langostino) cultivo integral, y 12 buques pesqueros congeladores camareros de 25 metros de eslora.

Reuniones en Madrid con Emex. Me pasan la nómina de casa Ciriza que había quedado inactiva, a Emex. El gerente es el Sr. Leo Aflalo.

Realicé varios viajes a Nicaragua, Managua. Era la época de Ortega. Visito el puerto de Blufiels, Atlántico, con la gente del ministerio de pesca,

ministro Sr. Godoy. Viajamos desde Managua a Blufiels en un avión del ejército. La zona estaba arrasada por el reciente huracán San Juan. Realizamos una visita a un astillero completamente abandonado, construido en la época del presidente Somoza. Lo querían restaurar. Visitamos también unos camarones que habían sido construidos en Brasil. Mantuvimos muchas entrevistas con el ministro Godoy, en compañía del señor Leo Aflalo y los técnicos del criadero de camarón. Realicé varios viajes a Nicaragua.

En uno de los viajes, en diciembre de 1987, D. Jaime Salama me encargó la inspección de una empresa pesquera en Chile. Viaje de Managua a Santiago de Chile. En el aeropuerto me esperaba el director de Transafrica Chile, Sr. Christian Estay. Acto seguido volamos a Portomont, que está situado a más de mil kilómetros de Santiago. Luego alquilamos un coche para recorrer doscientos kilómetros. Hacía muy mal tiempo. Posterior embarcamos e el trasbordador para trasladarnos a la isla de Chiloe, y por carretera fuimos otros ciento y pico kilómetros a un pueblo del suroeste de la isla de Chiloe.

De este modo llegamos a una pequeña ciudad pesquera que se llama "Chonchi", donde había una factoría muy sencilla de la empresa "Guafo" (pesquera demersal austral Chile), que tenía dos buques que había comprado en Inglaterra. Estos buques se llamaban: "Boston Beberley" y "Boston Blemein". Eran muy buenos buques de arrastre. Uno de ellos estaba descargando. Venían con ocho o nueve días de salida a entrada en puerto. Así que en la factoría congelaban en túneles, y conservaban el producto en cámaras de congelación desmontables, a -25° .

La factoría no era muy grande. Elaboraban cocochas, mucha ala de raya, bastante mero, y merluza HG. La empresa estaba bien. Había algún biólogo y algún químico.

Hicimos una comida en una casa de construcción tipo nórdica. Allí les cociné unas cocochas en salsa verde que les encantaron. Eso era sobre el 21 de diciembre. Ese mismo día paramos a dormir en un pueblo de la isla, en un hotel muy bonito. Todo de madera de un pino especial de la isla. Había un fuerte con unos cañones, que decían que era para defenderse contra los españoles... Esa era la historia que contaban.

Por la mañana, antes de marcharnos, ya fresquitos, estuvimos haciendo estudios, el Sr. Stain y yo. De acuerdo con su información, a mí, los números no me salían... Porque una cosa es la producción del buque pesquero, y otra la manufacturación en tierra.

Con la experiencia previa que tenía de Argentina y Nicaragua, hacía que en ese momento estuviese muy informado. A mediodía nos vinimos a coger el avión a Portomont y directos a Santiago de Chile. La maleta no

había llegado todavía al hotel, así que no salí. Al día siguiente, me la trajo el Sr Stain, y nos fuimos a la oficina. Saludé al personal de Transáfrica (Madrid), que en ése momento estaban en Transáfrica (Chile). El Sr. Stain, con su auditor, me presentaban balances de productividad de la empresa, pero a mí seguían sin convencerme.

De ahí fuimos a ver al presidente de la compañía “Guafo” Sr. Andrés Couve, muy elegante, parecido a Mario Conde. Era el presidente y accionista de la empresa, y presidente también de la revista Chile Pesquero.

Tanto el Sr. Stain, director de Transáfrica en Chile, como el Sr. Andrés Couve, que al parecer eran muy amigos, pretendían vender la empresa Guafo, a Transáfrica.

Como el Sr Stain sabía que Transáfrica tenía su filial Pescafina, empresa muy importante en la comercialización de pescado congelado, influyó en Transáfrica para que comprasen la empresa Guafo, con el fin de tener producto congelado.

Pescafina, ya había financiado a empresas pesqueras en Argentina para obtener producto, y algunas operaciones de ese tipo no salieron bien.

Yo observé, y de acuerdo con las conversaciones sostenidas con ambos, que el Sr. Couva vendía su participación de la Sociedad “Guafo”, y con la pretensión de continuar de presidente en la empresa, algo se cocía entre ellos.

A la vuelta pasé por Buenos Aires. El “Marcelina de Ciriza”, seguía amarrado en Mar del Plata y el “Virgen de la Estrella” amarrado en Astilleros Tandanor de Buenos Aires.

Volví a San Sebastián, y llegué a última hora de la tarde del día 24.12.1988.

En enero de 1989 viajé a Madrid a Transafrica, e informo a D. Jaime Salama sobre la empresa pesquera Guafo de Chile.

Le digo a D. Jaime que si fuera mi dinero, yo no compraría esa empresa pesquera, ya que en Chile siempre se prima a las empresas que manufacturan en tierra. Pero un pescado que llega de 8 ó 9 días, viene mezclado con otro de hace dos o cuatro días; con lo que el pescado no es de primera calidad. Esa era mi primera premisa. Yo entendía que si habíamos inaugurado un buque factoría congelador en el año 1965, donde ya se congelaba el producto recién pescado, ¿cómo en los 90 vamos a congelar pescado de tres, seis y nueve días? Además, no veía aquella empresa rentable por los números que me habían mostrado. Efectivamente, la empresa se fue al carajo en tres años.

No le comuniqué nada sobre el Sr. Estain, director de Transafrica en Chile, del interés que tenía de que se hiciera la operación. Al año fue

sustituido de director y despedido por ciertas causas. Yo no me había equivocado

Durante este año, realizo varios viajes a Madrid para mantener reuniones con Emex, con el Sr. Leo Aflalo, sobre el asunto de Nicaragua, etc.

El 27 de febrero de 1989 muere mi hermano Agustín en accidente de coche en las Landas, Francia. Yo estaba en Madrid.

Nicaragua

Miguel: En el año 1989 viajo de nuevo a Nicaragua, totalmente solo. Inspecciono la empresa y la flota de pesca de “Indesca” en Chinandega-Pacífico. Regreso a San Sebastián. En junio vuelvo a Nicaragua con el Sr. Leo Aflalo de Emex. Estamos veinte días.

Firmamos con el ministro de pesca Sr. Godoy toda la operación del proyecto. Venimos muy contentos.

Los doce buques camaroneros de 25 metros, los íbamos a construir en España, y luego los llevábamos para Nicaragua.

En este país ya tienen práctica en la pesca del camarón, aunque suelen utilizar buques de casco de madera, de 18 a 20 metros, muy sencillos. Van a la pesca al fresco.

Nuestro proyecto era ir al congelado con un sistema de empacado del langostino (camarón) en cajas de cartón de kilo, y máster de 6 ó 12 kilos... Todo preparado, porque era un producto que lo iba a importar Pescafina.

Si la operación total de exportación era de unos 25 millones de dólares, 14 millones de dólares eran para los buques congeladores, y el resto para los criaderos –esceros- de langostino-camarón.

La idea era construir los buques en Pasajes. Siempre he procurado proteger los astilleros y talleres de Pasajes, tanto de Lasa como de Luzuriaga.

El “planing” era hacer los cascos en Astilleros Luzuriaga, y los montajes en Astilleros Lasa Hermanos. De ese modo el trabajo estaba repartido.

El ingeniero naval Sr. Enrique Lecuona, siguiendo mis indicaciones, realiza el proyecto, y le pagamos trece millones de pesetas, que fueron ingresados al Colegio de Ingenieros Navales de Bilbao.

En los siguientes meses hubo elecciones en Nicaragua, y Ortega se marchó y fue elegida de presidente del país, la Sra. Chamorro. Ella no respetó los acuerdos que se habían firmado durante la Presidencia del Sr. Ortega y la operación se fue al traste después de haber gastado mucho dinero en viajes, estudios, etc. Unos cuarenta millones de pesetas en total.

5.2. Operaciones de compra-venta

En el año 1990, sigo en la oficina de Pasajes, edificio Casa Ciriza. Realizo operaciones con el pescado congelado y compraventa de buques pesqueros usados y de nueva construcción.

En 1991, Emex me envía nuevamente a Argentina. La oficina de Transafrica Baires había cambiado de domicilio. Ya no se dedicaba al cereal. La oficina la ocupaba la firma “Financiera Socimer” perteneciente también al grupo Transafrica.

El Sr. Agustín García que fue gerente de Transáfrica- (Baires), había vuelto a Madrid a la central.

El proyecto para el que me envió Emex era también de un crédito Faz (crédito blando). Dicho proyecto consistía en exportar todo el material necesario para ensamblar y terminar los buques pesqueros en Argentina.

Visité a muchos armadores en Mar del Plata que yo ya conocía de mi época cuando el “Marcelina”. También visité al “Marcelina”, allí seguía amarrado en el puerto con aspecto de abandono y Sasetru ya sin decisión en estos asuntos.

Nosotros sin cobrar y el “Virgen de la Estrella” atracado en astilleros de Tandano en Baires, también bastante abandonado.

Visité a los armadores, efectúe todas las ofertas con las facilidades del crédito Faz, pero como el banco Provincial de Baires les exigía un 10% de desembolso, los armadores ni ese 10% desembolsaban, estamos en Argentina.

Por fin contraté uno de los buques con uno de los dueños de los astilleros Samym de Baires. Trataba mucho con su yerno Sr. Cadenas y contratamos el buque “Cabo Corrientes”, de 27 metros de eslora.

El Sr. Cadenas se hacía llamar ingeniero, y yo con mi experiencia le aconsejaba sobre la cuestión técnica, tanto es así, que en uno de los momentos que nos despedíamos en nuestra oficina de Transafrica Baires, me confesó que no era ingeniero, que era mecánico naval.

Regresé a San Sebastián y seguí trabajando para enviar todo el material para ensamblar el buque “Cabo Corrientes” en los astilleros Sanim.

En 1992 sigo en la oficina de Pasajes, edificio Casa Ciriza.

Contratación de todo el material para enviarlo a Argentina, para el buque Cabo Corrientes.

El Sr. Cadenas de astillero Sanyn de Baires, era un pelma, se pasaba de listo, y nos trajo muchos problemas. Era joven, poca experiencia y me ima-

gino que quería justificarse ante su suegro. La operación de exportación, hasta la chapa, duró todo el año y parte del 93, y con muy poca diferencia de beneficio. Yo seguía atendiendo mi propio patrimonio y colaborando con Rodolfo Pescados

Irlanda

Este mismo año viajo a Irlanda con el gerente de Pescados Rodolfo, Sr. Ramón Tejedor, su secretaria M^a Dolores y el hijo de Rodolfo llamado Joaquín. El motivo del viaje era para inspeccionar un buque pesquero que estaba financiando Rodolfo para que en contrapartida le enviara el producto de pesca. Como no le enviaba el producto, por ese motivo me envié para que le informara sobre la situación del buque.

Inspeccioné el buque. El armador irlandés decía que lo estaba reparando, lo cual dentro de la inspección que realicé deduje que era todo mentira. Era un buque pesquero de unos 33 metros de eslora, que trabajaba en las costas de Irlanda. Al informe de mi inspección Rodolfo ya cortó toda la financiación.

En el año 1993 yo tengo sesenta y un años. Sigo en la oficina de Pasajes, edificio casa Ciriza. Transafrica está pasando mal momento y cerrando empresas dentro de su multinacional. Emex, gerente Leo Aflalo me propone despido con indemnización, y así se realiza, pero sigo colaborando. Atiendo mis operaciones particulares como siempre, y paso al paro. Realizo algunos viajes a Madrid y un viaje a las Palmas de Gran Canarias.

En el año 1995 tengo sesenta y tres años. En mayo de ese año, y por el sistema del Régimen del Mar del Instituto Social de la Marina, me jubilo. Si bien me podría haber jubilado antes por los embarques que constaba en mi libreta de navegación.

Sigo en la oficina de Pasajes, edificio Casa Ciriza. Atiendo y me ocupo de mi patrimonio y de mis operaciones particulares. Se anula la exportación de angula y la importación de cococha fresca. Se sigue importando cococha congelada. Exporto bacalao seco a la Argentina y seguimos importando merluza fresca con muchos problemas. Los problemas se ocasionaban por las reservas de bodega en los aviones de línea regular Sud-Africa, Francfort, Paris, Londres, y luego en camión a Irun, Pasajes, Bilbao.

En febrero viajo con el Sr. Saccone de Emex a Indonesia con el fin de entrevistarnos en las dependencias del gobierno y discutir las partes técnicas de los proyectos que había encargado y yo había preparado de los Aids-Tender y los Inspect-Board.

Viajo nuevamente a Sudáfrica y Namibia con el Sr. Werner, a las ciudades de Namibia: Windhoek, Luderich, Walvisbay, y también a Sudáfrica: Caapetown, etc.

Visitamos muchos puertos para conseguir de los suministradores merluza fresca (empezaba la competencia). Lo mismo ya me ocurrió en los años 1985 en Chile, con el Sr. Castain. El fue quien empezó a exportar merluza fresca por avión, a la empresa Soriano de Madrid. Tuvo que dejarlo y dedicarse a otro tipo de negocio. (los listos que aparecen y lo fastidian todo), ya que empezaba a tener mucha competencia con personas de España (de Fuenterrabía, La Coruña, Vigo, etc.), que se radicaron en Chile.

Yakarta

Viajamos a Yakarta (Indonesia), cogiendo la línea Frankfort-Singapur. Viajo con Luis Sacone de Emex que llevaba la parte comercial y yo la parte técnica.

Emex ya tenía su enlace para otros proyectos con una empresa de Yakarta muy relacionada con los ministerios a alto nivel. (Todas estas operaciones se realizaban con crédito blando. Son acuerdos que tiene España con ciertas naciones con el fin de defender la industria española. Ofrece esas facilidades siempre y cuando estén garantizadas por los gobiernos de esos países). Así que estuvimos allí unas tres semanas. Durante este tiempo tuvimos muchas visitas, muchas reuniones con la embajada española y con los ministerios a nivel de explicarles técnicamente todos los detalles de los proyectos.

Las operaciones consistían en un proyecto de un buque tipo Aids-tender, para ayuda y suministro a los fareros de las islas.

El otro proyecto eran los buques tipo “Inspect-board”, que consistían en buques guardacostas.

Encargaron también un proyecto que consistía en un buque escuela, con prospección pesquera de cerco combinado con palangrero y navío de entrenamiento. Y también un laboratorio en tierra para controlar la calidad de los productos. Todo ello para la universidad pesquera de Yakarta.

Desde un principio, en todos los proyectos que tenía que realizar, ha colaborado conmigo el ingeniero naval, Sr. Enrique Lecuona que tiene su estudio en Hondarribia.

También visitamos unos astilleros en Yakarta, que es un gran puerto comercial con mucho movimiento y tráfico. Me causaron muy buena impresión. Tenían buenas gradas, y unas buenas naves de calderería y tubería. También estaban construyendo un transbordador de gran porte, diri-

gida la montura por técnicos Noruegos. Eran unos astilleros muy buenos y muy bien preparados, porque parece ser, que la mano de obra es más barata que en otros países, incluso trabajaban de noche.

Yakarta es una ciudad con mucha influencia Japonesa. Tanto es así, que toda la locomoción era prácticamente japonesa, (mucho cuatro por cuatro) y un 5% europeo o americano, pero sobre todo oriental, mucho tráfico en la ciudad, excesivo, con pocos autobuses y de mal porte. Abundaban bicicletas por todas partes, y también había muchos carritos como de los helados asando el "chancho" (carne de cerdo) para vender a los transeúntes.

Me alojaba en un hotel donde tenía una habitación preciosa como cualquier hotel de cinco estrellas europeo. Además, también disponía de restaurant, green bar, con sala de fiestas... desde mi habitación salía a la ventana y veía la ciudad, pero debajo de mi ventana pasaba un riachuelo y a su lateral había varias barracas o ranchitos, y veía a los niños jugando fuera y andando en bicicleta al lado de la barraca. Puedes tener un precioso hipermercado igual a uno europeo y al lado barracas de una planta donde vendían cosas o hacían reparaciones, y hasta vivía la gente en el mismo lugar. Todo estaba junto. Así son esos países.

La ciudad cuenta con edificios, hoteles y bancos maravillosos; mucho cobre, y mucho granito, mucha construcción. Respecto a la población humana: chinos, musulmanes, indochinos. Y dentro de la ciudad, mucha construcción nueva, pero también muchos ranchitos, sin alcantarillado. Las aguas fecales iban por la cuneta. Es un país de grandes contrastes.

Un ingeniero que estaba allí, amigo de Luis Sacone, nos llevó una vez a un jardín botánico precioso. Cerca de allí vimos una enorme plantación de te. Según comentaron, nos hallábamos en uno de los parques botánicos más bonitos del mundo. También visitamos un zoo en el que entrabas con el coche. Hubo una pelea entre dos tigres que casi nos rompen el coche... Bueno, eso fue en un domingo de excursión. Luis Sacone ya había estado en Yakarta y me advirtió que tuviese mucho cuidado de que no me metieran droga en el bolsillo, ya que si me encontraban con droga, no me dejaban salir del país. Tanto es así que lo advertían a la entrada del aeropuerto de la capital.

Hice mucha amistad con el embajador español, que era de Madrid. Una de las facetas dentro de los negocios que más me impresionó, eran los diferenciales que a través de esa gestora (empresa que hemos señalado antes que coordinaba con los Ministerios a alto nivel), cobraba para llevar a un buen fin la operación. Muchas reuniones, hablaban inglés. Sacone llevaba la parte comercial... comida aquí, cena allá... Y me reunía con el director general de la inspección de buques del ministerio y su séquito, unas 14 ó 15 personas, todos orientales. Me preguntaban todos los detalles técnicos, de

los cuales yo tenía que dar explicaciones, aquello más bien parecía un examen. Nos volvimos de Yakarta y esta operación no salió.

Hay que tener en cuenta que las empresas de bienes de equipo se gastan mucho dinero en las operaciones y no salen todas. No obstante, es muy importante la experiencia y un poco de intuición para ver si algo es viable o no. Hay que jugar con muchos parámetros...

5.3. Génesis de Foronda

“Yo mismo le aconsejé al Sr. Werner que no se hiciese armador, que no alquilara buques de pesca palangreros, porque lo mejor era comprar producto”.

Esta reflexión, resume en sí misma, una de las trayectorias en las que se ubica la industria pesquera en el País Vasco. Vamos a seguir su proceso a través de esta experiencia biográfica.

Miguel: Podemos considerar que es entre los años 1994, 95 y 96 cuando se produce la génesis del Aeropuerto de Foronda (Vitoria). Es en éste último año cuando se consigue, por fin, acondicionar el aeropuerto para recibir los cargamentos de merluza fresca para varios clientes, en aviones de carga general “Boing 747” y “Autonof”.

Cuando comenzamos con la operación de la merluza, hicimos dos o tres viajes en esos tres años, y colaboraba con el señor Werner, de Cargofish, Madrid; un señor alemán que trabajó mucho en el petróleo, pero decidió dedicarse al pescado. Debido a los muchos contactos que tenía en Sudáfrica, le propuse que ambos nos dedicásemos al pescado fresco. No éramos los únicos; había otros que también lo importaban. Uno era de Tudela, el Sr. Caladero.

En estos inicios, el pescado se traía en la bodega de los aviones de pasajeros de línea regular. Pero había muchos problemas al respecto, porque no había suficiente bodega, el pescado tenía que venir en cajas de poliespán y forradas en plástico, porque no podía despedir agua.

La procedencia del pescado era sobre todo de Sudáfrica, concretamente de la costa de Namibia. Desde aquí tenía que transportarse hasta Johannesburgo en camiones frigoríficos. Esta última ciudad era el centro desde donde se enviaba todo el producto a Europa. A veces también desde Ciudad del Cabo.

El pescado venía en las bodegas de los aviones de línea regular de pasajeros, concretamente vía Madrid, Frankfurt, Londres, París. Desde estos aeropuertos, lo transportábamos en camión hasta Irún, (Zaisa), en este lugar Tomsa disponía de un frigorífico de conservación, no de congelación. Y ya como última etapa hacíamos la distribución.

Uno de los contactos que tenía el señor Werner era con el Sr. Apilow que vivía en Windhoek capital de Namibia. Tenía en Walvis Bey cuatro o cinco palangreros alquilados con patrones oriundos de Portugal, pero nacionalizados en Namibia. El Sr. Apilow, gran persona, en los primeros viajes estuvimos en su casa, con su familia. Nos recogía en el aeropuerto, tenía una avioneta de un motor, con capacidad para cuatro personas. Me invitaron a un safari fotográfico turístico de tres días de duración por el interior de Namibia desde Walvis Bey, donde vimos hasta leones. En el safari dormimos en un hotel tipo selva, de madera, con su piscina, una buena barbacoa para cocinar y buenas comodidades. Durante el día anduvimos en el jeep recorriendo y viendo todos los animales, había mucho flamenco, y por las noches íbamos a un lugar donde tenían cercados unos leones y veíamos como les daban de comer. También viajamos desde la casa de verano del Sr. Apilow, que tenían en la costa en Wlotzka's Baken (Rock Bay) al interior de la selva situado entre Kalkfeld y Erundi para hacer un safari. Otro día viajamos a muy poca altura por toda la playa de la costa, desde Rock Bay (la casa de verano) a Swakopmund y también hicimos otro viaje en la misma avioneta desde Lúderitz a Walvis Bay.

Apilow era una gran persona. Empezamos a trabajar con él y con Rodolfo Pescados, importando merluza. En principio teníamos los problemas con las reservas en las bodegas de los aviones de línea regular. Como todos los comienzos necesitan un rodaje y luego ya todo se organiza y se estabiliza. Actualmente sigue funcionando con pleno éxito. Sin embargo, en estos inicios de la importación de la merluza, a veces teníamos problemas con la descarga del producto en el aeropuerto de Vitoria. Apilow y Rodolfo no llegaron a un buen entendimiento y Apilow consiguió comercialmente otro cliente español.

Concretamente en navidad, como había mucha demanda de merluza, ésta venía en unos aviones rusos, los autonof, que estaban subcontratados por una empresa británica que traía flores secas de Sudáfrica y demás cosas. El flete podía venir vía Franckurt, Paris o Londres. Las cargas eran de 80 a 120 toneladas.

Los “autonof” en su interior eran como una nave, con su puente grúa. La tripulación era rusa o polaca. Se abría por delante la cabina y por la parte de atrás, todo era hidráulico. Los “fenwicks”, entraban dentro del fuselaje del avión.

La distribución la teníamos que hacer allí mismo, en la pista, y llevábamos personal contratado desde Pasajes. De las 120 ó 130 toneladas que llegaban, allí estaban esperando camiones de varios clientes que distribuían el producto a diversas plazas, como Merca Madrid, Marca Barça, y otros.

La venta depende siempre del binomio competitivo calidad-precio del producto.

El autonof que era un avión muy grande aterrizó una vez en Bilbao, pero posterior no le dejaron aterrizar en este aeropuerto y tuvo que hacerlo en Pau (Francia), lo que provocó que nosotros y todo el resto de los clientes tuviésemos que ir a buscar el producto a Pau.

Entretanto, el resto del año, alguna vez llegaba algo a Foronda, pero no siempre. Entonces, los aviones de pasajeros tenían bodega libre e iban a Madrid, o París-Frankfurt-Londres.

Pero ya digo que Londres era conflictivo, con lo que solía ser París-Frankfurt. Y de allí salía un camión que traía la carga a Irún (Zaisa) y Tomsa se encargaba de la distribución. Pero a veces se tardaba dieciocho horas.

En este momento es cuando le propongo al Sr. Navajas, agente de aduanas Decoexa de Irun, que sería interesante preparar el aeropuerto de Vitoria (Foronda), en vez de tener que traer el producto desde Pau (Francia), y efectivamente consiguieron los permisos tanto de sanidad como de aduanas.

Estos permisos nos proporcionaron una ventaja muy importante, ya que estos aviones aterrizaban entre las ocho y las doce de la noche. Cuando no teníamos los permisos, había que esperar hasta las diez de la mañana para hacer la descarga. Teniendo en cuenta que estamos con un producto perecedero, estamos perdiendo unas horas muy valiosas. Conseguimos recuperarlas descargando el producto inmediatamente a la llegada de los aviones. Para ello, se consiguió montar un turno de noche de aduanas y la agencia de aduanas Decoexa montó una nave con su cámara frigorífica para mantener el producto a tres grados sobre cero en Foronda. Esta nave contaba con su muelle de descarga, que se traía del fuselaje de los aviones en sus carros de rodillos. Dentro de la nave se hacía ya la distribución, manipulación y almacenaje en cámara frigorífica y muelle de carga a los camiones. Todo ya en perfecto funcionamiento y hasta con personal de Vitoria o alrededores, para este tipo de manipulación, sin tener que llevar personal desde Pasajes.

Con esta infraestructura comenzaron a traer también el producto en aviones tipo Jumbo que se adaptaron para transportar el pescado. Estos aviones, si bien tenían menos capacidad que los Autonof, sin embargo sí tenían la suficiente capacidad para que dos o tres veces por semana viniesen con producto.

Todo ha cambiado bastante. En estos últimos cinco años, se han hecho unos buenos matrimonios con una buena coordinación entre los proveedores de los países de origen y los importadores de aquí.

Rosa: Todo parece señalar, que en el País Vasco el aeropuerto toma un protagonismo importante respecto a la entrada de producto a los mercados.

Miguel: Esta situación se viene gestando desde los años ochenta, cuando se empezó importando merluza de Chile. La traían en cajas de cartón y éstas envueltas en bolsas de plástico para que no despidieran agua. Se siguió trayendo mucho pescado del exterior y no solamente de Sudáfrica, Namibia o Chile, sino también de Argentina, Boston.

Actualmente seguimos importando, y hasta contratamos buques para pescar. Yo mismo le aconsejé al Sr. Werner que no se hiciese armador, que no alquilara buques, porque lo mejor era comprar.

En el año 1997, sigo igual que en el año 1996. Se deja de importar merluza fresca, puesto que empezaba a no ser rentable. La concesión por la autoridad portuaria del edificio Casa Ciriza finaliza. Pescados Rodolfo se marcha del edificio a otra nave de La Herrera. Existe un nuevo plan general y los concesionarios estamos en precario. Concesiones semestrales. Yo me quedo solo en toda la nave. Consigo la concesión solamente de la parte que ocupo como oficina y el pequeño almacén, y pago el alquiler trimestralmente de lo que ocupo.

En el año 1998, sigo en la oficina de Pasajes, edificio Casa Ciriza completamente solo. Continuo importando cococha congelada de Argentina y exporto bacalao (un contenedor de 40 pies cúbicos al año, cococha 20.000 kilos al año). Del mismo modo intervengo en la compraventa de buques pesqueros, proyectos, asesoramientos, etc, Atiendo mi patrimonio, algunos viajes a Madrid y a Vigo.

Los suministros de petróleo

Intentamos con el Sr. Ulrich Wermer, la misma persona con la que se importaba la merluza fresca, realizar operaciones de petróleo desde Caracas, Venezuela, con la empresa del estado P.D.V.S.A. de los Srs. Zamora y Castro.

El Sr. Wermer es experto de muchos años en esos productos del petróleo, y viajó a Caracas. No hubo resultado. Años antes yo ya había efectuado operaciones con gas-oil de Nigeria en colaboración con otro alemán el Sr. Gerardo Friedrich, que vive en Vigo, e intentamos hacer operaciones con Nigeria y con el Sr. Wermer también sin resultado. En los años 1992, estuvimos suministrando gasoil a los grandes atuneros de cerco (Albacora por ejemplo). Suministrábamos gas-oil en un puerto de Nigeria, operaciones difíciles y muy peligrosas. En el año 1994 con la existencia del gas-oil de Nigeria, compramos un pequeño petrolero para suministrar a buques pesqueros en alta mar y también hacer el suministro en puertos cercanos a Nigeria. Perdimos mucho dinero en esta operación.

5.4. *El atún rojo*

Miguel: En el año 2000, tengo sesenta y ocho años, y sigo en la oficina de Pasajes, edificio Casa Ciriza, con los nuevos vecinos y con la misma situación de concesión por parte de la autoridad portuaria. Atendiendo mi patrimonio, y asesoro en proyectos, etc.

En el mes de julio me llamó un coreano el Sr. Park, quien me encarga proyectos de buques para la pesca de atún rojo en el Mediterráneo. El atún se enfría en cubas a mas de dos grados instaladas en el mismo buque. Me propuso la compra de atún rojo en la cofradía de Hondarribia. Le organizo la operación a través del presidente de la cofradía de Guipúzcoa D. Esteban Olaizola.

Después de los contactos, conseguimos que el Sr. Park contrate e instale en el mes de julio en el muelle junto a la cofradía de Hondarribia, un contenedor especial. Este contenedor de la casa Maerks con su grupo electrógeno, servía para congelar el atún que se compra a diario en la subasta, con el fin de congelarlo a menos de 60 grados y luego a las 24 horas cargarlo a otro contenedor para conservación a menos de 50 grados. De este modo se transportaba el contenedor a Bilbao y el mismo se embarcaba luego a Japón. Vinieron también tres coreanos. Les alquilé un piso. Eran especialistas en la preparación del atún.

La campaña de pesca se terminó a finales de agosto. Se hizo la operación con un producto bruto de 80 toneladas. Era una prueba piloto, no se había hecho anteriormente, y no se ha vuelto a hacer.

En diciembre del año 2001 me traslado a la oficina de mi casa en el Duplex encima de donde vivo, por cierto muy a gusto. En el traslado quemé mucha documentación, pero me traje lo más importante. Sigo atendiendo mi patrimonio.

Don Vitorino Marin presidente de Askar la persona que nos llevó la suspensión de pagos, fallece el 17 de diciembre a los 85 años, era una gran persona. En abril viajo a Bruselas a la feria sobre la pesca, me invitó el director de Pescafina de Transafrica hoy Pescanova para mantener una reunión con el Sr. Solimeno propietario de una empresa importante de pesca con base en Mar del Plata, Argentina. Este señor vendía la empresa, si se llegaba a un acuerdo con Pescafina – Pescanova, de momento sin resultado.

Desde que terminé en Argentina en los años 1982-1983 y aparte de realizar estudios con buques de pesca con Emex de Transáfrica, he realizado otros estudios. Diques flotantes para Ecuador, sardineros para Perú, aceros para Brasil y México, Pesqueros para varios países, Petroleros y Barcasas para Argentina, remolcadores, buques de transporte frigorífico, estudio de pesca para Arabia Saudí, etc, etc.

6. Últimas reflexiones de Don Miguel relacionadas con la pesca

En este último capítulo, Don Miguel con toda la experiencia que le avala una vida entera dedicada a la pesca de altura y gran altura, nos muestra diversas pinceladas, sobre temas tan puntuales como son las disposiciones de la Unión Europea en materia pesquera, la potencia de los buques y algunas modalidades de pesca, además de reflexionar sobre la evolución del puerto pesquero de Pasajes.

Miguel: Respecto a las nuevas disposiciones de la Unión Europea, quiero comenzar por la situación que se estaba gestando hace veinte años. Dentro de las dificultades y reticencias que la UE ha supuesto para la pesca, sin embargo ha facilitado muchas otras situaciones como son: subvenciones para la construcción de buques a fondo perdido, subvenciones a buques para desguace, subvenciones para la formación de sociedades mixtas...

Todo ello ha facilitado que muchos armadores hayan exportado buques a sociedades que han hecho con banderas de conveniencia. Entonces exportan el buque, cobran la subvención de la UE, y siguen trabajando con bandera extranjera.

Por ejemplo, hace menos de 5 años se exportó a Arabia Saudí una pareja bacaladera, con base en el puerto de Pasajes. Fueron comprados por una sociedad de Barcelona, la cual hizo una Sociedad Mixta con otra empresa de Arabia Saudí. Formalizaron la exportación de los buques con toda la documentación en regla. Por ello cobraron de la UE, y estoy hablando de doscientos y pico millones de pesetas. Sin embargo, estos buques no han salido de puerto. Al parecer, esa sociedad se disolvió.

El hecho de cobrar ese dinero, para mí es una estafa. Puesto que han cobrado la subvención y tienen la obligación de exportarlos, pero al disolverse la compañía, esos buques siguen amarrados.

Rosa: ¿Qué ocurre con esas subvenciones, con desguaces y demás?

Miguel: Los buques que están para desguaces cobran según el tonelaje. Y respecto a las sociedades mixtas, éstas cobran una subvención a la exportación, y lo mismo los buques que se exportan a terceros países.

Rosa: ¿Qué está ocurriendo con la flota tanto de Galicia, Asturias, Euskadi y Cantabria?

Miguel: Esta flota sigue faenando, con las licencias de pesca que han obtenido. Así, la zona siete que corresponde a los mares de Irlanda es la cuota más alta. Se estaba pagando a un millón de pesetas por día de pesca. La zona seis que corresponde a los mares de Inglaterra, baja un poco, se estaba pagando a quinientas mil pesetas, y la zona 8 que corresponde a la costa de los mares de Francia, a ciento cincuenta mil pesetas. Son licencias en las que se

tienen tantos días de pesca según los kilowatios. Por ejemplo Galicia tiene más cerca la zona de Gran Sol, además de estar acostumbrados a pescar en esta zona y no aprecian tanto la costa francesa. Por lo tanto, cuando se vende un buque, por ejemplo uno que se ha vendido en octubre o noviembre de este año pasado, con base en Pasajes, se ha pagado por él un dinero que no merece, ya que el que lo compra sabe que puede desguazar ese buque y por ello cobrar un dinero. A esto hay que añadir las licencias de pesca, que en este caso estaban valoradas en ciento cincuenta millones de pesetas aproximadamente.

Así, quien compró el buque vendió las licencias de las zonas seis y siete en, 110 millones de pesetas, y él se quedó con la zona ocho y con el buque, habiendo pagado por un barco de 33 metros aprox. construido en el año 1973, 275 millones de pesetas, o sea que el comprador pagó valor desguace y a ello tenemos que añadir el valor de las licencias.

Rosa: ¿Qué ha pasado con esto?

Que muchas empresas, que antes de la época de estos acuerdos con la Unión Europea, tenían el valor de sus buques construidos en los años 1975-76, y que entonces podrían costar veintidós millones de pesetas, ahora esos buques con las subvenciones, más las licencias de pesca, desguaces, etc. se han revalorizado enormemente.

Las licencias se reparten de acuerdo a cada autonomía. Muchos armadores compran licencia o las alquilan como si fuera un estraperlo, pero parece ser que está autorizado. Esto se está haciendo tanto en arrastreros como en palangreros. Ese es el beneficio que tienen los armadores y supone un buen paraguas.

Hace tres o cuatro años, otra empresa de aquí, que tenía cinco buques, vendió toda su flota de fresco que trabajaban al arrastre, a una empresa de Galicia, que trabajan mucho en Gran Sol. Estos cinco buques tenían sus licencias de pesca en la zona 6, 7 y 8. Ya se había hecho toda la operación, y el Gobierno Vasco prohibió llevar a esos buques de puerto base en Pasajes, a Galicia.

Rosa: ¿Qué ocurrió?

Que los de Galicia compraron las licencias más importantes para ellos, que eran las de las zonas seis y siete, y los buques se quedaron aquí en Pasajes, con las licencias de la zona ocho de la costa de Francia. En mi opinión, la pesca en esta última zona, necesita una mayor vigilancia, porque siguen pescando, sobre todo los de Ondárroa, la merluza pequeña, el pitillo, la anchoilla... estos productos no pasan ni por la lonja, van directamente a Valencia, Barcelona, Lérida..., es decir los mercados del Mediterráneo. Llevan todo más o menos camuflado. Trabajan con copos que llevan un mallero muy pequeño y se saltan las inspecciones.

La costa francesa, para mi ha sido rica y lo seguirá siendo por la variedad de pescado. Cada vez hay mas flota de litoral para la sardina, bonito, anchoa, verdel, caballa, chicharro.., y va disminuyendo el buque de arrastre. Esto hace que vaya mejorando la zona de pesca de la zona de Francia (zona 8). Es importante vigilar que no se utilice esos copos con mallero tan pequeño, y no ir a faenar en las zonas de desove.

La actividad del puerto de Pasajes en pesca, ha sido de bacalao y fresco. Se intentó con el congelado, pero no se llegó a hacer suficiente. En los años 1965, existía “Frigoríficos la Guipuzcoana” en Lasarte, pero no era suficiente. Teníamos que transportar el producto congelado desde el puerto de Pasajes hasta Lasarte, para su posterior clasificación y almacenamiento en el frigorífico. Posteriormente montaron “Frigoríficos Pasaia” con la ayuda del Gobierno Vasco, pero Pasajes ha evolucionado en la pesca como un puerto de pescado fresco. Aquí los patrones de pesca y los exportadores se hacían dueños de los buques.

“Pasajes la quimera de oro”

Miguel: Este puerto ha sido la quimera de oro. Los que ganaban dinero eran los patrones de pesca, que andaban hasta con un 12% del producto de la pesca. Por ejemplo, si el armador hace una venta de producto de doscientos millones de pesetas al año, igual gana tres millones, y el patrón siete u ocho millones.

Si tenías un patrón de pesca y defendía bien el buque, venían otros armadores y te lo quitaban. No sólo porque les subieran en algún punto el porcentaje, sino porque además lo hacían socio de la empresa y así aseguraban que no se marchase.

La potencia de los buques y algunas modalidades

Miguel: Me han pedido asesoramiento sobre unos buques para pescar atún en los mares del Mediterráneo. Existen dos astilleros, unos en Perpignan y otro en Arens de Mar, que han construido dos buques con mucha potencia para andar a quince nudos. La milla es muy cara, por eso los alemanes, cuando hacen los buques construyen con menos manga y más eslora. Ya sabes el dicho: “si quieres milla, métele quilla”.

Estos buques son atuneros, para la pesca al cerco del atún rojo. Este tiene buen mercado en Japón, Londres, Estados Unidos y Alemania. El mercado que más paga parece que es Japón.

Estos buques navegan a 15 nudos pero tienen tres mil caballos de potencia, con dos motores y dos hélices. El objetivo de ello es: llegar

cuanto antes a la mancha de atún, ya que el que antes llega antes lo pesca. Por ello, cuando se hicieron buques para pescar el atún en el Pacífico, encima del puente de mando se podía llevar un helicóptero. Entre varios armadores de los buques atuneros, alquilaban un helicóptero, con su piloto, y de ese modo resultaba más económico. Los buques eran rápidos, alcanzando una velocidad de doce nudos. Los americanos los construían hasta de catorce nudos. Pero esa es un poco la manía de ir a la mancha lo más rápido posible. El hecho de construir un buque con dos motores y dos hélices te permite hacer la maniobra más rápido, pero también te estás metiendo en un consumo tremendo. La ventaja del helicóptero, es que inspecciona las zonas de pesca y avisa por radio a lo atuneros donde se encuentra la mancha del atún.

Respecto a los grandes buques factorías, los rusos por ejemplo han hecho mucho daño, ya que han trabajado en todas las zonas, dentro y fuera de las aguas jurisdiccionales. Últimamente se han construido en Vigo para Rusia, buques factoría de un gran porte, que pueden trabajar en profundidades de hasta 2.500 metros.

Sobre el daño de los buques factorías rusos, pude comprobarlo personalmente, y por una casualidad. Ocurrió que estando yo en Argentina en el año 1977, coincidió que zarpó de la base Naval de la Armada Argentina, un buque de guerra para efectuar pruebas de mar, y fue avisado por telefonía por un pesquero argentino, comunicándole que dentro de las aguas jurisdiccionales estaban faenando varios buques factorías. El buque de guerra se dirigió a la zona, y les dio el alto por telefonía, pero los factorías viraron el calamento e iniciaron su huida. Tantas veces les dieron el alto, que al no hacer caso les dispararon un cañonazo que fue a estrellarse en la amura de estribor de uno de los factorías.

Por fin y alertados de esta forma, fueron arrestados y atracaron en el muelle de Puerto Madrin.

El director de Sasetru me encargó con otros dirigentes de la empresa, que inspeccionara el producto congelado que mantenían en la bodega, ya que ése producto estaba incautado por las autoridades Argentinas, y salía a licitación.

Viajamos en avioneta desde Baires a Puerto Madrin. Los comisarios no nos dejaron entrar a bordo.

Volví a los cinco días en vuelo regular. Esta vez acompañado por una sola persona. Inspeccioné el producto congelado de tres bodegas y en tres buques.

Los factorías arrestados eran: seis barcos de bandera rusa, tres polacos, y dos búlgaros. En total once. El más pequeño de 90 metros de eslora, y

había hasta de 120 metros, con dos plantas de harina que elaboraban hasta 60 Toneladas de materia prima de pescado. Alguno tenía una pequeña planta de conserva para el jurel, etc...

Estando inspeccionando, puede apreciar que en cubierta había copos –sacos de red– con un mallero pequeñísimo, muy cerrado, casi como arpillera. Puede uno imaginarse el destrozo que pueden hacer con ese mallero cuando van en arrastre.

Las leyes Argentinas en este tipo de arresto de buques pesqueros de otros países, es la siguiente:

- Incautación del producto de pesca.
- Incautación de todas las redes y el calamento.
- Incautación de las maquinillas de pesca.
- Incautación de todos los detectores de pesca.

Solamente incautaron el producto de pesca, todo congelado y empaclado en cajas de cartón. Aproximadamente 4.000 toneladas, entre todos los buques.

Se descargó el pescado congelado, y los once buques zarparon de nuevo a faenar, me imagino que volverían a las mismas. En estos buques factorías había hasta mujeres.

Nosotros aquí tenemos poco consenso con los buques. Por un lado, está el ingeniero que tiene su diseño y montaje, luego el patrón de pesca que también parece ser ingeniero, y el armador. Este problema no lo tienen los franceses. Ellos han elaborado un prototipo de buque y no hay cambios. Trabajan con red pelágica. Esto permite las dos modalidades de pesca: la de pescado de fondo en arrastre y pescado de superficie según la época del año en la que nos encontremos. Esto es ya mas viejo que la pana.

Los Rusos y Alemanes han sido pioneros en eso. Porque los buques factoría que yo vendí de 90 metros, en Las Palmas de Gran Canaria, trabajaban con pelágicas, y estaban trabajando en Mauritania al pescado de superficie: jurel, caballa... Porque esa red pelágica pesca en superficie, a media agua y a fondo. Como el "cnil", que es una quisquilla pequeña, que anda a media agua o a superficie. Para pescarlo se va con pelágica.

El lenguado se pesca en el fondo, y para eso hay unas redes que en su parte de la tralla del plomo es como un rastrillo que levanta de la arena del fondo y sale el lenguado, y lo mismo para el langostino. Pero aquí en los puertos pesqueros, no acaba de entrar la pesca en red pelágica.

De tres años hasta aquí, algunos armadores que tenían sus buques pesqueros a la “baka” o al “bou”, los han puesto a faenar en la modalidad de “pareja”, como hace muchos años.

Faenan con una red de cuatro caras, que no es pelágica sino de fondo, pero abre más. Tienen mucho más gasto, eso me ha dicho un armador.

Yo le he dicho que por qué no le pone a su buque nuevo, de 38 metros y rampero, una red pelágica, ya que hay empresas que se la preparan, tanto en Francia como en Alemania.

Respecto a la preparación del producto para los mercados, existen muchas empresas hoy en día en España. Hacen hasta pre-cocinados. Otras también lo hacen en plan artesanal... pero para las grandes superficies, es importante que los buques factoría congelen a cincuenta y cinco- sesenta grados bajo cero en lugar de a cuarenta y cinco, y efectúen toda su manufacturación en el propio buque, con el fin de evitar las máximas transacciones en tierra.

Mi hermano y yo siempre hemos sido de ideas de progreso. Hemos llegado a tener una buena flota.

Pasaia, dos de enero del 2004.

ANEXOS

PRIMEROS BUQUES PESQUEROS AL “BOU” (TRAWLER) Principios del siglo XIX y XX

- Buques de vapor a carbón.
- Máquina triple, alta, media y baja.

Escrituras de compra del buque “Félix Ciriza”

Características y fotografías

Fotografías del antiguo almacén y oficinas en Pasajes (Trincherpe)

...
 ...
 ...
 ...
 ...
 ...

...
 ...
 ...
 ...
 ...
 ...
 ...
 ...
 ...
 ...

...
 ...
 ...
 ...

MONTES, ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, ESTADO DE VERACRUZ, MUNICIPIO DE SAN JUAN VILLA VIEJA, CARRILLO DE LA CRUZ, 1952.

PARASITOS/PLANTAS	Altura	DAÑOS VARIOS
Marcha	2,000	
Puntal de control	2,120	
Delgado en campo	2,130	
Demarcación en campo	2,140	
Punto donde se extrae	2,150	
Arboles	2,160	
Camino	2,170	
Carretera	2,180	
Camino de tierra	2,190	
Camino de adoquines	2,200	
Camino de adoquines	2,210	
Camino de adoquines	2,220	
Camino de adoquines	2,230	
Camino de adoquines	2,240	
Camino de adoquines	2,250	
Camino de adoquines	2,260	
Camino de adoquines	2,270	
Camino de adoquines	2,280	
Camino de adoquines	2,290	
Camino de adoquines	2,300	
Camino de adoquines	2,310	
Camino de adoquines	2,320	
Camino de adoquines	2,330	
Camino de adoquines	2,340	
Camino de adoquines	2,350	
Camino de adoquines	2,360	
Camino de adoquines	2,370	
Camino de adoquines	2,380	
Camino de adoquines	2,390	
Camino de adoquines	2,400	
Camino de adoquines	2,410	
Camino de adoquines	2,420	
Camino de adoquines	2,430	
Camino de adoquines	2,440	
Camino de adoquines	2,450	
Camino de adoquines	2,460	
Camino de adoquines	2,470	
Camino de adoquines	2,480	
Camino de adoquines	2,490	
Camino de adoquines	2,500	
Camino de adoquines	2,510	
Camino de adoquines	2,520	
Camino de adoquines	2,530	
Camino de adoquines	2,540	
Camino de adoquines	2,550	
Camino de adoquines	2,560	
Camino de adoquines	2,570	
Camino de adoquines	2,580	
Camino de adoquines	2,590	
Camino de adoquines	2,600	
Camino de adoquines	2,610	
Camino de adoquines	2,620	
Camino de adoquines	2,630	
Camino de adoquines	2,640	
Camino de adoquines	2,650	
Camino de adoquines	2,660	
Camino de adoquines	2,670	
Camino de adoquines	2,680	
Camino de adoquines	2,690	
Camino de adoquines	2,700	
Camino de adoquines	2,710	
Camino de adoquines	2,720	
Camino de adoquines	2,730	
Camino de adoquines	2,740	
Camino de adoquines	2,750	
Camino de adoquines	2,760	
Camino de adoquines	2,770	
Camino de adoquines	2,780	
Camino de adoquines	2,790	
Camino de adoquines	2,800	
Camino de adoquines	2,810	
Camino de adoquines	2,820	
Camino de adoquines	2,830	
Camino de adoquines	2,840	
Camino de adoquines	2,850	
Camino de adoquines	2,860	
Camino de adoquines	2,870	
Camino de adoquines	2,880	
Camino de adoquines	2,890	
Camino de adoquines	2,900	
Camino de adoquines	2,910	
Camino de adoquines	2,920	
Camino de adoquines	2,930	
Camino de adoquines	2,940	
Camino de adoquines	2,950	
Camino de adoquines	2,960	
Camino de adoquines	2,970	
Camino de adoquines	2,980	
Camino de adoquines	2,990	
Camino de adoquines	3,000	

San Juan de los Rios, Ver. y alrededores, 1952

RESERVA DE LA BIOSFERA DE SAN JUAN DE LOS RIOS, VERACRUZ

Capacidad de los rios de
5.75 x 4.55 x 2.21 = 5.50 m
e. s. fructuosa y flores

CANTON DE BARRIALES		CANTON DE BARRIALES	
CANTON DE BARRIALES		CANTON DE BARRIALES	
Materia total	37,120 mts.	Alto de construcción	.....
Longitud marítima	6,170 mts.	Artillero y lugar de construcción	.....
Puntal de construcción	3,55 mts.	Alto de inscripción	.....
Calado en mar	4,27 mts.	Puñal	.....
Desplazamiento en carga	..... toneladas	Plata	.....
Peso muerto o carga marítima	..... toneladas	Monetal	.....
Arqueo bruto	38,871 toneladas	Armadura	.....
Tona. neto	32,701 toneladas	Pajar del buque	.....
Capacidad en botellas (Cruzo)	..... mts.-cub.	Sociedad clasificadora	.....
Idem en latas (Italia)	..... mts.-cub.	Clasificación	.....
Sonda alébrica	.....	Telegrafía sin hilos	.....
Exposición del yunque	.....	Alonzo	.....
Nombre de tripulantes	13	Radio-telegrafía	.....
Pesca a que se aplica	Alburn	Tráfico a que se aplica en Julio de 1904	.....
Aperto propulsor	.....	Situación en la de Julio de 1904	.....
Potencia	.....	Tráfico a que se aplica en la de Julio de 1904	.....
Numero de ejes	100		
Velocidad a media carga	9 nudos		
Clase de combustible	Carbón		
Materia del casco	Cobre		
Numero de cubiertas	100		

San Sebastián 7 de Septiembre de 1904

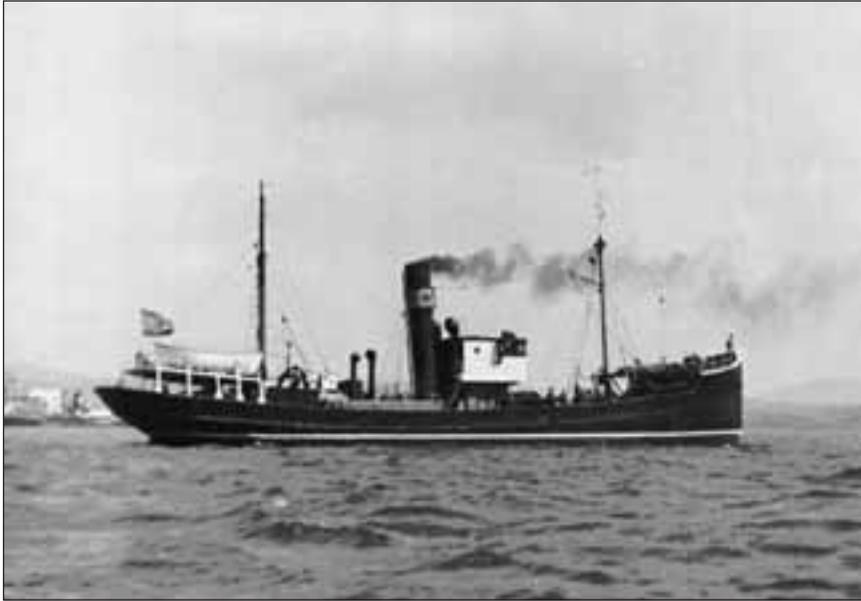
CONSIGNATARIO Inten pedido por la Comandancia de Marina de San Sebastián.



“Ciriza IV”



“Félix Ciriza”



“Marcelina Ciriza” barco vapor



Antiguos Almacenes en Trintxerpe - Pasajes

**BUQUES PESQUEROS ARRASTREROS
PARA FAENAR EN PAREJA
A MOTOR DIESEL**

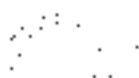
AÑOS: 1931 - 1932 - 1947

**CONTRATO DE CONSTRUCCION:
“ASTILLEROS LA CONSTRUCTORA METALICA, SL”
DE ZUMAYA.**

(Actualmente: “Ast. BALENCIAGA”)

FOTOGRAFIAS DE LOS BUQUES

LA CONSTRUCTORA METALICA S. L.



CONSTRUCCION Y REPARACION DE PUENTES DE ACERO

ARMADURAS METALICAS

DEPOSITOS PARA ELECTRICIDAD

TUBERIA PARA SAISON DE AGUA

PUENTES, ETC., ETC.

Teléfono n.º 94 y 80

CONTRATO

Para D. AGUSTIN CIRIZA de San Sebastián.-

CONTRATO entre D. Agustín Ciriza vecino de San Sebastián de una parte y de la otra La Constructora Metalica, S.L. establecida en Zumaya con talleres de construcción y reparación de cascos de acero, convienen en realizar el presente contrato privado para la construcción de dos cascos de acero cuyas características, distribución y demás generales serán las que a continuación se expresan:

CONSTRUCTORA METALICA S. L.

Nº 2

-----DIMENSIONES PRINCIPALES-----

Dimensiones principales.-

ESLORA ENTRE P.P.....	24'130 metros
MANGA.....	5'400 id.
PUNTAL.....	3'000 id.

ESTRUCTURA DEL CASCO.-

La construcción será de quilla continua concaerlinga central sobre varengas.

QUILLA.-

Será maciza, construída por un lienzo de 130 m/m. de alto por 30 m/m. de grueso, con empalmes, remachada a las chapas de sparadura por remaches de 18 m/m. ϕ , y unidos entre sí al codaste y al braque por abarques bien calculados.

BRACHE O BODA.-

Será de lianta de 130 m/m. de alto por 28 m/m. de grueso.

BODASTE.-

Será de acero moldado y recocido, fundido en una pieza por el falso codaste, con los tinteros correspondientes para los pinzotes del lienzo.

Sus dimensiones serán de 130 m/m. x 84 m/m.

CUADRIANG.-

Serán de ángulo de 110 x 90 x 8 m/m. colocados a una distancia de 540 m/m. entre ejes.

ESTRUCTURA METÁLICA S. I.

N.º 3

CARRILLO.-

Esta estará formada por dos ángulos bull de 152 x 75 x 9'50 m/m.

BARRAS.-

Llevará dos por cada costado, de ángulo de 110 x 70 x 8 m/m. unidos a las cundercas por angulares del mismo perfil.

BARRAS.-

Serán de ángulo de 90 x 80 x 7 m/m. unidos a las cundercas por cartabones de chapa de 7 m/m. y remachados entre sí fuertemente. Irán colocados a la misma distancia que las armazones.

TRANCANIL.-

Será de chapa de acero de 6 y 7 m/m. de grueso.

EMPALMADO.-

Este tendrá una altura de 650 m/m. formada con chapa de 3 m/m. y con ángulo bull de refuerzo de 127 x 64 x 9 m/m. y pase zapo de 60 x 12 m/m. Los barraganes irán suficientemente repartidos dando rigidez a todo el conjunto. Igual que los brazos del Sr. Ciganda.

CUBIERTA.-

Será de madera de pino tea, de un ancho de 100 m/m. por 70 m/m. de grueso, superada a todas las bases con tornillos de cabeza embutida y tapados con tornos de madera.

FORRO EXTERIOR.-

Será de chapa de acero, de las dimensiones adecuadas.

CONSTRUCTORA METALICA S. L.

Nº 5

Para depósito de combustible se construirán tanques de una cubida aproximada de 25 toneladas y de un espesor en chapa de 7 m/m.

También llevará debajo del rancho, un tanque para agua, este de chapa galvanizada de un espesor de 4 m/m. y de una cubida de 2.500 ó 3.000 litros.

Este tendrá comunicación directa por la sobrequilla para colocar una bomba acoplada al guardacalor ó a la cocina.

Así mismo llevará dos tanques para aceite, en cada casco, con una cubida de 500 ó 400 kgs. aproximadamente.

La toma para dicho tanque será de 120 m/m. de diámetro con tapas de metal y brida en la parte superior para acoplar la manguera.

CASAROTES.-

En el rancho llevará 8 literas con sus correspondientes armarios, dicho rancho será completo.

Debajo de la caseta llevará una cámara con dos literas, una a haber y a escribir la otra, también con sus tiradores.

En este departamento llevará cuatro ventanillos, dos a proa y uno a cada banda.

ANCILAS.-

Cada casco llevará un ancla de 250 ó 300 kgs. y 15 metros de cadena galvanizada de 20 m/m. de grueso.

CONSTRUCTORA METÁLICA S. L.

Nº 6

ABSOLADURA.-

Se colocarán dos pélos de pino tes, sujetos con sus cables ferrados y empalados, Steya y Burdes de 14 m/m. grueso, una vela mojada y foque la otra con sus correspondientes aparejos.

GUARDACALON.-

Este será de chapa de acero de un espesor de 5 m/m. y reforzado con ángulos, llevando una bajada al departamento de máquinas, con sus puertas de servicio. Así mismo irá provisto de una chimenea de forma elíptica, de chapa galvanizada de 4 m/m. de grueso, siendo sus dimensiones de 1.100 m/m. en el eje mayor y de 850 a 700 m/m. el menor.

También llevará en dicho guardacalor, 6 vantageillos por cada banda.

CASITA Y MECANISMO DEL APARATO TIMONEL.-

La casita será de pino tes, usual en este clase de embarcaciones así como el mecanismo interior. Dicha casita llevará también un departamento para camarote, igual a los camarotes del Sr. Ciganda.

COCINA.-

Se colocará una cocina en el sitio que indique, con horno y una caja para carbonera.

MIZERA.-

Estará formada con papel fieltro, doble corcho de 50 m/m. incluso los mamparos y la parte de arriba el corcho será pintado con YLINTEXTE, llevando

CONSTRUCTORA METALICA S. L.

Nº

7

abajo pie de portland.

Los paneles llevarán colocados diagonalmente.

También llevará dos tubos de desagüe con sifón y rejilla, siendo el diámetro de los tubos de 100 m/m.

Así mismo llevará a proa un departamento para caceres con su tubo.

Dos rolletes a proa, uno al costado para arriar el cable y otro pequeño a popa.

También a proa, un pequeño departamento para carbón de la cocina, con su tapa.

Se colocará donde indiquen, un bote con su puntal.

Un puntal igualmente para la novena.

Una bomba al ras de la cubierta con salida del agua por un costado.

Se colocará también, un enjaretado para las redes.

Sobre el tubo de la cañera del timón llevará una defensa de madera, ϕ enjaretado.

Un gancho para remolque, con dos cartabones, remachado a la parte alta y baja del guardacalor.

S. C. O. MONTRETS.-

Este será colocado a popa al igual que la cocina.

SARTILLO DE POPA.-

A popa llevará un sartillo de las medidas que se puedan adaptar, siendo el mismo enrejado.

CAMARA POPA.-

CONSTRUCTORA METALICA S. L.

N.º 8

A popa llevará una cámara con cuatro literas y sus correspondientes armarios como los demás camarotes.

En la cubierta llevará vitas o enarredores, etc. igual que los cascos del Sr. Ciganda.

ACABADO Y PINTURA.

Los cascos según se vayan construyendo, se irán pintando con una mano o baño de pintura anticorrosiva zinc y a su terminación con una mano de pintura peralte en los fondos y dos de pintura en las costadas del color que desee el armador.

La distribución interior de los cascos, se hará al igual que se ha hecho en los cascos construidos para B. Julio Ciganda, así como la distribución de cubierta, tambuchos, escotillas, barraguetas, guardacalaos, etc. etc.,

En los tanques construidos para el combustible en su interior llevarán dos intercostales laterales de 1'40 á 1'50 metros y uno longitudinal para evitar el movimiento del combustible a los bandazos del casco.

Las jarcias se harán con cable de 14 m/m. de diámetro, empaladas, así como las Burdas, llevando en los extremos tensoras de tubo de 7/8".

La distribución interior de camarotes, se hará al igual que los de B. Julio Ciganda.

La bomba colocada en cubierta para el achique del agua de las calas su descarga tendrá al costado

CONSTRUCTORA METÁLICA S. L.

N.º 9

y por debajo de cubierta.

En la claraboya colocada en cubierta para la ventilación de la cámara de popa, llevará colocados tres ventanillos.

Serán también colocados a proa y en el costado los rolletes necesarios para la pansa.

En una palabra, los cascos quedarán listos para hacerse a la mar, excepto la montura y sus accesorios eléctricos, soldadura y demás pertrechos inherentes al arte de pescar.

————— CONDICIONES GENERALES —————

Inmediatamente de que lleguen los materiales se empezará a construir los mencionados cascos comprometiéndose la casa constructora a no intercalar ningún otro trabajo hasta la terminación de los mismos.

PRECIO.- El precio de estos dos cascos entregados en este puerto de Mazaya, siendo por cuenta del Sr. Ciriza, los gastos de Escritura y Derechos Reales por cuenta de la entidad constructora los derechos de arqueo, reconocimiento del Sr. Perito Inspector y Maestro de Bahía, es el de Ptas. 240.000'00, [SON DOSCIENTAS CUARENTA MIL PESETAS.-]

Don Agustín Ciriza de San Sebastián, enterado de los condiciones que quedan enunciadas, las acepta y se compromete al pago de las expresadas DOSCIENTAS CUARENTA MIL PESETAS, en la forma siguiente: 15.000'00 Ptas. al firmar el contrato y el resto en quince plazos mensuales de a 15.000'00 Ptas. a partir de la fecha del contrato.

Al fiel cumplimiento de lo pactado se obligan

INDUSTRIA METÁLICA S. L.

Nº 10

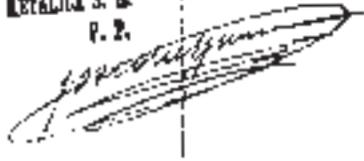
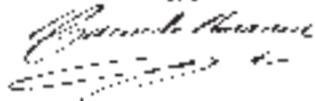
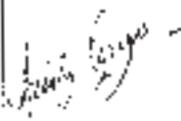
ambas partes contratantes y suscriben el presente contrato por duplicado; y para cualquier diferencia que por su interpretación pudiera originarse, se someten al fallo de amigables componedores de esta plaza, nombrados según la Ley.

Zumaya a 30 de Noviembre de 1.931.

EL ABUADOR.

Los Constructores.

LA CONSTRUCTORA METÁLICA S. L.
P. P. P. P.





“Marce” y “Lina”, 1930-1932



“Pili Ciriza”, 1947

**BUQUES PESQUEROS MAS MODERNOS,
FAENANDO AL “BOU”
(TRAWLER)**

- Buque “Arkarlanda”
- Buque “Miguel Primero”

- **CARACTERÍSTICAS DE LOS BUQUES**
- **PLANO DE DISPOSICION GENERAL**
- **FOTOGRAFIAS.**

BUQUE : “AKARLANDA”

Características principales:

Año de construcción : 1.962.

AS FIELEROS LUZURIAGA. (Pasajes).

Eslora total	38,60	mts.
Eslora entre p.p.....	33,20	“
Manga.....	7,20	“
Puntal.....	3,95	“
Calado.....	3,55	“
Desplazamiento.....	449,-	Tm.
Registro Bruto.....	259,35	“
Registro Neto.....	153,63	“

Capacidad de tanques:

Combustible.....	98.614 -	lts.
Agua.....	18.960.-	lts.
Aceite.....	3.780.-	lts.

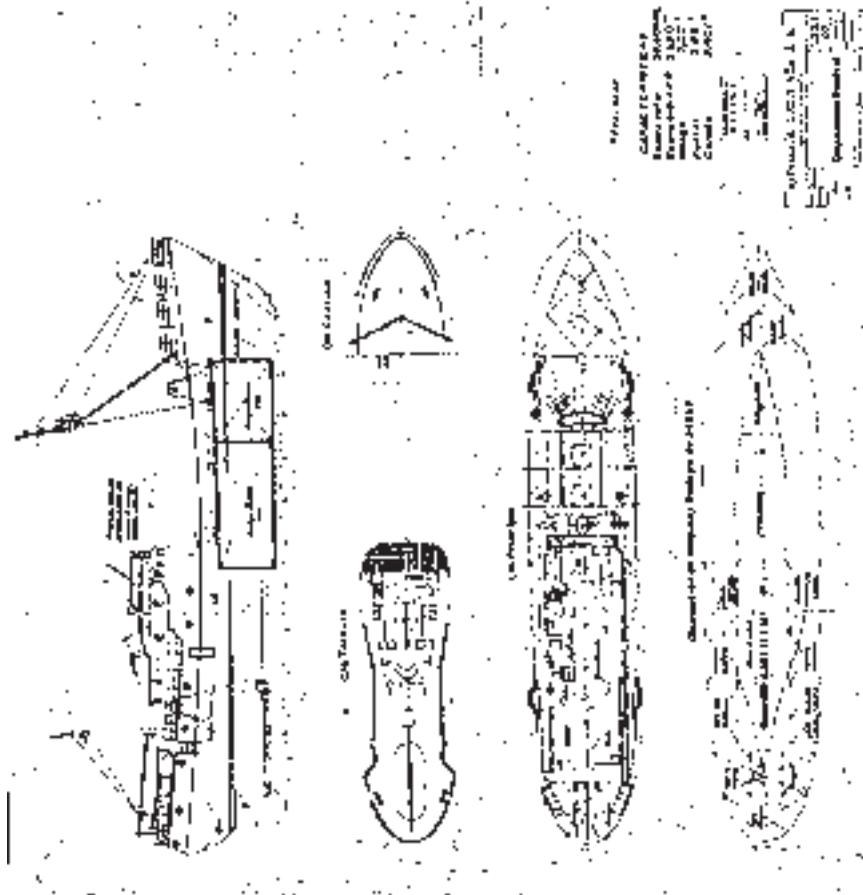
Motor propulsor Kroup. “Maquinista Terrestre y Marítima”. tipo : 829-SRN,

8 cilindros de 700 / 810 HP.

Hélice de paso regulable marca “Vulcano”. (Atelier de Bretagne)

Grupo maquinilla “Guard Leonard”, de 120 / 170 HP.

Maquinilla de pesca marca “Astiluzú”.



BUQUE : “MIGUEL PRIMERO”

Características principales:

Año de construcción : 1965

ASTILLEROS LUZURIAGA. (Pasajes)

Eslora total.....	39,66 mts.
Eslora entre p.p.....	34,26 "
Manga.....	7,20 "
Pantál.....	3,95 "
Calado.....	3,25 "
Desplazamiento.....	435.-- Tm.
Registro Bruto.....	267,69 "
Registro Neto.....	162,01 "

Capacidad de tanques:

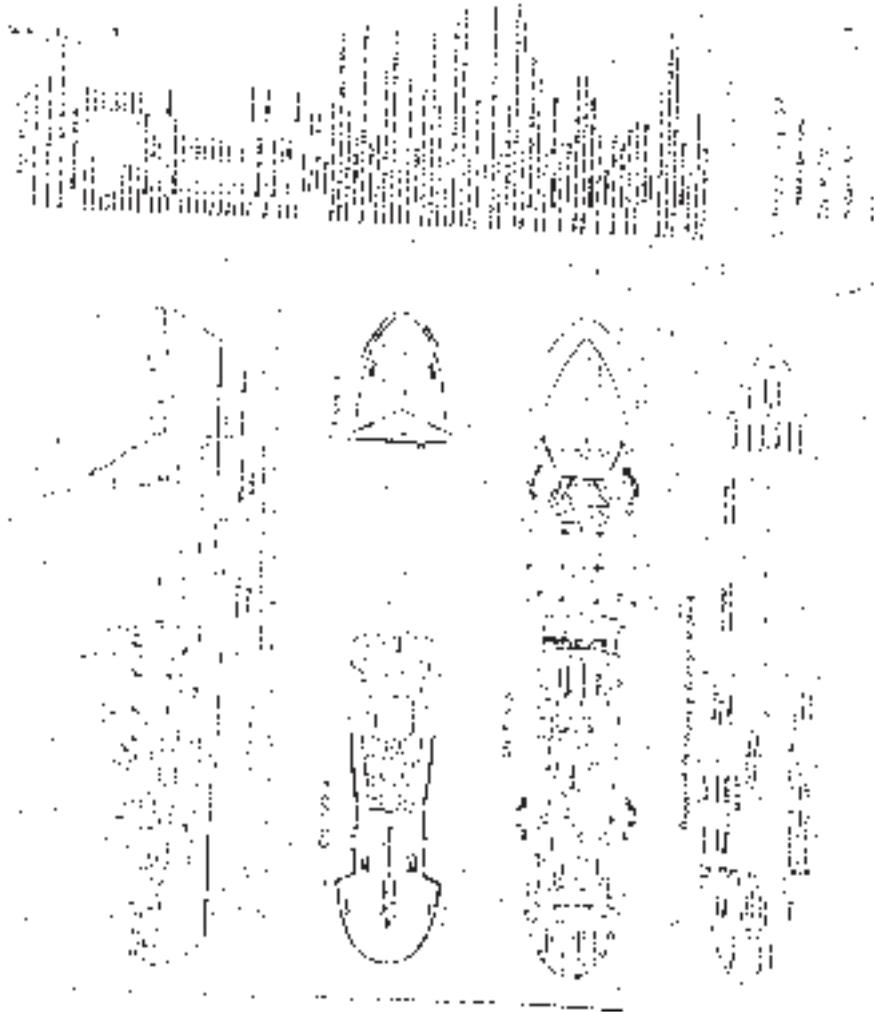
Combustible.....	89.280.- lts.
Agua.....	19.650.- lts.
Aceite.....	3.300.- lts.

Motor propulsor “M.A.K.”, tipo 8 Mu. 451 AX, de 1.070 HP, 8 cilindros a 325 r.p.m.

Hélice de paso regulable marca “Vulcano”, (Atelier de Bretagne)

Grupo maquinilla “Guard Leonard”, de 320 HP.

Maquinilla de pesca marca “Neptune” (André Brussell)





“Miguel I”



“Arkalanda”

**BUQUES BACALADEROS, FAENANDO AL
ARRASTRE EN PAREJA
TERRANOVA (CANADA)**

BUQUES: “ANGELOTE” Y “CACHUELO”

BUQUES: “ESTORNINO” Y “ESTURION”

**CONSTRUIDOS EN: “FACTORIAS VULCANO”
(Vigo)**

AÑOS: 1959 y 1961 respectivamente.

**– CARACTERÍSTICAS Y PLANO DISPOSICION GENERAL
– FOTOGRAFIAS BUQUES.**

**FOTOGRAFIA DE UN BUQUE PESQUERO
DE LA ISLA DE “SAINT PIERRE ET MIQUELON”
(Terranova)**

**PLANO CALAMENTO AL “BOU” (TRAWLER)
FOTOGRAFÍAS CUBERTADA BACALAO**

BUQUES BACALADEROS:
"ANGELOTE " Y "CACHUELO"
"ESTORNINO " Y " ESTURION"

Introducción:

Éstos buques fueron construidos en los años 1.959 y 1.961 respectivamente, en Factorías Vulcano de (Vigo).

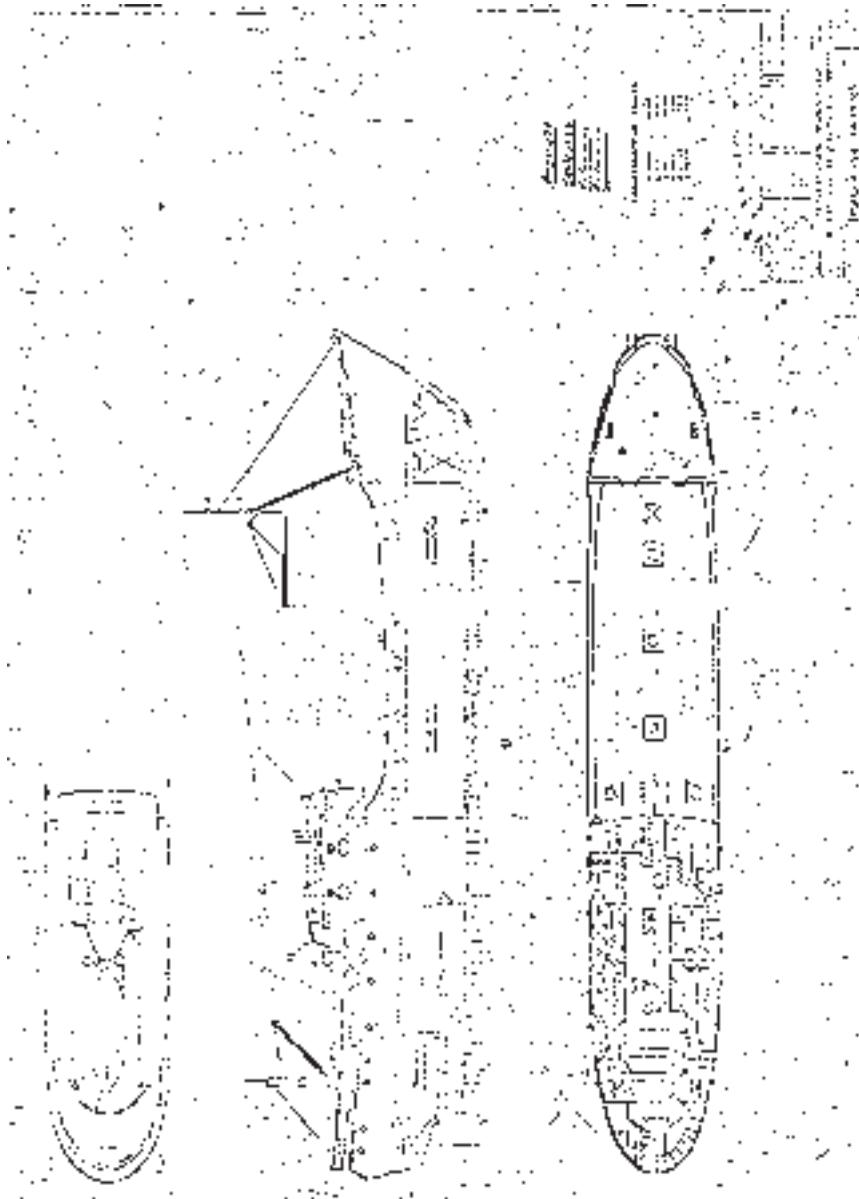
Características principales:

Esloa total.....	40,220 mts.
Esloa entre p p.....	35,645 "
Esloa línea flotación.....	37,945 "
Manga.....	6,800 "
Puntal.....	4,000 "
Celado.....	3,951 "
Registro Bruto.....	293,180 Tons
Registro Neto.....	131,000 "
Capacidad de bodegas.....	323.000 m3.
Capacidad de combustible.....	127,420 m3.
Capacidad de agua dulce.....	20,370 m3.
Potencia propulsora.....	800,00 HP
Velocidad en pruebas.....	12,10 Nudos.
Velocidad en servicio.....	11,50 Nudos.

Clasificación:

Bureau Veritas. 1,3 / 3 Haute Mer.

Motor propulsor Krupp. "Maquinista Terrestre y Marítima" de 8 cilindros, 800 HP a 375 r.p.m
 Hélice de paso regulable marca "Vulcano". (Atelier de Bretagne)
 Grupo maquinilla "Ward Leonard", de 160 CV.
 Motor auxiliar de puerto marca "Mancé" 60 c.v.
 Maquinilla de pesca marca "Vulcano".





“Angelote”



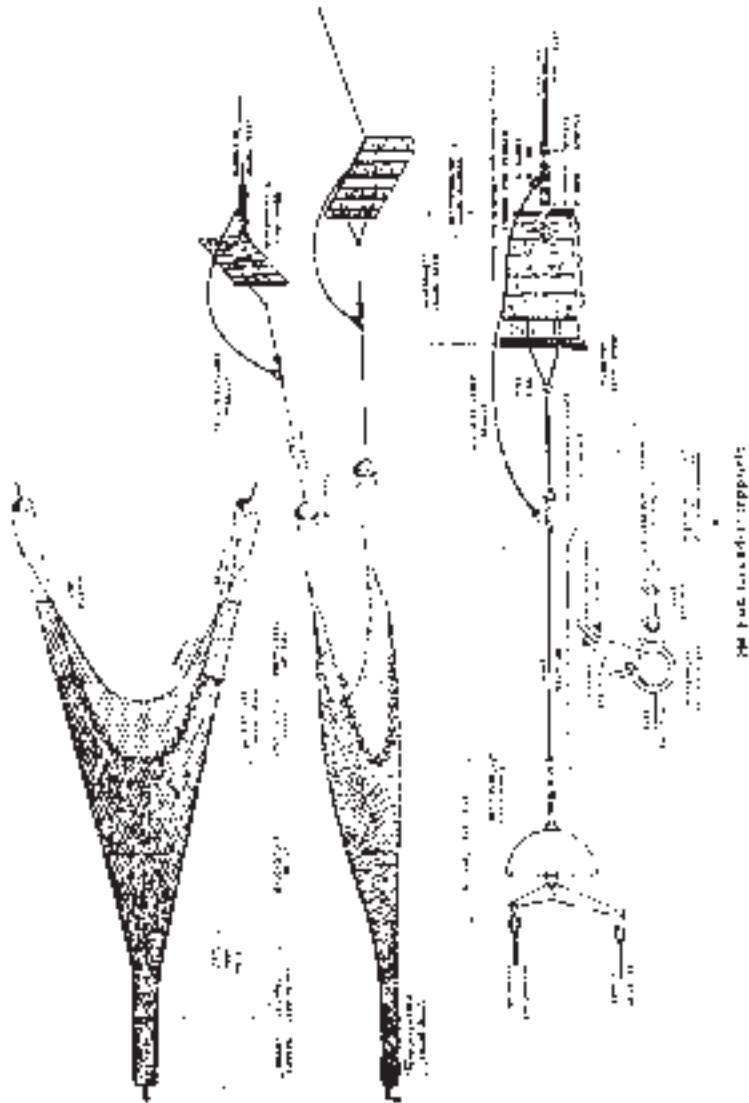
“Cachuelo”



“Estornino”



Buque pesquero de la isla de “Saint Pierre et Miquelon”, Bancos de Terranova
“Esturión”



Plano calamento al "Bou" (Trawler)



Cubertada bacalao en Terranova



**BUQUE FACTORIA CONGELADOR
ARRASTRERO POR POPA
Con una capacidad de 1.400 tons. de producto
congelado manufacturado**

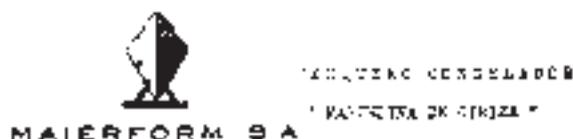
BUQUE: “MARCELINA DE CIRIZA”

**CONSTRUIDO EN:
“ASTILLEROS CADAGUA” (Bilbao)
terminación en “ASTILLEROS VULCANO”,
(Vigo)**

AÑOS: 1956 al 1966

-
- CARACTERÍSTICAS**
 - PLANO SINOPTICO**
 - PLANOS DISPOSICION GENERAL**
 - FOTOGRAFIAS BUQUE**
 - PLANOS REDES**

**INFORME DE LOS PERIODICOS ARGENTINOS DEL
HUNDIMIENTO DEL BUQUE EN: MAR DEL PLATA, DURANTE
UN TEMPORAL EN JUNIO 1991.**



ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

Velocidad total	90,47 m
Velocidad entre p.p.	80,75 m
Velocidad de clasificación	81,61 m
Rango de tránsito	13,00 m
Distancia a la cubierta superior	0,20 m
Distancia a la cubierta inferior	0,80 m
Altura neta de proyección	0,40 m
Desplazamiento a nivel neto	1.260 Tm
Capacidad de gruel	600 Tm
Capacidad de escrita	20 Tm
Capacidad de agua dulce	22 Tm
Capacidad de bodega completa	7.700 m ³
Ar. peso bruto	2.628,67 Tm
Ar. peso neto	675,59 Tm
Velocidad total en 600 Tm de gruel a bordo, 100% tracción sin viento	14 m/s
Impulsión en operaciones con el hospital	53 nodos 7 "
Clasificación	Bureau Veritas

DESCRIPCIÓN

por dos motores eléctricos trifásicos SIMENS, de 1200 CV cada uno, acoplados directamente al reductor grupo marca WYSE, 4,5, que giran a 690 rpm e impulsan una hélice de paso variable WYSE tipo 208 de 3,90 m de diámetro a 125 rpm. La cámara de escape está incorporada en la reduccion y dispone de un sistema de aspiración del escape. El eje de cola carece de cojinete de metal blanco con diámetro 01 574X. No se practica ni observa, que los motores de propulsión admitan una sobrecarga muy respetable ya que con la carga de 7400 CV están lejos de su carga máxima límite. La hélice admite potencia hasta 3000 CV.

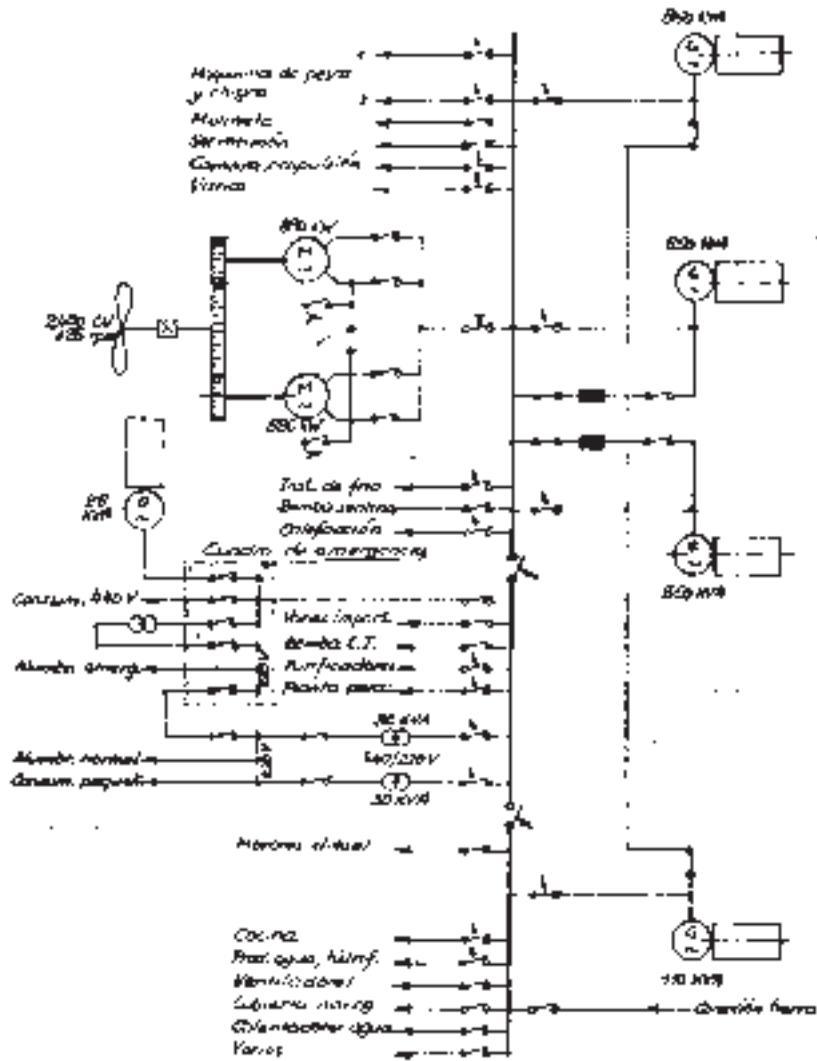
ANÁLISIS

La fuerza eléctrica se produce mediante tres grupos electrogenos trifásicos de tensión constante, compuesto cada grupo por motor Diesel 1200 (1200 CV) WYSE tipo 1200A -Baplan/Abapoden/Abap, de unos 1100 CV a 1500 rpm y alternador SIMENS que gira a 1200 rpm. La unión entre diesel y alternador se efectúa por una reduccion WYSE tipo 1500/1200 rpm. El conjunto motor-reduccion-alternador va montado en un bastidor común, que a su vez descansa directamente en el fundamento.

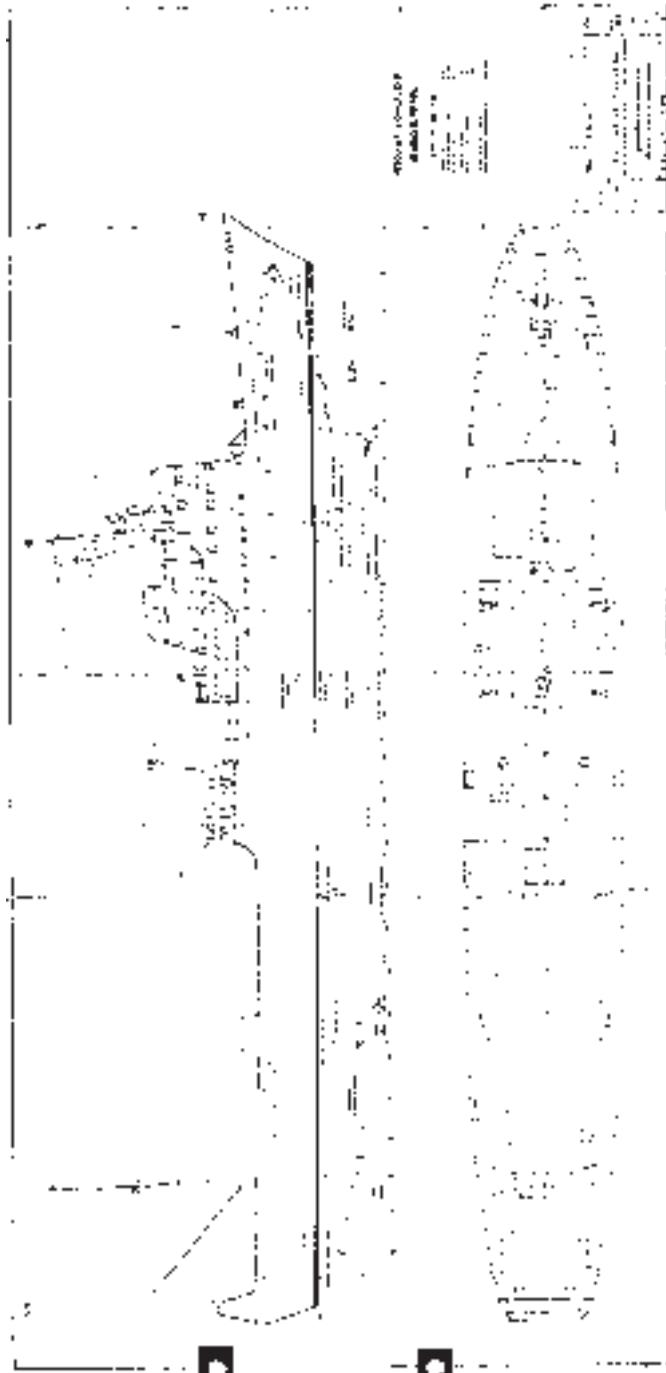
Los tres grupos electrogenos principales se interconectan, según necesidad y suministran su energía a una barra del cuadro principal. De donde se reparte la energía a todos los consumidores principales y secundarios sucesivos. La tensión es 420 V a 60 Hz.

- 7 -

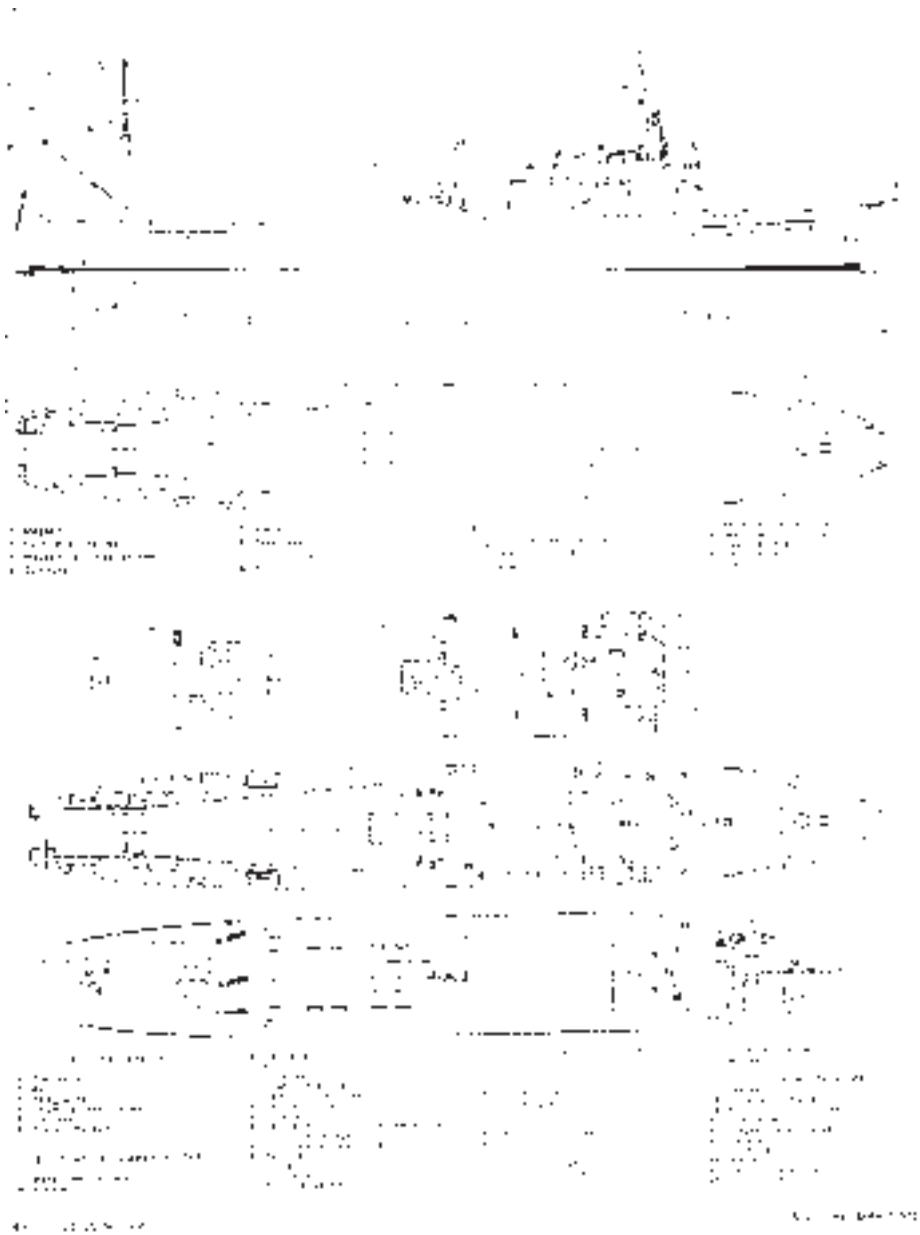
- AGUILLAS/A
ALUMINIO
- para el servicio en puerto se dispone de un grupo eléctrico DITON/PIRELLA de 110 KW que trabaja a 1800 rpm. Este grupo puede sincronizarse limitadamente con los grupos principales a efectos de poder la carga a rasgarla. Además hay un grupo de emergencia DITON/PIRELLA de 27 CV instalado en la cubierta superior, de acuerdo con las normas y el reglamento de seguridad en la mar. El de emergencia es accionado por batería de ferromagnés (110V) y va sincronizado por aire. El grupo viene con una para corriente de tierra, suficiente para mantener el buque con corriente de 240 V a 60 Hz o más 240 V a 50 Hz.
- AGUILLAS/A
AGUILLAS/A
- Se mencionan las siguientes máquinas auxiliares auxiliares:
 1 Generadores de agua dulce ATLAS, con capacidad de 5 t/día cada uno.
 2 Purificadores de gasoil LAYAL de 2000 l/d cada uno.
 2 Purificadores de aceite LAYAL.
 3 Compresores de aire comprimido de unos 12 m³/h a 60 atm.
 2 Plantas tratadoras aguas de mar y agua dulce.
 1 Separador de aguas de mar tipo LAYAL de 10000 (Cubado) varias bobinas, entre ellas la de mar tipo cubado, todas marca LAYAL (DITON/PIRELLA).
 2 bombas ventiladoras (impulsoras y extractoras) marca BUNZLU y LAYAL.
 1 Instalación de frío para la gambusa, con compresores DITON/PIRELLA a base de R22/R 12.
- AGUILLAS/A
AGUILLAS/A
- para la congelación y conservación del pescado se dispone de una instalación de frío LAYAL/PIRELLA, compuesta por tres máquinas auxiliares (compresores de unos 100.000 kcal/h a una temperatura de evaporación de -42°C y agua de mar de 4 °C), accionados cada uno por motor DITON de 170 CV, condensadores tubulares (3), refrigeradores de salmuera, etc.). La instalación de congelación trabaja con amoníaco y la conservación de unos 1500 kg de productos congelados se efectúa mediante salmuera, igualmente la conservación a base de armarios de contacto.
- AGUILLAS/A
AGUILLAS/A
- dispone el buque de 2 máquinas a 4 cilindros con capacidad de 30 t/día y de 2 armarios de congelación SAKON que almacenan cada uno unos 10 t/día (capacidad total de congelación = 50 toneladas). Los cilindros trabajan con amoníaco y los armarios a base de salmuera. La conservación de las bobinas se efectúa por aspiración a base de salmuera.
- AGUILLAS/A
- Puede operar con tales de fondo o automáticamente y dispone de las siguientes maquinillas de marabrua:
 1 maquinilla de pesca separada, accionada cada una por motor eléctrico de 240 CV por intervención de transformadores de las subestaciones W.M.M. Esta maquinilla principal puede recibir 2000 metros de cable de 25 mm φ. Los carretes auxiliares accionados a las maquinillas por cables se accionan para la marabrua de las marabruas.
 2 Bigas auxiliares (1.200 de 5/7 toneladas) de tracción, accionadas para el manejo de bobinas y otros servicios secundarios. Esta biga accionada a plena potencia unos 10 CV y se de polos conectados.
 Las maquinillas de las maquinillas y de los cables se accionan por una biga de 10 CV por vaina para la marabrua de la marabrua.



PLANO SIMBÓLICO SERVICIO CUARTO PRINCIPAL
"CASA CIRIZA"





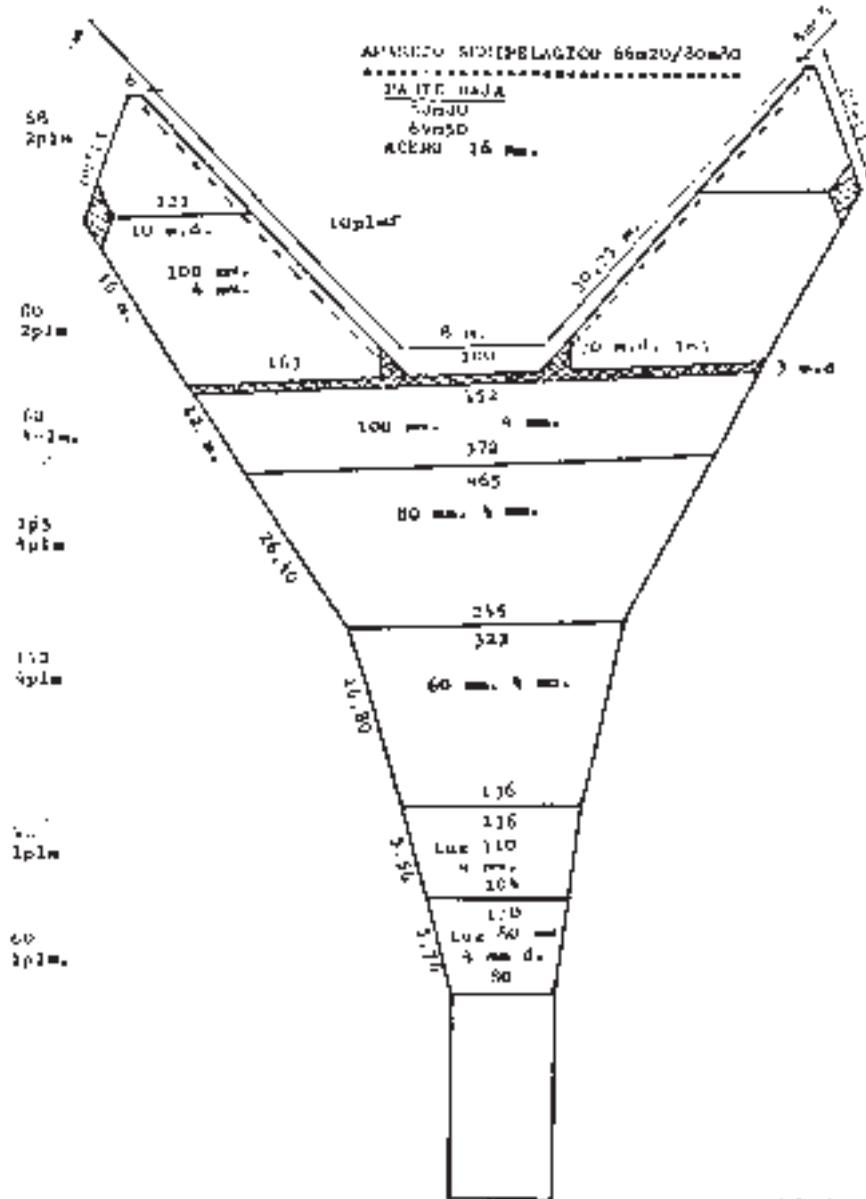




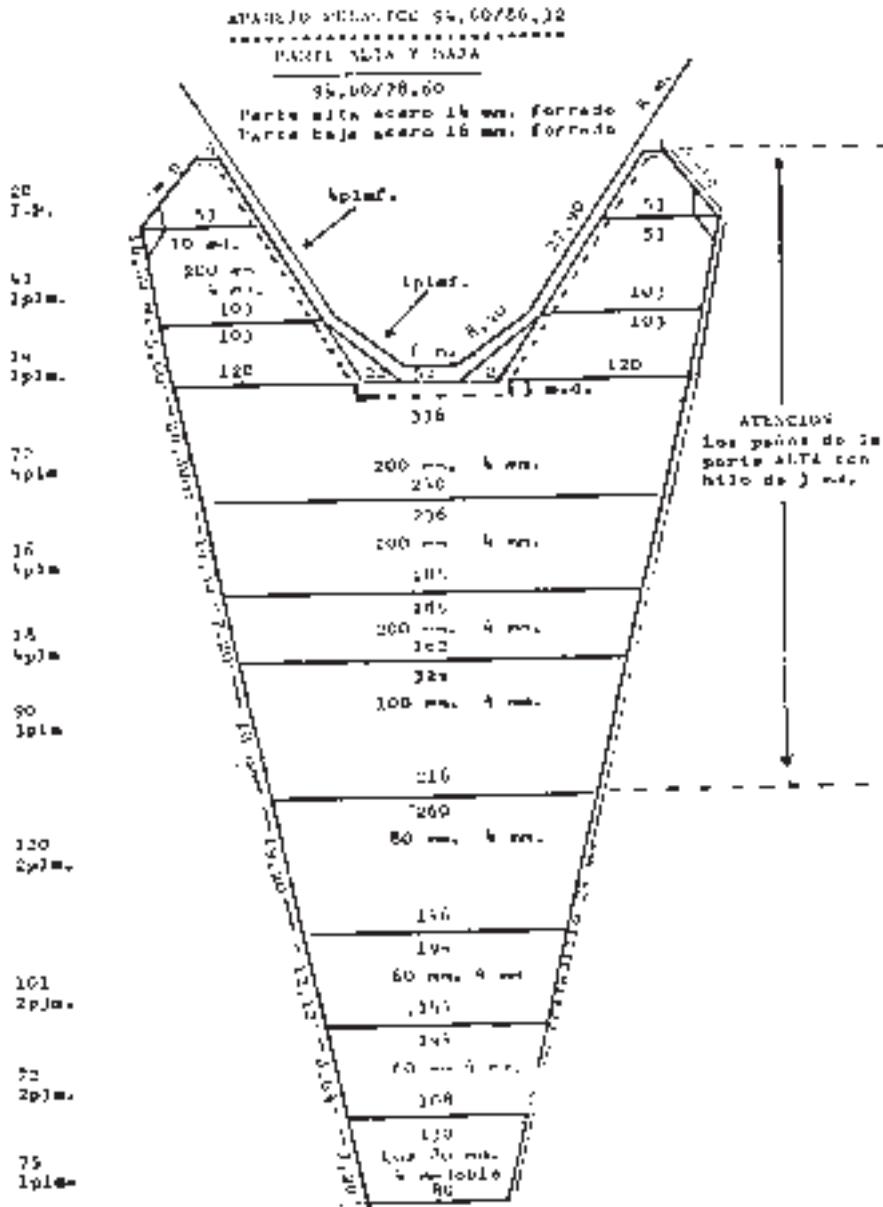
“Marcelina de Ciriza”

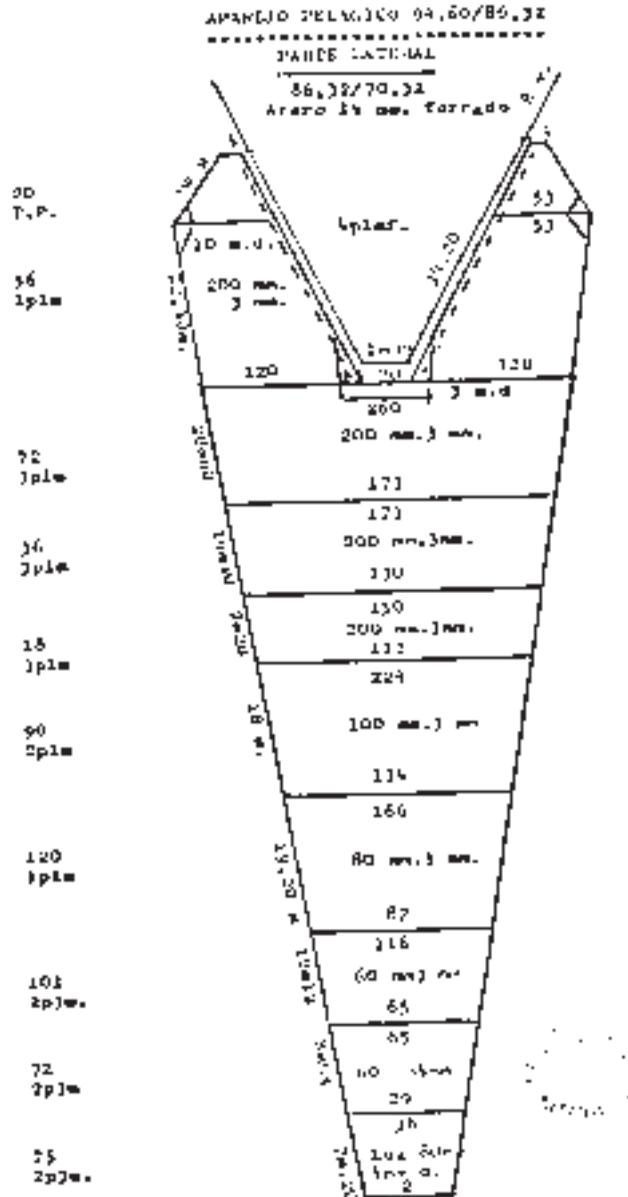


“Marcelina de Ciriza”



577,9252
3461





CIRIZA

PROPAGACION DE LA

HACIA CINCUENTA AÑOS DEL ESTABLECIMIENTO DE LA CIUDAD DEL PUERTO

Un pesquero zafó de la amarra y navegó 15 kilómetros al garete y sin tripulación

El pesquero zafó de la amarra y navegó 15 kilómetros al garete y sin tripulación. El barco, que pertenecía a una familia de pescadores, se perdió en las aguas del puerto de Montevideo durante una tormenta que azotó la zona el pasado fin de semana. El barco fue encontrado a las 15 horas del domingo por un patrullero de la Armada, pero ya había sido arrastrado por las corrientes marítimas.

El barco, un pesquero de 15 metros de eslora, pertenecía a una familia de pescadores que había estado trabajando en el puerto de Montevideo durante varios días. El barco se zafó de la amarra durante la noche del sábado y navegó hacia el sur durante todo el día del domingo.

El barco fue encontrado a las 15 horas del domingo por un patrullero de la Armada, pero ya había sido arrastrado por las corrientes marítimas. El barco se encontraba a 15 kilómetros del puerto de Montevideo y sin tripulación.

El barco fue arrastrado por las corrientes marítimas y se hundió en las aguas del puerto de Montevideo. El barco fue encontrado a las 15 horas del domingo por un patrullero de la Armada, pero ya había sido arrastrado por las corrientes marítimas.



MAR DEL PLATA DESPUES DE LA TORMENTA

La tormenta dejó 4 muertos, 50 heridos y 160 evacuados

La tormenta dejó 4 muertos, 50 heridos y 160 evacuados. La tormenta que azotó Montevideo el pasado fin de semana dejó un saldo de 4 muertos, 50 heridos y 160 evacuados. La tormenta fue la más fuerte que azotó la zona en años.

La tormenta comenzó el sábado por la noche y se intensificó durante el día del domingo. El viento alcanzó velocidades de hasta 100 kilómetros por hora y hubo mucha lluvia. La tormenta causó graves daños en la zona del puerto de Montevideo.

La tormenta dejó 4 muertos, 50 heridos y 160 evacuados. La tormenta fue la más fuerte que azotó la zona en años. La tormenta comenzó el sábado por la noche y se intensificó durante el día del domingo.

La tormenta dejó 4 muertos, 50 heridos y 160 evacuados. La tormenta fue la más fuerte que azotó la zona en años. La tormenta comenzó el sábado por la noche y se intensificó durante el día del domingo.

SEMINARIO DE ECONOMIA
 INFORMACIONES Y CONTACTOS
 www.seminarioeconomia.com

INSCRIPCIÓN DE MEMBROS SOCIEDAD ANOJUNA
 INFORMACIONES Y CONTACTOS
 www.sociedadanojuna.com

OMIFLEX
 185-558
 INFORMACIONES Y CONTACTOS
 www.omiflex.com

**BUQUE ATUNERO CONGELADOR “PURSESEINER”
ARRASTRERO POR POPA**

Para una carga de 1.100 tons. de atún congelado

– BUQUE “AGUSTÍN PRIMERO”

**– CARACTERÍSTICAS
– PLANO DE DISPOSICIÓN GENERAL
– FOTOGRAFÍAS**

**FAENO EN LAS COSTAS DEL PACÍFICO, DESDE MÉXICO
HASTA ECUADOR, CON BASE EN PANAMÁ.**

A T O M E R O

" AGUSTIN PRIMEIRO "

El buque, tipo Purse-Seiner tipo casco de acero, completamente soldado, dos cubiertas (la superior tipo "Shelter"), tres mamparos transversales estancos, además de los de separación de cubas, maquinaria en popa, proa de bulbo y popa recta, el doble fondo, por debajo de las cubas, es de estructura transversal y la quilla central tiene forma de cajón. La cubierta superior tiene brujas y arriete normal a proa. Los alojamientos están en las casetas sobre la cubierta superior.

La construcción de calderería y el equipo montado está de acuerdo con el Reglamento de la Sociedad de Clasificación "Bureau Veritas" #1,3/3E (Punta Norte Mar). Responde además a las convenciones internacionales sobre la Vida Humana en la Mar, reglamento internacional de arque y a los diversos reglamentos españoles en vigor.

La construcción se llevó a cabo por los astilleros "Marítima de Arpa, S.A." / Bilbao y posteriormente fue completada por "Campbell Industries" en San Diego/California, donde salió a la pica a puñaladas del año 1973.

Con el casco de traza de 6 metros, el peso muerto es de unas 1400 t. A esada neto completo de 4,80 m, el barco alcanza en condiciones normales unas 14,5 nudos, resultado pronosticado por el "Canal de Experimentación Hidrodinámica del Cardo" / Madrid, dando de llamarón a cabo los ensayos de natopropulsión.

La capacidad de almacenaje de las 10 cubas (9 en cada banda) corresponde a 1000 m³, que admiten bajar de 3000 a 1000 t según las tallas de las plantas capturadas y de acuerdo con las experiencias prácticas. Relaciónada con esta capacidad de carga, las dimensiones del barco y sus características concuerdan con las siguientes:

Registre bruto	1.358,89	ton
Registre neto	707,832	ton
Peso muerto (DM)	1.400	t
Carga máxima	1.300	t
Eslora total	64,60	m
Eslora entre p.p.	57,60	m
Manga de traza	12,80	m
Pantal cubierta principal	6,20	m
Pantal cubierta superior	8,55	m
Cañón de traza	6,00	m
Arriete de proa	1,60	m
Capacidad de gruel	398	t
Capacidad de aceite lubrif.	15,3	t
Capacidad de agua dulce	67,3	t
Potencia de propulsión	300	CV
Velocidad en ruta	14,5	n/h
Alojamientos	27	habitantes

PROCESSION se realiza por un motor diesel MEX, tipo 6M3 551 AX de 3000 CV a 375 rpm. Es un motor de 6 cilindros en línea, de cuatro tiempos y sobrealimentado. Acciona la balsa de 4 jaulas (3200 μ^2 m²) por mediación de una reductora LINDBERG, tipo (AIC-630), 375/205 rpm. Entre motor diesel y reductora hay un acoplamiento elástico, modelo Spiroflex XJA-280.

ENERGÍA ELÉCTRICA se produce por dos grupos electrogénicos principales, formados cada uno por un motor diesel MANITOWOC de 500 CV (17 cilindros en V, de cuatro tiempos, sobrealimentado) a 1500 rpm acoplado a un alternador trifásico LINDAR de 430 KVA, 380V, 50 Hz. De acuerdo con las necesidades de consumo, los dos grupos pueden ser sincronizados. Además existe un grupo electrogénico auxiliar, formado por un motor diesel CATERSPIRAX-151 con alternador trifásico de 250 KW a 1000 rpm (marca GENERAL ELECTRIC).

FUERZA HIDRAULICA se produce por un conjunto de 3 bombas acopladas mediante una transmisión al antes mencionado grupo electrogénico auxiliar Caterpillar. Con estas bombas se abastecen los motores hidráulicos de la diversa maquinaria de cubierta (chigres). Todavía hay dos electrobombas, de 80 CV cada una, que se emplean esencialmente para alimentar al motor hidráulico de la hélice transversal en proa, y en caso de emergencia sirven de reserva para la maquinaria de cubierta.

INSTALACION DE FRIO está compuesta por 4 compresores SABROE, tipo SAC-100-B que trabajan a 1200 rpm y accionados por motores LINDAR de 100 CV a 1400 rpm. La capacidad unitaria acciona a 158.000 kcal/h (-10°C/425°C). Forman parte de esta instalación de frío los siguientes aparatos esenciales: 2 condensadores multitubulares horizontales de 96 μ^2 a/u., servidos por 2 electrobombas de agua de mar, cada una accionada 140 m³/h a 15 m de C.A. accionadas por motores de 13,5 CV a 1450 rpm. Para la circulación de amoníaco hay 3 electrobombas, cada una con caudal de 7000 l/h y accionada por motor de 4 CV. Completan dicha instalación diversos recipientes de amoníaco, separadores evaporadores, filtros de líquido, los cuadros de válvulas de mando, 16 circuitos de serpentines para las cubas con un total 6500 metros de tubería de 1 1/2" galvanizada exteriormente.

CONSERVACION Y CONSERVACION se efectúa en las 18 cubas, aisladas por poliuretano expandido y espesor de 120 a 150 mm. Cada cuba va provista de su bomba de salmuera con capacidad de 200 m³/h a 7 m C.A. Para los servicios de agua salada de las cubas, hay una sola electrobomba común de 400 m³/h. Las bombas de salmuera tienen motores de 8 CV y la bomba de agua salada en con 25 CV. El control de la temperatura se hace mediante una planta de lectura a distancia MTKKEMEX.

MANIOBRA DE PESCA. Los trabajos especiales han sido suministrados por la casa MARCO, según el detalle siguiente: Una maquinilla principal WIOG2 "Mark P" con carretes principales y auxiliares; un handler 40B/C1900; un chigre de amantilla W0700 (para la planta principal); 2 chigres de amantilla W0600; una maquinilla de costar W3050 a estriber; una maquinilla de costar W4000; una maquinilla ED455 para recoger el power block (calador); una maquinilla Geranillo 118 con carretes 1103 para manipular el saco, etc.; una maquinilla para la línea de corchón; un chigre W0335; todas las maquinillas tienen motores hidráulicos y se hallan, instalados desde dos pupitres centrales. Para otros servicios existen además dos grupos hidráulicos de la marca MAB.

La flotilla de pequeñas embarcaciones está compuesta por un equipo de curro con motor diesel y 6 botes de purificación con motores de a fueraborda "MENSUREY" de 95 CV para trabajar la zona del delfín.

MAQUINARIA AUXILIAR ESENCIAL. A título informativo se indican a continuación las máquinas auxiliares más importantes instaladas:

- 1 Electro bomba de aceite de lubricación 45 m³/h; 60 m C.A.; 15 CV
- 1 Electro bomba de aceite para la reductora 17 m³/h; 5 CV
- 2 Electro bombas de tracción de gasoil, c/u 30 m³/h; 25 m C.A.; 15 CV
- 1 Electro bomba de gasoil (constru.) 1,6 m³/h; 30 m C.A.; 1,5 CV
- 1 Electro bombas de refrigeración diesel, c/u 50 m³/h; 25 m C.A.; 15 CV
- 2 Electro bombas de O.I. y de halógenos c/u 60 m³/h; 35 m C.A.; 15 CV
- 1 Electro bomba para el separador de nitratos 25 m³/h; 15 m C.A.; 5 CV

- 1 Purificadora de gasoil, marca LAVAL, tipo MAS-204-S-21, motor de 10 CV
- 1 Purificadora de aceite, marca LAVAL, tip. MAS-204-S-24, motor de 10 CV
- 1 Calentador de aceite para la purificadora, potencia de 12 KW

- 2 Electrocompresores (aire de arranque), c/u 50 m³/h; 30 kg/cm²; 10 CV
- 1 Moto compresor (para el caso de emergencia para cargar las botellas de aire de 20 l/onda una), modelo de 5 m³/h con motor diesel de 3 CV (arranque a mano mediante manivela).

- 2 Generadores de Agua dulce, marca NIXON, c/u 1,5 t/día con su bomba.
- 1 Grupo hidróforo para agua dulce, electro bomba 0,5 m³/h; 30 m C.A.; 2 CV. y depósito de 300 litros de capacidad.
- 1 Grupo hidróforo, como el anterior, pero para agua salada.

- 1 Separador para aguas de sentina, con capacidad de 10 t/h

- 2 Electro ventiladores impulsores para la cámara de máquinas, c/u suministran 25.000 m³/h a presión de 25 mm C.A.; motor de 2,5 CV.
- 2 Electro ventiladores para la cámara de las máquinas frigoríficas, 2 CV.

INSTALACION ELECTRNICA. La de fuerza está concebida para una red trifásica de 380 V a 50 Hz. Para alumbrado y fuerza pequeña se dispone de 2 transformadores 380/220 V, cada uno de 25 KVA. El servicio de emergencia está abastecido por un batería de 24 V de 300 Ah. La distribución de la fuerza, etc., se realiza por un cuadro eléctrico y sus subdistribuciones.

MATERIALES, MANOBRAS, SEGURIDAD, CALIDAD.

A proa va montada una hélice de empuje transversal, tiene 4 palas fijas y va accionada por un motor hidráulico de unos 150 CV.

El servomotor de timón es hidráulico, modelo "Hydrasilist" y desarrolla un par normal y máximo de 9 y 18 t respectivamente. Cuenta con dos electro bombas de 30 CV cada una. Va dotado de indicador del ángulo de timón.

El molinete de anclas es un tipo "Gruvelle"-AVS,4 para una tracción nominal de 4000 kgw (tensión de arranque son 11000 kgw) a 12 m/min. Su motor eléctrico trifásico es de polos acortables de 14/32 CV. La cadena de 32 es de tipo 14 tramos de 27,5 m y un peso total de 9000 kgw. Cada uno de las dos anclas pesa 1200 kgw.

El barco tiene 8 bodega salvavidas inflables, cada una para 10 personas. A bordo existe una instalación de O₂ (contaminaciones) compuesta por 7 botellas con capacidad de 45 kgw cada una.

La botina (óxigeno/tiempo) es del tipo neumático, tipo TM-125/180.

Los aparatos de vista clara, marca "Heat" tienen diámetro de 300 mm.

Para la transmisión de ordenes están instalados: un telégrafo de máquinas; un equipo telefónico con 8 líneas; un equipo de altavoces con tres micrófonos, (4 altavoces en el exterior y una en el interior).

EQUIPOS ELECTRONICOS.

- 1 girascópica con autópiloto SF&P-Y-50120
- 1 radiogoniómetro HURON-PC1,1
- 1 Omega-Navigator
- 2 Telefonía principal HAYDON (irreproducible en el puerto)
- 1 telefonía TROUS de 50 W, tipo 915 WF con MALOOK RN-107-915 WF
- 1 telefonía TROUS 100 W, tipo A 522-WF
- 1 radioteléfono VHF- STORAC, tipo CM-611
- 1 radioteléfono direccional KODER, tipo KS-610
- 1 telefonía en onda, TROUS de 50 W, tipo 915 WF con MALOOK RN-10
- 2 segundos ELAC, tipo "Aisir-LAZ 17 PU, altura 560 brazas.

ACOMODACIONES, SERVICIOS SANITARIOS, COCINA

La disposición de alojamientos para 22 tripulantes es la que figura en el plano de Disposición General. Los camarotes anteriores y techos de los alojamientos están aislados con lana mineral. En los espacios habitados, inclusive en el punto de gobierno, se dispone de aire acondicionado para mantener una temperatura de 27°C (55% humedad relativa) e una exterior de 35°C (90% h.c.). La instalación de aire acondicionado es de WORTHINGTON/VISCALDO con compresor tipo 3 EP4T-22 de 11 CV.

Los servicios sanitarios de los W.C. están conectados al circuito hidróforo de agua de mar mientras los aseos (duchas, lavabos) se alimentan del circuito a presión de agua dulce, fría y caliente (hay 2 torres de 250 l/cada una). En el antepuerto se dispone de un pequeño local de lavandería, con lavadora automática WESTINGHOUSE.

La cocina eléctrica, con horno de pan, tiene capacidad suficiente para 22 personas, entre "Beba", tipo 30 AH. Ya completa con otros electrodomésticos, tales como una amasadora, armario frigorífico de congelador-diario, extractor de humos y otros del tipo electrodomésticos. Para la conservación de las provisiones existen gabinetes secos y refrigerados, los últimos con instalación frigorífica de 4.820 f/h. La cámara de verduras trabaja a 4°C mientras la temperatura en la cámara de carnes es de -15°C.

TALLER para efectuar pequeñas reparaciones a bordo y especialmente para revisar los motores de afuerabordo "Mercury" de los botes de persecución. Aparte de un buen número de herramientas y útiles especiales, tiene instalados un torno de 1000 mm entre puntos, un taladro de columna hasta 30 ϕ mm, una electroespiraladora y una máquina de soldadura eléctrica.

