

## **VII.1. LA PESCA DE LA BALLENA.**

En Gipuzkoa la pesca es muy remota. Ya en las cuevas prehistóricas se hacían representaciones de mamíferos, peces, redes,... y además entre los fósiles que se han encontrado de aquella de época hay arpones, moluscos, aparejos de pesca, etc. El anzuelo apareció claramente a partir de los romanos.

En Pasajes como las tierras eran pedregosas y estériles, la población se tuvo que dedicar a trabajar en el mar.

En el puerto y en el río Oiartzun se pescaba con redes y anzuelos. En el Siglo XII apareció la pesca de la ballena. Era peligrosa pero la riqueza de una ballena para un pueblo tan pequeño era inmensa.

Al principio esta pesca era costera. Más tarde se pasó de las pequeñas pinazas a los grandes balleneros.

En todos los puertos había atalaya. El atalayero debía saber distinguir las ballenas, de cualquier otro animal marino. Una vez dada la señal, toda la población se ponía en movimiento formando chalupas con 6 remeros y un arponero que rodeaban al animal.

La captura se hacía en el litoral. Las chalupas, por tanto, eran muy ligeras y cada una poseía 5 arpones, 3 sangraderas, 1 hacha, 1 martillo y 1 pala afilada.

Cuando se veía la ballena el barco se ponía en dirección a ella. Si alguno de los arpones que se tiraban daba a la ballena, ésta arrastraba la chalupa tras de sí. En caso de que la cuerda se acabara porque se iba soltando, se ataba una señal para saber quien había herido a la ballena. Después la ballena se remolcaba hasta el puerto y allí se despedazaba.

De la ballena se aprovechaba todo: la grasa, la carne, las barbas, los huesos,... Al principio la carne que se obtenía de la captura de la ballena se exportaba a Francia y se comercializó sobre todo con grasa de ballena.

Durante el Siglo XIV Pasajes era el mejor puerto de la costa cantábrica para campañas balleneras por ser el más abrigado. En esa época los barcos de Pasajes eran carabelas de 3 palos. Con ellas en 1372 los pescadores de la zona descubrieron Terracota para lo cual necesitaron apoyo financiero y pescadores especializados en este tipo de pesca.

En estos casos en invierno cuando los barcos tenían las bodegas a rebosar de cetáceo, volvían a puerto. Con el tiempo fue aumentando el número de barcos que se desplazaban obteniéndose una mayor protección. En este último caso al llegar al puerto hacían carreras entre ellos.

A lo largo del Siglo XV fueron aumentando los desplazamientos a Terracota, Labrador y Groenlandia, tierras libres donde la pesca era abundante para todos y la recompensa era una bodega repleta. En cambio había corsarios que esperaban a que los navíos terminaran su captura y luego les robaban. Así comenzaron a ir los buques balleneros protegidos por navíos de guerra.

En la gente de la época caló muy hondo esta actividad. Así no era extraño ver personas que se enrolaban para 14 años en un barco ballenero con el sueño de llegar a ser arponero.

La captura de la ballena trajo consigo un conjunto de leyes para el momento del reparto ya que había discusiones incluso sobre quién había sido el primero en arponearla. De esta forma Donostia y Fuenterrabía, en el caso de Pasajes, obligaban a los pasaitarras a entregar a otros lo que habían conseguido. Está claro que los pasaitarras salían perdiendo ya que eran los propietarios de las naves.

Esta captura y explotación ballenera es un arte que se exportó de forma que los holandeses y demás europeos lo aprendieron del País Vasco.

Uno de los barcos balleneros más famosos de la época fue el navío “San Juan” que se hundió en 1565 y ha permanecido 4 Siglos bajo el mar. En la actualidad gracias a los registros históricos se han encontrado sus restos.

En el Siglo XVI aparecieron los primeros cargamentos mixtos de ballena y bacalao. Ya a finales de ese Siglo XVI, se comenzó a sustituir a la pesca de la ballena con la pesca del bacalao. Desde finales del Siglo XVI Pasajes no pudo contar con sus propias naves, por varias causas: la económica, la pérdida de naves y hombres y la escasez de la pesca.

De cualquier forma hasta el Siglo XVII se consiguieron muchos beneficios pero en el siglo siguiente comenzó el declive. Se formó la “Compañía de Ballenas” pero de los 3 barcos que poseía, uno se incendió en el puerto, otro en alta mar y el otro no pudo hacer frente a los gastos.

Por ello en las campañas balleneras del Siglo XVIII tomaron parte muchos pasaitarras enrolados en otros barcos, como arponeros, capitanes, etc.

En 1878 con la propulsión mecánica de vapor hubo un giro en la actividad pesquera ya que se revolucionó la industria pesquera y comenzó para Pasajes una época gloriosa en la pesca de altura.

No se puede olvidar que cuando se pasó de la pesca de la ballena en la costa cantábrica a la pesca en las frías aguas americanas, comenzó una organización económica y

defensiva en el mundo de la pesca, debido a que los peligros del mar, el mantenimiento del buque y de la tripulación y la climatología, hacían necesario tomar ciertas medidas. Así aparecieron las Compañías de Seguros.

Respecto a la financiación a gran escala hay que comentar que era un riesgo. Por ello como generalmente eran importantes sumas de dinero, la nave era de varios socios que tenían que conseguir el dinero de diferentes lugares.

## **VII.2. LA PESCA DEL BACALAO.**

Cuando los vascos llegaron a Terranova en busca de ballenas, encontraron en el agua una gran cantidad de bacalao. Las condiciones para su desarrollo son aguas con una temperatura entre 3 y 5° C, con una salinidad del 33%.

El bacalao es una especie que puede vivir hasta 20 años llegando a medir más de 1 m. y consiguiendo un peso que varía entre los 15 y 25 kg.

Es de resaltar que mientras el bacalao llegó a nuestra cultura gastronómica, la carne de ballena que también se conservaba en salazón, no llegó a consumirse.

En la época inicial, el bacalao se pescaba desde el buque, y una vez capturada la pieza, otro equipo de pescadores en cubierta del buque preparaban el pescado descabezándolo.

El salazón del pescado suplió al secado al aire de los pueblos nórdicos. Las diferencias de temperatura y humedad entre las zonas de pesca y las de consumo son las que obligaron a desarrollar esta industria de la salazón, que ha llegado hasta nuestros días como el sistema óptimo de conservación del pescado.

Las Juntas Generales de Gipuzkoa, pidieron al Rey de España que defendiera en Utreche los viejos derechos vascos de la pesca del bacalao en Terranova ya que aunque los ingleses no negaban el derecho, se atenían a una ley del parlamento de 1689 por la que se prohibía toda la pesca en Terranova a todo el extranjero.

En los Siglos XVII y XVIII, la empresa PYSBE, radicada en Pasajes, reanuda la pesca del bacalao en Terranova. En 1927 dicha empresa se transforma en una sociedad anónima y se dedica a la pesca, preparación y venta del bacalao. Para ello tuvo que fabricar sus barcos en los Astilleros de la Naval de Sestao. En esa época los sistemas de pesca y de captura habían evolucionado mucho. De hecho los primeros bacaladeros de la PYSBE, ya contaban con un sistema de arrastre mediante redes, y otro tipo de arrastre llamado “parejas”.

La primeras campañas de la empresa fueron un éxito y hacia el 1935 la PYSBE había conseguido suministrar el 20% del bacalao consumido en España con un ahorro de divisas

Pero con la guerra civil y la 2ª guerra mundial comienzan los problemas: Terranova se queda en guerra. La PYSBE que se había convertido en una gran potencia postguerra comienza a sufrir la escasez del bacalao y sus barcos tardan casi 10 meses en hacer capturas rentables. Esto crea dificultades a la hora de mantener unas cotas de rentabilidad.

Por ello mientras las flotas europeas se renuevan, la PYSBE encarga un estudio de viabilidad que aconseja cerrar la empresa. Esto supuso, más tarde, un gran cambio para la flota bacaladera española que, a partir de entonces, tiene que negociar con Canadá los permisos especiales de pesca para la captura del bacalao.

### **VII.3. PASAI SAN PEDROKO ARRANTZALEEN KOFRADIA - COFRADÍA DE PESCADORES DE SAN PEDRO.**

El presidente de la Cofradía de Pescadores de San Pedro, Sr. Jaime Tejedor, accedió a una entrevista en la que reflejó todos los pormenores de esta institución pasaitarra en el mundo de la pesca y cuyo resumen se recoge a continuación.

#### **VII.3.1. La Cofradía de Pescadores.**

Es la institución más antigua del estado español fundada en el Siglo XIII. Desde entonces ha tenido muchas reformas a nivel estatal y europeo.

Desde siempre se ha preocupado por la defensa del pescador, tanto desde el punto de vista del dueño del barco como de sus trabajadores.

La elección del presidente es libre y en asamblea. En la actualidad el presidente fue elegido siendo pescador y el vicepresidente tiene que ser armador, o viceversa.

En Navidades a las viudas, huérfanos, etc. se les ayuda donándoles un aguinaldo por la pérdida de algún familiar en la mar. Además la Cofradía intenta ayudar al pueblo patrocinando los equipos de fútbol y el de remo en cuanto a deportes se refiere, colaborando en la cabalgata de Reyes, en las fiestas patronales, etc.

#### **VII.3.2. Objetivos.**

El objetivo principal de la Cofradía es intentar que los barcos estén en las mejores condiciones posibles y que los pescadores estén asegurados, pasándose a llamar en este caso cofrades. Además intentar que el pescado esté en las mejores condiciones y que se venda en la lonja al más alto precio.

Una de las labores de la Cofradía es mandar los partes meteorológicos para saber el tiempo y conocer el posible temporal que se les puede avecinar a los pescadores. Así mismo se encarga de que todos los pescadores tengan un sueldo semanalmente, ya que no tienen un sueldo fijo.

La cofradía se mantiene porque se cobra el 3% de lo que se vende para salvar los gastos de la luz, las cámaras de la lonja,... Por supuesto que en la Cofradía trabajan personas, en concreto 11 que están fijas. Además hay unos 110 cofrades, mientras que antes había unos 240. Este descenso se debe a la desgracia del “Carreira” y a la venta de 2 barcos hechos en Pasaia que se tuvieron que vender sin estrenar porque no rendían lo suficiente, a Marruecos.

### **VII.3.3. El puerto de Pasajes.**

Ha sido el puerto más importante del estado español pero últimamente ha decaído. Se propusieron 2 alternativas; o abandonar el tema del puerto o reconvertirlo en un puerto pesquero. Se intentó que vinieran barcos franceses siendo el 1º el “Lakatz” que llegó en 1988, pero desgraciadamente el año pasado se hundió.

Además había otros problemas como el de que España, por sí sola, superaba en cantidad de tripulaciones al resto de Europa, lo que provocó un intento de disminuir esa cantidad. Para ello se mandaron desguazar algunos barcos.

De todas formas la gente al principio veía mal que viniesen barcos franceses porque para ellos España era lo principal. Al final tuvieron que ceder a pesar de poner muchas trabas, porque se comentaba que el dinero era negro, que el pescado era más pequeño y de menor calidad, etc.

Actualmente es el puerto más internacional del estado español y mixto, es decir comercial y pesquero. La Cofradía se encarga del reparto de bienes, y se asegura que el pescado no ande de mano a mano, así que la Cofradía actúa de intermediario entre los barcos y las lonjas.

En estos momentos hay 17 barcos comunitarios, en los que la tripulación es del país y el capitán de donde sea la bandera del barco.

Lo peor que tiene este puerto es que está muy escondido y que junto al del Gran Bilbao son los 2 únicos que no están transferidos a Euskadi. Por ello el Gobierno Vasco no los atiende tanto como a los transferidos. Por ejemplo Pasaia tiene la misma lonja que tenía en el año 1942, mientras que Hondarribia recientemente la ha cambiado.

Así se puede establecer una relación entre la margen izquierda de Bilbao y la Bahía de San Pedro diciendo que son las más degradadas y que se han perdido 30.000 puestos de trabajo, por lo que los porcentajes de paro son muy elevados.

Hay que reseñar también lo duro del trabajo en la mar ya que cada trabajador equivale a 4,5 trabajadores en tierra.

#### **IV.3.4. Perspectivas.**

El presidente de la Cofradía de pescadores de San Pedro, reivindica que el puerto sea una Industrialdea, zona en la cuál una persona proporciona el terreno y el empresario hace la industria. Además solicita que se den subvenciones mejores a los armadores o a las personas que quieran comprar barcos siempre en beneficio del puerto de Pasajes. Pero esto a su vez exige que las condiciones del puerto sean mejores.

Al presidente le hubiera gustado que Pasaia. SA., empresa de congelados, hubiera surgido entre los años 50-60 ya que en esa época se llevaban a la fábrica toneladas de pescado inservible para hacer harinas, etc.

#### **IV.3.5. El puerto deportivo.**

El puerto de Pasaia no reúne las condiciones necesarias para un puerto deportivo, según el presidente de la Cofradía. Además el puerto deportivo no daría mucho trabajo, ya que con 400 amarres que hubiera en el puerto, sólo podrían trabajar unas 12 personas, mientras que con unas 10 personas que trabajan en un barco se da para vivir unas 45 personas.

Aparte, el presidente considera que hay otros asuntos más importantes antes que el puerto deportivo. Además si se hiciese tendrían que entrar en el puerto de Pasaia tres tipos de barcos, incluidos los yates para el puerto deportivo, y esto podía suponer un peligro. De todas formas, según la opinión del presidente de la Cofradía, el puerto deportivo quedaría mejor situado en Donostia por las condiciones que reúne.