

SITUACIÓN ECONÓMICO-PESQUEIRA DA ILLA DE ONS NO ANO 1975

Por: Xulio Pardellas de Blas

Membro coordinador do equipo redactor do informe sobre as condicións naturais e socioeconómicas da Illa de Ons.

SITUACIÓN ECONÓMICA DA EXPLOTACIÓN

Considerando a zona pesqueira da illa ó longo dunha franxa de 4 millas mariñas de ancho ó oeste e dunhas dez millas de norte a sur por un lado e dunhas millas máis escasas ó leste, o censo aproximado de barcos fienando era duns 200 cuxa tonelaxe oscila entre as 4 Tm e as 60 Tm dedicados sobre todo ó marisqueo e a especies de baixura.



Miños

Os cinco barcos que tiñan aínda daquela a súa base na illa, podían chegar a descargar uns 1.500 kg de peixe fresco por día na lonxa de Portonovo á que normalmente acudían, por unhas 90.000 ptas, o que indicaba unha media de 300 Kg por barco e día cun valor de 18.000 ptas en primeira venda. Seguindo coas medias obtemos unhas 60 ptas por kg de peixe, o que non era en absoluto significativo xa que existía unha dispersión causada por unha ou dúas especies pouco rendibles e de relativa abundancia, que afastaban o valor medio dos do resto das especies moito máis rendibles, que podían oscilar entre as 200 e as 400 ptas.

No que respecta ó marisco, as cifras eran moito máis substanciais. Os mesmos barcos na súa boa época, podían vender uns 500 kg por día por un total de 130.000 ptas, o que volvendo ás medias, daría 100 kg por barco con 26.000 ptas en primeira venda.

O kg de marisco saíra a 260 ptas cunha certa dispersión causada pola irregularidade das cotizacións, dado que o prezo das especies variaba enormemente co tamaño dos individuos, así un kg de centolas podía valer entre 300 e 600 ptas segundo a súa talla.

CONDICIÓN DE TRABAJO

Dentro da zona antes citada existían, como é natural, uns lugares onde a actividade centrábase con maior esforzo. Para a pesca con trasmallo ou nasas buscábanse rochas ou cabezas de pedras entre os 8 e 10 mts. de profundidade a certa distancia da illa chegando a afastarse ata as 5 millas ó oeste. É doado comprendelo perigo que esto supoñía en días de mar batida para uns barcos de só 7 ou 8 mts. de eslora e a penas 2 mts de manga.

O miño empregábase só ó leste e ó norte sen afastarse nunca máis dunha ou dúas millas, buscando especialmente os illotes que con gran profusión bordean a costa.

O tempo de traballo e a súa duración dependían do tipo de pesca e arte empregado. Os trasmallos lanzábanse polo día segundo as horas de sol, izábanse unhas tres veces despois de estar entre 2 e 3 horas na auga, co que as horas de traballo con este tipo de arte, contando o tempo necesario para a súa preparación e a viaxe, podía chegar ás 10 horas diarias. O miño lanzábase xeralmente pola tarde, tamén dependendo das



Nasas



Mesón
MIRO

ESPECIALIDAD EN CALDEIRADAS
Y MARISCOS DE LA RÍA

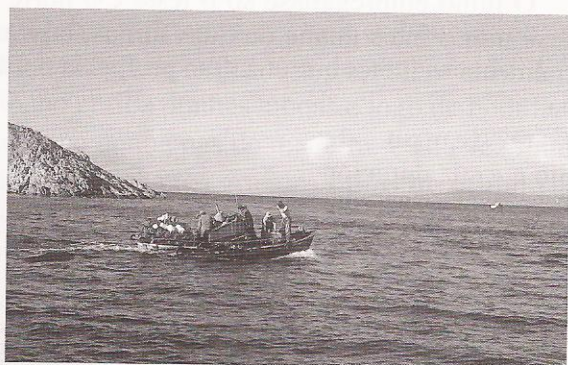
Calle LA MARINA, s/n.
Teléf. 986 723 511 - PORTONOVO (Pontevedra)

horas de sol, tiñase toda a noite e recollíase de madrugada, co que as horas de traballo eran algo menos, aínda que necesitaban unha preparación máis longa. As nasas lanzábanse ó atardecer e recollíanse pola noite cunhas 6 horas de traballo total a bordo e preto de 2 horas de preparación en terra segundo as especies para as que fora o engado.

Non é difícil imaxinarse, dadas as pésimas condicións atmosféricas e do estado do mar, dabondo frecuentes, que o traballo se realizase cun enorme risco e un esforzo individual que supera con moito o normal noutros pesqueiros de maiores dimensións.

MEDIOS DE TRABAJO

Os barcos, como xa dixemos tiñan uns 7 ou 8 mts de eslora, desprazaban entre 4 e 8 Tm e a cabalaxe dos motores variaba entre 24 e 130 C.V.. O máis antigo non fixera daquela aínda oito invernos e os dous máis novos non facía un ano que navegaban. O casco era de madeira e non levaban a bordo ningún instrumento para a detección de escollos ou obstáculos, como radar ou sonar, polo que a navegación en días de néboa era especialmente perigosa. Soamente os dous barcos máis novos levaban sonda e había dous que levaban radio.



Barco

As artes empregadas eran xa todas de fibras sintéticas e aínda que persistían as boias de cortiza, a maioría usaban material plástico de cor reflectora para a súa visión nocturna.

O que seguía sendo lugar común entre os traballadores do mar era a inexistencia ou escaseza de material de salvamento a bordo. A penas algún salvavidas e ninguén con roupas de cor visible no mar o que, unido ó feito de que a maioría non sabían nadar, facía en extremo arriscado o exercicio desta profesión. Non se comprendía

como aínda non se realizara campaña algunha para fomenta-lo uso de roupas de cor visible e sobre a necesidade de ter suficiente material de salvamento a bordo de doado acceso e saber empregalo.

Polo xeral a tripulación compoñíase de 5 ou 6 homes entre os que estaba o patrón de pesca de litoral e un motorista. A propiedade dos medios non era común, pero a enorme consanguinidade entre eles facía que normalmente participen na mesma dous ou tres familiares que respondían solidariamente ante as débedas e a amortización do barco.

ELEMENTOS E INSTALACIÓNS AUXILIARES

Non existían na illa moitos elementos nin servicios auxiliares que descargaran en certo modo a dureza do traballo.

O primeiro servicio, o máis importante para un pescador, é o porto, entre cuxas funcións deberían estar as de resguardo ou abrigo, non soamente dos temporais, senón xa de manter o barco atracado e ben seguro en calquera época. Condición propia de calquera porto base de operacións pesqueiras de calquera tamaño.

As catro pedras enfiadas, eufemicamente chamadas peirao, non só non cumprían ese servicio senón que a súa situación e colocación facía difícil, incluso con mar chan o simple achegamento, amarre e desembarque. Pouco podería nesas condicións ofrecer abrigo e moito menos ningún dos outros servicios que debería ofrecer, como facilidade para acondiciona-las embarcacións, reparalas, renova-los aparellos, etc., así mesmo para o aprovisionamento de combustible ou xeo.



Peirao cuberto polo mar

COLABORA:

CONCELLO DE BUEU



Quizais un dos elementos máis indispensables para o normal desenrolo da actividade pesqueira na illa era a dorna, grácil embarcación especialmente mariñeira, tanto a remo como a vela, e profusamente utilizada de auxiliar para achegarse ós barcos, obrigadamente fondeados lonxe do "peirao", para realizar operacións de recollida de aparellos e de xeito independente para mariscar.



Candiño e a súa dorna

Existía, e existe, un faro na illa que era unha eficaz axuda á navegación costeira, tanto para establecer a situación como para avisar da proximidade da costa en noites de néboa. Ten luz branca cunha oscilación de 4 escintileos e visible ata unha distancia de 35 millas mariñas da costa en condicións atmosféricas favorables.

RENDEMENTO PERSOAL DO TRABALLO

As cifras globais citadas anteriormente só serven para unha idea da explotación económica en sentido potencial. Non expresan a auténtica situación persoal dos traballadores daquela nin é posible sacar medias ponderadas nin deducións neste sentido. A realidade individual de cada pescador era moi diferente e só comparándoa coa potencial podíamos sacar unha idea da magnitude do abandono no que estiveron e das perdas sociais que aquilo lles trouxo.

Un barco vendía ó día 300 kg de pescado fresco por 18.000 ptas en primeira venda. Facendo a conta de 6 tripulantes e contando no reparto 2 partes máis para o barco, é dicir, para amortización, gastos e reparacións, obterían a substancial cantidade de 2.250 ptas por home e día o que, multiplicado por aproximadamente 22 días

de traballo efectivo ó mes, daría 49.500 ptas. Para a temporada de marisco e facendo unhas contas análogas poderíase obter nada menos que 71.500 ptas por mes. Non era difícil imaxinar que esto suporía unha prosperidade inimaxinables en calquera outro lugar de Galicia por aquelas datas. Pero contrastémolas coa realidade que vivían.

Pesaban en primeiro lugar unhas condicións negativas que influían no tempo de traballo e no seu rendemento:

- Atmosféricas, cuxa influencia era total en certos días ó longo do inverno no que resultaba por completo imposible saír ó mar.
- Estado dos aparellos, que obrigaban a pasar días enteiros para a súa reparación cando eran rachados polo temporal ou polas rochas.
- Prezos en lonxa, que chegaban a reducir considerablemente o valor dunha boa captura. Factor por completo modificable se levaran unha política de ordenación de prezos e eliminación de intermediarios.
- Tempo perdido na procura dun porto de abrigo ó achegarse un temporal, que podía aumentar enormemente o gasto de combustible. Factor igualmente modificable coa construción dun porto de abrigo na illa, non soamente para os seus barcos, senón para todos os que faenaban na zona.



Solpor sobre o faro

Os efectos combinados destes tres factores principalmente, traducíanse nunha baixa radical tanto dos días traballados como do tempo efectivo de traballo por día e por descontado da produtividade e do rendemento.

De tal modo era doado que, nun mes como o de febreiro e en xeral dende novembro a marzo, a media



PANADERÍA - PASTELERÍA

AMADOR

LA GRAÑA
(Ctra. Bueu - Cangas)
Teléf.: 986 321 118
Despacho en Montero
Ríos, 101.
Teléf.: 986 323 120
Bueu



Empacadora de algas

de días traballados non alcanzase os 12 ou 13 por mes pasando semanas enteiras en paro forzoso. Por outra parte e aínda neses días o tempo efectivo de traballo a bordo reducíase á metade ou menos do normal por culpa do frío, das poucas horas de luz, da proximidade dun temporal, etc. Finalmente a produtividade dunha desas horas con forte mar, que obrigaba a repartilo esforzo para mante-lo equilibrio, ou con chuvia continua que dificultaba a visión, a penas chegaba á terceira parte dunha hora normal.

Resumindo podemos dicir que o efecto desas condicións negativas traducíase nunha baixa do rendemento económico da explotación que reducía os ingresos por persoa ata unhas 600 ptas por día que, multiplicadas por unha media de 15, resultaban 9.000 ptas ó mes, cantidade a todas luces irrisoria comparada coas anteriores e considerando a dureza e os riscos dun traballo coma o pesqueiro.

A ILLA DENTRO DO ESPACIO ECONÓMICO PESQUEIRO

A Illa de Ons atópase situada xeograficamente dentro dun espazo económico pesqueiro de extraordinaria importancia, probablemente á que acudían máis barcos

de toda Galicia. Desde Muros á Garda, barcos duns 30 portos de baixura faenaban na zona comprendida entre os 41° 55' e os 43° 10' da latitude norte e as isóbatas dos 100 e os 400 mts de profundidade, con aparellos de arrastre de fondo con portas, de cerco, trasmallos, miños, nasas, etc.

Os beneficios económicos e sociais desa actividade incidían dun xeito máis ou menos directo sobre unha poboación aproximada de medio millón de persoas, contando soamente a dos portos directamente afectados e as dúas grandes entidades de poboación que centralizan os principais servizos: Pontevedra e Vigo.

Nesa zona faenaban normalmente uns 5.000 barcos, de tonelaxe que variaba entre as 4 Tm e as 200 Tm, chegando a desembarcar máis de 100.000 Tm de peixe fresco e marisco ó ano por un valor aproximado de 6.000 millóns de ptas.

Por outra banda os 5.000 barcos empregaban uns 30.000 homes que representaban unhas 150.000 persoas que vivían e dependían directamente dos resultados da actividade. Asemade necesitaban ó ano uns 2.000 millóns de ptas en material, roupas, redes e parellos, instrumentos de a bordo, combustible, etc.

Finalmente supoñían unha inversión de máis de 60.000 millóns de ptas flotantes en forma de motores e barcos.

¿ Por qué non se pensaría daquela na situación da Illa de Ons dentro deste magno espazo económico dotándoa de aquelas instalacións que serían tan necesarias a esa flota ?



Barco encallado na Laxe do Crego

A conclusión que se derivou daquel informe feito no ano 1975 foi que: Con certas melloras nos servizos e cun aumento da súa eficacia, a Illa de Ons podería pasar facilmente dunha comunidade pobre, atrasada e en regresión, a unha das máis prósperas do país.