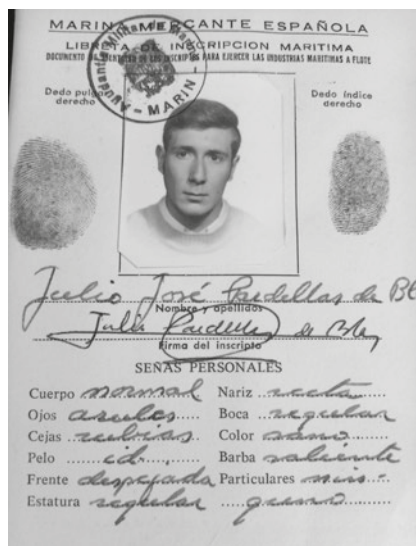


# NUN BARCO DE PESCA DE ARRASTRE NOS CANTÍS DIANTE DE ONS

Por: Xulio X. Pardellas de Blas



Completamente decidido a vivir unha experiencia de pesca, o 20 de xullo de 1970, presenteime no ISM de Vigo ao exame para obter o certificado de competencia mariñeira e uns días despois xa me deron a libreta de mar na Axudantía de Mariña de Marín.

## EMBARQUE E O PRIMEIRO DÍA

Eu sabía que no bar Lelé de Marín recollían as solicitudes de mariñeiros para os barcos de pesca, o 28 de xullo fun informado de que no arrastreiro Domínguez Macaya precisaban un cociñeiro para completar a tripulación e ao día seguinte estaba eu no peirao para embarcar. Alí me dixeron que debía levar traxe de augas e botas, e coa maior ignorancia só levei a maiores unha manta, algo de roupa e un neceser elemental. Xa no barco descubrín que tódolos mariñeiros levaban unha *colchoneta* de goma espuma, sabedores de que as liteiras do rancho a proa eran de madeira, mais, eu con 21 anos decidín que podía resistir o desafío desa cama de madeira e así o fixen. Saímos sobre

as 10 da noite enfrontados a unha nortada furibunda, con ondas que batían a proa con golpes continuados, pero aínda así recordo que conseguín durmir.

Unha anécdota curiosa: cando o suboficial da Axudantía revisou a documentación do barco para dar a autorización de saír ao mar, comentou: “unha libreta a estrear, mañá teredes un mareado a bordo”. Eu xa sabía que tal cousa non ía acontecer, porque eu nunca me mareei nun barco.

En torno ás 5.30, apenas coa luz da alborada espallándose polo horizonte, alguén me espertou para iniciar os labores da primeira largada do copo e déronme a explicación de que debía estar atento a asegurar que a malleta e a rede se moveran axeitadamente cara a popa sen ningún atranco para calar na auga. A operación foi rápida, porque todo estaba xa preparado desde o día anterior. A seguir, achegueime á cociña, o meu posto teórico de traballo no barco, mais, o cheiro no interior foi tan nauseabundo que me obrigou a saír de contado e case vomitar. Dentro estaba un rapaz (o máis novo da tripulación que tería uns 16 anos), como encargado de cociñar ate ese momento, e logo dunha breve conversa con el e o contramestre chegamos ao acordo de que fose el quen seguise cociñando, cousa que por outra parte facía de marabilla.

Ao longo da mañá o mesmo contramestre describiu-me de forma moi sucinta as características do meu traballo a bordo, que xa ía descubrindo e ampliando co paso dos días. O que tamén descubrín foi que a maioría dos tripulantes levaran alimentos para si (café, viño, refrescos) que complementaban o que achegaba o armador (pan, aceite, patacas, ovos, hortalizas, leite), mentres que eu tampouco levaba nada. Por fortuna, o rapaz embarcado para facer os días de mar necesarios na obtención do título de FP marítimo, apiadouse de min e prestoume o seu bote de Cola Cao para o almorzo, de todas formas, non quixen abusar da súa axuda e moi logo me habituei a comer peixe nas tres comidas do día (e tamén ovos fritos nalgunha cea). Con este rapaz entendi-me moi ben desde o principio e foi o meu alicerce de socialización ao longo de toda a travesía, porque co resto dos mariñeiros apenas cruzaba algunha palabra nas manobras de largada e recollida. A realidade é que sen dúbida había un certo distanciamento cultural con eles, e asemade cómpre dicir que o contramestre berraba con todos menos con nós os dous, o que podía ser igualmente unha causa máis para aquel distanciamento.

## A TRIPULACIÓN E O BARCO

O mando principal do barco era o patrón de pesca, quen dirixía tódalas operacións desde as 5.30 da mañá ate as 9.30-10 da noite, decidía o rumbo, os lugares onde se debía largar o copo e canto tempo duraba o arrastre. A partires das 10 da noite tomaba o mando o patrón de costa, quen seguía o rumbo que lle marcara previamente o de pesca e actuaba auxiliado por un mariñeiro en quendas de dúas horas. A tripulación a bordo constaba de seis mariñeiros (un deles era eu e outro o rapaz en prácticas), un motorista, un cociñeiro e máis un contramestre, quen coordinaba os traballos de cada operación. O noso contramestre era un home roxo, de baixa estatura e moi mal xenio, tiña unha xenreira especial co rapaz cociñeiro, ao que berraba seguido, aínda que para min cun certo fondo de tenrura paternal.

Polo que despois souben, o barco Domínguez Macaya medía uns 23 metros de eslora e 120 TRB, construído totalmente en madeira armaba un equipamento de radar, gonio, sonda, radiofonía, “*maquinilla*” (nome que lle dan os mariñeiros, a pesar de ser a principal para mover os cabos, as portas e o copo), e máis outras dúas máquinas na cuberta, unha auxiliar que xera a luz e os servizos e outra con pluma haladora e escobén para levantar o copo. Nun espazo a popa gardábase o aparello de reserva, no que moitas tardes cando tiña tempo libre me sentaba para observar no horizonte os pobos da costa. Baixo a ponte de mando estaba a cociña e na metade da cuberta a entrada á neveira, onde se gardaba a un lado o almacén do avituallamento e ao outro os depósitos, ben abastecidos de xeo, para colocar o peixe. O barco faenara antes en parella e só había uns anos que fora transformado en arrastreiro. Non sei o ano en que foi construído, pero non durou moito despois do meu desembarco, pois logo duns meses foi despezado.

### A PESCA E O TRABALLO A BORDO

Como adiantei antes, o primeiro día fun despertado e situado a estribor para vixiar a correcta largada do aparello pola popa. Esta operación presentaba un certo risco de ser golpeado pola malleta que corría a cada lado do barco e levaba as portas para calar no mar, elementos fundamentais no arrastre, porque conseguen manter aberto o copo dentro da auga. O contramestre berraba a oito a todos para asegurar a rápida manobra e asemade, como dixen, para evitar o perigo dun golpe coa rede. Completada a operación de largado había un tempo libre para o almorzo.

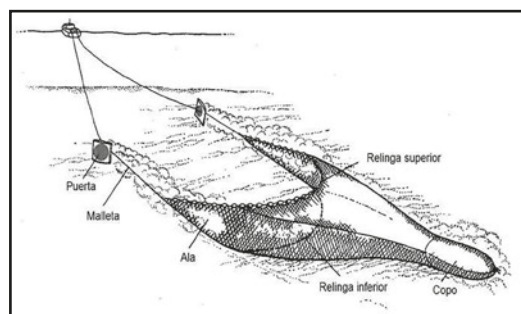
Como é lóxico, ese día eu aproveitei o tempo libre para percorrer, coñecer e familiarizarme co barco, para min novo por completo. Así descubrín onde había auga potable, tamén onde me podía lavar e unha sorte de latrina que apenas usei, dada a súa escasa limpeza, porque era máis cómodo mexar pola borda.

Máis ou menos a mediodía, estando eu de faladoiro co rapaz de prácticas, escoitamos o son da campá que avisaba da manobra de virar, nome que recibía a recollida da rede. Toda a tripulación (agás os patróns, claro é) nos situamos diante da tapa da neveira mentres a *maquinilla* enrolaba os dous cabos da malleta, logo subiu as portas e levou o copo á banda de babor, onde a pluma o levantou sobre a cuberta. De seguido o contramestre desfixo a xareta do fondo do copo e este abocou a carga de peixe diante de nós.

Velaí o comezo das operacións básicas para a tripulación ao longo do día, que supoñían para uns o traballo de limpar con rapidez o copo de algas e refugallos deixándoo listo a unha nova largada, e para todos a selección e almacenamento do peixe na neveira. Esta operación duraba unhas dúas horas, pola cantidade abocada na cuberta e máis pola necesidade de colocar axeitadamente cada grupo de peixes na súa caixa antes de baixala á neveira. A especie principal eran as cigalas, que debían tratarse co máximo coidado por seren daquela o obxectivo económico máis importante para o armador. As pescadas, os meros e os rapantes eran as segundas e colocábanse en caixas aparte, tódalas demais, abadexos, congros, xurelos, salmonetes, bacaladillas, etc, ían igualmente separadas, e xa ao final.

A selección facíase a man e que eu recorde ningún mariñeiro usaba luvas. Iso significaba unha singular batalla entre a pel e as escamas dos peixes, algunhas delas especialmente agresivas que mesmo chegaban a provocar feridas. Claro é que moitos dos membros da tripulación mostraban calos e durezas nas mans como resultado de anos movendo os peixes e arrastrando os cabos nas diferentes manobras a bordo. Como é lóxico, non era o meu caso e ao remate da travesía a pel das miñas mans exhibía unha longa xeografía de rabuñadas, cortes e asemade durezas, case coma os vellos de mar.

Xa comentei antes que as faenas a bordo era paralelas no tempo, de feito, mentres unha parte da tripulación se dedicaba por enteiro á selección do peixe, outra parte vixiaba a largada do aparello pola popa, aínda que de seguido se incorporaba ao mesmo traballo dos primeiros. Completada a colocación do peixe, cumpría baldear a cuberta e limpar ben a tapa da neveira, dado que resultaba ser a mesa onde se colocaría a caldeira común do xantar. Pola metade da faena de selección o cociñeiro elixía un peixe que sería a base do noso compango. Recordo que o primeiro día tocou pescada, mais, ao longo de toda a singradura observei que agás cigalas, o mellor peixe do montón era destinado para o xantar da tripulación (comemos mero un par de veces, pescada moitas e tamén congros e abadexos).



Aparello de arrastre



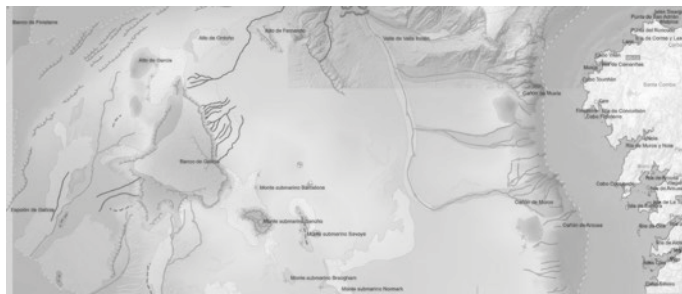
Arrastreiro “Domínguez Macaya”

O menú habitual era un guiso en caldeirada, con patacas, tomate, pementos e chícharos. Colocábanse un par de bancos a cada lado da tapa da neveira, cada un de nós facíase cun prato, unha culler e pan, e ía apañando a comida, podendo repetir mentres houberse anacos no caldeiro. Eu que son moi de mollar o pan, pedín permiso para facelo e dixéronme que debía agardar a que rematasen todos para rebañar o fondo da pota. Ao patrón de pesca levábanlle o prato á ponte de mando e o de costa sentábase connosco. Despois do xantar había de novo un tempo libre, que algúns mariñeiros aproveitaban para durmir, outros para pescar con liña pola borda e eu, laiándome de non ter levado algún libro para ler, sentaba a popa no aparello de reserva e contemplaba o mar, ou ben latricaba co rapaz de prácticas. En torno ás seis e media-sete da tarde volvía a soar a campá para avisar da segunda virada e todo se repetía máis ou menos igual, agás a faena dunha nova calada da rede que como é natural, quedaba lista para a mañá seguinte.

A cea era loxicamente despois da última recollida, mais, neste caso non sempre era comunitaria, dado que varios mariñeiros preferían prepararse algo na cociña, en función dos alimentos que levaran ou que alí había, fuxindo de repetir peixe. De feito, mesmo recordo que nos últimos días da pesca se chegou a comentar que pedirían ao armador a achega de algo de carne, por exemplo de polo.

### ALGÚNS DETALLES PERSOAIS NA SINGRADURA

Non era normal que o patrón de pesca falase coa tripulación mentres dirixía o arrastre, pero xa desde o primeiro día se decatou da excepcionalidade da miña presenza e varias veces me chamou á ponte de mando para latricar comigo. Era un home xa algo maior para as idades habituais do seu traballo (de feito, non tardou moito en xubilarse logo do meu desembarco). Coñecía os cantís como a palma da man e explicoume moitos pormenores dos lugares onde pescaba. Poucos patróns se arriscaban a baixar ata Portugal e sen embargo, como me dixo confidencialmente, era onde había máis cigala. Subía despois cara o norte, sempre a unhas 25-30 millas en paralelo á costa, ate quedar fronte a Fisterra, seguindo unha ruta por onde se collían outros peixes como meros e congros, ademais e sobre todo, tiña perfectamente sinalizados os barcos afundidos en naufraxios cun trazo vermello na súa carta mariña. Era unha precaución elemental, pois que o aparello podía embarrar neles e perderse. Tamén lle pareceu pavera a miña decisión de ter unha experiencia nun barco de pesca sendo estudante universitario.



Mapa de arrastre.

O traballo do patrón de pesca remataba ao cabo da última largada. Máis ou menos despois de cear se retiraba á súa liteira, ao fondo da ponte de mando, e nese momento comezaba a faena do patrón de costa, quen debía manter o rumbo norte ou sur, dependendo do lugar onde estivese o barco e seguindo as instrucións que lle deixara o de pesca. O patrón de costa era tamén un home de idade e bastante vello verde (na garda facía seguido chistes de mulleres e a min preguntoume varias veces como e onde nos arranxabamos os estudantes para follar). Con el debía estar un mariñeiro auxiliar na roda do temón e velaí que cumpría fixar entre nós unha quenda de gardas tódolos días. Eu librei o primeiro día, pero xa no segundo tocoume estar alí de once da noite á unha da madrugada. En todo caso, as gardas foron para min as experiencias máis agradables no barco, ollando as luces dos faros da costa que brillaban e ás veces reflectían unha música especial que eu escoitaba no silencio do horizonte. Alí descubrín as diferencias na potencia lumieira de cada faro, así coma os tempos de destello. O patrón de costa foime situando cadansúa luz, desde o cabo Silleiro, Panxón, Cíes, punta Subrido, Ons e Sálvora, onde rematou a miña quenda dese día. Un dos máis potentes era o de Ons, diante do que me tocou pasar nesa garda e logo na última noite da pesca.

O día 10 de agosto desembarquei no peirao de Marín por propia vontade. Levei para casa un quiñón (a propina dos mariñeiros) con dúas pescadas medianas, tres xardas grandes e algún peixe pequeno. E sobre todo, os recordos da experiencia vivida once días nun barco de pesca de arrastre polos cantís da plataforma continental galega.

Na noite do 10 de agosto chegamos a Marín e realicei o meu último traballo a bordo axudando a descargar a pesca no peirao da lonxa vella. Recordo que a operación foi moi rápida, mentres dous mariñeiros subían á cuberta as caixas de peixe desde a neveira, os demais facendo corda pasabámolas ao peirao, onde os traballadores da coia trasladábanas arrastrando con ganchos ate o interior da lonxa. Ao cabo dunha hora máis ou menos todo o noso peixe estaba disposto para a poxa, e como xa lle comunicara ao patrón de pesca a miña intención de desembarcar por propia vontade, collín a bolsa coas miñas cousas, subín ao peirao e marchei para a miña casa. Levaba un quiñón (a propina dos mariñeiros) con dúas pescadas medianas, tres xardas grandes e algún peixe pequeno, e sobre todo, os recordos da experiencia vivida once días nun barco de pesca de arrastre polos cantís da plataforma continental galega.