

Javier Castro

Licenciado Químico. Deba

RETAZOS DEL PUERTO COMERCIAL DE PASAJES, AÑOS 1947-1950

Para poder describir la cantidad de datos que aquí se van a presentar, me he basado en una extensa recopilación obtenida mayoritariamente en base a los datos aportados por Moisés Castro, mi padre, cuyo resultado es además el fruto de la vivencia personal sentida durante el largo período de tiempo que el informante ha estado trabajando en la parte del muelle comercial durante 36 años, entre los años 1946 y su jubilación en el año 1982. El que suscribe esto, por haber estado durante cinco años trabajando eventualmente en la estiba portuaria, quiere dedicar un sentido homenaje a todas aquellas personas que de una manera u otra han dejado parte de su vida en el Puerto de Pasajes.

Muelle de Herrera

Se llama así a la zona comprendida entre los tres almacenes de hormigón, con sus terrazas correspondientes.

ALM. N° 1 : Tanto en la zona baja como en el piso superior se almacenaban bobinas de papel para periódicos y saquerío. En la terracilla y terraza superior, se almacenaban fardos de esparto y algo de fardos de pasta para las papeleras. En esta época no existía el papel de embalar utilizándose el papel de estraza como envoltorio y era fabricado con el esparto.

ALM. N° 2 : Igual que en el n° 1, pero además en este se descargaba mucho saco de café, cacao, yuca, palmiste (para fabricar jabón) y copra (coco roto en trozos y seco, para hacer jabón). En las terrazas y terracillas se almacenaba algo de pasta y muchos fardos de esparto.

ALM. N° 3 : Allí se almacenaba en la zona baja y en el primer piso café, cacao, yuca y palmiste. Aquí atracaban los barcos que llegaban desde la Guinea. Por dos rampas situadas en cada almacén se bajaban los sacos para poder ser cargados en los camiones o en los vagones. Todos los sacos eran cargados a hombros desde la terracilla hasta la estiba interior en donde se apilaban y cualquiera no valía para este trabajo por el esfuerzo sobrehumano que había que realizar durante varias horas seguidas puesto que la descarga de estos barcos solía durar una semana completa. Los sacos de cacao pesaban 61 kg. y no venían llenos del todo por lo que al llevarlos se movían como si tuvieran vida propia. Terminada la descarga del barco había que clasificar la mercancía por marcas, puesto que llegaban 6 u 8 marcas diferentes y después se tenían que pesar en unidades de cinco en cinco sacos. Así que en esta faena se pasaban varias semanas e incluso meses.

En las plazuelas, que era la zona del muelle que estaba pegante a la carretera nacional n° 1, se almacenaban los bidones.

Había bidones de aceite de oliva, que llegaban desde Sevilla, para el racionamiento, de unos 700 kg. cada uno y otros bidones de piedra molida que venían para la fundición de Victorio Luzuriaga, de 800 kg. de peso. Alguno podía estar roto. Todos los envases se tenían que llevar rodando desde el costado del barco hasta la parte trasera del almacén que era donde estaba la plazoleta pegante a la CN-1. Los bidones de aceite eran pesados uno por uno.

Mue e carbonero

Se trata de la zona que desde el anterior muelle continuaba hacia el este, en dirección hacia Buenavista, donde se depositaba casi todo el carbón que llegaba al puerto. En esta zona estaba situado el reloj y era donde se hacía la contratación diaria.

Muelle saliente o escuadra avanzada

Esta zona tenía dos denominaciones dependiendo de su situación , el muelle Este y el muelle Oeste. Entre estas dos zonas existía una grua de 30 Tn que se podía desplazar de una a otra zona por unas vías por donde existía

un cable de corriente continua con energía suministrada por la Compañía del Tranvía de San Sebastián.

Allí se descargaban los troncos que venían de la Guinea, cajas de gran tonelaje y maquinaria pesada. También aquí se cargaban los barcos de la PYSBE para ir a la pesca del bacalao, con unas 500 Tn de sal, el barco se comenzaba a cargar por la mañana y se debía acabar en el día, lo que exigía un gran esfuerzo físico a los trabajadores, puesto que la sal estaba tan apelmazada que se necesitaban picos y barrenas. La Compañía PYSBE, con sede en Pasajes de San Juan, se inició en la pesca del bacalao en el año 1927, llegó a tener una flota de 17 barcos de unas 1600 Tn, unos funcionando con carbón y otros algo más modernos con Fuel-oil y cada campaña duraba unos seis meses llegando a Pasajes en Julio y en Diciembre. El primero de los capitanes que se enrolaron para ir a la pesca del bacalao fue el lekeitiarra Eustaquio Arrinda Aranburu que efectuó 54 campañas al bacalao de Terranova durante los 34 años que estuvo en activo.

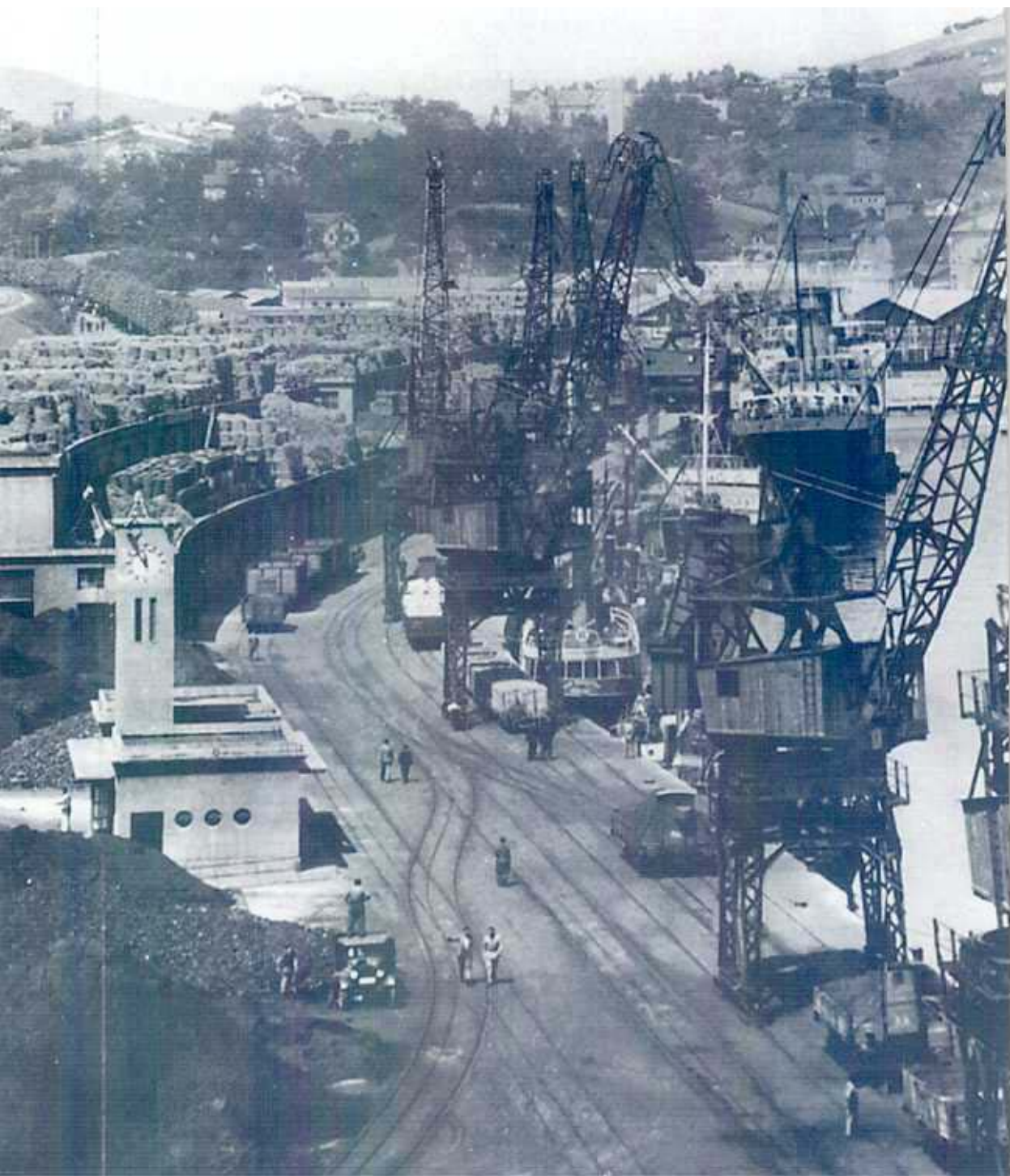
En este muelle había cuatro placas para poder girar los vagones y poder pasar de una vía a otra, 2 placas en la parte norte y las otras dos en la sur. También había dos grúas de carretón en la zona del oeste, que iban por las vías de los vagones, funcionando también con corriente continua, con un solo cable aéreo con una percha enganchada de la misma forma que los antiguos tranvía e igual que la grúa de 30 Tn.

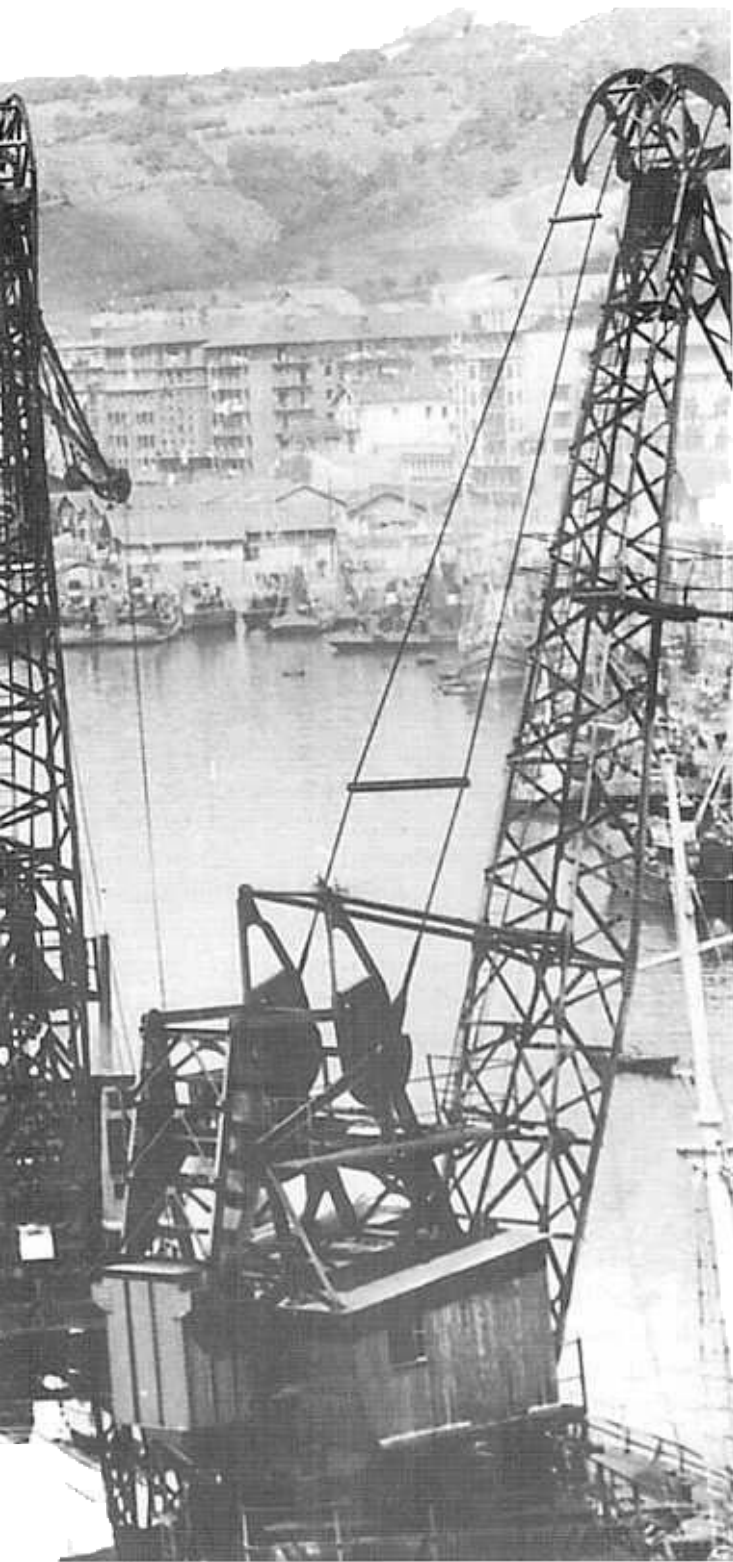
En la parte norte del muelle del oeste había un almacén de la Junta de Obras (J.O.P.P.) y en la parte sur un almacén de la aduana en el se apoyaban los troncos descargados de la Guinea y la sal para los barcos de la Pysbe. Esta sal se traía en barco desde Torrevieja (Alicante).

En este muelle se descargaron los primeros vagones del Talgo que llegaron de USA. Las máquinas se descargaron en Bilbao y el tren completo se armó junto a la estación del topo de Herrera. Durante las primeras pruebas el Talgo descarriló al menos dos veces por la zona de la estación de Pasajes, por causa de su ligero peso.

M u e e n u e v o

Este muelle era completamente hueco, hasta llegar a los almacén número 2. En este almacén se descargaba bicarbonato y sosa cáustica en escamas y en bloque, que traían los buques Vito, Aller y Nicolás de la Fuente, llegando dos días a la semana y descargándose en el día. La mercancía era para las fábricas papeleras y algo para droguerías.





Retazos del puerto de Pasajes,

Muelle Carbonero, setiembre de 1947 : Se distinguen en primer término el reloj donde se hacía la contratación y los montones de carbón, minutos antes de las 12 del mediodía, hora de salir. A la izquierda del pequeño camión se puede distinguir un obrero paleando carbón. Abajo a la derecha la grúa nº 10 y hacia el centro de la fotografía se llega a distinguir las nueve grúas restantes. A la izquierda se ven los tres almacenes de Herrera repletos de fardos de esparto y algo más arriba se llega a distinguir el palacete de Bidebieta y a su izquierda la carretera N-1 bordeada de árboles. Foto autor desconocido.

En este muelle había también tres grúas de carretón como las del muelle saliente.

En el almacén 3 se depositaba el cajerío y mercancías para el Platanero, que hacía la ruta hasta las islas Canarias. En la campa se depositaban las piñas de plátanos, en grupos de 2000 ó 3000 unidades. También se almacenaban los bidones de brea , de unos 150 kg. y el aceite de Campsa. Los barcos Plataneros o Romanones entraban los viernes y marchaban los miércoles, alternando cada dos semanas su llegada a este puerto.

Aquí finalizaba el muelle comercial. A unos 300 mts. atracaban los barcos petroleros que venían con mercancía para la Campsa, pero al no haber muelle ni calado suficiente no se podían arrimar a la orilla, por lo que se usaban unas pasarelas con las mangueras añadidas y también para poder pasar el personal del barco.

En el centro de la bahía se encontraba un barco fondeado que servía de almacén de carbón para los barcos pesqueros, le llamaban El Pontón.

La Real Compañía Asturiana de Minas también tenía muelle y barcos propios, el AEDO y el INOGEDO. Estos dos barcos suministraban a la fábrica el carbón y el mineral traído de Santander y de Asturias. Esta fábrica se encontraba a la desembocadura de la margen izquierda del río Oyarzun, en la península de Capuchinos, fabricaba plomo y tenía unos 4 km. de túneles subterráneos para conducir el humo. También extraían pequeñas cantidades de plata, porque el mineral de origen era galena argentífera. Los trabajadores que entraban a los túneles a recoger la plata debían ser bajos y delgados, no pudiendo estar más de una hora en su interior. Después la plata se enviaba a Madrid, certificada y por correo.

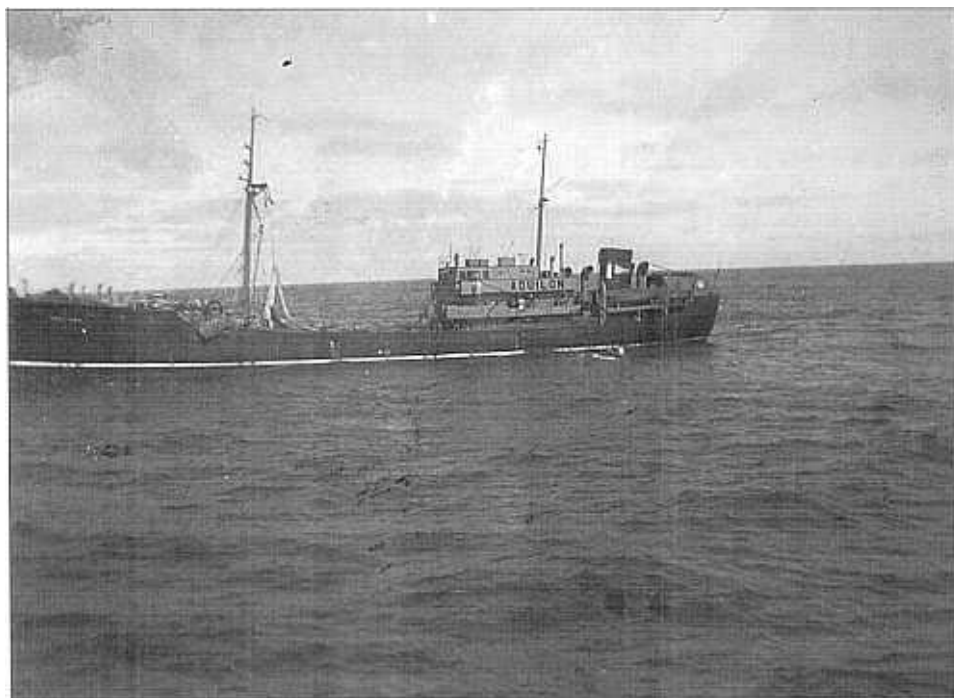
Muelle Pysbe

Situado en la parte de Pasajes de San Juan (Donibane), este muelle era propiedad de la Pysbe, siendo una factoría para la elaboración del bacalao. La tripulación de los barcos era de 62 marineros y en tierra trabajaban unas 60 mujeres y 20 hombres. Los hombres ganaban 12 pts. al día y al final de la semana recibían 1 kg. de recortes de colas bacalao. Las mujeres ganaban menos dinero que los hombres.

BARCOS DE LA PYSBE

HISPANIA. A carbón
TORNADO. A carbón

HURACAN.	A carbón
AQUILON.	A carbón
TIFON.	A carbón
CIERZO.	A carbón
VENDAVAL.	A carbón
ABREGO.	A fuel-oil
BRISA.	A fuel-oil
VENTOLINA.	A fuel-oil
GALERNA.	Sin datos
TRAMONTANA.	Sin datos



Barco Aquilon en altamar (Pysbe). Foto cedida por Anes Arrinda. Fototeka Oargi.

Muelle de a pescadería

Este se hallaba y comenzaba desde el paso a Trintxerpe en dirección a San Pedro. La flota pesquera se componía de unas 20 parejas y todos funcionaban con carbón. Las merluzas que pescaban solían pesar normalmente entre los 3 a los 6 kg. probablemente a que durante la 2º guerra mundial únicamente

salían a faenar los barcos españoles y los portugueses. El besugo en aquella época hacía al mismo precio que el txitxarro.

Muelle de Artaza

A continuación del de la pescadería se encontraba este muelle de Artaza o para el carbón, donde se almacenaba el preciado mineral para ser suministrado a los barcos pesqueros, pues como ya se ha indicado anteriormente todos se movían con el carbón como fuente energética.

Seguido de este almacén o muelle estaba la fábrica de hielo para los barcos y un poco más adelante, en San Pedro, estaba el dique de Luzuriaga, en el lugar donde hoy está la nueva pescadería.

Consignatarios de buques

José María Artaza
Sobrinos de Manuel Cámara
Gascue y Cruz
Francisco Azqueta
Casa Salazar
Cayetano Vivanco
Antonio Obeso
Casa Letemendia
Agencia Nalón
Antonio Puy

Todos los trabajos en tierra los efectuaba la Sociedad Auxiliar del Puerto de Pasajes y los trabajos de a bordo los efectuaban las empresas estibadoras, que eran cinco :

Manuel Olaciregui	Carbones
Robustiano Gómez	Plataneros
Luis Salaberria	Casa Salazar y Vivanco
Bartolo Salaberria	Papelera Española
Antonio Letamendia	Carbón para Olazagutia

Medios de transporte

POR FERROCARRIL DE LA RENFE (VÍA ANCHA) :

En vagones cerrados y abiertos. Como escaseaban los del tipo abierto, el fosfato, la pirita y el carbón se solían cargar en los cerrados por medio de una tolva, que se tuvo que hacer a medida y que era de madera. Se protestó para que la hicieran de hierro puesto que con el mineral llamado pirita verde, al llover, se quedaba todo pegado en la tolva, unas 20 a 25 Tn por lo que después existía el peligro de que se le diera con la cuchara de la grúa y cayese aplastando a alguien debajo por estar trabajando dentro del vagón.

La pirita que llegaba desde Huelva, completamente seca, formaba mucho polvo y a la segunda vez que descargaba la cuchara ya no se veía en el interior del vagón. No se trabajaba a gusto, puesto que se aspiraba un mineral del que después se fabricaba el ácido sulfúrico

Las bobinas de papel también se metían en vagones cerrados para llevarlas a los periódicos ABC y YA de Madrid. Las bobinas medían entre 1,60 y 1,80 mts. debían ser colocadas de pié entre tres hombres, por la escasez de sitio y su gran tamaño. Para manejar las bobinas se hacía rodándolas, por lo que si estaban de pié había que tumbarlas con una cuerda, entre dos hombres, con maña y mucho esfuerzo.

Los sacos de nitrato y de sosa en polvo eran todos de 100 kg.. Las barricas de cloro o cloruro eran de 600 kg. Las barricas de sosa cáustica eran de 150 kg. y los tambores de bloque de sosa cáustica eran de 420 kg.

Todas las mercancías se descargaban desde los barcos con una de las 10 grúas que únicamente había en la zona de Herrera, con las 7 de carretón y con la de 30 Tn. En total había 18 grúas.

El resto de las mercancías se descargaba con los puntales de los barcos.

La Sociedad Auxiliar contaba con 10 carretillas eléctricas, que se llamaban tractores y con 3 elevadores. Además tenía 30 ó 40 carros de dos ruedas de hierro y con todo ello había que apañarse para coger la izada del barco o viceversa si se tenía que cargar a bordo. Si el peso (1 Tn) estaba en la parte delantera del carro se te partían los riñones y si estaba del lado trasero te hacía volquete. El carro se manejaba con tres hombres, uno en las barras y los otros dos empujando. Lo peor era atravesar las vías y subir las rampas de los almacenes.

EN VAGONES DE VÍA ESTRECHA (FEVE) :

No había tantos como los de la Renfe, pero se cargaban de carbón para la Unión Cerrajera de Mondragón, unos 30 ó 40 vagones al día. También se

cargaban unos 10 vagones de lingotes para las fundiciones, esta mercancía llegaba desde Sagunto y cuando no había grúa la carga se realizaba a mano.

En los almacenes N° 1 y 2, todas las mañanas se descargaban dos o tres vagones de vía estrecha que llegaban desde Mondragon con "fleje" para enviar hacia Sevilla y fabricar allí toneles o barricas para guardar vino y otros líquidos.

Otras mercancías venían en camiones desde la zona de Soria, como era el caso de las barricas de resina para enviar a Inglaterra. Estas barricas pesaban 300 kg. cada una.

TRANSPORTE POR CARRETERA :

En aquella época andaban muy pocos camiones. La mayor flota de estos vehículos la tenía Pamplona. Transportes USA, de Pamplona, contaba con 10 vehículos de 10 Tn.

Como había escasez de ruedas, esta empresa tenía 3 camiones con ruedas macizas en los dos ejes y tardaban mucho en hacer el viaje hasta su destino.

D. Jacinto Manrique, dueño de la fábrica Uralita de Buenavista también tenía un pequeño camión de 4 Tn, con ruedas macizas, siendo muy conocido su conductor, Manolo Vesga, "Escopeta" de apodo. Cuando salía de la fábrica en dirección al puerto, le añadía un balde de agua al radiador y cuando le descargaban el camión le tenía que añadir otro balde para poder arrancar el motor, a pedal o a manivela.

Todos los camiones de la Campsa eran de la marca Hispano Suiza y llevaban el volante a la derecha. En aquel tiempo no existían aún los intermitentes y un chofer de Pasajes llamado "Pasaban", llevaba un palo largo con una mano pintada en el extremo y cuando iba a cruzar o a cambiar de sentido la sacaba por la ventanilla moviéndola de arriba abajo para indicar su intención. En pleno invierno llevaba siempre la ventanilla bajada para poder indicar con el "intermitente" sus maniobras.

Todos estos camiones de la Campsa andaban con gasolina en vez de con gasoil o diesel.

Los camiones que llevaban el esparto a las papeleras, unos 12 o alguno más, andaban con gasógeno y se puede uno creer el efecto que hace un camión funcionando con gasógeno : detrás de la cabina del conductor existían dos calderas verticales, una con fuego de carbón vegetal, de la mitad hacia abajo casi al rojo vivo y la otra para almacenar el gas que se producía para que funcionara el motor.

Estos camiones necesitaban arrancar primero con gasolina y después darle el paso del gas que se almacenaba en la caldera. Los conductores se

tenían que levantar hacia las tres de la madrugada para poder encender el gasógeno y hacer suficiente presión de gas para poder llegar a las 5 y media a hacer cola y tarar en la báscula, puesto que según el orden de la tara así era el orden en que se cargaban posteriormente. Al chófer que andaba con gasógeno se le distinguía enseguida, buzo azul marino o negro, con la cara negra marcándose los dientes y los ojos blancos. El mejor carbón para el gasógeno era el de encina, traído de Burgos, Salamanca y Asturias.

Era puro milagro que en los días de fuerte viento sur, casi huracanado, no se hubiera quemado ninguno de estos camiones durante los años que duraron con este tipo de combustible. Únicamente, en Tolosa, comenzó a arder uno cuando lo estaban descargando, pero lo apagaron con facilidad. Desde Pasajes iban muchos camiones hacia Tolosa, Hernani o Alegria, con esparto para las papeleras. La única papelera que no usó esparto era la Papelera Española porque utilizaba rollos de madera de pino que llegaban desde Finlandia en grandes barcos, cada 15 días, de unas 3000 ó 4000 Tn. Estos barcos venían repletos de troncos o rollos y traían las cubiertas a tope, seguramente con más cantidad que en las bodegas y con los temporales del invierno perdían en alta mar gran cantidad de mercancía a pesar de que la estiba la tenían bien amarrada con cantidad de cables.

Trabajo diario

Todo el trabajo que se efectuaba en tierra lo hacía la Sociedad Auxiliar: la carga y descarga tanto de barcos, trenes y camiones, el levante de las mercancías de los almacenes. Esta Sociedad tenía la exclusiva para todas las faenas realizadas en tierra y la mercancía que se enviaba en directo procedente de los barcos.

Personal de la Sociedad Auxiliar

Jefes

Alfonso Vazquez.	Jefe de todo el personal.
Cecilio Marichalar.	Jefe del Almacén 1 de Herrera.
J. José Larrañaga.	Jefe del Almacén 2 de Herrera.
Francisco Zabaleta.	Jefe del Almacén 3 de Herrera.
Mateo Larias.	Jefe del muelle saliente y muelle nuevo.

Capataces de cuadrillas fijos

Estanis Murua.	12 obreros fijos.
Miguel Echeverria.	12 obreros fijos.
Luis Archipi.	12 obreros fijos.
Ramon Iruretagoyena.	12 obreros fijos.
Mauricio Vazquez.	12 obreros fijos.
Pepe Vazquez.	12 obreros fijos.
Isidro Mendizabal.	12 obreros fijos.
Felix Alzaga.	12 obreros fijos.

Capataces de cuadrillas con número

Ignacio Lekuona.	10 obreros.	Se les contratava solo cuando había faena y lo mismo los mandaban a la tarde a casa sin cobrar.
José Ribera.	10 obreros.	
Ignacio Marichalar.	10 obreros.	
Echave.	10 obreros.	

Capataces de eventuales

Hacían de capataz cuando había mucho trabajo.

Pinches

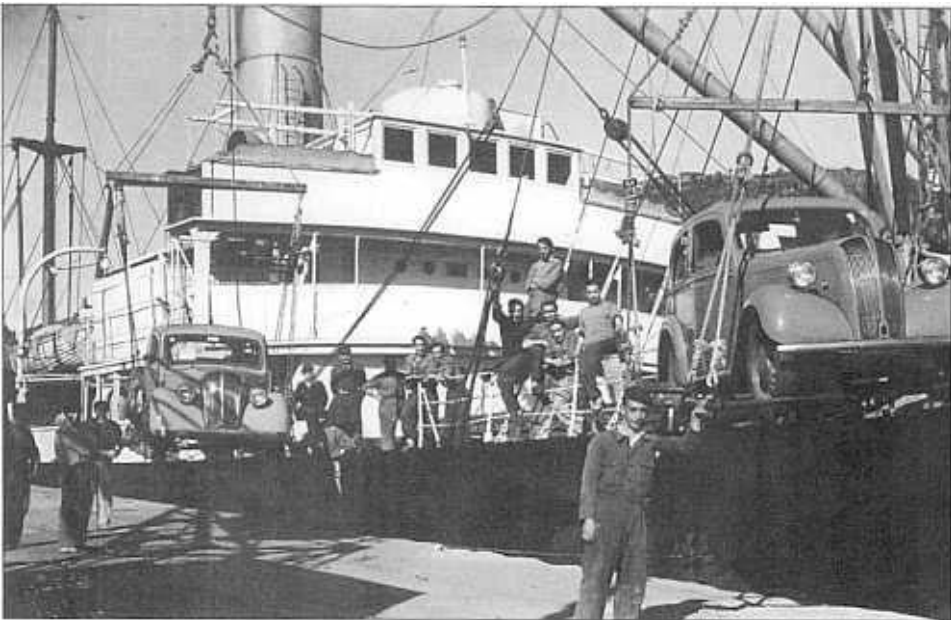
3 en Herrera, uno en cada almacén. Eran fijos.
1 en el muelle nuevo y muelle saliente. Era fijo.

Personal necesario para la faena de carga o descarga

En barcos :

Muelle Nuevo (platanero):	A bordo 11 personas, con los puntales del barco, 4 manos, total 44 personas. En tierra 9 personas, 4 manos, total 36 personas.
Muelle Nuevo (sosa):	A bordo 9 personas, 2 manos, total 18 personas. En tierra 10 personas con un capataz, 2 manos, total 21 personas.
Muelle Saliente (fosfatos):	A bordo 7 personas con un capataz, 2 manos, total 15 personas. En tierra 8 personas con un capataz, 2 manos, total 17 personas.

- Muelle Saliente (troncos):** A bordo 5 personas con un capataz, 2 manos, total 11 personas. En tierra 9 personas con un capataz, 1 mano, total 10 personas.
- Muelle de carbón:** A bordo 5 personas, 2 manos, total 10 personas. En tierra 5 personas con un capataz, 1 mano, total 6 personas.
- Muelle de Herrera (cacao):** A bordo 9 en cada bodega, cuatro bodegas, total 36 personas. En tierra 8 en cada grua, con cuatro capataces, cuatro manos, total 36 personas. Alm. 3
- Muelle de Herrera (cacao):** A bordo 9 en cada bodega, dos manos, total 18 personas. En tierra 8 personas con dos capataces, dos manos, total 18 personas. Alm. 1 y 2



Descarga de vehículos, marzo de 1948: Muelle saliente este. Primeros coches ingleses que llegaban a la península, Barco RAVESPOINT, vapor inglés a carbón del tipo "macandro", de la naviera Sota y Aznar. En primer plano, agarrado a la izada, Moisés Castr, detrás sobre la cubierta del barco, el más elevado, Larrañaga (de Oiartzun). Hacia el centro se distingue un carabinero, de pie, para la vigilancia del contrabando. La descarga se realizaba con los propios puntales del barco. La faena la componían 9 a bordo y 5 en tierra. El que recogía la izada era el "burrero". Foto Kruz, Irun.

En camiones o vagones :

Muelle Nuevo (Alm. 5 y 6):	9 personas con un capataz, descarga a almacén o plazuela, total 10 personas. 9 personas con un capataz, levante de mercancías a camión o vagón, total 10 personas.
Muelle Saliente:	7 personas, tres cajeras, 1 pinche para el agua, total 22 personas. Sal a barcos
Muelle Carbonero (reloj):	9 personas para cargar a vagones. 3 personas para cargar a camiones.
Muelle de Herrera:	7 personas con un capataz, cargando cajas y sacos, una mano, total 8 personas.
Plazuelas y callejones:	13 personas, cargando rollos de papel a vagones, una mano, total 13 personas. 9 personas con un capataz, levante de pasta de papel a vagones o camión, total 10 personas.

I r u z k i n a — Hemen aurkeztuko diren datu guztiak emateko, Moises Castrok, nire aitak, emandako datuetan bereziki oinarritutako bilketa zabala erabili dut. Datu horiek, gainera, 36 urte luzetan zehar, 1946tik 1982 urtean jubilatuzen arte, komertziala den portu-zatian aita lanean aritu zen garaiko bizipen pertsonalen ondorioak dira. Sinatzen duenak, aldi batean 5 urtez Portuko zamaketan lanean aritu zela eta, Pasaiako portuan modu batera edo bestera beren bizitzaren zati bat utzi duten pertsona guztiei bihotz-bihotzez eskaini nahi die honako hau.