

M~AA



José Núñez

Darbo, Cangas del Morrazo. 27 de julio de 1947.

Hijo de Balbino y Josefa

Hermano de Balbino y Eugenio

PERFIL

Capitán de pesca y armador, José ha faenado practicamente en todos los caladeros del mundo, desde que comenzó con 15 años. Dejó de navegar a las 49 y está convencido de que en el mar es necesaria la rivalidad entre unos barcos y otros, *“el gusanillo ese no debe morir”*.

BREVE RESUMEN BIOGRÁFICO

De una familia muy unida y cariñosa, reconoce que sus abuelos maternos eran sus ídolos y referentes de la infancia. *“Cuanto mayor me hago más me acuerdo de los principios que me enseñaron. No fui de una familia rica y fui de una familia privilegiada, de mucho respeto, mucha unión. Hay un conjunto de raíces que es lo que me ha convertido en lo que soy hoy”*.

A los 15 va al mar por primera vez, a la sardina. El primer día sintió que no pertenecía a ese mundo. Eran treinta personas en el barco, y recuerda que se enfrentó a una realidad completamente diferente a la que conocía. Durante un año aprendió muchísimo, y destaca la multitud de fábricas de conserva que había por la ría de Vigo y Cangas.

Al año siguiente se embarcó para ir a la costa de Portugal, en un barco de madera pequeño, a máquina. Recuerda que ese tipo de barcos eran peligrosos y que incluso una vez iba a embarcar en uno, que finalmente no embarcó, y a ese barco le explotó la caldera.

Menciona que en aquella época no había colla, la propia tripulación descargaba en Vigo; y que fue entonces cuando conoció a José Puerta Oviedo y a Pereira, que destacaban por ser unos escabicheros altos y fuertes, personalidades importantes del sector que construyeron grandes

empresas armadoras, con una gran evolución.

Como detalle de interés cuenta que a veces hacían dos mareas en la misma noche, y que a partir de las diez cestas de pescado descargado se cobraba un *“Changüí doble”* lo que suponía el doble de ganancia para un marinero.

Al principio, siendo marinero, y con las manos deshechas de trabajar a bordo, porque no había guantes, se preguntaba si aquella era la vida que quería vivir.

Cuando tenía 17 años, su padre habló con un amigo que era jefe de máquinas para la empresa de D. Joaquín Loreda, y le llevó de engrasador. Durante esa marea, hizo un curso de técnico de diésel del Instituto Americano; y a continuación pudo embarcar como segundo motorista en mareas de 2-4 días en la costa de Portugal, en el *“CARRULO”*, haciendo una parada de 4 meses para preparar por libre el título de patrón de costa, en la Escuela Náutica de Vigo. Recuerda ir a clases particulares en Bouzas, en el tranvía, a la casa de Riobó, al que menciona como el mejor profesor de la Escuela Náutica.

A los 18 tuvo que parar de trabajar para hacer el servicio militar obligatorio en Cartagena, llevándose los ahorros que había conseguido hasta entonces.

En la mili, hacía de timonel señalero, y comenta que estaba en

todos los ejercicios, de banderas, señales, etc., siempre con el comandante y los oficiales de puente. Recuerda entusiasmado los ejercicios que realizaban en la fragata en la que él estaba: *"Yo disfrutaba en el area de Mazarron, con el submarino al lado. Comenzaba el ejercicio, éramos 2 o 3 fragatas, y había una que tenía que ser la jefe de flota. El objetivo era tener comunicación entre nosotros y hacer la comunicación sin que el submarino se enterase. Hablábamos con banderas, y con claves secretas. Ahí me di cuenta de lo importante que era dar bien las órdenes para que todo el sistema funcionara"*.

En Cartagena se matriculó en una academia por su cuenta, en su tiempo libre, la Academia Almi. Allí era el único vestido de militar, y aprendió cultura general y matemáticas. Comenta que los amigos que tenía en la cocina del servicio militar le dejaban el bocadillo envuelto en papel encima de un tubo de aire, porque él muchas veces no llegaba a tiempo para la hora de cenar.

A los 21 años acaba la mili, y vuelve a Vigo para irse al mar de nuevo, de patrón de costa en el "BRISAS DE ASTURIAS", barco de madera y a motor, cuyo patrón de pesca se llamaba "Perico", que no tenía título y no sabía leer.

Cuando tenía 23 años, su hermano se matriculó en la Escuela Náutica para obtener el título de patrón de altura, y él se matriculó detrás.

Cuando llegó, ya el curso estaba empezado unos días, pero como venía de trabajar lo aceptaron.

Por aquel entonces, él tenía todo calculado, las clases particulares, el bocadillo de media mañana, el gasto del barco para desplazarse a su casa, etc. para poder quedarse el curso en tierra y hacer el curso de patrón de altura de forma presencial, interno en la residencia de la Escuela Náutica, y yendo a casa los fines de semana. *"Cuando iba a casa el fin de semana, lo primero que hacía era jugar un partido o dos de fútbol, sudaba como un camello y después me iba a estudiar"*.

A los 24 vuelve al mar de marinero a Namibia y de timonel a Boston, en el "PEDROSA", un barco clásico que no tenía rampa por la popa, si no que metía el aparejo por el costado. El trabajo lo consiguió pidiendo plaza en J. Barreras, era de un armador de Santander,

Después va de patrón de costa en el mismo barco hasta que para de trabajar para sacar el título de Capitán de Pesca.

Cuando fueron los exámenes en Madrid, los profesores que los examinaban iban a sorteo entre profesores de toda España. El año en el que él se examinó le tocó a Louro y Dopico Sanjurjo, ambos profesores de la Escuela Náutica. Recuerda examinarse en la Secretaría de Pesca, en Madrid, en el séptimo piso. En la época de Franco, todos iban con traje y

corbata, y comenta sonriendo que hasta un camarero tenía autoridad para echarle de cualquier sitio *“si no guardabas la compostura”*.

Administrando el dinero que había ganado en Boston, se alojaba para hacer los exámenes en Madrid en el Hostal Zamora, en la Plaza de Vázquez de Mella, antigua Plaza de Bilbao, durante los veintidós días que duraban los exámenes. *“Fue la primera vez en mi vida que fui a una discoteca. Llegabas al hostel y tocabas las palmas para que el sireno te abriera el hostel”*.

Después de sacar el título, embarcó en el “ANUSCA” de Puerta Oviedo, ya con el título de capitán haciendo la función de patrón de costa, faenando en Boston y Canarias, hasta los 28 años.

Se casó con 26 años, después de 9 meses sin ver a su mujer. Contactaban a través de cartas, y tuvo una luna de miel de un mes, en la que se desplazaron por León, Burgos y Madrid en tren; porque no tenían coche. Después, cuenta como primero vivieron de alquiler, y más tarde con lo que ganó en unas pocas mareas, se compraron un piso.

Reconoce que en el mar era un poco duro consigo mismo y con los demás. *“Los 5 primeros años de patrón de pesca gasté más energías en cómo llevar a la gente que en pescar. Entra la parte de que te quieres llevar bien con la gente, quieres ganar al armador, pero tú no*

estás consolidado, y la gente te ve más debilucho.”

Con 28, empieza a trabajar para la empresa Eloimar, perteneciente a Eloy García, empresa de Marín que tenía cuatro barcos; uno de ellos, el “RIA DE PONTEVEDRA”, un pequeño congelador rampero, donde empieza de capitán y patrón, faenando en Canarias y Boston. Comenta que en ese momento le empezó a *“coger sentido a la jungla”*, y que *“no hay que llegar primero, hay que saber llegar”*.

A partir de los 28 años, embarca en el “PLAYA DE CADIZ”, durante siete años, barco que recuerda como su época dorada, y con un montón de historias y anécdotas que contar. *“Una vez íbamos por Sierra Leona, y el viento del desierto te deja el barco amarillo. Cuando pasamos la zona esa teníamos que baldear el barco. Un día, camino de Namibia, hubo una tormenta y apareció el barco cargado de grillos; con la tormenta, todos se fueron menos uno que se quedó viviendo y cantando al lado de un barril de vino que tenía una grieta por la que se derramaba (...) cada día parecía que cantaba mejor el grillo”*.

Comenta que cuando se empieza de patrón de pesca, siempre está el ansia de superación, quieres coger reputación y credibilidad. Normalmente eres más joven, y mides el cansancio de los demás por el tuyo. Recuerda que, con 33 años, en sus principios como patrón en el “PLAYA DE CÁDIZ”, y con Camilo García, nacen los sueños

del “COSTA DEL CABO”, barco que pertenecía a Nugago Pesca S.L., de unos armadores asturianos, y que faenaba en Namibia. Él, su hermano Eugenio (que trabajaba en plataformas petrolíferas), Camilo García y Gómez, al que él llama “El Americano”, compran el “COSTA DEL CABO” y empezaron a invertir en él, aunque cada uno siguiera con sus otros trabajos. Primero con un par de armarios, después incluyendo una fileteadora, un pantano automático e instalar el aparejo por la popa, para tener una maniobra más rápida y cómoda. El hermano de Domingo, armador hoy del “CANTABRICO TRES”, era el que fue de pesca en su primera marea. A partir de entonces llegó la crisis del combustible, y se empezaban a escuchar sobre la independencia de Namibia. En un descanso del “PLAYA DE CADIZ”, debido a casuísticas de la tripulación habitual, y por colaborar con su empresa, se fue una marea de 5 meses de patrón de pesca en el “COSTA DEL CABO”, decisión que le trajo alguna desavenencia con el armador del “PLAYA DE CADIZ”.

“El armador del PLAYA DE CADIZ me decía: ¿por qué no va Camilo? Que yo te quiero para mi empresa”.

Hizo dos mareas con el “COSTA DEL CABO”, y a partir de entonces, su primo Luis vuelve a ser patrón de pesca, con la independencia de Namibia asfixiándoles económicamente.

A los dos años compran el “RIO NEIRA” a un precio reducido por la crisis, para faenar en el Sáhara, Mauritania y Guinea Conacry.

A los 36 años se queda en tierra, después de una marea en el “COSTA DEL CABO” en Malvinas.

Después compró el “PLAYA DE RODAS” a la Caixa de Pontevedra. Arrastrero embargado en la época de Namibia. Fue una época dura, veías a los barcos y parecía que estabas viendo a las personas *“me dolía el alma al ver quienes estaban detrás de los barcos. Los bancos vendían los barcos por los embargos”.*

Cuando se dividió la empresa repartieron a suerte los tres barcos, por aquel entonces, a José y su hermano Eugenio les toco el “COSTA DO CABO” y constituyeron lo que hoy es Walvisfish, en honor a su padre, que se llamaba Balbino y la bahía de las ballenas en Namibia Walvis Bay. .

El mismo día del sorteo sacó un billete de avión para Montevideo y se marchó el sólo para ver qué se podía mejora del barco y así poder *“defenderlo o venderlo”.*

En 2011 la empresa compra el “NOVO MORRIÑA”, al que reconoce que tuvieron que hacer un gran número de reparaciones, y que ahora mismo faena en Gran Sol.

José asegura que ha tenido tripulaciones que podrían decir que eral el Real Madrid y el Barcelona F.C. El potencial humano en sus

barcos jugaba en primera división, porque siempre ha procurado que sus tripulaciones estuvieran contentas. Comenta que, en momentos de mucha carga de trabajo, toda la tripulación ayudaba, y que él era el primero en ir al parque de pesca a ayudar.

Núñez dejó de navegar a las 49 y está convencido de que en el mar es necesaria la rivalidad entre unos barcos y otros, *“el gusanillo ese no debe morir”* y además puede presumir de su experiencia en la mayoría de los caladeros. Destaca de él su memoria histórica, su vocación, su humildad, su capacidad de aprendizaje y espíritu de superación continuo. Un aficionado a la lectura de biografías y al cine, que debería de ser recordado por ser como *el artista y el bueno de la película*.



José Núñez

