

Rescadores
f. (12)

PONENCIA FORMULADA POR LA COFRADIA SINDICAL DE MARESANTES DE SAN PEDRO DE
FUENTERRABIA

=====

I

ALGUNOS ANTECEDENTES

Conviene, al menos, dar una idea, siquiera sea concisa, sobre los antecedentes de la petición que nos ocupa. Y a este respecto bueno será señalar que el PUERTO PRIMITIVO, se construyó para dar cobijo a 20 vaporcitos, que totalizaban, sobre poco más o menos, 400 toneladas. Proyecto que se hizo allá por el año 1913 y que se denominó PUERTO DE REFUGIO, y el cual fué construído, y apenas si duró, pues en el año 1919 quedó arrasado por los temporales. Posteriormente se elaboró un proyecto en el año 1932 y que su costo se cifró en cerca de tres millones y, en verdad, es el PUERTO ACTUAL.

Andando el tiempo se hizo un nuevo proyecto que tuvo su aprobación técnica en el año 1959 y cuyo coste aproximado era más o menos de unos 73 millones de pesetas./ La finalidad que perseguía este proyecto no era otro sino prolongar el dique Norte; levantar un nuevo dique Sur y efectuar el dragado del actual puerto de refugio y la construcción de un varadero.

Dentro de las líneas de este proyecto hay una primera fase que también mereció la aprobación técnica del Ministerio de Obras Públicas el año 1963, el cual se contrae a la prolongación parcial del dique Norte en 60 metros y en efectuar al mismo tiempo el dragado del Puerto de Refugio y el levantamiento de un varadero, y cuyos importes alcanzaban la cifra de 19 millones.

II

ESTADO ACTUAL DEL ASUNTO

Puede decirse que el PUERTO actual de REFUGIO es el resultado de una petición que hicieron en Noviembre de 1932 al Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas, las representaciones solidarias de los puertos vizcainos de Bermeo, Mundaca, Elanchovè, Lekeitio y Ondarroa y por las guipuzcoanas de Motrico, Deva, Zumaya, Guetaria, Zarauz, Orio, San Sebastián, Pasajes y Fuenterrabía. Las razones que se adujeron - eran las urgencias realmente vitales de la reconstrucción del antiguo PUERTO de REFUGIO de Fuenterrabía, puesto que era el único amparo para la protección de la flota pesquera en los días de mar gruesa y arbolada y ofrecía una fácil entrada y un abrigo seguro, por hallarse resguardado de los vientos del tercer y cuarto cuadrante por el conocido Cabo de Higuer, el cual le confiere una geografía especial a este especie de recodo del Cantábrico.

En una palabra, se llevó a cabo la ejecución del citado Puerto ajustándose, en un todo, al proyecto primitivo del año 1913.

Las obras principiaron el año 1933 y como es de suponer se paralizaron en el 36 a causa de nuestra Guerra civil para terminarlas virtualmente en el año 1948.

No debe de olvidarse dentro de este epígrafe que, a pesar de la fecha reciente - del PUERTO, como era insuficiente a todas luces debido al volumen que adquirió la flota, la Dirección General de Puertos había concebido la inclusión del de Fuenterrabía y figuraba en el segundo grupo de inversiones del plan cuatrienal (1964 -- 1967) del Plan de Desarrollo. Y es más, se prometió en vista de las gestiones que se realizaron cerca de la Autoridad que no habría inconveniente en pasarlo al primer grupo y, en consecuencia, finalizarlo cuanto antes.

Rescadores
f. : (12)

CONSEJO ECONOMICO SINDICAL DE IRUN Y FUENTERRABIA

089-038

PONENCIA FORMULADA POR LA COFRADIA SINDICAL DE MAREANTES DE SAN PEDRO DE FUENTERRABIA

=====

I

ALGUNOS ANTECEDENTES

Conviene, al menos, dar una idea, siquiera sea concisa, sobre los antecedentes de la petición que nos ocupa. Y a este respecto bueno será señalar que el PUERTO PRIMITIVO, se construyó para dar cobijo a 20 vaporcitos, que totalizaban, sobre poco más o menos, 400 toneladas. Proyecto que se hizo allá por el año 1913 y que se denominó PUERTO DE REFUGIO, y el cual fué construído, y apenas si duró, pues en el año 1919 quedó arrasado por los temporales. Posteriormente se elaboró un proyecto en el año 1932 y que su costo se cifró en cerca de tres millones y, en verdad, es el PUERTO ACTUAL.

Andando el tiempo se hizo un nuevo proyecto que tuvo su aprobación técnica en el año 1959 y cuyo coste aproximado era más o menos de unos 73 millones de pesetas./ La finalidad que perseguía este proyecto no era otro sino prolongar el dique Norte; levantar un nuevo dique Sur y efectuar el dragado del actual puerto de refugio y la construcción de un varadero.

Dentro de las líneas de este proyecto hay una primera fase que también mereció la aprobación técnica del Ministerio de Obras Públicas el año 1963, el cual se contrae a la prolongación parcial del dique Norte en 60 metros y en efectuar al mismo tiempo el dragado del Puerto de Refugio y el levantamiento de un varadero, y cuyos importes alcanzaban la cifra de 19 millones.

II

ESTADO ACTUAL DEL ASUNTO

Puede decirse que el PUERTO actual de REFUGIO es el resultado de una petición que hicieron en Noviembre de 1932 al Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas, las representaciones solidarias de los puertos vizcainos de Bermeo, Mundaca, Elanchové, Lekeitio y Ondarroa y por las guipuzcoanas de Motrico, Deva, Zumaya, Guetaria, Zarauz, Orio, San Sebastián, Pasajes y Fuenterrabía. Las razones que se adujeron - eran las urgencias realmente vitales de la reconstrucción del antiguo PUERTO de REFUGIO de Fuenterrabía, puesto que era el único amparo para la protección de la flota pesquera en los días de mar gruesa y arbolada y ofrecía una fácil entrada y un abrigo seguro, por hallarse resguardado de los vientos del tercer y cuarto cuadrante por el conocido Cabo de Higuer, el cual le confiere una geografía especial a este especie de recodo del Cantábrico.

En una palabra, se llevó a cabo la ejecución del citado Puerto ajustándose, en un todo, al proyecto primitivo del año 1913.

Las obras principiaron el año 1933 y como es de suponer se paralizaron en el 36 a causa de nuestra Guerra civil para terminarlas virtualmente en el año 1948.

No debe de olvidarse dentro de este epígrafe que, a pesar de la fecha reciente - del PUERTO, como era insuficiente a todas luces debido al volumen que adquirió la flota; la Dirección General de Puertos había concebido la inclusión del de Fuenterrabía y figuraba en el segundo grupo de inversiones del plan cuatrienal (1964 -- 1967) del Plan de Desarrollo. Y es más, se prometió en vista de las gestiones que se realizaron cerca de la Autoridad que no habría inconveniente en pasarlo al primer grupo y, en consecuencia, finalizarlo cuanto antes.

III

ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE EL TEMA

1ª.- La Jefatura del Grupo de Puertos de Guipúzcoa hizo en el año 1952 la distribución de fondeos del actual PUERTO DE REFUGIO, y según esta distribución, la capacidad máxima del actual PUERTO dispuestas todas las embarcaciones en baterías cerradas era de unas 40' que sumaban 580 toneladas. Ahora se comprenderá la necesidad con que nos oprimía la impulsión del PUERTO, pues la flotilla pesquera ondarrabitarra alcanzó la cifra de 80 embarcaciones con un total de 2.465 toneladas.

2ª.- No es menester justificar la anterior premisa sin tener en cuenta el cambio/tan profundo que ha experimentado en nuestras distintas estructuras socio-económicas la sociedad española. Y una de las preferentes en este sentido es la pesca, puesto que las configuraciones geográficas españolas hacen que tengamos más costa/que tierra firme y que los productos del mar constituyen una de las riquezas más/apreciadas en España y el Extranjero.

3ª.- La incapacidad del actual PUERTO DE REFUGIO obliga a que la mitad, más o menos, de las embarcaciones pesqueras hayan de fondear en el canal de la desembocadura del Bidasoa, en bajos fondos arenosos y expuestos al constante peligro de - que los temporales los arrastren y estrellen contra los sendos espigones francés/y español, cosa bastante frecuente.

4ª.- Otro de los grandes inconvenientes del PUERTO consiste en la insuficiencia actual de calado, que da lugar a que en bajamar las embarcaciones queden varadas/en pésima posición, averiándose frecuentemente con las aristas del muro de ribera debido, en parte, por haber perdido el calado inicial.

Este defecto junto con la angostura de espacio obliga a salir del PUERTO, en bajamar por la subsistencia del "cebo vivo", de cuyo de captura difícil y de delicada conservación, ya que cualquier marejada o aguas turbias ocasionan su muerte lo que supone, la pérdida de tiempo en ponerse otra vez en vías de nuevas capturas de este "cebo" tan indispensable para la pesca.

5ª.- También se está necesitando de un VARADERO, cosa de cuyo primordial, puesto/que no existe en la actualidad ni bueno ni malo y a causa de esta carencia, la flota pesquera tiene que desplazarse a Pasajes, Zumaya, Ondarroa, etc., etc., que frecuentemente se encuentran saturados de trabajo, dando lugar a las demoras y - pérdidas de tiempo por hacer turnos y desplazamientos con la consiguiente inutilidad de horas que se restan a la actividad pesquera.

Debido a una serie de peripecias que no son del caso explicar pero que se fundan/en las desilusiones de las promesas que habían puesto los pescadores, hace aproximadamente un década de años, la propia Cofradía de Pescadores encomendó la redacción de un proyecto de VARADERO, el cual se espera ponerlo en práctica tan pronto como se consigan las pertinentes autorizaciones.

El proyecto de este VARADERO se piensa situar fuera del Puerto de Refugio, ya que no hay resguardo en tanto no se prolongue el dique Norte del PUERTO. La instalación sería en la ensenada del muelle de la Casa Venta, cuyas obras están presupuestadas en cerca de seis millones de pesetas y que se realizarán por cuenta propia de la Cofradía.

Estos propósitos que están a punto de ponerse en vías de realización, si se otorgan las oportunas facultades, ahorraría el Ministerio de Obras Públicas, una parte de los trabajos a realizar y en este supuesto debiera de aplicarse íntegramente toda la cantidad a la simple prolongación del dique Norte previsto en 60 metros en la primera fase hasta alcanzar la longitud total fijada en el plan general.

IV

De entre los argumentos que se han empleado para salir al paso de nuestra petición está en primer lugar, que el PUERTO, según la teoría del Banco Mundial, no es una inversión rentable y, en consecuencia, puede esperar hasta tanto se disponga de los fondos necesarios.

Creemos que este argumento es totalmente reversible, por cuanto es una petición, - por el contrario rentable, puesto que estos propósitos se apoyan, de una parte, - en las exigencias de una población pesquera, con una tradición que no posee ninguna otra, ni en Europa ni fuera de Europa; en cuanto al aspecto social está a la vista. Representa un ingreso superior a los demás, traducible en mejoras no solo para los pescadores sino que repercute en el resto de la población, tanto por el volumen de pesca, cuanto objeto de tráfico mercantil, consumo en fresco, salazón, conserva, etc. Bastaría echar una ojeada a toda la parte de la población de los pescadores formada por Fuenterrabía, de la Marina, para darse cuenta del enorme valor humano y social que representan los pescadores que, siguiendo una vieja tradición surcan los mares lejanos y cercanos, con el periplo de uno, dos y tres meses, realizando las pescas y que representa una ambición humana y real, estañada de por siglos, en un país esencialmente costero, como el nuestro.

Por otra parte, desde el punto de vista fiscal la inversión realizada por el erario público de 3.500.000,00 pesetas sobre poco más o menos que costó el PUERTO actual, de FUENTERRABIA, en el año 1948, está compensado, con creces, si se piensa que solo en los dos últimos años los pescadores ondarrabitarras han pagado en concepto de Impuesto Portuario y Tasa cerca de SEIS millones de pesetas. Cifras reales que constan en el Tesoro Público y en dinero contante y sonante

V

Por último, nos interesa señalar el carácter de tipo humano que se proyecta más allá del ámbito de FUENTERRABIA, de las necesidades y exigencias de los pescadores y que radica en que el PUERTO, sin género de duda, es el de más fácil acceso del Golfo de Vizcaya y tiene una entrada tan privilegiada que incluso en pleno temporal puede llegarse a él.

En razón a esta naturalidad encuentran refugio tanto las embarcaciones pesqueras como las de cabotaje; tanto las españolas como las francesas. En una palabra, que constituye un punto de REFUGIO al amparo del espolón del Cabo Higuer que lo hace sumamente prestigioso en todos los momentos en que el hombre de mar se halla necesitado. Razón por la que, por sí sola, merecería la pena de tenerla en cuenta como complemento eficaz de las disposiciones bienhechoras que se vienen promulgando como consecuencia del "Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar".

Y, finalmente entre otras muchas dimensiones que por no ser prolijos, colocamos una de índole social-económico que debe merecer la atención de una manera especial para las Autoridades. Nos referimos a que al no hallar sitio las embarcaciones locales se ven obligadas a capear el temporal a la buena de Dios y fuera del PUERTO, circunstancia que obliga a que las tripulaciones permanezcan a borda en constante guardia y vigilancia en espera de que amine el temporal real o el que se avecina, con la evidente pérdida de descanso y reposo, de los que tan necesitado se hallan los pescadores, por cultivar una actividad tan brava, fatigosa y dura.

Resulta de suyo lógico que las esperanzas de estos hombres se cifran en tener un puerto como Dios manda para que encuentren el imprescindible abrigo y no sean víctimas ni ellos ni las embarcaciones de la resaca, de los temporales o de los malos vientos o de buscar refugio aguas arriba del Bidasoa, con todos los peligros y perjuicios que ésto las produce.

Tampoco debe de olvidarse en este apartado que sobrepasa de 60 las embarcaciones que se ven obligadas a fondear fuera del Puerto de Refugio, no usando de él, ni para hacer la carga y descarga de redes, pescas, etc., pues donde realizan estas operaciones no ha invertido el Estado ni una peseta. Y, a pesar de todo, aquí - las embarcaciones son sujeto pasivo de gravámenes y pacientemente hacen sus ingresos cifrados en millones, en concepto de Impuesto Portuario y Tasa de 2,08 % sobre el importe bruto de la pesca capturada. Impuesto que, de suyo, es criticable, por cuanto el Estado no le favorece en nada ni contribuye a que esa actividad esté amparada socialmente como debiera y solo a base de esfuerzos personales, se logra sostener y hasta fomentar la riqueza, de la que se beneficia la sociedad política.

Debemos pues hacer constar que después de una historia, llena de peripecias y con una continua preceptiva, desde la época medieval, que sirve de modelo a todas - las reglamentaciones actuales y que se anticipa hoy a la dimensión social de - las grandes mejoras del Estado moderno, estos brazos humanos representados por - las de 700 cofrades que pertenecen de una manera activa a esta Cofradía y que - tienen bien ganado un prestigio en el tráfico de la pesca, desean no ver una vez más sus ilusiones quebradas y que se les preste la debida atención a unas obras/ urgentes e inaplazables y que entren dentro de la línea de mejoramiento social,/ económico y político preconizado desde los Sindicatos hasta el Ministerio de Trabajo.

VI

Esta Ponencia queda reducida en las peticiones siguientes:

- 1ª.- Que se tenga por presentada esta Ponencia y por peticionado que se lleve a cabo la AMPLIACION DEL PUERTO DE REFUGIO, conforme al proyecto que se aprobó en el año 1.959.
- 2ª.- Que si hubiesen obstáculos irremontables, cosa que no lo esperamos, al menos se ejecutara la primera fase, cuya cuantía está presupuestada en 19 millones de pesetas.
- 3ª.- Habida cuenta de lo expuesto en el número II y que la Cofradía a sus expensas va a realizar el varadero, el MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS que tanto se ha esmerado en la realización de proyectos gigantescos y que se han llevado a cabo/ con toda lucidez, al menos diera las órdenes oportunas para que se hiciera la prolongación del dique Norte hasta 150 metros, aumentando, con ello, por tanto - los 60 metros señalados en la primera fase.

Fuenterrabía, Septiembre de 1.969.