

4

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
memoria

DELGADO, Ander; WALTON, John K.: “La pesca y los pescadores en Inglaterra y el País Vasco (siglo XIX-1930): los casos de Whitby y Bermeo”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, pp. 563-582.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

La pesca y los pescadores en Inglaterra y el País Vasco (siglo XIX-1930): los casos de Whitby y Bermeo

Ander Delgado

Universidad del País Vasco

John K. Walton

University of Central Lancashire (Preston)

INTRODUCCIÓN

Los estudios comparativos de ámbito internacional aplicados a la historia de la pesca brillan por su ausencia, más aún cuando se trata de los puertos de bajura. Las obras de Poul Holm (1992) y Robb Robinson (2000b) en las que se compara el sector pesquero de Gran Bretaña con el de otros países del noroeste de Europa son casi los únicos ejemplos localizables de este tipo de trabajos. A pesar de la poca utilización que se hace del enfoque comparativo su uso puede ser muy útil ya que permite plantearse interrogantes que de otro modo no podrían plantearse como, sobre todo, ¿por qué ocurre un fenómeno en esta costa y no en la otra? ¿Por qué se dan desarrollos divergentes en diferentes puertos, incluso en las mismas costas? ¿Cómo se llega a situaciones parecidas en contextos totalmente diferentes? Este artículo, en consecuencia, recorre nuevos territorios puesto que ofrece un análisis comparativo de dos puertos de bajura de distintos países como son Bermeo en el País Vasco y Whitby en el condado de Yorkshire, en el noreste de Inglaterra. La utilización de estas dos localidades resulta pertinente ya que ambas compartían varias características importantes en común. Eran de parecido tamaño ya que ambas rondaban los 10.000 habitantes y tenían una tendencia al estancamiento poblacional (más evidente en el puerto inglés, aunque el crecimiento del ejemplo vasco tampoco fuera muy acusado¹) durante el periodo de estudio, los años de transición de las industrias pesqueras nacionales de Gran Bretaña y España entre 1870 y 1930. Ambos eran puertos de bajura tomando como referencia la definición del Informe del Comité de Investigación Nacional británico de 1960: «cualquier puerto que no se utiliza principalmente como base para arrastreros que tienen más de 70 pies de eslora»². Cada puerto también tenía una parte vieja al lado de la dársena, que podría parecer pintoresca a la mirada del turista pero acarreaba problemas de higiene, salud y masificación de la población por ser espacios reducidos. Tanto Whitby como Bermeo, aunque con la excepción de la cercana Bilbao, no estaban situados en entornos geográficos densamente poblados y, además, estaban aislados por vía terrestre de las capitales industriales, problema especialmente grave para un producto perecedero como el pescado fresco. Por este motivo (y, sin duda, algún otro) no tomaron parte en la «revolución industrial» de la pesca capitalista que tuvo lugar desde el último cuarto del siglo XIX en otros puertos, especialmente en la costa del Mar del Norte en Gran Bretaña como Grimsby, Hull o Aberdeen, o Pasaia en el País Vasco. En éstos la introducción de máquinas de vapor y de artes de arrastre de creciente tamaño, en combinación con el desarrollo de empresas capitalistas y de infraestructuras y servicios (muelles especializados, ferrocarriles que los unían con el resto del país, fábricas de hielo, mercados con mayores demandas cada vez) posibilitó cambios cuantitativos y cualitativos que transformaron comunidades enteras y crearon nuevos sistemas sociales, mientras que, a la vez, afectaban de modo problemático a los puertos «tradicionales» de bajura. Estas innovaciones no operaron con la misma intensidad en el norte de España que en Gran Bretaña, pero su influencia no fue despreciable sobre el sector pesquero «tradicional» tanto por la competencia por un idéntico recurso en el mismo mar como por competir en iguales mercados de consumo.

A pesar de las similitudes mencionadas, también se observan toda una serie de diferencias entre los dos casos estudiados. Whitby tenía una larga e importante historia como puerto comercial y centro para la pesca de las ballenas (desde 1753 hasta principios del siglo XIX). Las grandes casas de arquitectura clásica construidas en piedra labrada en la época de máxima prosperidad durante la segunda mitad del siglo

1. Entre 1900 y 1930 aumentó la población cerca de 2.000 habitantes, pasando de 9.000 a 10.500 (Delgado, 1998: 21).

2. Public Record Office, Londres (PRO), MAF 328/32, párrafo 147.

XVIII y principios del siguiente dan fe de las riquezas acumuladas por la élite mercantil y profesional de la villa. Pero cuando llegó el ferrocarril, al inicio de la «época del vapor», ya había comenzado la decadencia de esta economía basada en la «época de la vela». Whitby alcanzó la cumbre de su desarrollo para 1790 (White, 2000: 163). Algunos navieros y capitanes de buques que participaban en el comercio internacional vivían en este puerto todavía a finales del siglo XIX, pero la mayoría de sus vapores zarpaban de los puertos más importantes de la costa noreste como Newcastle o Hull, a pesar de estar matriculados en Whitby, lugar que estos buques apenas (o nunca) habían visitado. La construcción de buques (incluso vapores mercantes, fabricados en el astillero Whitehall), otra actividad importante del puerto, cayó en decadencia a finales de ese siglo, cerrando el último astillero importante de la localidad en 1902 (Jones, 1982: 426 y 456; Daysh, 1958: 66). El naufragio en 1909, en la playa de Whitby y cerca del puerto, del último buque de madera construido en los astilleros locales parecía un símbolo del fin de una época (Bagnall, 1933: 3-8). La decadencia de esta actividad estuvo acompañada durante un periodo de veinte años por la de la industria de alhajas y *souvenirs* de azabache que se extraía en la localidad. Esta actividad perdió importancia desde los años ochenta del siglo XIX debido a los cambios de la moda, especialmente en las relacionadas con el luto (Daysh, 1958: 68). Pero el cambio más importante que afectó a la economía local fue el desarrollo de la industria del turismo de playa, que se aceleró después de 1840, impulsando, a su vez, el sector de la construcción y de fabricación de ladrillos. El turismo llegó a competir con la pesca en cuanto a actividad local más relevante; aunque las dos actividades eran complementarias por lo atractivo que era la pesca y los pescadores para los turistas que buscaban algo característico y tradicional, por el consumo de pescado de éstos y por las oportunidades para hacer el «agosto» que ofrecía a los pescadores las excursiones náuticas que se realizaban durante el verano (Daysh, 1958: 67-68; White, 2000: 166-179). Se puede afirmar, por tanto, que la economía de Whitby tenía una diversidad y la villa una historia divergente con la observada en Bermeo. Si en la primera la pesca seguía siendo importante, lo era por su complementación con la actividad turística y por ser la seña de identidad que venían a buscar los turistas.

En Bermeo la situación era totalmente diferente. En la villa vizcaína las actividades comerciales dejaron de ser importantes después del momento de esplendor de los siglos XIII y XIV, momento a partir del cual el puerto de Bilbao acaparó la mayor parte de la actividad mercantil vizcaína. A pesar de ello, hasta el siglo XVII el puerto de Bermeo mantuvo su importancia comercial en las rutas hacia Flandes, aunque siempre en un nivel muy lejano al de la capital vizcaína. A partir de este siglo fue la navegación de cabotaje la única en representar al sector comercial de la villa una vez abandonadas las rutas internacionales anteriores. A partir de este momento fueron las actividades pesqueras las que definieron la economía de la villa. La desaparición de la ballena de las costas cantábricas en el siglo XVIII hizo que definitivamente fuera la pesca de bajura la que se convirtiera en el pilar básico de la economía local en los siguientes siglos, aunque hasta mediados del siglo XIX no conociera un crecimiento destacado, como se analiza más adelante (Erkoreka, 1991: 14-27; Prado, 2000: 147-154).

WHITBY

La evolución de la industria pesquera en el puerto de Whitby conoció un desarrollo diferente al observado en Bermeo. Mientras en la villa vizcaína había una tendencia, más o menos intensa, al crecimiento, en la localidad inglesa entre 1870 y 1914 vivió una profunda decadencia que se recuperó, en alguna medida, en las décadas de los años veinte y treinta del siglo XX. La pesca en Whitby no fue tan dinámica como el ejemplo vizcaíno, como se constata en la trayectoria decreciente en el número de embarcaciones y pescadores hasta los años veinte, a pesar de contar con adecuadas vías de comunicación que conectaban el puerto con los grandes mercados de las ciudades industriales, donde el crecimiento en el consumo de *fish and chips* (pescado rebozado y patatas fritas) proporcionó grandes oportunidades a puertos con un sector pesquero industrializado como Grimsby, Hull o puertos limítrofes a Whitby como Scarborough y North Shields. En contraste con la tardía llegada del ferrocarril a Bermeo, Whitby contó con esta innovación desde muy pronto. Si bien la línea entre Whitby a Pickering (1833-1836) utilizaba la tracción animal en un principio, para cuando se conectó este punto con la línea que partía de York en 1845 ya contaba con máquinas de vapor. Esta pronta conexión no aportó todos los beneficios esperados ya que su trazado era muy sinuoso y con bastantes cuevas lo que dificultaba su uso con fines comerciales, situación que no ocurrió con otros puertos rivales del norte de Inglaterra que pronto establecieron líneas férreas que les conectaban mejor con los grandes mercados urbanos. Ni siquiera la conexión con las líneas de Middlesbrough (1865 y 1883) y Scarborough (1885) consiguió terminar con la tendencia negativa en el sector pesquero³. El segundo aspecto donde se constata la diferencia entre los dos casos estudiados es que en Whitby nun-

3. PRO, MAF 41/469, memorando, 29-IV-1929, y Daysh, 1958: 212-215.

ca dominaron las embarcaciones a vapor la flota pesquera local, que entre 1870 y 1930 siempre fue menos numerosa y logró menos capturas que en Bermeo; de hecho, casi no había vapores pesqueros matriculados en el puerto inglés, como se presenta más adelante. El conservadurismo de los pescadores de este puerto llegó hasta el rechazo de los arrastreros [*beam trawl*], a pesar de que el resto de los puertos cercanos aceptaron rápidamente dicha innovación (Jones, 1982). En Whitby no se dio un desarrollo de la industria conservera similar al observado en Bermeo, ni tampoco atrajo a los capitales extranjeros como ocurrió en el sector conservero en la costa cantábrica para el que tan importantes fueron estas aportaciones económicas y técnicas. Las innovaciones más destacadas en este puerto tuvieron como objetivo las reformas en la dársena, sus muelles y servicios marítimos, así como el dragado de la barra para mejorar el acceso al puerto, pagado (no sin amargas controversias) por el ayuntamiento con algunas ayudas del gobierno británico. Cuando se estudia la organización económica del sector pesquero, tanto en el caso inglés como vizcaíno, se observa la existencia de una estructura de pequeños propietarios que comparten la propiedad de las embarcaciones, así como los beneficios de la actividad. Lo que brilla por su ausencia en Whitby es el sistema gremial de las cofradías de mareantes vascas que no tienen ninguna institución análoga en el puerto británico, lo que indica que los pescadores no supieron organizarse para protestar y defenderse del bajo precio del pescado o para pedir al ayuntamiento alguna mejora en el puerto. Los pescadores de Whitby, finalmente, eran objeto de la llamada «mirada turística» de John Urry, lo que atraía al puerto a buen número de artistas y fotógrafos que vendían sus retratos del puerto, de los pescadores y de sus pintorescas casas por todo el Reino Unido, confirmando de este modo la estrecha relación existente entre pescadores y turismo que no existía tan desarrollado en el caso de Bermeo (Urry, 1995 y Walton, 2000: 128-130).

Jones (1982: 329-332) utilizando las recopilaciones del gobierno británico ha realizado la estadística de los barcos matriculados en Whitby antes de la Primera Guerra Mundial, así como la de los pescadores y grumetes que a tiempo completo o parcial trabajaban en ellos. Sin embargo, estos datos no son muy fiables como representación de lo que ocurría en el puerto de Whitby ya que hacen referencia al distrito administrativo del mismo nombre. Dentro de él estaban comprendidos otros puertos pesqueros vecinos más especializados como Robin Hood's Bay, Runswick Bay y Staithes que cada uno de ellos contaba con más barcos que el propio puerto de Whitby, donde estaba la sede de la autoridad pesquera. Para complicar las cosas aún más, los pescadores de Staithes, por ejemplo, solían tener sus embarcaciones en su pequeño puerto, guardando las más grandes que utilizaban para sus campañas en aguas más lejanas en Whitby. En los listados de embarcaciones matriculadas aparecen también aquellos barcos cuyos propietarios residían en Whitby pero cuyas embarcaciones raramente o nunca pasaban a formar parte de las que fondeaban en su puerto. Como reconoce el propio Jones, esta situación era evidente entre las embarcaciones mercantes matriculadas; sin embargo, también debe aplicarse a las pesqueras. En una muestra de tripulantes de trece barcos matriculados en Whitby entre los años 1868 y 1911 confeccionada por Jones (1982: 336) muestra que el «área principal de residencia» de sus tripulaciones era, en el caso de ocho, el vecino puerto de Staithes; de otras dos Staithes y Runswick; de dos más, Scarborough, puerto situado a 20 kilómetros de distancia de Whitby; mientras la mayoría de los tripulantes del vapor *Roburn* habitaban el puerto de Yarmouth, en el suroeste de Inglaterra, a más de 200 kilómetros de distancia. Entre los 109 tripulantes de las trece embarcaciones no más de dos tenían su domicilio en Whitby. Tampoco parece que la mayoría de los vapores cuyos propietarios habitaban este puerto antes de la Primera Guerra Mundial lo tuviesen como fondeadero habitual. En la lista de nuevos vapores matriculados en Whitby aparecen 23 embarcaciones: entre 1883 y 1889 se matriculó un vapor, de entre 6 y 12 toneladas, cada año; después de un intervalo de veinte años, en 1910 y 1911, se matricularon otros dos vaporcitos de 3 toneladas cada uno; en 1911 son tres los inscritos, incluido el *Roburn*, más grandes que los anteriores ya que alcanzaba las 83 toneladas; entre 1912 y 1913 se matricularon doce de 341 toneladas en total (Jones, 1982: 330). La mayoría de estos barcos, especialmente los grandes, se marcharon en pocos años de este puerto, aunque por lo menos atracaron una vez en él. En 1929 el diputado elegido por Whitby en el parlamento británico, informado por los funcionarios del Ministerio de Agricultura y Pesca, escribía lo siguiente: «Antes de 1923, cuatro arrastreros y ocho lanchas [*drifters*] de palangre hacían uso del puerto», aunque tuvieron que dejar de hacerlo por los sedimentos que obstruían la entrada a la dársena⁴. Si bien no se sabe si esta mención se refería exclusivamente a los vapores, lo importante del caso es que a pesar de los importantes gastos realizados por el ayuntamiento en labores de dragado en vísperas de la guerra, su interrupción durante el periodo bélico impidió que los arrastreros que sobrevivieron (algunos fueron utilizados de dragaminas y se hundieron) pudieran volver a su

4. PRO, MAF 41/469, carta de Sydney Herbert al Sr. Buxton, 14-VI-1929.

supuesto domicilio⁵. La «edad del vapor» de la pesca en Whitby duró menos de diez años y contaba con poco más que un puñado de buques. He aquí un contraste llamativo entre los dos puertos.

¿Cuáles eran los barcos que constituían el grueso de la flota pesquera de Whitby y cómo podemos establecer tendencias en su evolución, de una forma convincente, en el número y tamaño de los barcos, vistos los problemas de la anterior estadística, y sus capturas? Lo que comúnmente se acepta sobre los barcos de esta época, hasta finales de la década de los veinte del siglo XX, es que la mayoría de los que estaban fondeados durante todo el año en la dársena de Whitby eran pequeños y propulsados por remo y vela. Las estadísticas más fiables sobre la actividad del puerto de la localidad (sin tener en cuenta los pueblos cercanos, como ocurre en los datos que utiliza Jones, lo que impide separar los datos de Whitby del resto de los puertos) se encuentran en las carpetas del Ministerio de Agricultura y Pesca donde, por el contrario, se observa la creciente importancia de los barcos a motor de explosión de gasolina después de su introducción en vísperas de la Primera Guerra Mundial. En 1923 había 18 *motor mules* (barcos que al parecer tenían quilla, cubierta y motor) y 30 *rowing cobsles* (embarcación tradicional de esta costa, con 25 o 26 pies, casi 8 metros, de eslora y 5 pies, casi un metro y medio, de manga, sin quilla o, por lo menos, sin quilla entera, llevando una tripulación de tres o cuatro hombres y quizás un grumete)⁶. Durante los años veinte la flota de Whitby siguió transformándose en esta dirección. En 1928 hasta diez de los *cobsles* habían instalado motores durante el invierno pasado. Un año más tarde contamos con dos documentos que muestran cuál era la situación corriente en el puerto: el secretario del ayuntamiento informaba que había 32 *cobsles*, de los que seis se trasladaron del cercano puerto de Staithes cuando las obras de la dársena finalizaron; según el diputado Sydney Herbert la flota local era de 13 *motor mules*, 20 *cobsles* de motor y 30 *cobsles* a remo y vela, lo que suponía un incremento de 15 embarcaciones con motor, mientras las de remo y vela se mantenían en igual número⁷. El análisis de esta fuente también es problemático (como en el resto) por las dificultades que supone para definir los distintos tipos de barcos, pero la tendencia al alza, tanto en número de barcos como de motores, queda en evidencia (Jones, 1982: 309).

La mejor aproximación a la trayectoria de la industria pesquera de Whitby se realiza a través de los datos y estadísticas sobre las capturas, que se consignaban por puerto y no por distrito administrativo, y de los impuestos que cobraban las autoridades portuarias por el uso de la dársena y sobre el valor de las capturas. Jones ha analizado, utilizando las fuentes fiscales oficiales, los impuestos cobrados a los barcos, dividiéndolos en dos grupos según fueran las embarcaciones de menos o de más de 15 toneladas, así como las capturas de pescado entre 1883 y 1906. De su estudio se deriva el descenso casi catastrófico de la industria pesquera local. La suma de las diferentes categorías de impuestos deja bien a las claras la caída mencionada. Si en 1883 y 1884 se recaudaron 275£ y 366£, respectivamente, este alto nivel recaudatorio fue imposible de mantener, como lo muestran los datos de 1889 cuando sólo se sumaron 147£. Después de una corta recuperación en 1890 (245£) y 1892 (223£), el total de lo recaudado superó las 200 libras por última vez en 1895 (219£). En 1899 volvió a caer a las 83£, para que después de una leve mejora en 1901 (122£), volver a quedar reducido el monto de lo recaudado a sólo 72£ en 1905 y 75£ en 1906. En el cuadro realizado por Jones (1982: 336-337) muestra, además, la posición dominante de las pequeñas embarcaciones en el total de lo recaudado ya que las menores de 15 toneladas aportaban el 90% de los impuestos, y algunas veces más. Cabría suponer que las mejoras realizadas en la dársena en 1909 pudieron ayudar a mejorar las estadísticas de las capturas al facilitar el acceso al puerto, sin embargo, los datos vuelven a mostrarse muy negativos. Los datos de las capturas aparecidos en la prensa muestran, de nuevo, una tendencia similar. Aún descontando los datos interesados que buscaban mostrar la bonanza de la economía local de 1879 que cifraban en 40.000£ el valor total del pescado capturado por la flota local, los datos vuelven a ser concluyentes a la hora de mostrar la crisis. Si se comienza por las 22.008£ logradas en 1886 (que incluye las 15.612£ derivadas de la corta campaña del arenque que sólo duraba los meses de agosto y septiembre), se añaden los datos de 1892 cuyas capturas ascendieron a la cantidad de 12.372£ y los de 1909 a 9.082£, la tendencia a la disminución queda claramente marcada (Jones, 1982: 318). De hecho, los datos oficiales del Ministerio del ramo son aún más sombríos para este último año al cifrar las capturas en un valor de 4.629£, incluyendo las 1.537£ de los arenques. Las estadísticas oficiales, sin embargo, muestran un lento incremento en el valor de las capturas posteriores al punto más bajo de 1909. Desde 1910 mantienen una tendencia a la estabilización de las capturas, con una ligera alza, como se puede observar en el siguiente cuadro⁸:

5. Jones, 1982: 333 y PRO, MAF 41/469 y 41/470.

6. PRO, MAF 41/469, carta de Sydney Herbert al Sr. Buxton, 14-VI-1929 y Jones, 1982: 309-310).

7. PRO, MAF 41/469, memorando de J.P.A. Richardson, 9-V-1928; memorando sobre la entrevista entre Vivian Seaton Gray y el Ministro de Pesca, 11-XI-1929.

8. PRO, MAF 41/469, carta de Sydney Herbert al Sr. Buxton, 14-VI-1929; memorando de Vivian Seton Gray al Secretario Financiero de Hacienda, 11-V-1936.

Valor total en libras de las capturas en Whitby (1909-1913)

	1909	1910	1911	1912	1913
Total	4.629	5.371	5.201	4.450	5.592
Arenque del total	1.537	1.335	1.708	1.020	1.592

Este cambio de tendencia refleja la adquisición de la gestión de la dársena que realizó el ayuntamiento en 1906 que vino unida a un aumento en las inversiones en el periodo prebélico, como se muestra más adelante. La misma fuente oficial muestra algunos datos de las siguientes dos décadas⁹:

Valor totales libras (menos arenque) de las capturas en Whitby (1923-1935)

1923	1924	1925	1926	1927	1928	1933	1934	1935
14.675	13.413	14.169	16.479	18.393	17.838	13.412	17.875	16.635

Como se puede apreciar en este último cuadro el crecimiento en las capturas en las décadas de los veinte y treinta del siglo XX es significativo, más aún si tenemos en cuenta que no incluyen los datos correspondientes al arenque.

Los aumentos en la flota pesquera y en el total de las capturas presentado constituyeron una clara recuperación después de la crisis de fines del siglo XIX y primera década del siguiente. Los comentarios de los funcionarios locales y estatales reflejaban esta situación y trataban de explicarla. En junio de 1926 y mayo de 1928 Vivian Seaton Gray, secretario del ayuntamiento, y J.P. Richardson, el inspector de las pesquerías del distrito de Scarborough, comentaban el nuevo dinamismo existente entre los jóvenes pescadores de la localidad que, bajo el liderazgo del patrón J.J. Storr, se podía considerar constituían una nueva generación de trabajadores del mar. Según Richardson había un grupo significativo de jóvenes que buscaban trabajo en los nuevos *cobles* con motor y, en el ayuntamiento, por su parte, habían pasado a integrarlo varios concejales interesados en los temas pesqueros, lo que redundaba en la implementación de políticas más adecuadas para este sector¹⁰. En marzo de 1937 el jefe de los inspectores de pesca de la costa noreste de Inglaterra elogió el progreso de los pescadores así: «Se puede decir que en Whitby encontramos uno de los pocos puertos que quedan donde la pesca de bajura sigue creciendo. Tenemos, pescando en este puerto, once nuevos barcos de quilla de la primera clase y también algunas embarcaciones más pequeñas... Todos los patrones de estos barcos tienen intereses financieros en ellos, y se adaptan a todos los tipos de pesca: de palangre, la pesca de cangrejos y langostas, y también de salmón»¹¹. Seaton Gray, en 1936, calificaba el reciente desarrollo del puerto y sus pescadores aún con más entusiasmo: «La industria local se ha organizado y revitalizado completamente por la introducción del barco de quilla de tipo escocés... Debido al crecimiento de la industria ha surgido una intensa competencia entre los chavales para obtener puestos en los barcos... El personal de la flota de hoy no consiste en viejos sino, casi sin excepción, en hombres comparativamente jóvenes». Tales cambios comenzaron a notarse dos lustros antes de esta fecha según Gray, quien también comentaba otra tendencia significativa: «El puerto está alcanzando una creciente popularidad entre barcos de fuera. Barcos de Scarborough, Bridlington y Hartlepool le visitan habitualmente, y algunas familias de Staithes y Robin Hood's Bay se han trasladado a Whitby para hacer uso de las facilidades del puerto»¹².

Como nos explica John Tindale, las faenas del pescador de bajura radicado en Whitby seguían un ritmo estacional que no variaba: «el ciclo anual de langostas y cangrejos durante la primavera y el verano, la pesca de salmones y truchas, y la pesca con palangre cebadas con mejillones en otoño e invierno» (Tindale, 1987: 34; Jones, 1982: 311). Las capturas más importantes con este último arte pesquero eran el bacalao, el abadejo y el merlango, especies características del Mar del Norte (Bagshawe, 1933: 21). También era importante la pesca estacional del arenque que solía atraer a muchos barcos de fuera al puerto de Whitby durante una temporada de pocas semanas cuyo momento álgido llegaba cada septiembre. En las décadas de los setenta y ochenta del siglo XIX llegaban muchas embarcaciones desde Cornualles, en el extremo suroeste de Inglaterra: hasta 40 de ellos en 1875 y entre 80 y 90 en 1885. También llegaban buques del sureste, de Lowestoft y Yarmouth, todos siguiendo la migración del arenque a lo largo de la

9. *Ibidem*.

10. PRO, MAF 41/469 comentario de J.P. Richardson, 4-VI-1926 y memorando de Richardson, 9-V-1928.

11. PRO, MAF 41/469, carta de J.D. Leng, 29-III-1937.

12. PRO, MAF 41/470, memorando de Seaton Gray, 11-V-1936.

costa este de Gran Bretaña, de norte a sur. Los barcos locales se juntaban en la pesca del arenque con los pescadores de Staithes con sus respectivos *cobles* y yolas [*yawls*], grandes buques de vela que en invierno los amarraban en Whitby (Tindale, 1987: 79-80; Jones, 1982: 316). Hacia fines del siglo XIX la mayoría de los buques de Cornualles habían dejado de visitar Whitby debido a los problemas de la barra que dificultaban la entrada en el puerto y, según Tindale, por el traslado a Scarborough de un importante comprador de arenques (Tindale, 1987: 82; Jones, 1982: 316-317). A principios del siguiente siglo las yolas locales dejaron de trabajar, siendo sustituidas en las campañas veraniegas, incluso las del arenque, por los *ploshers*, de unos trece metros de eslora (Bagshawe, 1933: 20). A pesar de que las capturas de arenque aumentaron algo durante el periodo prebélico, y también en algunos posteriores, por las mejoras en la dársena y las instalaciones del puerto, la pesca de esta especie, durante el periodo de estudio, nunca volvió a alcanzar la prosperidad de la década de los setenta. De hecho, la mayoría de sus capturas se desembarcaban en puertos industriales más grandes como Grimsby o Hull, o, incluso, en Scarborough o Hartlepool.

Los pescadores de bajura de Whitby y sus familias vivían precariamente, tal como lo describe Tindale al afirmar que «...la pobreza [era] repetida cuando los barcos tenían que quedarse en el puerto por razones del mal tiempo». Un pescador nacido en 1900 recordaba haber robado un jamón en un cobertizo de un granjero para dar de comer a su familia, poco antes de Navidad, después de pasar tres semanas sin poder salir a faenar. Tampoco resultaba posible pronosticar los precios de las capturas, lo que también frustraba las expectativas de los pescadores (Tindale, 1987: 34-36). El trabajo era arduo y peligroso, como nos informa Bagshawe: «Por las tardes de verano los cobles salen tranquilamente... y navegan hasta diez o quince millas cuando sopla media galerna, como algo rutinario». La campaña de otoño del arenque solía resultar especialmente peligrosa, dándose numerosas pérdidas humanas, especialmente cuando los *cobles* tenían que entrar apresuradamente en puerto ante la llegada de una galerna, la maniobra más difícil para este tipo de barco (Bagshawe, 1933: 20-21).

Estos eran unos problemas universales para todos los pescadores de bajura, siempre a merced de los peligros del mar y de las oscilaciones en las capturas. Los de Whitby inventaron muchas maneras de aumentar sus ingresos en tiempos difíciles. Cuando las capturas se vendían baratas, especialmente en otoño, las familias de los pescadores araban patatas y nabos para los granjeros de las inmediaciones, y hasta recogían zarzamoras para venderlas a los tenderos de la villa. Hasta la lancha de socorro, símbolo inglés del heroísmo de los pescadores, era un recurso económico: los que participaban en la salida de la lancha y aseguraban su desembarco sano y salvo recibían tres chelines y seis peniques, un sueldo equivalente a medio día de trabajo; cada vez que salía la lancha había una muchedumbre que peleaba entre sí para recoger los discos que daban derecho al pago (Tindale, 1987: 36, 52 y 57; Minter y Shill, 1991). El alistarse en la reserva de la Armada suponía un sueldo, así, en 1937, había 80 pescadores de Whitby inscritos en esta institución¹³. De creciente importancia resultaban las excursiones turísticas durante la temporada de verano para disfrutar de la brisa o ir de pesca. Las mujeres también contribuían a los ingresos, aunque en Whitby no existía la industria conservera como en Bermeo para ello. El cortar en filetes el arenque era una tarea femenina, aunque eran las pintorescas «chicas del arenque» o *herring lasses* escocesas que seguían a la flota por toda la costa desde sus localidades de origen hasta el norte de Inglaterra las que mayormente realizaban ese cometido. Las mujeres de los pescadores de Whitby, como las de Bermeo, participaban en la venta del pescado bien en los puestos del mercado bien en los pueblos y granjas del distrito transportando el pescado en cestas llevadas con la cabeza, como era habitual también en el País Vasco. También realizaban tareas de arreglo de redes y preparación de palangres de 270 anzuelos cada uno, cebando los anzuelos con mejillones congelados traídos de Irlanda, de los puertos pesqueros de Boston o Morecombe o con lapas recogidas en las rocas cercanas durante la bajamar. Los niños también tuvieron que aportar su granito de arena en todas estas actividades (Tindale, 1987: 37-38).

Las crisis de subsistencias estacionales que padecían los pescadores de Whitby, aún en la década de los años veinte del siglo pasado, momento en el que los nuevos y jóvenes patronos se hallaban realizando sus labores de «aprendizaje» (de cuatro y cinco años trabajando para el resto de los tripulantes más experimentados), se veían agravadas por la falta de organización del sector. No había cofradías, ni sindicatos, ni organizaciones permanentes para limitar los efectos de la competencia existente entre las embarcaciones o proteger a los pescadores frente al «mercado libre». He aquí un contraste muy significativo entre Whitby y Bermeo. Como comentaba Bagshawe, en 1909 «no [tenían] ni secretarios, ni agentes, ni sindicatos» (Bagshawe, 1933: 23). Este tipo de organizaciones surgieron entre las tripulaciones de los arrastreros

13. PRO, MAF 41/469, carta Seaton Gray a Sir Paul Latham, 19-II-1937.

vapores de los puertos «industriales» y, en algunos casos, en puertos de bajura se fundaron cooperativas como en Sidmouth y, especialmente, en Cornualles, pero en Whitby no hay ningún ejemplo, pese a los intentos de crear una mutualidad entre los pescadores de Staithes y Runswick Bay en 1858 (Scoble, 2000: 558-560; Merryweather, 1858). Esta situación de desorganización de los pescadores contrastaba con la ausencia de competencia existente entre los comerciantes y compradores de pescado locales. J.P. Richardson comentaba en 1936 que «aparte de unas cuantas tiendas, y algunos vendedores ambulantes, etc., dos hombres controlan casi completamente la venta de pescado en este puerto. Estos comerciantes colaboran entre ellos y saben regatear duramente a los pescadores»¹⁴. Los efectos de esta situación de monopolio se veían incrementados ya que el ferrocarril no proporcionaba los beneficios que se podía esperar de él porque los trenes de pescado que salían del puerto no competían ni en rapidez ni en precio con los dos puertos industriales, dejando a Whitby aparte de los crecientes mercados populares de las ciudades industriales del norte de Inglaterra¹⁵.

A pesar de las diferencias respecto a Bermeo, hay otra serie de parecidos muy significativos con el puerto cantábrico como que los barcos pesqueros de Whitby estaban en manos de pequeños propietarios, uno por embarcación (la supervivencia de los barcos de vela y remo evitó la «necesidad» bermeana de formar grupos para comprar los vapores), y el sistema retributivo era similar al puerto vizcaíno. Jones (1982: 310) informa que a mediados del siglo XIX los *cobles* se vendían entre 10 y 40 libras esterlinas y que la mayoría de los propietarios eran a la vez patronos, ya que era accesible acumular o pedir prestado la cantidad de dinero suficiente para realizar la compra. El único ejemplo con el que contamos sobre el sistema de reparto de los ingresos hace referencia a los barcos más grandes de inicios del siglo XIX que contaban con seis tripulantes y un grumete: al armador (que también era el patrón en la mayoría de los casos) le correspondían dos partes, los cinco tripulantes recibían una parte cada uno, el sexto tripulante recibía la mitad y el grumete una pequeña cantidad de los beneficios del viaje. Los *cobles* también contaban con un sistema similar aunque no se ha podido documentar con ejemplos concretos (Jones, 1982: 312). Un contraste entre Whitby y la costa cantábrica era que el puerto inglés atraía a fotógrafos, artistas y novelistas pero no a sociólogos empíricos que tantas informaciones nos proporcionan sobre los pescadores de Bermeo.

Quizás el problema más importante en el caso de Whitby era el estado de la dársena (Jarvis, 2000). Los buques matriculados en el puerto o que lo visitaban tenían serios problemas cuando realizaban las maniobras para entrar en el puerto. El río Esk desembocaba en la dársena depositando los sedimentos que transportaba en una barra que obstruían el paso, salvo en marea alta, de todas aquellas embarcaciones que fueran mayores a los *cobles* locales. Resultaba, por ello, necesario el dragado metódico y regular de la entrada al puerto, hecho que sólo se llevó a cabo durante cortos intervalos de años ya que la autoridad portuaria no cumplía con su obligación de mantener en el tiempo esa labor. Hacia finales del siglo XIX al anterior problema se le unía el causado por la desigual longitud de los muelles del puerto que provocaba corrientes peligrosas, sobre todo con viento y mar gruesa. Desde 1702 hasta 1906 se concedió la responsabilidad de mantener el puerto en condiciones a un organismo privado a cambio del derecho a cobrar impuestos para mantener y mejorar los servicios portuarios. El impuesto más provechoso entre todos los que recaudaban era el que cobraban por cada tonelada de carbón que transportase un buque local, sin embargo, este impuesto fue suprimido en 1861 lo que sumió en la pobreza a esta institución. Ante la imposibilidad de acumular los suficientes recursos para desarrollar las labores necesarias en el puerto, con la desatención y empeoramiento de las condiciones que trajo aparejado, obligó al ayuntamiento a tomar a su cargo la gestión del puerto en 1906. La dejación de las atribuciones y competencias de esta administración portuaria, en su mayoría compuesta por propietarios de barcos comerciales matriculados en Whitby pero que nunca atracaban en el puerto, explica en gran medida el decaimiento de las actividades pesqueras entre los años 1870 y 1909 (Jones, 1982: 408-417).

El ayuntamiento tomó cartas en el asunto con rapidez al lograr un empréstito de los fondos públicos, reembolsable después de treinta años, para hacer de la misma longitud los muelles, construir un nuevo espigón y puente giratorio dentro de la dársena e iniciar un programa de dragados, todo con un coste total de 60.000 £¹⁶. La larga duración de este empréstito venía motivada por la necesidad existente de calmar a los contribuyentes locales que no veían con buenos ojos el aumento de sus contribuciones sobre todo si no tenían intereses directos en las tareas pesqueras (Jones, 1982, 417-419). Sin embargo, después del frenesí inicial, los progresos de los años 1906/1909 entraron en otro momento de descuido. Durante

14. PRO, MAF 41/470, memorando de J.P. Richardson, 30-IX-1936.

15. PRO, MAF 41/469, memorando F.G. 2369, 29-IV-1929 y Jones, 1982: 320.

16. PRO, MAF 41/469, memorando del ayuntamiento, 30-XI-1936.

la Primera Guerra Mundial resultó imposible realizar labores de dragado lo que motivó que los problemas de la dársena volvieran a resurgir en la década de los veinte. A pesar de los problemas de acumulación de sedimentos en la dársena la industria pesquera se desarrolló durante estos años. En 1925 el ayuntamiento, consciente de la necesidad que tenía de hacer algo aunque sin poder gastar mucho dinero, compró una pequeña draga que carecía de la suficiente capacidad para solucionar los problemas de la dársena; ello motivó que una comisión de pescadores (cosa poco habitual) se presentara en el consistorio para solicitar una verdadera solución. El ayuntamiento, dados sus problemas económicos, buscó financiación en el gobierno central para costear un programa de dragados, aunque sin éxito: los funcionarios públicos pensaban que con estas mejoras se pretendía atraer a los arrastreros que frecuentaban otros puertos rivales, por lo que se negaron a aceptar estas peticiones. Los problemas internos entre los miembros del ayuntamiento sobre cómo solucionar este problema tampoco ayudaron a resolver el asunto¹⁷. Ante las presiones locales, el gobierno británico acordó realizar una inversión significativa en la sustitución del muelle dedicado a las tareas pesqueras, muy deteriorado y ruinoso, por una nueva estructura¹⁸. Pero no prestó atención al problema del dragado que no se solucionó hasta 1936, lo que supone que el resurgimiento de la industria pesquera de los años veinte del siglo pasado tuvo lugar sin contar con unas condiciones favorables para su desarrollo.

BERMEO

La historiografía vasca, a diferencia de la británica, no es prolija en estudios sobre el importante sector pesquero de bajura que tanta influencia sociolaboral ha tenido (y mantiene todavía) en toda la costa vasca. El interés de los investigadores se ha centrado en los sectores que mayor transformación y capitalización conocieron en este momento, es decir, la pesca de arrastre y la industria conservera. Sin embargo, la pesca tradicional o de bajura, hasta el momento, no ha contado con estudios que amplíen las descripciones que nos dejaron los publicistas de finales del siglo XIX y principios del XX. Esta carencia es importante si tenemos en cuenta que eran éstos los pescadores más numerosos y extendidos geográficamente de entre todos los vascos; incluso una vez de que en este periodo surgiera la importante y competidora industria arrastrera en Donostia y Pasaia. A pesar de ello, los estudios sobre este sector destacan por su ausencia.

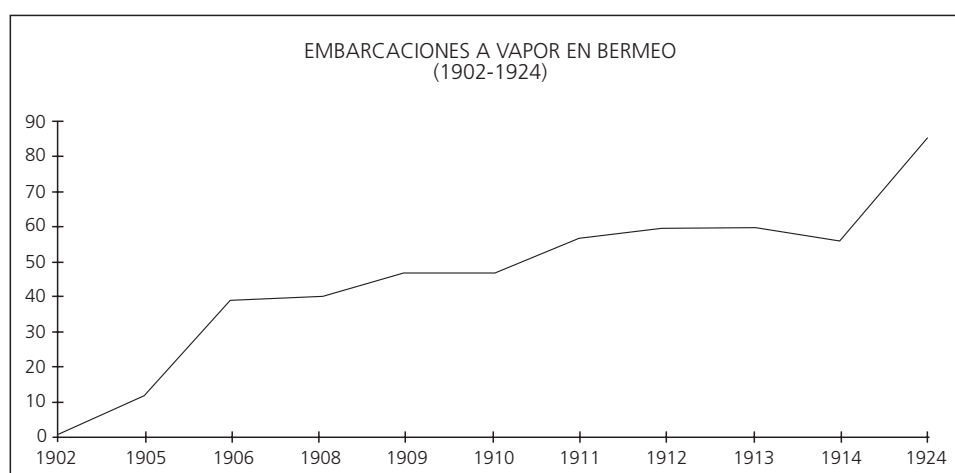
Antes de realizar un análisis sobre la evolución de este sector durante el periodo de estudio es necesario prestar atención a las características básicas de este sector pesquero, comenzando, por ejemplo, por la propiedad de las embarcaciones pesqueras. Desde que lo dejara sentado la inicial descripción de mediados del siglo XIX de Le Play (1990), la situación habitual en toda la costa vasca era la del propietario de la embarcación que a la vez era tripulante de la misma. Esta forma de propiedad parece ser la constante desde el siglo XVII hasta el siglo XIX (J.I. Erkoreka, 2000: 184 y 199). En este último siglo el valor de las embarcaciones no era tan alto que impidiera a una persona, o a dos en algunos casos, adquirir una embarcación como comentara Le Play para el caso donostiarra. La accesibilidad, por tanto, a la propiedad estaba al alcance de muchos, como afirmara este investigador francés. Con el cambio de siglo no se limitó la posibilidad de convertirse en propietario. La utilización de las máquinas de vapor no impidió que se siguiera dando esta situación ya que esta innovación sólo trajo como consecuencia que se tuviera que juntar más gente para poder hacer frente al mayor gasto que acarrearía la compra de estas nuevas embarcaciones. En el caso de Bermeo era habitual que fueran cinco los socios que integrasen estas sociedades. Esta situación hizo que Francisco Basterrechea (1928b), en la *Asamblea de Pesca Marítima Vasca*, considerase que las unidades económicas, como calificaba a cada embarcación pesquera, pudieran ser paralelizables con las cooperativas. Todos los trabajos de la época consultados mencionan claramente esta situación, que en puertos como el de Bermeo se ha mantenido hasta hace pocos años. Por tanto, se puede afirmar que con el paso del tiempo la identificación entre propietario y tripulante (en cualquiera de las diferentes funciones existentes) se hizo más intensa, ya que la copropiedad se acentuó más con el paso del tiempo. A este proceso de «propietarización» del pescador hay que unir que los tripulantes que no lo eran podían llegar a serlo con relativa facilidad ya que esta posibilidad estaba al alcance de todas aquellas economías familiares que lograsen algunos ahorros o tuviesen crédito¹⁹ ya que el precio de las embarcaciones (o de una parte de ella) no era inaccesible para el bolsillo del pescador.

17. PRO, MAF 41/469, memorandos de 19-VIII-1925, 23-X-1925, 4-VI-1926 y 27-IV-1929.

18. PRO, MAF 41/469, memorando 30-XI-1936.

19. Todas las referencias disponibles mencionan claramente el carácter de propietarios de muchos de los pescadores. En la obra de Gandásegui (1936) se menciona que los pescadores podían convertirse en armadores, si al salario del marido se unía el de la mujer (como ama o criada, o empleada en alguna fábrica), el de alguna hija (en las fábricas conserveras) o de su hijo (grumete). Así, en 1931 había 400 propietarios frente a 940 tripulantes, además de 160 patrones de embarcación, en Bermeo (Delgado, 1998: 281).

La accesibilidad a la compra de las embarcaciones que se ha citado más arriba permitió que ante unas circunstancias favorables para el sector pesquero, el número de ellas aumentase notablemente. Así ocurrió a principios del siglo XX cuando se introdujeron las máquinas de vapor en el sector pesquero tradicional vasco²⁰. El precio razonable y accesible de estas nuevas embarcaciones permitió su compra generalizada por los pescadores. El gráfico que se adjunta muestra claramente el incremento destacado en el número de las embarcaciones equipadas con máquinas de vapor en el puerto de Bermeo. Aumento que casi se puede calificar como súbito, ya que fue en 1900 cuando se utiliza por primera vez un motor de vapor en una embarcación de bajura en el País Vasco, concretamente en Donostia (Laburu, 1992: 13). Comprobado su éxito, al año siguiente ya había 12 y se inició su extensión hacia el oeste por toda la costa²¹. La primera que llegó a Bermeo lo hizo en 1902 y fue comprada en la capital guipuzcoana (Guiard, 1968: 254). Desde el siguiente año, el número de vapores matriculados en la antigua Ayudantía de Marina de este puerto no dejó de aumentar²²:



La copropiedad de los medios de producción por parte de los pescadores mencionada más arriba es la única forma de organización económica del sector pesquero que se ha constatado en los casos de Bermeo. No se ha encontrado la presencia de una organización propiamente «industrial» en este sector; es decir, sociedades que fuesen propietarias de algún número de barcos, que se quedasen con los beneficios de la actividad extractiva y contratasen directamente a su tripulación a cambio de un salario²³; forma de organización habitual en el sector arrastrero guipuzcoano. La razón que puede explicar esta falta de industrialización del sector puede estar en las dificultades por las que atravesaban estas pequeñas «empresas» ante las variables coyunturas creadas por las irregulares capturas. La única forma de sobrevivir económicamente era el reparto de los beneficios cuando los hubiera y quedarse a la espera de que volvieran mejores tiempos cuando se daban malas capturas. Para que esto pudiera darse había que tener un sistema retributivo especial, no el salarial común a cualquier empresa. Se trata del denominado «a la parte». Éste se basa en el siguiente principio: el monto total del dinero logrado por la venta del pescado capturado se repartía en diferentes porcentajes establecidos tradicionalmente entre todos los miembros de la tripulación, una vez descontados los gastos comunes a los que hacían frente tanto los tripulantes como los armadores (aparejos, cebos, alimentos o vino, por ejemplo). Por ello, todos (propietario y el que no lo era) estaban a merced de las coyunturas en las capturas. Pero esto no quiere decir que todos tuvieran un porcentaje idéntico dentro de las embarcaciones. Como es lógico, las personas que habían realizado la inversión de la compra de la embarcación recibían más. Y en la medida que la inversión aumentó, como

20. Aspecto investigado ya en Delgado (2000).

21. *Vida Marítima*, 30-XI-1904.

22. Elaboración propia a partir de Guiard (1968: 254) el dato de 1902; Archivo Municipal de Bermeo, caja 14 para el de 1905. Este dato era una previsión de posibles vapores; los datos de 1906 a 1914 en *Anuario de pesca y estadístico correspondiente al año...*, 1907-1914. Estos datos (salvo el de 1906) hacen referencia a todo el distrito marítimo de Bermeo. Basterrechea (1928: 124) para el año 1924. A este dato de 85 vapores habría que unirle el de 25 motoras.

23. A pesar de lo afirmado, se han localizado dos sociedades sitas en Bermeo inscritas en el Registro Mercantil. Sin embargo, éstas no se convierten en sociedades pesqueras como las citadas, sino en negocios más relacionados con la financiación de la compra o la venta de las embarcaciones. Para más datos de estas sociedades, Delgado (2000: 355).

ocurría con la compra de los vapores, la «parte» de los armadores aumentó para resultar ésta rentable. Además, al porcentaje del propietario hay que añadirle la «parte» que como tripulante le correspondía ya que era habitual este doble papel de los armadores dentro de las embarcaciones.

Era éste, por tanto, un sistema retributivo adecuado a las habituales variaciones en las capturas. Pero a esta explicación de carácter económico de su permanencia, también se le puede añadir otra de un cariz totalmente diferente. Habida cuenta de la precaria situación económica de las familias pesqueras, no podría subsistir sin crear problemas sociales agudos ningún sistema que posibilitara que mientras los pescadores (que trabajaban con los propietarios en un lugar tan pequeño como una embarcación) sufrieran las penurias de las escasas capturas, los armadores pudieran ganar suficiente para poder superarlas. Esa diferenciación hubiera terminado por romper todo el entramado comunitario de las sociedades pesqueras, que si por algo se podía caracterizar era por la relativa «igualdad» de todos ante los avatares de las capturas. Se aceptaba que un armador, en tanto que había gastado más dinero en procurarse los medios de producción, ganara más, pero nunca que ganara a costa de la pérdida de los demás.

Sin embargo, no todo era beneficio, ya que si bien había gastos comunes con los que corrían todos los miembros de la embarcación, otros eran exclusivos del armador. Entre éstos estaban los que sin duda más gasto suponían: el mantenimiento y reparaciones de la embarcación, el carbón y el sueldo de los fogoneros y maquinistas. En circunstancias normales, los ingresos eran mayores que los gastos como lo indica lógicamente el esfuerzo inversor observado en la aplicación del vapor en la flota desde principios del siglo XX. Sin embargo, las malas campañas los ponían en muy mala situación, sobre todo, por tener que hacer frente al gasto que suponía el sueldo fijo de los fogoneros. El gasto del carbón se podía reducir dejando de salir a faenar hasta que se constatase la llegada del pescado o mejorasen las condiciones meteorológicas, pero se debía hacer frente al sueldo mensual de los fogoneros lo que creaba dificultades a los propietarios de las embarcaciones²⁴.

El último de los pilares distintivos de la sociedad pesquera tradicional vasca, una vez presentados la propiedad y la forma de retribución, son las Cofradías de Mareantes. La institución que se encargaba de controlar y legislar sobre esta actividad eran las antiguas Cofradías o Cabildos, que aun siendo de origen medieval, se han mantenido vigentes hasta el siglo XX. Amparándose en la especificidad legislativa foral y al desarrollar funciones relacionadas con las levas de marinería pudo evitar las políticas liberalizadoras del siglo XIX y, aunque en 1873 se decretó el fin de las actividades gremiales de las Cofradías en España, las vascas pudieron mantener inmutables sus atribuciones. A pesar de ello, no pudieron mantener su control exclusivo del acceso a los recursos marinos, posibilitando el surgimiento del sector arrastrero guipuzcoano (Erkoreka, 1991 y E. López Losa, 1996 y 1997b).

Su organización era gremial con todo el significado de la palabra. Esta institución, al mantener esas características de los gremios medievales, tenían atribuidas las funciones más importantes relacionadas con la actividad pesquera. Éstas se pueden dividir en dos grupos diferentes, siguiendo el esquema propuesto por Basterrechea (1928b: 327) y Gandásegui (1936: 23-38): las de índole profesional y laboral frente a las de previsión y asistencia de sus asociados.

En el primer lugar hay que situar toda aquella reglamentación, que los diferentes cargos (todos electivos) de las Cofradías hacían cumplir, que determinaba las condiciones en las que se desarrollaban las actividades pesqueras: horas de salida a faenar, prohibición de salir a la mar por mal tiempo o haber excesivas capturas que bajaban el precio del pescado, distancia obligatoria entre las diferentes embarcaciones cuando éstas faenaban, forma de entrar en el puerto para evitar colisiones, etc. Por otro lado, las relaciones laborales entre patronos y pescadores también las regulaban estas instituciones, definiendo el periodo mínimo de vigencia de los contratos (siempre verbales y generalmente por una campaña anual o «mareaje» entero). Con ello se evitaba que los patronos prescindieran de los servicios de los pescadores en cualquier momento y que el tripulante, a su vez, no pudiera abandonar su puesto de trabajo cuando quisiera o que si lo hacía debiera proporcionar un sustituto o pagar una indemnización. Finalmente, dentro de este grupo de funciones hay que destacar la venta realizada conjuntamente por la Cofradía de todo el pescado capturado por sus asociados. Con ello se conseguía evitar la diseminación de la oferta y unificar la venta, evitando así la competencia entre los propios pescadores, que trajera como consecuencia una reducción

24. Los fogoneros o maquinistas habilitados siempre habían luchado por mantener un salario mensual fijo en vez de participar en el reparto de los ingresos de la embarcación, forma de retribución a la que estaban sujetos el resto de los tripulantes, como querían los armadores. Para los propietarios de las embarcaciones era una pesada carga hacer frente a estos gastos, no cuando las capturas eran abundantes, sino cuando eran reducidas o inexistentes. Por ello, los armadores bermeanos intentaron en todo momento que los fogoneros cobraran, por lo menos, una parte de su sueldo con un porcentaje en el sistema «a la parte». Esta divergencia de intereses fue el motivo de las huelgas que llevaron a cabo estos maquinistas.

del precio del producto. Además, contaban con mecanismos para poder imponer unos precios mínimos, evitando que los compradores pudieran hacerlos bajar excesivamente: cuando el exceso de oferta hacía bajar el precio prohibían la salida a faenar hasta que la demanda volviera a hacerlos subir; cuando los compradores (actuando conchabados o no) hacían que el precio bajara por debajo de ese nivel²⁵, se suspendía la subasta y era la Cofradía la que compraba el pescado a ese precio mínimo (Gandásegui, 1936: 27-28).

El segundo grupo de funciones que desarrollaban las Cofradías eran las de previsión social o la asistencia que prestaban a sus asociados. A pesar de tener limitada normativa o consuetudinariamente su ámbito de actuación a sus asociados, su trascendencia social era importante ya que los colectivos implicados eran muy extensos, pudiéndose afirmar que se trataba de la gran mayoría de los habitantes de los municipios pesqueros. De hecho, se puede considerar como la pieza asistencial clave de los puertos de la costa vasca. Con los fondos que lograba la Cofradía (obtenidos mayoritariamente de cobrar un canon por vender el pescado de sus asociados) repartían ayudas a los socios enfermos inválidos y ancianos que estuviesen impedidos para realizar cualquier actividad pesquera, se abonaba un porcentaje del valor perdido en los naufragios, a las viudas o huérfanos de los socios que perecían en un naufragio se les concedía un tanto alzado como indemnización, se pagaba una dotación a algunos médicos, cirujanos y farmacéuticos para asistir y suministrar medicamentos a los cofrades enfermos, inválidos y ancianos, a sus esposas e hijos... En definitiva, toda una serie de ayudas claves para las familias pesqueras cuando atravesaban dificultades. Finalmente no se puede dejar de mencionar aquellas cantidades que en calidad de préstamo disponía la Junta General para socorrer a los individuos en las necesidades que les proviniesen de la falta de ganancia en la pesca, con la condición de que las reintegrasen a la Cofradía cuando pudieran. Este préstamo se denominaba «Misericordia» y es evidente el importante papel que jugaba cuando las capturas eran muy bajas y se extendía la crisis en todo el sector ya que permitía a la población sobrevivir hasta la llegada de la siguiente campaña. A través de esta sucinta descripción de las atribuciones de las Cofradías es fácil suponer que fuera una de las instituciones más importantes de los municipios pesqueros vascos; por no decir, junto con el ayuntamiento, la principal.

Una vez presentadas brevemente las características más relevantes de la sociedad pesquera de Bermeo surge una pregunta inmediatamente: ¿por qué no surgieron empresas capitalistas pesqueras como ocurriera en otros lugares? Circunstancia que hubiera motivado, a buen seguro, el cambio de sistema de la propiedad y de retribución. Así por lo menos ocurrió en algunos puertos vascos y británicos donde las inversiones de capitales crearon una verdadera «industria» pesquera, como es la arrastrera. En definitiva, la pregunta es por qué no llegaron a Bermeo los capitales como lo hicieron a Donostia o Pasaia. La respuesta a estas interrogantes no es sencilla. Aunque parece lógico pensar que si los capitales no llegaron a la actividad extractiva fue porque no era suficientemente rentable. En un momento de «explosión» de las inversiones en minería, marina mercante o la industria es difícil suponer que se dejara de invertir en un sector que fuera rentable. En los siguientes párrafos se exponen una serie de circunstancias que pueden explicar que los puertos de bajura (en este caso de Bermeo) tuvieran un desarrollo pesquero pero sin abandonar las características que desde el siglo XIX eran sus marcas distintivas.

La razón fundamental de esta situación hay que buscarla en el destino de la mayor parte del pescado. Éste, desde el final de la última Guerra Carlista hasta la Guerra Civil, era la industria conservera. Ésta es la característica diferenciadora del desarrollo de la pesca tradicional respecto de la pesca «industrial». Para analizar este aspecto hay que tratar dos temas diferentes: por qué no se vende más pescado fresco y cómo la industria conservera lo consume en porcentajes altísimos. Estos dos aspectos van a reflejar las razones por las que este sector (en determinadas zonas del País Vasco) no pudo desarrollar la comercialización en fresco que es la pieza clave que hace de la pesca un sector industrialmente rentable, como lo demuestra el caso donostiarra. Al lograrse un mejor precio de esta forma que vendiendo a las conserveras la mayor parte del pescado, se lograba unos mejores precios y, por tanto, un aumento de la rentabilidad de la inversión.

En el desarrollo de la industria pesquera se pueden constatar dos fases bien diferenciadas, pudiéndose tomar el fin de la última Guerra Carlista y el inicio de la Restauración, es decir, 1876, como momento en el que se pasa de una a otra²⁶. En la primera de ellas, la comercialización del pescado estuvo muy limitada. De la venta en fresco no se cuenta con demasiados datos, pero todos ellos reflejan un desarrollo muy limi-

25. El sistema de puja era el holandés, es decir, a la baja. El precio iba descendiendo hasta que un comprador decidía comprar el pescado. Por ello, de llegar éstos a acuerdos conseguirían que el precio bajara excesivamente y comprar el pescado barato.

26. En este apartado no se pretende dar una visión completa de la evolución de capturas, especies capturadas, coyunturas de la industria conservera, fases económicas, etc., únicamente dar una visión de conjunto sobre las razones por las que la sociedad pesquera de «bajura» mantenía las características que se han mencionado en el apartado anterior con las implicaciones sociales y políticas que eso conllevaba. Para lo primero existe una reciente síntesis sobre la evolución de la industria pesquera en López Losa (2000) en la que se pueden localizar más datos sobre este tema.

tado, por lo menos, en el caso de Bermeo. Su organización era muy simple. Hasta finales del siglo XIX la tónica general era que las mujeres, bien con mulas (de ahí el nombre de «borriqueras» que José Ucelay (1941) nos proporciona sobre éstas) o bien sobre su cabeza, transportasen el pescado y lo vendieran en todos los municipios cercanos, zona rural circundante o en la capital. Las cantidades vendidas por este medio no podían ser excesivamente grandes, como cabe suponer. Además, contaban con el impedimento de la rapidez que era necesaria en su comercialización para evitar su putrefacción, lo que obligaba a consumirlo inmediatamente. Por ello se hizo necesario desarrollar la elaboración de la materia prima para poder conservarla mejor y llegar a mercados más lejanos. La forma tradicional de lograrlo pasaba por elaborar el pescado, fundamentalmente a través del escabechado, hasta bien entrado el siglo XIX. Pero esta posibilidad contaba con numerosas trabas. La principal era que la iniciativa privada estaba prohibida por las legislaciones que daban el monopolio de la actividad pesquera a las cofradías. Sólo a partir de 1841, con el traslado de las aduanas a la costa, se constata la aparición de escabecherías privadas. En Bermeo, Madoz nos habla de tres o seis de éstas aparte de la explotada directamente por la Cofradía. Las vicisitudes políticas y bélicas de estos años (sobre todo la última Guerra Carlista) impidieron que se desarrollara este sector de una forma importante. Por todo ello, hasta finalizada esta guerra la elaboración fue una actividad secundaria que nunca superó en importancia a la venta en fresco. Según datos de Aguirre y Arribabalaga (1988/1989: 348), nunca pasó de un 43% la cantidad de pescado elaborado en Bermeo entre 1863 y 1886. López Losa (1997: 83) y Escudero (2000: 294) mencionan que en estos años Bizkaia se encuentra entre las provincias cantábricas que más pescado captura pero menos elabora, siendo el escabechado una actividad secundaria respecto a la venta en fresco. La lejanía de los mercados y el no estar regulada la industrialización de la pesca en el País Vasco son las razones que explican esta situación. Eran el besugo y el bonito las especies destinadas a este fin, aunque sólo se comenzaba a escabechar cuando no se podía vender en fresco. Este pescado elaborado se solía transportar por dos medios diferentes. En barcos de cabotaje y en carretas hacia las provincias del interior (Araba, La Rioja y Castilla). Este último tipo se trataba de una actividad realizada por los «arrieros» o comerciantes que utilizaban sus viajes para luego traer vinos, granos, harinas, etc.

Por lo tanto, hasta 1876 el sector pesquero estaba muy limitado en sus posibilidades de desarrollo por la imposibilidad de mejorar la comercialización de sus productos, tanto en fresco como elaborados. Terminada la guerra carlista, sin embargo, se abrieron nuevas oportunidades para la industria extractiva. Sobre todo, por la aparición de los nuevos medios de comunicación y el desarrollo de la industria conservera en la costa vasca.

Poco se puede añadir que no se sepa sobre la importancia de los ferrocarriles a la hora de permitir el desarrollo de los diferentes sectores económicos. Como no podía ser de otra forma, en el sector pesquero también se abrieron nuevas posibilidades donde llegaron las diferentes líneas, sobre todo en lo que respecta al transporte de pescado fresco. Al ser el tren un medio rápido permitía el transporte del producto a capitales como Madrid, Barcelona, etc. en poco tiempo, evitando que se echara a perder el pescado. Permitía, además, transportar más cantidad de producto de un mismo viaje que si se utilizaba un carruaje. De esta forma se aprovechaban las posibilidades que abría el crecimiento poblacional de las ciudades españolas cada vez más habitadas. Si unimos a los dos factores anteriores el descenso del precio del transporte, lo que reducía el precio del producto en el mercado de consumo, con las consiguientes mayores ventas, es evidente que el ferrocarril supuso un importante incentivo para el sector pesquero²⁷.

Sin embargo, en el caso aquí investigado, no se produjo este efecto benefactor; por lo menos, no en la medida que lo hizo en otros lugares. La lejanía de los puertos pesqueros de las primeras líneas de ferrocarril que se construyeron en el País Vasco (la línea de los Ferrocarriles del Norte que llegaba a Bilbao desde Castejón desde 1864, por ejemplo) no supuso un cambio excesivo en la industria pesquera local. Su influencia no es palpable en los años anteriores a la última Guerra Carlista. Las «borriqueras» siguieron acudiendo a Bilbao andando, mientras que los carromatos ahora se dirigirán a la capital vizcaína para enviar en tren sus productos al interior y conseguir los que antes compraban directamente en los mercados de destino del pescado. Será más adelante, en 1888, cuando se inaugure la línea de ferrocarril que

27. Esta influencia benefactora es fácilmente constatable en el ejemplo de Donostia/Pasaia que con el paso del tiempo logró convertirse en una ciudad exportadora de pescado fresco aprovechando las oportunidades que le brindaba la línea Madrid-Francia, que también se conectaba con Zaragoza y Barcelona (López Losa, 1997a). Robinson (1996) para Gran Bretaña o Giráldez (1996) para Galicia también han demostrado sobradamente la importancia que tuvo el ferrocarril en la creación de una gran industria extractiva pesquera. Para confirmar la importancia del ferrocarril en algunos puertos cantábricos y gallegos, se pueden utilizar los datos sobre pescado fresco expedido en diferentes puntos y transportado por la Compañía de Ferrocarriles del Norte en el año 1916. Fueron La Coruña y Donostia los puntos que, con diferencia, más pescado enviaron por esta línea. Cada uno de ellos transportaba por ferrocarril alrededor de 5.000 toneladas, frente a las 1.000 o 1.500 toneladas que se expedían desde los puertos de Gijón, Avilés o Santander, o las 243 de Bilbao (*Boletín de Pesca*, nº 11, VII-1917). Queda claro, por tanto, que determinados puertos supieron aprovechar las oportunidades que el ferrocarril brindaba al sector pesquero, aunque no sin problemas, como muestra Torné (1998: 244-251).

unirá Gernika-Lumo con la de Bilbao a Durango en el municipio de Amorebieta cuando pudiera comenzar a tener importancia en la villa de Bermeo. Sin embargo, a pesar de las palabras del ingeniero Pablo Alzola, redactor de la memoria inicial de ese proyecto donde se destacaba la importancia pesquera de la zona, no fue éste un factor dinamizador de la economía de Bermeo. Teniendo en cuenta que la línea se quedó a escasos kilómetros de Bermeo (en Pedernales concretamente), a pesar de ser el municipio más poblado de la zona y con mayor vida económica, indica claramente que la finalidad de los promotores del proyecto no era vertebrar económicamente la zona; menos aún, la zona pesquera²⁸. Entre Bermeo y Pedernales se estableció un tranvía de tracción animal para acercar a los usuarios bermeanos a la estación de ferrocarril. El inconveniente que suponía tener que transbordar la mercancía al ferrocarril (con la consiguiente pérdida de tiempo, tan importante cuando se comercia con pescado fresco) indica la falta de racionalidad económica de esta línea. A pesar de estos inconvenientes, se ha podido constatar que se utilizaba este tranvía para enviar pescado a Bilbao. Aunque no parece que pudiera ser en grandes cantidades por las propias limitaciones de los vagones y por afirmarse que se transportaba en «cestas»²⁹, en vez de en vagones especiales. Más bien parece que el objetivo de los promotores de este ferrocarril era dedicarse al transporte de viajeros y no de mercancías³⁰.

Al inconveniente que suponía el carecer de un adecuado servicio de ferrocarril, se le unía el hecho de que las tarifas que se aplicaban en estas líneas no eran las adecuadas para fomentar la utilización de este medio de transporte. Ya en 1885 se comentaba la falta de desarrollo adecuado del consumo de pescado fresco en Madrid, cuando podía ser un adecuado alimento para las clases populares. Se achacaba estos problemas a las «tarifas inabordables», los inadecuados vagones y lo inoportuno de las horas de llegada a la capital³¹. Estas razones también se pueden aplicar a los casos que aquí analizamos. Si bien no contamos con datos sobre transporte de mercancías en el ferrocarril de Pedernales a Amorebieta, sí conocemos cuáles eran las tarifas que cobraban por el transporte de pescado fresco. Concretamente, eran 36 ptas. por tonelada, a las que había que sumar 25 cts. por el traslado de cada cesta desde la estación de Achuri (Bilbao) hasta el lugar de venta que tenían establecido los mayoristas en esa misma estación³². La incidencia de estas tarifas debía ser significativa³³ ya que desde la prensa se solicitaba que se redujesen las mismas para las «corredoras de pescado» y se estableciesen descuentos cuando se transportasen grandes cantidades en aras de un abaratamiento de este producto. Estas peticiones debieron quedar en saco roto como parece indicar que en 1912 representantes de todas las cofradías del Cantábrico solicitasen que se redujeran las tarifas que tenían establecidas la Compañía de Ferrocarriles del Norte para el pescado o que en 1922 la Asamblea de Industrias Pesqueras solicitara la reducción de tarifas en un 30%, además de otras mejoras³⁴.

En consecuencia, en Bermeo, como ya hemos afirmado, el ferrocarril no trajo consigo una transformación significativa del sector pesquero. Pero a ello tampoco parece que ayudó la propia organización de la venta del pescado fresco en Bilbao. Teniendo en cuenta el súbito incremento poblacional de la capital vizcaína desde el inicio del proceso industrializador y de expansión de la minería, las necesidades de abastecimiento de productos alimenticios aumentaron considerablemente. Por ello, este mercado sería muy atractivo para todas las actividades de producción de alimentos o comercialización de los mismos. Sin embargo, en el caso del pescado y por las referencias que hemos podido reunir sobre este aspecto, no supuso un revulsivo para el sector pesquero. No parece (a falta de estudios más específicos sobre este tema) que incidiera sustancialmente en el conjunto de los puertos de bajura vascos³⁵.

28. Macías (2000: 329) ya menciona que los proyectos de ferrocarriles vascos dejaron desamparada a la costa vizcaína por no estar entre sus prioridades atender a las necesidades de esta zona.

29. *El Liberal*, 16-IV-1906. José Ucelay (1941: 104-106) menciona la existencia de vagones de carga en el tranvía de Bermeo a Pedernales. Sin embargo, comenta que «tenía una potencia de tráfico muy escasa» tanto para el transporte de conservas y salazones que aún requerían el transporte en barcos de cabotaje, como de pescado fresco. Menciona que sí se transportaba pescado fresco hasta la estación de Dos Caminos para importarlo al interior de la Península. Sin embargo, el tranvía convivió con las «borriquetas» que seguían acudiendo a Bilbao andando, y dependiendo de las ventas volvían en tren y carruaje, lo que refleja la limitada importancia de este medio de comunicación.

30. En el municipio de Gernika-Lumo nadie sospechaba a la altura de 1888 que en la segunda década del siglo XX se pudiera dar el desarrollo industrial que en la villa se dio. Por tanto, la construcción de este ferrocarril no se puede relacionar con la pujanza económica de la zona o certidumbre de que en breve se pudiera dar tal cambio.

31. *Revista de Pesca Marítima*, 31-X-1885.

32. *El Liberal*, 3 y 26-XI-1904.

33. Aguirre y Arrizabalaga (1974: 156) afirman que en el caso de las conservas y salazones bermeanos no se transportaban por el ferrocarril de Gernika-Lumo por lo gravoso que les resultaba a los conserveros las tarifas que debían pagar. Esta afirmación puede estar reflejando la misma situación para el pescado fresco.

34. *El Liberal*, 20-VII-1904, *La Gaceta del Norte*, 7-IV-1912 y *El Liberal*, 12-V-1922.

35. Esta situación comenzó a alterarse cuando comenzaron a utilizarse los camiones para el transporte del pescado. Es durante la década de los años 30 del siglo XX cuando el uso de este medio de transporte se extiende. Con ellos podían hacer llegar pescado fresco con rapidez a Madrid, Barcelona y todas las capitales de la meseta norte castellana (Delgado, 1998: 54-55). Después de la Guerra Civil el uso de camiones permitió que la tendencia de la venta de pescado fresco aumentase, limitándose la dependencia respecto de la industria conservera de los pescadores. Esta comercialización en fresco permitió que esta industria entrara en otra fase económica alcista por el notable aumento del precio del pescado de estas fechas (*Ibidem*: 360-361).

Una de las razones que explican esta poca incidencia hay que buscarla en la propia estructura de comercialización de pescado fresco en la capital vizcaína. Aparte de que hubiera minoristas (generalmente mujeres) que vendieran directamente el pescado adquirido en los puertos o embarcaciones que atracaran en el puerto para vender directamente sus capturas³⁶, la estructura de comercialización implicaba la existencia de varios pasos intermedios entre el productor y el consumidor final. La presencia de comisionistas, mayoristas e intermediarios antes de que el producto pudiera ser vendido por los minoristas hacía que el precio aumentase considerablemente. Habitualmente había uno o varios mayoristas en los diferentes puertos que compraban la mayor parte del pescado que se dedicaba al fresco. Estos enviaban el producto a otro mayorista de la capital, que era el que finalmente vendía el pescado a los minoristas, que en el caso de Bilbao podían ser vendedoras ambulantes como regentadoras de puestos fijos en los mercados municipales. Este procedimiento encarecía notablemente el pescado, sobre todo, si a los beneficios de cada uno de los intermediarios había que sumar los impuestos municipales y los portes en carromato o ferrocarril al precio final.

La política comercial de estos mayoristas, además, también favorecía estos altos precios. Estos buscaban los beneficios por la venta de pescado caro en vez de por la venta en grandes cantidades de producto dadas las dificultades para hacerlo llegar a la capital y almacenarlo en adecuadas condiciones. Para mantener los precios altos no se transportaban grandes cantidades de pescado a la ciudad, sino la cantidad que se consideraba suficiente para ese nivel de negocio³⁷. Los periódicos no paraban de denunciar prácticas fraudulentas realizadas por los «acaparadores» tendentes a incrementar los precios, como guardar el pescado para los días siguientes cuando se preveía un incremento del precio motivado por la falta de pescado o sacar cajas de la circulación en los mercados para motivar una subida de precio, momento en el que se volvía a llevar las cajas al mercado³⁸. A estas actitudes de los comisionistas se unía otra situación paradójica, que también se denunciaba en la prensa y no paraba de solicitarse que fuera solucionada por las autoridades municipales: muchas veces las revendedoras adquirían el producto del depósito municipal sin saber el precio del pescado. Con el besugo y la merluza el precio se ponía a la noche, cuando todo estaba vendido, no antes. Ello obligaba a las revendedoras a pedir el precio más alto posible en previsión de que ese precio pudiera ser alto. Por todo ello, se pedía que el precio se estableciera y diera a conocer antes de que las vendedoras lo adquirieran, además de que el ayuntamiento reglamentara las subastas³⁹.

Estas prácticas comerciales impidieron que la venta de pescado fresco adquiriese una mayor entidad ya que los altos precios impedían que el consumo se generalizase entre todas las capas sociales, especialmente las populares. En la prensa aparecieron quejas que reflejan el alto precio que adquiría el pescado, superior incluso al de capitales del interior. Ya desde la década de los 80 del siglo XIX se denunciaba el alto precio del pescado (sobre todo merluza) en Bilbao que hacía de éste un producto sólo asequible a los bolsillos de los más pudientes. Sin embargo, esta situación contrastaba con el precio del mismo producto en las capitales y núcleos urbanos del interior de España, donde el precio era más asequible, incluso para las clases populares. «[En] Bilbao, pueblo bañado por las aguas donde se cría y pesca, apenas pueden regalarse con él aquellas clases, porque constantemente se vende más cara que en Madrid mismo, que dista de nuestra costa cerca de cien leguas!»⁴⁰. Carestía que fue la tónica de todos los años aquí estudiados como lo demuestra que aún en 1918 se volviera a tratar este tema⁴¹.

La falta de una adecuada comercialización del producto en fresco y de adecuados medios de transporte provocó que la venta de pescado fresco no se ampliase de forma destacada a pesar de las oportuni-

36. Se ha podido constatar la presencia de embarcaciones en Bilbao que vendían su pescado directamente. Desde 1894 se constata la llegada de vapores «arrastreros» de otros puertos del Cantábrico a Bilbao para vender directamente el pescado (*El Nervión*, 19-V-1894). Sin embargo, no parece que fuera muy extendida esta actuación. La propia desorganización de la venta y de los locales para la subasta, así como los impuestos que el ayuntamiento cobraba por esto (*El Liberal*, 23-VII-1904) parece que desalentaron a los pescadores (por lo menos a los de bajura) a vender de esta forma sus capturas. De hecho, el que los pescadores de los puertos vascos intentaran vender siempre el pescado en sus puertos de origen está indicando lo poco que se utilizó esta opción. Posiblemente la causa de esta situación tendría su origen en los problemas que implicaba el tener que tratar directamente con los mayoristas que podían aparecer o no, concertar precios bajos entre ellos o sólo aparecer uno que pretendiera imponer su precio (actitudes frente a las cuales la Cofradía les defendía mejor), así como tener mayores gravámenes que en sus puertos de origen. Circunstancias que podían desincentivar esta forma de venta.

37. Maiz (1993: 519-520), *El Liberal*, 20-VII-1904 y *El Pueblo Vasco*, 14-IV-1917 y 11-VII-1918.

38. *El Liberal*, 26-IV-1916.

39. *El Nervión*, 25-VI-1904 y *El Liberal*, 29-XI-1904.

A los intentos por parte del ayuntamiento de Bilbao por reglamentar estas subastas, los «acaparadores» respondieron creando su propia sala de subastas al margen de la municipal. Con ello, obligaban de nuevo a las vendedoras minoristas a comprar el pescado en las condiciones que ellos querían. Ante este cambio de sala de subastas las vendedoras se mostraron muy hostiles (*El Liberal*, 26-XI-1904). Que estos problemas no se solucionaron lo indican la sociedad que crearon la vendedoras minoristas para hacer frente a las maniobras de los mayoristas (*El Liberal*, 26-IV-1915) y que el ayuntamiento de Bilbao intentase municipalizar la venta de pescado a través de varias cooperativas de consumos ya establecidas en la capital (*El Liberal*, 31-V-1916).

40. *El Noticiero Bilbaíno*, 15-III-1883.

41. *El Pueblo Vasco*, 11-VII-1918.

des que proporcionaba el fuerte incremento de la urbanización del entorno bilbaíno y del resto de las capitales españolas. Esta situación coincidió con otro proceso de gran calado para el sector pesquero: el desarrollo de una moderna industria conservera. Los inconvenientes de la falta de desarrollo de la venta en fresco fueron paliados por el incremento del pescado dedicado a la elaboración. De hecho, el desarrollo que adquirió esta industria en los puertos de bajura vascos les convirtió a los conserveros en los mayores consumidores de pescado capturado por las embarcaciones pesqueras. La coincidencia del desarrollo de la industria conservera con el súbito proceso de urbanización de Bilbao pudo motivar el desinterés por la venta en fresco en un momento en el que se abrían grandes oportunidades. A las dificultades mencionadas para el pescado fresco, las conserveras proporcionaban altas demandas en los propios puertos de bajura y la seguridad de la venta de todo lo capturado, lo que provocó que los pescadores se volcaran en abastecer a esta actividad. De hecho, se puede afirmar que gracias a la industria conservera el sector pesquero de bajura vivió un desarrollo desconocido hasta el momento. Así lo indican el crecimiento generalizado de la flota, su modernización (introducción del vapor) y el continuo aumento de las capturas en todo el periodo (con la excepción de la merluza y besugo).

La moderna industria conservera se inició en España en la década de los 80 del siglo XIX. Desde esta década confluyen dos procesos que hacen del Cantábrico un entorno clave en la producción de pescado en conserva a nivel mundial. Desde 1880 la industria francesa de conserva de sardina entra en una profunda crisis. Sin que se sepan las razones, la sardina dejó de pasar por las costas bretonas y de La Vendée. Ante esta situación los conserveros franceses desembarcan en toda la costa cantábrica en busca de la materia prima que les faltaba en su país; principalmente en Galicia, pero también en el País Vasco, como ocurrió en Bermeo. Su importancia es crucial porque traen consigo los últimos adelantos que en la elaboración de pescado se habían ido creando: la conserva esterilizada enlatada herméticamente con autoclaves. Esta forma de elaboración habría nuevas expectativas al sector por permitir el uso de otras técnicas que afectaban menos al sabor del pescado y que abrían nuevos mercados entre la burguesía más preocupada por la calidad de los alimentos que consumía. Al interés mostrado por los industriales franceses (y también holandeses) se les une la llegada de otros conserveros, esta vez, procedentes de Italia y Cataluña. Para estos era la anchoa el pescado más demandado, cuyas sus capturas, como ya les ocurriera a los franceses, descendieron notablemente en el Mediterráneo a finales de la década de los 80 del siglo XIX. Ante este contexto, muchos productores pusieron la vista en el Cantábrico, donde esta especie era poco apreciada, poco pescada y, en consecuencia, tenía un precio muy bajo. No se sabe cuando llegaron al País Vasco estos conserveros, aunque para mediados de la década de los noventa ya aparecieron por la costa cantábrica. A partir de ese momento, la presencia de los italianos en los puertos vascos será una constante durante todo el primer tercio del siglo XX. Su llegada en primavera era presagio de capturas importantes que se podían vender sin mayor problema; cuando faltaban a su cita anual era un augurio de la crisis que iba a atravesar el sector. La alta demanda italiana de estos productos hizo que la anchoa se convirtiera en una especie altamente capturada y la campaña de la anchoa se convirtiera en una de las más importantes del año. La presencia de los italianos revalorizó una especie marginal hasta entonces y permitió un mejor desenvolvimiento económico de las comunidades pesqueras⁴².

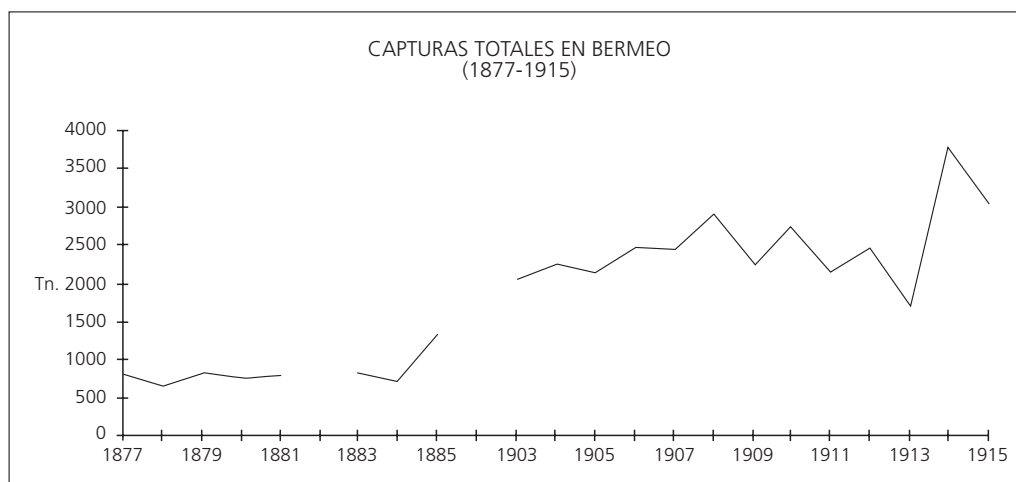
En consecuencia, se puede afirmar que la industria conservera supuso un revulsivo para todo el sector extractivo. La alta demanda internacional de productos elaborados hizo que las necesidades de pescado para satisfacerla fueran altas. Ello permitió un desarrollo sin precedentes del sector pesquero ya que lograba colocar sus capturas fácilmente y sin necesidad de recurrir a los circuitos de comercialización en fresco que tan inadecuados eran. Pero, además, la alta demanda de mano de obra de estas conserveras (sobre todo femenina) proporcionaba sueldos extras a las familias de pescadores, que servían para complementar los recursos logrados por el cabeza de familia y permitir un mayor desahogo económico a las mismas (Delgado, 1998: 72-74).

Como corolario lógico de este desarrollo de la industria conservera, el sector extractivo conoció un desarrollo sin precedentes. Ya hemos mencionado el incremento de la flota de bajura durante estos años, así como la incorporación de las máquinas de vapor desde 1900. Como consecuencia de ello, el nivel de capturas de los puertos de bajura aumentó notablemente. La incorporación de nuevas especies (la anchoa) y el incremento de las demás por la demanda conservera⁴³, unido a una mayor presión sobre los

42. Descripción realizada a partir de Carmona Badía (1994), López Losa (1997c) y Delgado (1998: 69-75).

43. Un ejemplo de revalorización de especies ya capturadas es la del bonito del norte. Esta especie se pudre fácilmente por lo que es muy complicada su comercialización en fresco ya que necesita de gran rapidez para llegar al mercado de consumo. Sin embargo, es un pescado muy adecuado para elaborarlo en conserva. La demanda sobre este producto hizo que se potenciara la captura del mismo muy por encima del nivel habitual mantenido con anterioridad. Junto a la anchoa, la campaña del atún se convirtió en una de las más importantes del año, gracias, también, a la industria conservera.

stocks de pescado por el aumento de la flota, motivó este aumento. En los datos de la serie de Bermeo se observa este incremento en las capturas⁴⁴:



El desarrollo de la industria conservera y el crecimiento del sector extractivo son dos hechos que están interrelacionados. No podemos entender una industria con un desarrollo tan destacado sin relacionarlo con un sector íntegramente volcado en su abastecimiento. Esta circunstancia se observa claramente si atendemos a los datos que nos reflejan la parte de lo capturado que se elaboraba en el conjunto de Bizkaia⁴⁵:

Porcentaje de pescado elaborado sobre el total capturado (Bizkaia)

1803-1855	1858-1898	1908-1914	1930-1939	1940-1960
21'7	66'7	63'1	46'7	31'2

Habida cuenta de que a finales del siglo XIX se elaboraba casi un 70% de lo pescado y ese momento coincide con el de la primera expansión de las capturas, evidencia la interrelación que se ha citado más adelante. Se observa también como la cantidad del producto que se destina a la industria conservera comienza a disminuir a partir de los años 30 del siglo pasado.

Para terminar con este apartado, se puede afirmar que este sector tuvo un desarrollo económico que ayudó a que se mantuvieran invariables sus características tradicionales fundamentales. La perfecta integración entre unas formas tradicionales de propiedad, retribución y gestión del sector con un nuevo sector conservero que absorbía la mayoría de las capturas hizo que esta situación se pudiera dar. Ello provocó que se mantuvieran unas relaciones comunitarias y cooperativas entre los pescadores con gran intensidad dentro de una sociedad vizcaína (y vasca en general) que se estaba transformando a pasos agigantados. Aunque ese hecho no debe interpretarse como un reflejo de la «inmovilidad» de estas poblaciones, más bien como consecuencia de una constante adaptación a un medio cambiante. En este caso la adaptación implicó mantenimiento y profundización (p.e., la pequeña propiedad de las embarcaciones) de unas características tradicionales.

COMPARACIONES Y CONCLUSIONES

Una vez presentadas las características básicas del sector en los dos puertos analizados, así como su evolución entre el siglo XIX y primer tercio del siguiente, lo que cabe destacar es la ausencia del capitalismo pesquero en ambos lugares, en comparación con otros puertos donde la pesca «industrial» sí tuvo

44. Elaboración propia a partir de Arribalzaga y Aguirre (1988-89: 339) y Roldán (1923: apéndice). Los datos de Arribalzaga y Aguirre se han utilizado poniendo como año de las capturas el primero de las parejas en las que aparece expresado en esa obra.

45. Maiz (1993: 522).

una gran extensión. Sin embargo, la supervivencia del sistema de patronos propietarios, de las empresas de pequeño tamaño y del reparto de los ingresos logrados con las capturas de pescado entre todos los integrantes de la embarcación se produjo en circunstancias muy diferentes. En Bermeo el sistema organizativo tradicional se mantuvo vigente a pesar de la transición a los barcos de vapor, que trajo aparejada la llegada de los fogoneros encargados de hacer funcionar esas máquinas y que traían consigo una nueva forma de entender el salario y las relaciones industriales, así como un aumento significativo de la inversión necesaria para su adquisición. También convivió sin grandes cambios con el desarrollo de la industria conservera que introdujo las fábricas dentro de un entorno socioeconómico tradicional y daba trabajo a las mujeres e hijas de los pescadores, y en las que algunos inversores extranjeros invirtieron su dinero, imponiendo cambios importantes en la distribución de las campañas pesqueras anuales y revalorizando algunas especies que capturaban los pescadores de Bermeo. Tal capacidad para adaptarse sin sufrir cambios significativos en los aspectos más importantes se explica por la resistencia del sistema de las cofradías que limitaba la influencia de las relaciones industriales capitalistas en el sector, por la falta de elasticidad en la demanda del mercado urbano para el pescado fresco que hubiera convertido en más prometedor a este sector –a lo que tampoco ayudó la falta de adecuados medios de transporte– y la propia cultura distintiva de los pescadores vizcaínos. La adaptación perfecta de la organización tradicional a las limitaciones impuestas por las capturas para la consecución de continuados y estables beneficios –campañas malas y épocas del año con menos actividad, como el otoño-invierno– y al nuevo contexto abierto por la industria conservera facilitó esta situación. Pero para que este proceso fuese tan fluido y sencillo fue importante el que no fuera necesario alterar la forma tradicional de entender la actividad pesquera, en la que las relaciones comunitarias jugaban un gran papel, pero también la «independencia» de los pescadores propietarios y sus relaciones de carácter familiar con sus tripulantes, que con unas relaciones capitalistas hubiesen desaparecido.

Avanzados estos argumentos ¿cómo podemos explicar el caso de Whitby? Los pescadores del puerto británico tenían acceso por ferrocarril a los prósperos mercados de los distritos industriales del norte de Inglaterra, donde la popularidad entre la clase obrera del pescado frito con patatas fritas iba creciendo durante los años que precisamente analizamos en este artículo, y en cuya elaboración se utilizaba el pescado que era capturado tradicionalmente en este puerto, el bacalao y el merlango (Walton, 1992). Otros puertos de la costa del Mar del Norte en Gran Bretaña respondieron positivamente a estas oportunidades desarrollando nuevas industrias verdaderamente capitalistas en los puertos de Hull, Grimsby o Aberdeen, e introduciendo los arrastreros de vapor desde 1870/1880 en adelante (Robinson, 1996). Los pescadores de Whitby no tenían cofradías, ni sindicatos, ni organizaciones parecidas para resistir tales cambios. No compartían ni cultura, ni idioma, ni identidad política específica como los pescadores de Bermeo. Pero no sólo no admitieron la industria pesquera capitalista en su puerto: rechazaron, no sólo el uso de las redes de arrastre, sino también los mismos barcos de vapor; se quedaron con la vela y el remo.

La búsqueda de una explicación para esta situación, calificable como anómala, debe comenzar prestando atención a la cultura de los pescadores. Carecían de organizaciones formales, pero estaban hondamente arraigados en su hermosa villa pesquera y mostraban un conservadurismo que persistió hasta la llegada de los años veinte, donde una nueva generación de pescadores aceptó los motores diesel, aunque sin variar en lo sustancial su organización. Rechazaban con amargura a los arrastreros haciéndolos culpables de la escasez de capturas desde la década de 1880 (Brunton, 2000: 63-65). Pero es necesario tener en cuenta también otro tipo de explicaciones, digamos menos románticas, para comprender la situación del puerto británico. Los problemas con las infraestructuras tampoco ayudaron a la puesta en marcha de cambios como los ocurridos en otros puertos. Hasta las embarcaciones pequeñas debían aprovechar la pleamar para entrar en la dársena, lo que dificultaba que los arrastreros más grandes pudieran utilizar sus instalaciones. Además, el precio del carbón fue siempre demasiado alto para los arrastreros, como comentaban varios funcionarios del Ministerio de Agricultura y Pesca⁴⁶. Finalmente cabe destacar en este punto las limitaciones del ferrocarril, que no tenía rapidez ni la capacidad para competir con los puertos industriales en los grandes mercados del interior. Los pescadores de Whitby nunca hubieran podido competir con sus vecinos que sí contaban con empresarios capitalistas y excelentes líneas de comunicación. Resultó mejor su política de especializarse en la captura y comercialización de especies de alta calidad, como los salmones, las langostas y los cangrejos, que podían capturar con sus *cobles* en la costa cercana, aprovechando la sabiduría local y popular de sus tripulaciones.

En conclusión, lo más extraordinario de estas historias paralelas resulta el descubrimiento de las rutas opuestas por las que transitaban dos puertos pescadores bien distintos en distintos países aunque ello les

46. PRO, MAF 41/469, memorando 30-XI-1936.

llevara a contar con algunas características en común y lograr parecidos resultados a través de sesenta turbulentos años: guardar las señas más emblemáticas de sus respectivas identidades.

BIBLIOGRAFÍA

- AGUIRRE, M^a A. y ARRIZABALAGA, F. (1974): *Aproximación al sector pesquero vizcaíno en el siglo XIX*, Memoria de licenciatura inédita, Universidad de Deusto, Bilbao.
- APRAIZ, J.A. y ASTUI, A. (1989): «De la vela al vapor», en *Itsasoa*, vol. 7, pp. 193-197.
- AREITIO, D. (1919): «Los pescadores vascos. Apuntes para un estudio sobre las instituciones que pudieran establecerse para mejorar su condición social», en *Euskalerraren Alde*, vol. IX, pp. 47-51, 91-97, 134-141 y 165-173.
- ARRIBALZAGA, F. y AGUIRRE, M.A. (1988-89): «Aproximación al sector pesquero vizcaíno en el siglo XIX. Industrialización», en *Bermeo*, nº 7, pp. 329-350.
- BAGSHAWE, J.R. (1933): *The wooden ships of Whitby*, Whitby.
- BASTERRECHEA, Fco. (1928b): «Función de las cofradías y su evolución necesaria», en EUSKO-İKASKUNTZA / SOCIEDAD DE ESTUDIOS VASCOS: *Asamblea de pesca marítima vasca. San Sebastián 1925*, Donostia, pp. 313-339.
- BRUNTON, A. (2000): «The rise and fall of East Coast fishing», en WHITWORTH, A. (ed.): *Aspects of the Yorkshire coast*, Barnsley, pp. 55-75.
- BUTCHER, D. (1982): *Living from the sea*, Sulhamstead.
- CARMONA BADIA, J. (1994): «Recursos, organización y tecnología en el crecimiento de la industria española de conservas de pescado, 1900-1936», en NADAL, J. y CATALAN, J. (eds.): *La cara oculta de la industrialización española*, Madrid, pp. 127-162.
- DAYSH, G.J. (ed.) (1958): *A survey of Whitby and the surrounding area*, Eton.
- DELGADO, A. (1998): *Bermeo en el siglo XX. Política y conflicto en un municipio pesquero vizcaíno (1912-1955)*, Donostia.
- DELGADO, A. (2000): «La introducción de las máquinas de vapor en el sector pesquero tradicional vasco (Bermeo, 1900-1915)», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 3, pp. 349-362.
- «Distribución del producto de la pesca», en EUSKO-İKASKUNTZA / SOCIEDAD DE ESTUDIOS VASCOS, *Asamblea de pesca marítima vasca. San Sebastián 1925*, Donostia, 1928.
- DIGBY, M. (1973): *The organization of fishermen's co-operatives*, Oxford.
- ERKOREKA, J. I. (1991): *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*, Gasteiz.
- ERKOREKA, J.I. (2000): «Las compañías de pesca del litoral vasco durante el Antiguo Régimen», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 3, pp. 179-222.
- ESCUDERO, L.J. (2000): «La industria transformadora de la pesca. Implantación, desarrollo y afianzamiento del sector en el País Vasco: 1841-1905», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 3, pp. 289-328.
- GANDASEGUI, J.M. (1936): *La industria pesquera en Vizcaya*, Madrid.
- GIRALDEZ RIVERO, J. (1996): *Crecimiento y transformación del sector pesquero gallego (1880-1936)*, Madrid.
- GUIARD, T. (1968): *La industria naval vizcaína*, Bilbao.
- HOLM, P. (1992), «The modernisation of fishing: the Scandinavian and British model», en L. FISCHER et al. (ed.): *The North Sea*, Stavanger.
- HOMOBONO, J.I. (dir.) (1993): *Conservas de pescado y litografía en el litoral Cantábrico*, Bilbao.
- HORNE AND SON (1904): *Horne's Guide to Whitby*, Whitby.

- JONES, S.K. (1982): *A maritime history of the port of Whitby, 1700-1914*, tesis doctoral, University of London.
- LABURU, M. (1992): *La Escuela de Pesca de San Sebastián*, Vitoria-Gasteiz.
- LE PLAY, F. (1990): *Campesinos y pescadores del Norte de España*, Madrid.
- LEVI, L. (1883): *The economic condition of fishermen*, London.
- LOPEZ LOSA, E. (1996): «Derechos de pesca, privilegio y cofradías de mareantes. Una aproximación histórico-institucional a la gestión de los recursos pesqueros en el País Vasco (XIV-XIX)», en PUJOL, FATJÓ y ESCANDELL (eds.): *Cambio institucional e historia económica*, Barcelona, pp. 343-368.
- LOPEZ LOSA, E. (1997a): «Recursos naturales, derechos de propiedad y cambio técnico. La difusión del arrastre a vapor en las pesquerías vascas», en LOPEZ GARCIA, S. y VALDALISO, J.M. (eds.): *¿Que inventen ellos? Tecnología, empresa y cambio económico en la España contemporánea*, Madrid, pp. 157-209.
- LOPEZ LOSA, E. (1997b): «La propiedad en el mar: acceso a los recursos y territorios de pesca. Las cofradías de mareantes de la costa vasca (XIV-finales del siglo XIX/principios del XX)», en *Zainak*, nº 15, pp. 199-217.
- LOPEZ LOSA, E. (1997c): «Escabeche, salazón y conserva. Una primera aproximación a la transformación del pescado en el País Vasco (1795-1975)», en *Arrain kontserbak Euskal Herrian. Industria eta ondarea / Las conservas de pescado en el País Vasco. Industria y patrimonio*, Donostia, pp. 81-132.
- LUMMIS, T. (1977): «The occupational community of East Anglian fishermen: an historical dimension thorough oral evidence», en *British Journal of Sociology*, vol. 28, nº 1, pp. 51-74.
- LUMMIS, T. (1985): *Occupation and society. The East Anglian fishermen, 1880-1914*, Cambridge.
- MACIAS, O. (1994): *Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco (1914-1936)*, Bilbao.
- MACIAS, O. (2000): «Los ferrocarriles y el sector pesquero en el País Vasco», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 3, pp. 329-348.
- MAIZ ALKORTA, J. A. (1993): *El sector pesquero vizcaíno, 1800-1960. Análisis de la interacción de los elementos ambiental, extractivo y comercial en la pesquería*, col. Tesis doctorales nº 19, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz.
- MERRYWEATHER, G. (1858): *An inaugural address, delivered August 23, 1858, at Staithes, before the fishermen of Staithes and Runswick, for the purpose of organizing them into a Provident Society* (London y Whitby).
- MINTER, I., y SHILL, R. (1991): *Storm Warrior: the turbulent life of Henry Freeman*, Sutton Coldfield.
- PEAK, S. (1985): *Fishermen of Hastings: 200 years of the Hastings fishing community*, St. Leonard's-on-Sea.
- PHILLIPS AND SONS (1993): *The Staithes Group*, Nottingham.
- POWELL, C. (comp.): «Smacks to steamers. A history of the Ramsgate fishing industry, 1850-1920», East Kent Maritime Trust, *Historical Study*, nº 3, s.f.
- PRADO ANTUNEZ, A.I. (2000): *Bermeo: estudio histórico-artístico*, Bilbao.
- ROBINSON, R. (1987): «The evolution of railway fish traffic policies, 1840-1866», en *Journal of Transport History*, pp. 32-44.
- ROBINSON, R. (1989): «The fish trade in the Pre-Railway Era: The Yorkshire Coast, 1780-1840», en *Northern History*, vol. 25, pp. 222-234.
- ROBINSON, R. (1996): *Trawling. The rise and fall of the British trawl fishery*, Exeter.
- ROBINSON, R. (2000a): «The common North Atlantic pool», en STARKEY, D.J. et al.: *England's sea fisheries. The commercial sea fisheries of England and Wales since 1300*, London, pp. 9-17.
- ROBINSON, R. (2000b): «The line and trawl fisheries in the age of sail», en STARKEY, D.J. et al.: *England's sea fisheries. The commercial sea fisheries of England and Wales since 1300*, pp. 72-80, London.
- ROLDAN, J.M. (1923): «Costas Vascas», en *La pesca marítima en España en 1920*, tomo II, Madrid, pp. 123-150 + apéndice.

- SCOBLE, C. (2000): *Fisherman's friend: a life of Stephen Reynolds*, Tiverton.
- SMITH, G. (1994): *Smuggling in Yorkshire 1700-1850*, Newbury.
- THOMPSON, M., WAILEY, T. y LUMMIS, T. (1983): *Living the fishing*, London.
- TORNÉ, M^a A. (1998): *El sector pesquero guipuzcoano en el siglo XX: renacimiento, auge y crisis*, microficha, Universidad de Deusto, Bilbao.
- UCELAY, J. (1941): *El puerto y ferrocarril de Bermeo*, Bermeo.
- URRY, J. (1995): *Consuming places*, London.
- VARIOS AUTORES (1997): *Arrain kontserbak Euskal Herrian. Industria eta ondarea / Las conservas de pescado en el País Vasco. Industria y patrimonio*, San Sebastián.
- WALKER, D.S. (1968): *Whitby fishing*, Whitby.
- WALMSLEY, L. (1932): *Three fevers*, London.
- WALMSLEY, L. (1933): *Phantom lobster*, London.
- WALTON, J.K. (2000): «Fishing communities, 1850-1950», en STARKEY, D.J. et al.: *England's sea fisheries. The commercial sea fisheries of England and Wales since 1300*, London, pp. 127-138.
- WHITE, A. (2000): «Victorian Whitby», en WHITWORTH, A.: *Aspects of the Yorkshire coast*, Barnsley, pp. 163-84.
- ZABALA OTZAMIZ-TREMOYA, A. (1931, reed. 2000): *Historia de Bermeo*, 2 vols., Bermeo.