

**EL SECTOR PESQUERO
GUIPUZCOANO EN EL SIGLO
XX: RENACIMIENTO, AUGE Y
CRISIS**

María Angeles Torné Hisrro

INDICE GENERAL

O. INTRODUCCION.....	1
0.1. Justificación del tema e hipótesis de trabajo.....	3
0.2. Estado de la cuestión.....	6
0.3. Las fuentes y rasgos metodológicos del trabajo	25
0.5. Desarrollo del trabajo	34
0.6. Abreviaturas utilizadas	39
 Capítulo primero	
1. LEGISLACION SOBRE PESCA MARITIMA.....	41
1.1. El marco institucional pesquero en el siglo XX.....	43
1.2. La legislación pesquera promulgada en el siglo XX.....	51
1.2.1. La legislación pesquera anterior a la guerra civil.....	52
1.2.2. La influencia de los Planes de Desarrollo.....	53
1.2.3. El Estatuto de Autonomía del País Vasco y sus compe- tencias en materia pesquera.	59
1.2.4. La adhesión de España a la C.E.E. y la normativa pes- quera derivada de ella.....	61
1.3. El impacto de la legislación del siglo XX sobre la industria pesquera.....	72
 Capítulo Segundo	
2. EMBARCACIONES Y PUERTOS	75
2.1. Embarcaciones.....	77
2.1.1. Las embarcaciones pesqueras guipuzcoanas: una breve reseña histórica.	77
2.1.1.1. Las principales modalidades de barcos utilizados por las flotas guipuzcoanas de gran altura, altura y bajura.....	83

2.1.2. La evolución de la flota pesquera guipuzcoana: análisis comparativo.....	87
2.2. Los Puertos	103
2.2.1. Estructuras de un puerto pesquero	104
2.2.2. Los puertos pesqueros guipuzcoanos: su adecuación a las necesidades pesqueras a lo largo del siglo XX.....	106
 Capítulo Tercero	
3. CALADEROS Y ESPECIES PESQUERAS	137
3.1. Las principales áreas de pesca.....	139
3.1.1. El problema del agotamiento de los caladeros.....	141
3.2. Especies pesqueras.....	143
3.2.1. Las especies más comerciales capturadas por la flota pesquera guipuzcoana.....	146
 Capítulo Cuarto	
4. EL FACTOR HUMANO EN LA PESCA.....	163
4.1. El pescador a principios del siglo XX.....	165
4.1.1. La enseñanza profesional pesquera.....	167
4.1.2. El sistema de contratación del personal pesquero.....	172
4.1.3. Las Cofradías de Pescadores.....	175
4.1.4. La asistencia social a la vejez del pescador.....	186
4.1.5. Los salvamentos marítimos.....	187
4.1.6. Los barcos hospitales.....	191
4.2. Las mejoras en las condiciones laborales de los pescadores en los años treinta.....	192
4.2.1. El seguro de accidentes de mar y de trabajo.....	192
4.2.2. El descanso dominical de los pescadores.....	194
4.2.3. La jornada laboral de ocho horas en el mar.....	196
4.2.4. Las reivindicaciones pesqueras.....	198

4.3. La evolución de las condiciones de la vida del pescador después de la guerra civil.....	204
4.4. De la tradición al abandono: un oficio en decadencia	206

Capítulo Quinto

5. PRODUCCION PESQUERA.....	207
5.1. Modalidades de pesca.....	210
5.2. La pesca en Gipuzkoa antes del siglo XX.....	213
5.3. El desarrollo de la industria pesquera guipuzcoana en el siglo XX	218
5.3.1. El primer cuarto del siglo XX. El mantenimiento de la tradición.....	219
5.3.2. El reinicio de la pesca de gran altura (1927-1936).....	223
5.3.2.1. La promoción guipuzcoana de la industria pesquera	225
5.3.2.2. Los problemas de la industria pesquera.....	236
5.3.3. La guerra civil: un paréntesis obligado.....	251
5.3.4. La recuperación del tiempo perdido (1940-1960).....	254
5.3.5. El auge de los años sesenta.....	256
5.3.6. La crisis de los años setenta.....	258
5.3.7. El ingreso de España en la C.E.E. y su repercusión sobre la industria pesquera.....	267
5.3.8. El Estatuto de Autonomía del País Vasco. Algunas consecuencias para la industria pesquera: el regreso a los caladeros de Las Azores y Madeira.....	271
5.3.9. Los problemas actuales de la industria pesquera.....	271
5.3.10. La situación de la industria pesquera vasca en los años noventa.....	279
5.3.11. Balance general de la evolución del sector.....	287

Capítulo Sexto

6. LAS EMPRESAS PESQUERAS.....	291
6.1. Las empresas pesqueras de Gipuzkoa: su evolución en el siglo XX.....	296
6.2. Las grandes firmas pesqueras del sector: una historia empresarial.....	312
6.2.1. Joshe Javier Uresberueta.....	312
6.2.2. Ignacio Mercader.....	314
6.2.3. José María Aristeguieta.....	317
6.2.4. Francisco Andonaegui Garmendia.....	317
6.2.5. Los Ciriza.....	322
6.2.6. Julio Ciganda Lafuente.....	324
6.2.7. Tomás Lerchundi.....	326
6.2.8. Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España S.A. (P.Y.S.B.E.).....	327
6.2.9. Compañía Pesquera Guipuzcoana.....	347
6.2.10. Bibiano Olaizola.....	347
6.2.11. Pesquerías Pasaitarras S.A.....	350
6.2.1.2 Javier Arcelus Irizar.....	350
6.2.13. Otros armadores pesqueros.....	353

Capítulo Séptimo

7. LAS INDUSTRIAS RELACIONADAS CON LA PESCA.....	355
7.1. La construcción naval en Guipúzcoa.....	357
7.1.1. La construcción naval antes del siglo XX.....	358
7.1.2. La construcción naval en el siglo XX.....	359
7.2. Las empresas pioneras en la construcción de muelles e instalaciones para la pesca.....	374
7.3. La industria conservera.....	381
7.3.1. Las técnicas conserveras en Gipuzkoa.....	382
7.3.2.El desarrollo de la industria conservera en Gipuzkoa en el siglo XX.....	389

7.4. La construcción de motores marinos.....	406
7.5. Otras industrias relacionadas con la pesca.....	407
 8. CONCLUSIONES	409
 9. BIBLIOGRAFIA	421
 10. ANEXOS.....	471
 ANEXOS AL CAPITULO PRIMERO	
1. Legislación Pesquera	473
1.1. Real Decreto 654/1991, de 26 de abril (B.O.E. nº 101, de 27 de abril de 1991), modificando la estructura básica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.....	475
1.2. El Fondo de Regulación y Organización del Mercado de Pro- ductos de la Pesca y Cultivos Marinos (FROM).....	478
1.3. El Estatuto de Autonomía del País Vasco. Sus competencias en materia pesquera.....	481
1.4. Las instituciones pesqueras de las que forma parte la Comu- nidad Europea.....	488
1.5. Convenios vigentes en la actualidad que afectan al sector pesquero.....	491
1.6. Normativa comunitaria que afecta a España en materia pesquera.....	494
1.7. Normativa pesquera promulgada por España, vigente en la actualidad.....	499
 ANEXOS AL CAPITULO SEGUNDO	
2. Embarcaciones y puertos.....	517
2.1. Algunas embarcaciones guipuzcoanas para la pesca de bajura.	519

2.2. Relación de buques pesqueros de la matrícula de San Sebastián. Año 1926.....	522
2.3. Relación de buques pesqueros de la matrícula de San Sebastián. Año 1934.....	524
2.4. Relación de buques pesqueros pertenecientes a armadores domiciliados en la provincia de Gipuzkoa. Año 1944.....	531
2.5. Relación de buques pesqueros pertenecientes a armadores domiciliados en la provincia de Gipuzkoa. Año 1950.....	538
2.6. Relación de buques pesqueros pertenecientes a armadores domiciliados en la provincia de Gipuzkoa. Año 1958.....	546
2.7. Censo de buques del caladero nacional con matrícula de Gipuzkoa. Año 1994.....	555

ANEXOS AL CAPITULO TERCERO

3. Caladeros, especies y artes.....	561
3.1. Otros pescados capturados por la flota guipuzcoana.....	563
3.2. Artes de pesca utilizadas en la provincia de Gipuzkoa.....	567

ANEXOS AL CAPITULO CUARTO

4. El factor humano en la pesca.....	575
4.1. Decreto de uno de julio de 1931 (Gaceta del 2 de julio) del Ministerio de Trabajo y Previsión, estableciendo en ocho horas la duración máxima de la jornada de trabajo.....	577
4.2. Laudo de 8 de junio de 1931 por el que se establecen las bases de trabajo que regirán para las tripulaciones de trawlers y parejas de los puertos de San Sebastián y Pasajes...	583

4.3. Contrato de trabajo que, en virtud del acuerdo entre los armadores y marineros de Pasajes y San Sebastián, modifica el Laudo de 8 de junio de 1931 y que regiría a partir del 18 de julio de 1932 la pesca de altura en Gipuzkoa.....	589

ANEXOS AL CAPITULO QUINTO

5. Producción pesquera.....	597
5.1. Carta de un comerciante de pescado de Barbastro al Jefe de Estación de dicha localidad en relación con una partida de pescado recibida.....	599
5.2. La guerra del bonito.....	601

ANEXOS AL CAPITULO SEXTO

6. Empresas Pesqueras.....	607
6.1. Balances de P.Y.S.B.E. 1928-1934.....	609
6.2. Campañas de la empresa P.Y.S.B.E. 1950-1953.....	619
6.3. Sociedades pesqueras y de actividades relacionadas con la pesca constituidas en Gipuzkoa. Años 1902-1986.....	624
6.4. Sociedades pesqueras y de actividades relacionadas con la pesca disueltas en Gipuzkoa. Años 1901-1958.....	635
6.5. Sociedades pesqueras y de actividades relacionadas con la pesca modificadas en Gipuzkoa. Años 1914-1958.....	637
6.6. Relación de armadores pesqueros propietarios de más de 100 T.R.B. matriculadas en la provincia de Gipuzkoa. Año 1926.....	643
6.7. Relación de armadores pesqueros propietarios de más de 100 T.R.B. matriculadas en la provincia de Gipuzkoa. Año 1934.....	646
6.8. Relación de armadores pesqueros propietarios de más de 100 T.R.B. matriculadas en la provincia de Gipuzkoa. Año 1944.....	651

6.9. Relación de armadores pesqueros propietarios de más de 100 T.R.B. matriculadas en la provincia de Gipuzkoa. Año 1950.....	657
6.10. Relación de armadores pesqueros propietarios de más de 100 T.R.B.matriculadas en la provincia de Gipuzkoa. Año 1958.....	664

ANEXOS AL CAPITULO SEPTIMO

7. Industrias relacionadas con la pesca.....	671
7.1. Construcción naval.....	673
7.1.1. Relación de embarcaciones construídas en los astilleros de Pasajes. Años 1902-1968.....	673
7.1.2. Relación de embarcaciones construídas en los astilleros de Fuenterrabía. Años 1929-1968.....	680
7.1.3. Relación de embarcaciones construídas en los astilleros de Orio. Años 1920-1968.....	681
7.1.4. Relación de embarcaciones construídas en los astilleros de Guetaria. Años 1938-1968.....	684
7.1.5. Relación de embarcaciones construídas en los astilleros de Zumaya. Años 1913-1968.....	687
7.1.6 Relación de embarcaciones construídas en los astilleros de Motrico. Años 1920-1967.....	707
7.2. Otras industrias relacionadas con la pesca.....	714
7.2.1. Empresas exportadores de pescado de Gipuzkoa. Año 1992.....	714
7.2.2. Mayoristas de pescado de Gipuzkoa. Año 1992.....	715
7.2.3. Industrias y plantas de frío en Gipuzkoa. Año 1992....	720
7.2.4. Industrias de transporte frigorífico en Gipuzkoa. Año 1992.....	721

7.2.5. Efectos y suministros navales e industria auxiliar naval y pesquera en Gipuzkoa. Año 1992	722
11. CUADROS ESTADISTICOS	725
CUADROS ESTADISTICOS DEL CAPITULO SEGUNDO	
2. Embarcaciones y puertos.....	727
Cuadro nº 2.1. Flota pesquera de Pasajes por modalidades de pesca. Años 1975-1995	729
Cuadro nº 2.2. Flota de Bajura de Gipuzkoa por puertos. Años 1977-1995	730
CUADROS ESTADISTICOS DEL CAPITULO TERCERO	
3. Caladeros, especies y artes pesqueras	731
Cuadro nº 3.1. Artes de pesca en Gipuzkoa. Número y valor. Años 1940-1960	733
Cuadro nº 3.2. Artes de pesca en Pasajes. Número y valor. Años 1908 y 1940-1960	735
Cuadro nº 3.3. Artes de pesca en Donostia-San Sebastián. Número y valor. Años 1908 y 1940-1960	737
Cuadro nº 3.4. Artes de pesca en Zumaya. Número y valor Años 1908 y 1940-1960	739
CUADROS ESTADISTICOS DEL CAPITULO CUARTO	
4. El factor humano en la pesca	741
Cuadro nº 4.1. Personal dedicado a la pesca e industrias marítimas en Gipuzkoa. Años 1932-1960	743
Cuadro nº 4.2. Personal embarcado en Gipuzkoa por moda- lidades de pesca. Años 1977-1995	745

Cuadro nº 4.3. Personal dedicado a la pesca de Bajura en Gipuzkoa por puertos. Años 1980-1995.....	746
Cuadro nº 4.4. Personal dedicado a la pesca en Gipuzkoa. Años 1908-1995.....	747

CUADROS ESTADISTICOS DEL CAPITULO QUINTO

5. Producción pesquera.....	749
Cuadro nº 5.1. Producción pesquera de Gipuzkoa comparada con la de España. Años 1908-1995.....	751
Cuadro nº 5.2. Importe de la producción pesquera de Gipuzkoa y España en pesetas reales de los años 1940 y 1993.....	756
Cuadro nº 5.3. Toneladas de pesca desembarcada en los puertos de Gipuzkoa. Años 1908-1995.....	759
Cuadro nº 5.4. Valor de la pesca desembarcada en los puertos de Gipuzkoa. Años 1908-1995.....	763
Cuadro nº 5.5. Toneladas de pesca de Bajura desembarcada en Gipuzkoa, según especies. Años 1963-1995...	767
Cuadro nº 5.6. Valor en primera venta de la pesca de Bajura desembarcada en Gipuzkoa, por puertos. Años 1963-1995.....	769
Cuadro nº 5.7. Pesca de bajura, altura y gran altura desembar- cada en Gipuzkoa: Toneladas y pesetas. Años 1962-1995.....	771
Cuadro nº 5.8. Evolución del precio medio de las principales especies. Años 1962-1995	773
Cuadro nº 5.9. Precios medios al por menor de las principales especies en la plaza de Donostia-San Sebastián. Años 1943-1958.....	774

CUADROS ESTADISTICOS DEL CAPITULO SEPTIMO

7. Industrias relacionadas con la pesca.....	775
7.1. Industrias de construccion naval.....	777
Cuadro nº 7.1.1. Astilleros y talleres de construcción de barcos de pesca en Pasajes. Embarcaciones construidas. Años 1932-1960	779
Cuadro nº 7.1.2. Astilleros y talleres de construcción de barcos de pesca en Donostia-San Sebastián. Embarcaciones construídas. Años 1932-1960 ..	781
Cuadro nº 7.1.3. Astilleros y talleres de construcción de barcos de pesca en Zumaya. Embarcaciones cons- truídas Años 1941-1960.....	783
Cuadro nº 7.1.4. Talleres de reparación de barcos de pesca en Pasajes. Reparaciones efectuadas en los años 1941-1960.....	784
Cuadro nº 7.1.5. Talleres de reparación de barcos de pesca en Donostia-San Sebastián. Reparaciones efectuadas en los años 1941-1960	786
Cuadro nº 7.1.6. Talleres de reparación de barcos de pesca en Zumaya. Reparaciones efectuadas en los años 1941-1960	788
7.2. Industrias conserveras	791
Cuadro nº 7.2.1. Fábricas transformadoras de pescado en Gipuzkoa. Número, personal y costes salariales. Años 1952 a 1957.....	793
Cuadro nº 7.2.2. Producción y valor de las industrias trans- formadoras de pescado en Gipuzkoa. Años 1932 a 1977.....	794

12. GRAFICOS.....	797
Flota pesquera de Pasajes por modalidades de pesca. años 1975-1995.....	799
Flota de bajura de Gipuzkoa por puertos. Años 1977-1995.....	800
Personal embarcado por modalidades de pesca en Gipuzkoa. Años 1977-1995.....	801
Personal dedicado a la pesca de bajura en Gipuzkoa por puertos. Años 1980-1995.....	802
Personal dedicado a la pesca en la provincia de Gipuzkoa. Años 1908-1995.....	803
Producción pesquera de Gipuzkoa en miles de toneladas. Años 1908-1993.....	804
Importe en millones de ptas. reales del año 1993 de la producción pesquera de Gipuzkoa. Años 1940-1993.....	805
Producción pesquera de Gipuzkoa comparada con la de España, expresada en miles de toneladas. Años 1908-1993.....	806
Producción pesquera de Gipuzkoa comparada con la de España, en millones de ptas. reales del año 1993. Años 1940-1993	807
Pesca desembarcada en los puertos de Gipuzkoa, expresada en toneladas. Años 1908-1995.....	808
Pesca de bajura, expresada en miles de toneladas, desembarcada en Gipuzkoa. Años 1963-1995.....	809
Valor en primera venta, expresado en millones de ptas, reales del año 1963, de la pesca de bajura desembarcada en Gipuzkoa. Años 1963-1995.....	810
Atún y bonito desembarcados en Gipuzkoa, expresados en toneladas. años 1963-1995	811
Anchoa y sardina desembarcadas en Gipuzkoa, expresadas en miles de toneladas. Años 1963-1995.....	812
Merluza, pescadilla y mediana, y besugo desembarcados en Gipuzkoa, expresados en miles de toneladas. Años 1963-1995.....	813
Pesca de Gipuzkoa por modalidades, expresada en miles de toneladas. Años 1962-1993.....	814

Valor en millones de ptas. reales del año 1962 de la pesca de Gipuzkoa por modalidades. Años 1962-1993.....	815
Producción en toneladas de las industrias transformadoras de pescado en Gipuzkoa. Años 1932-1977.....	816
Importe en miles de ptas. reales del año 1955 de la producción de las industrias transformadoras de pescado en Gipuzkoa. Años 1932-1977.....	817

0. INTRODUCCION

0.1. Justificación del tema e hipótesis de trabajo

El tema de la evolución del sector pesquero en la provincia de Gipuzkoa me fue sugerido por mi Directora de Tesis, la Dra. Doña Montserrat Gárate Ojanguren, quien lleva investigando profundamente, desde hace años, el desarrollo económico de la mencionada provincia. Sus numerosos trabajos han puesto de manifiesto aspectos relevantes de la vida económica guipuzcoana que no habían sido todavía desvelados.

Entusiasta profunda del desarrollo económico de su tierra, la Dra. Doña Montserrat Gárate Ojanguren no ha escatimado esfuerzos ni sacrificios para profundizar cada vez más en aspectos del crecimiento guipuzcoano que han aportado nuevos puntos de vista y conocimientos a lo que durante mucho tiempo se había dado como seguro.

Así, su inquietud por los temas guipuzcoanos despertó también mi interés por los mismos. El tema de la actividad pesquera no había sido todavía exhaustivamente explotado por la investigación y ofrecía aspectos que podían ser gratificantes para el que trabajase en ellos, ya que permitiría descubrir facetas desconocidas u olvidadas.

Además, en los últimos tiempos los problemas pesqueros han sido tema de interés general y han ocupado multitud de páginas en diarios, revistas especializadas, y espacios informativos de la radio y la televisión. El agotamiento de los caladeros, las dificultades originadas por la defensa de las zonas pesqueras pertenecientes a países extranjeros; la paralización de parte de la flota pesquera española; los apresamientos de pesqueros españoles por otros países, la denuncia de las redes de volanta ilegales; la casi imposibilidad de renovación de acuerdos con terceros países sobre este tema; son, entre otros, muchos de los problemas que afectan en la actualidad no solo a los armadores pesqueros, sino también a las numerosas personas que encuentran en el mar el trabajo que les permite subsistir.

Si bien, en principio, la investigación se iba a circunscribir, exclusivamente, a los años comprendidos entre mediados de los veinte y la guerra civil, periodo en que comienza la expansión del sector pesquero de gran altura, posteriormente la Dra. Doña Montserrat Gárate consideró que sería más conveniente ampliar el periodo estudiado hasta la época actual, para poder ofrecer una visión global más amplia del desarrollo pesquero guipuzcoano. Por ello, el trabajo que se presenta abarca el siglo XX hasta principios de los años noventa y no solo se circunscribe a la actividad pesquera sino que recoge, también, otros aspectos relacionados con la misma.

Por consiguiente, la hipótesis del presente trabajo trata de dar respuesta a una serie de interrogantes que sobre el desarrollo pesquero guipuzcoano en el siglo XX se plantean, y que se concretan en los siguientes:

- a) Determinar si la política económica estatal protegió al sector pesquero.
- b) Comprobar si el reinicio de la pesca de gran altura en Gipuzkoa y la infraestructura necesaria para ello se debió a la iniciativa privada.
- c) Establecer si la recuperación de la industria pesquera guipuzcoana después de la guerra civil fue lenta o rápida.
- d) Verificar si la Ley de Renovación de la flota pesquera de 1961 originó, también en Gipuzkoa, un sobredimensionamiento de la flota pesquera.
- e) Ver el impacto de la crisis actual en el sector pesquero de Gipuzkoa y las salidas que los armadores pesqueros están poniendo en práctica para superarla.

f) Demostrar hasta que punto el sector pesquero ha tenido importancia en la vida económica de Gipuzkoa y si ha sido un factor clave o secundario en ella.

g) Considerar el alcance de la aportación guipuzcoana a la pesca nacional.

h) Aportar una visión general de la evolución del sector pesquero en Gipuzkoa.

Como base analítica del trabajo se ha tratado de recopilar, dentro de las posibilidades que las publicaciones estadísticas ofrecen, una relación de la producción pesquera de Gipuzkoa del siglo XX, tanto en datos globales, como en desembarcos por puertos y en el detalle de las especies más comúnmente capturadas. Se ha perseguido dar los datos, siempre que ha sido posible, en cantidades capturadas e importe en pesetas que las mismas representan, puesto que son dos variables importantes para el análisis del sector.

Sin embargo, un trabajo de este tipo resultaba incompleto si no se abordaban en el mismo otros muchos aspectos que tienen relación con el desarrollo pesquero. De ahí, que se haya considerado, también, un breve estudio de los principales armadores pesqueros que impulsaron el reinicio en el siglo XX de la pesca de gran altura. Para ello se han buscado datos sobre la creación y disolución de empresas pesqueras que bajo la forma de sociedades se crearon en Gipuzkoa, y sobre los hombres que las impulsaron.

Otro aspecto importante ha sido el conocimiento del cambio que experimentó la situación de los trabajadores del mar a finales del primer tercio del siglo XX. Siendo la mano de obra un factor importante en la producción pesquera se ha considerado lógico recoger este aspecto ya que en la época citada es cuando se dan los primeros pasos para el establecimiento de una situación laboral que equiparase el trabajo del mar

al de tierra.

Puertos, construcción naval, caladeros, especies, e industrias derivadas de la pesca, son importantes a la hora de tener una visión completa del sector pesquero, por lo que se han abordado en la medida de lo posible.

No obstante, conforme avanzaba la confección del trabajo se iban haciendo cada vez más patentes las inmensas posibilidades que el tema ofrecía y que desbordaban la capacidad de tratarlas exhaustivamente. Las múltiples facetas que abarca el sector pesquero y que en un único trabajo es imposible tratar en profundidad, proporcionan temas variados para futuros trabajos de investigación.

0.2. Estado de la cuestión

Si bien es cierto que, desde siempre ha habido publicaciones relacionadas con el mar, y por supuesto con la pesca, también es cierto que la mayor parte de ellas, hasta tiempos recientes, se han limitado a enfocar el tema en su aspecto general o a tratar facetas muy puntuales del mismo. En el aspecto económico poco o nada se había hecho en este aspecto todavía a finales de los años sesenta.

"Es un hecho sobradamente conocido que hasta hace unos años la actividad pesquera en España pasaba totalmente desapercibida en los análisis económicos realizados periódicamente por diversas entidades bancarias y organismos públicos y privados... el por otros conceptos notable Informe del Banco Mundial que desde 1962 sirvió para intentar racionalizar la última etapa del desarrollo español, no dedica al tema pesquero sino una escueta nota a pie de página dentro del capítulo dedicado a la ganadería".

Acotando el tema en su aspecto regional es, a partir de la creación de las Autonomías, cuando más se fomentan las publicaciones e

¹ GAUR, S.C.I.: *La pesca de superficie en Guipúzcoa y Vizcaya. Análisis y perspectivas*. Caja Laboral Popular, Mondragón 1970, pág. 5.

investigaciones sobre el mismo.

"La bibliografía existente sobre la pesca actual y sus problemas en Guipúzcoa y Vizcaya es prácticamente nula. Queremos destacar... la recopilación de los trabajos presentados en la Asamblea de Pesca Marítima Vasca celebrado en el año 1925 en San Sebastián por iniciativa de Eusko-Ikaskuntza o Sociedad de Estudios Vascos"¹.

En la C.A.V. y en los últimos años, se han multiplicado las publicaciones que el Gobierno Vasco ha editado referentes al tema pesquero. Sin embargo, aunque los temas estudiados han aportado una indudable riqueza informativa, no existe un compendio general de la evolución pesquera en la provincia de Gipuzkoa que abarque la totalidad del siglo XX, ya que la mayor parte de los trabajos estudian conjuntamente las dos provincias costeras del País Vasco: Bizkaia y Gipuzkoa.

Una excepción es la tesis de José Agustín Maíz Alcorta, dirigida por la Dra. Doña María Angeles Larrea, que analiza la interacción de los elementos ambiental, extractivo y comercial en las pesquerías de Bizkaia en el periodo comprendido entre 1800 y 1960. Son, también, por otra parte, numerosos los estudios referentes al pasado e incluso algunos llegan hasta principios del siglo XIX. A partir de aquí las publicaciones se refieren a épocas concretas, y muchos de ellos son artículos publicados en revistas y que, como es lógico, son breves y relativos a algún aspecto muy determinado.

Así, para ofrecer una visión lo más real posible del estado de la cuestión en este apartado se tratan, en primer lugar, los problemas que desde el punto de vista de la información han afectado al sector pesquero, como son el de la planificación administrativa del mismo y la problemática de las estadísticas pesqueras, y en segundo lugar se recogen algunas de las publicaciones que sobre Gipuzkoa y el País Vasco están editadas.

¹GAUR, S.C.I.: o.c., pág. 6.

a) La planificación administrativa del sector pesquero

La Administración del Estado para poder ejercer con efectividad la planificación del sector pesquero, necesita contar con información sobre diversos aspectos entre los que pueden citarse:

a) El conocimiento de los recursos de su litoral para poder planificar las estrategias de pesca y autorizar los cupos adecuados para la conservación de las especies.

b) La investigación, tanto dentro como fuera de sus aguas jurisdiccionales, de la posible existencia de nuevos caladeros o especies que pudieran explotarse económicamente.

c) Las investigaciones conjuntas con otros países en zonas controladas por organismos internacionales, que fuesen beneficiosas para la industria pesquera.

d) El análisis, de la estructura del sector pesquero, la rentabilidad de las empresas, las medidas de regulación adoptadas y su influencia en los resultados económicos de esta actividad.

Sin embargo, aunque estas breves líneas apuntadas serían básicas para una buena planificación del sector pesquero, el papel que ha jugado en nuestro país la investigación pesquera no ha respondido a las expectativas puestas en él. La ausencia de coordinación entre las diversas instituciones de las que ha dependido este sector a lo largo del siglo XX ha impedido una visión de futuro de este sector económico.

Además, las grandes empresas pesqueras han buscado, en general, maximizar sus beneficios explotando intensivamente los caladeros, sin tener en cuenta que una explotación irracional los agota y a medio o largo plazo puede perjudicar seriamente sus intereses.

Por otra parte, los dos centros de investigación pesquera más importantes - el Instituto Español de Oceanografía (I.E.O.) y el Instituto de Investigaciones Pesqueras (I.I.P.)- no han trabajado de forma coordinada, con la consecuencia de que a veces se duplican trabajos y otras no se llegan a realizar. Además, los presupuestos asignados a la investigación marina han sido y siguen siendo muy escasos en relación con el amplio sector que tienen que atender.

Desde otro punto de vista, las enseñanzas en ciencias pesqueras, si se comparan con las de otros países que tienen sectores pesqueros de importancia, no son todavía suficientes. Como consecuencia, el conocimiento que podía y puede obtenerse del sector pesquero nacional y provincial, todavía en la actualidad no resulta suficiente y la fiabilidad de los datos es, a veces, cuestionable.

b) La problemática de las estadísticas pesqueras

Para poder realizar una estadística exacta de las capturas pesqueras habría que contar, con una serie de datos que, hasta el momento, no han podido ser recogidos y que es muy difícil que alguna vez puedan serlo, ya que habría que añadir a las cantidades que oficialmente registran las estadísticas otras importantes partidas representadas por:

a) El pescado que sirve de alimento a los tripulantes de las embarcaciones pesqueras.

b) El que, tradicionalmente, tanto el patrón como los pescadores que participan en las tareas de captura de peces, podían retirar para el consumo de su familia al llegar al puerto, kilogramos que no se contabilizan como pescado capturado.

c) La pesca capturada por los aficionados desde tierra o en

pequeñas embarcaciones cerca de la costa.

d) Los desembarcos producidos fuera de las cofradías, que generan una producción y un comercio sumergido.

e) El exceso de peso que tienen los recipientes que sirven de medida para calcular el peso del pescado y que, en el total de las costeras, suponen una cantidad importante.

f) Las capturas que los campesinos de zonas costeras o próximas a la costa realizan para su propio consumo o el de sus familiares o amigos, cuando las faenas del campo se lo permiten.

g) Las capturas que algunos barcos puedan descargar, por conveniencia, en puertos de la Península o del extranjero distintos al suyo de origen.

Las limitaciones que actualmente pone la legislación vigente a la cantidad de toneladas de pescado que puede capturarse hace que, en muchas ocasiones, ni siquiera las estadísticas reflejen cifras, sino los tantos por ciento de las capturas, lo que hace suponer que se exceden los cupos permitidos y que por ello no se reflejan con cifras. A todas estas lagunas que condicionan el resultado final de las cifras ofrecidas por las estadísticas habría que añadir el que los datos oficiales, a veces, no especifican con claridad si las capturas de pescado corresponden exclusivamente a las embarcaciones de los puertos a los que se las adscribe. Esta circunstancia impide conocer exactamente las capturas por puertos ya que, con frecuencia, barcos de un puerto descargan en otros diferentes.

No es de extrañar, por tanto, que las estadísticas editadas por diferentes organismos no coincidan e incluso se den ausencias de ciertos datos. Incluso las estadísticas actuales, aún siendo más fiables que las de principios de siglo, todavía adolecen de falta de continuidad y homogeneidad en los datos. Es también corriente el cambio de criterio a

la hora de tomar como base las variables sobre las que ofrecer información.

c) La investigación pesquera en España

Las dificultades que se han indicado respecto a las estadísticas pesqueras fueron ya puestas de manifiesto en el año 1970 en un informe realizado por GAUR donde se decía que la investigación pesquera en España prácticamente no existía. Años más tarde, en 1979, Roi Xordo, expresaba sobre el mismo tema una opinión parecida:

"la investigación pesquera hasta ahora realizada ha sido muy escasa y el conocimiento de nuestras pesquerías muy deficiente"¹.

Es cierto que el estudio del sector pesquero en España, a lo largo del siglo XX, ha ido más orientado al conocimiento de las condiciones de pesca y de las especies que al aspecto económico de las industrias pesqueras. Así, se encuentran diferentes ejemplos entre los que pueden citarse los siguientes:

- 1908. Se crea la Sociedad Oceanográfica de Gipuzkoa, que aportará su pequeño esfuerzo realizando observaciones en la bahía de la Concha para determinar las condiciones más idóneas para el desarrollo de la pesca.

- 1914. Se funda el "Instituto Español de Oceanografía" (I.E.O.), que iniciaría sus funciones en 1916. Su finalidad que fue, en principio, el estudio de las condiciones físicas, químicas y biológicas de las aguas, se ha ampliado en la actualidad con investigaciones sobre: biología pesquera y marina, calidad del medio marino, contaminación, cultivos marinos,

¹ XORDO, R.: "La investigación en el sector pesquero", en *Información Comercial Española* nº 546, Madrid 1979, pág. 185.

geología marina, y oceanografía física y química¹.

- 1924. España se adhiere al Consejo Internacional para la Exploración del Mar y se le asigna el mantenimiento de secciones oceanográficas en la costa Norte, entre el Cabo Peñas y el Cabo Finisterre y el estudio combinado con Portugal de la zona comprendida entre el Cabo San Vicente, costa atlántica del Norte de Marruecos y el estrecho de Gibraltar. El plan de trabajo comprendía observaciones puramente oceanográficas realizadas entre la superficie y los 500 metros de profundidad. Se midió la temperatura en la superficie y la profundidad de las aguas, recogiendo, también, muestras de los fondos marinos. El objeto de este estudio era conocer la relación existente entre la ausencia o presencia de pescado y el grado de abundancia de ciertas especies.

"En febrero de 1926 el cañonero Marqués de la Victoria realizó las investigaciones a lo largo del meridiano 6º de Greenwich desde tierra hasta los 44º 30' de latitud Norte, con un total de 48 operaciones. En el mes de mayo del mismo año realizó 261 operaciones a lo largo de los meridianos 6º, 8º y 9º oeste de Greenwich y del paralelo 43º Norte"².

- Mediados de los años veinte. España ya colabora en investigaciones oceanográficas con diversos países entre los que se contaban Francia, Gran Bretaña, Irlanda y Portugal, explorando las aguas del Cantábrico para determinar su temperatura y salinidad a distintas profundidades y tener así noticias más exactas acerca de la estancia de los peces emigrantes.

- 1925. El primer intento serio de abordar el estudio de la problemática del sector pesquero, tanto a nivel provincial como nacional, correspondió a la provincia de Gipuzkoa. En Donostia-San Sebastián, y por iniciativa de la Sociedad de Estudios Vasca, se celebró una Asamblea de Pesca Marítima Vasca que analizó las técnicas pesqueras, la organización industrial del

¹ Depende de la Secretaría General de Pesca Marítima -Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación- y dispone de una red de centros o laboratorios en Santander, La Coruña, Vigo, Málaga, La Manga del Mar Menor, Palma de Mallorca, Canarias y Madrid.

² "Trabajos oceanográficos realizados por España", en *I(bérica)* nº 611, de 16-01-1926, pág. 35.

sector pesquero, diversos temas científicos relacionados con el mar e incluso aspectos sociales de la actividad pesquera.

"Constituye esta Asamblea, el intento más serio y racional de abordar los problemas pesqueros realizado hasta la fecha, no solo en el País Vasco, sino en España"¹.

- Principios de los años treinta. España participa en estudios sobre las condiciones hidrológicas y biológicas del Golfo de Gascuña, la pesca de la merluza y las tallas comerciales de los peces.

- 1932. Se realizaron investigaciones en la costa vasca encaminadas a trazar una carta de pesca mediante sondeos verificados por sonda ultrasonora, observar las corrientes de la Concha con miras al aprovechamiento de las arenas, determinar las características de la pesca y ampliar estudios sobre los peces más comerciales como la sardina o el atún. Fueron llevadas a cabo,

"a bordo del "Xauen" -barco cedido por el Estado- por el Dr. D. Fernando de Buen, D. Alvaro de Miranda y Doña Mercedes García -naturalista-"².

- 1949. Se creó en el C.I.E.M. una sección dedicada a la biología marina, sección que en 1951 se transformaría en el "Instituto de Investigaciones Pesqueras" (I.I.P.)³. Sus investigaciones se centran, principalmente, en: acuicultura, bacteriología marina, contaminación, geología marina, ictioplancton, oceanografía, planctología, productividad primaria y recursos pesqueros. Las investigaciones de este organismo y del I.E.O. son similares y algunas de ellas se superponen.

- 1961. Se creó, dentro de la Dirección General de Pesca Marítima, la

¹ GAUR S.C.I.: o.c., pág. 4.

² *Vida Marítima*, de 30-08-1932, pág. 302.

³ En el año 1962 establece su sede principal en Barcelona y en 1979 sus laboratorios se convierten en Institutos independientes coordinados por el "Centro Nacional de Ciencias del Mar" (CENCIMAR). Posteriormente fue estableciendo otros centros en Vigo, Blanes (Gerona), Torre de la Sal (Castellón) y Cádiz.

Junta de Estudios de Pesca, que propició importantes estudios sobre la materia y dio lugar a una serie de publicaciones técnicas valiosas para economistas y geógrafos

- 1970. En lo que se refiere al País Vasco hay que destacar el informe que sobre la pesca de superficie en Gipuzkoa y Bizkaia, encargó la Caja Laboral Popular (Sociedad Cooperativa de Crédito de Mondragón) y COPESCA (Complejo de Cooperativas de Pesca de Ondárroa). Fue realizado por GAUR y abarca la década de los sesenta. Este informe analiza los problemas institucionales y socioeconómico del sector pesquero español con especial atención a las pesquerías de superficie del País Vasco, ya que según Giner,

"Una planificación racional de la economía, sea indicativa o no, supone la combinación de factores económicos, sociales y políticos en determinadas áreas geográficas en un proceso lógico y coherente"

- Años setenta. Las Comunidades Autónomas, deseosas de comprobar los recursos de que disponían y el mejor aprovechamiento de los mismos, impulsaron las investigaciones del sector pesquero. Así tenemos, dentro del País Vasco y a partir de entonces, diversas publicaciones relacionadas con el mismo.

- 1975. La Compañía Española de Petróleos S.A. (C.E.P.S.A), confeccionó una "Encuesta al futuro de la pesca", que se desarrolló a través de mesas redondas en diversas provincias. En ella los armadores pesqueros analizaron la "crisis" de su sector.

*GINER, S.: *Sociología*. Península, Barcelona 1973, pág. 15.

Aparte de las entidades indicadas, existen otras¹⁰ que investigan aspectos relacionados con la pesca. Sin embargo, a pesar de lo apuntado hasta el momento, no existía a finales de los ochenta ningún centro especializado en la investigación de los campos económico, social, tecnológico o jurídico del sector pesquero.

- A partir de los años ochenta. Los Departamentos Universitarios, se han interesado, en algún caso, por los temas pesqueros aunque, desgraciadamente, más como impulsos esporádicos que como un plan general de participación y cooperación entre ellos. La investigación de las diferentes áreas del sector pesquero se ha ido realizando en las Universidades de Las Islas Canarias, Vigo, Cantabria, Málaga, Cádiz, Cataluña, Valencia, País Vasco y en los últimos tiempos por casi todas aquellas autonomías que tienen costa e intereses en el sector pesquero.

- 1985. Se celebró el "Primer Coloquio de economía de la pesca" organizado por el Instituto de Investigaciones Pesqueras de Barcelona, la Dirección General de Ordenación Pesquera y el Departamento de Estructura Económica de la Universidad Autónoma de Barcelona.

¹⁰ La de San Carlos de la Rápita (Tarragona), donde la Generalidad de Cataluña investiga y controla biológicamente los cultivos marinos del Delta del río Ebro; la que patrocinada por el Cabildo insular existe en Gran Canaria para realizar estudios parecidos a los ya mencionados; el Centro experimental del Plan de Marisqueo de Galicia, que situado en Vilaxoán (Pontevedra) realiza estudios biológicos sobre las especies propias del marisqueo; y las que tienen lugar dentro de los Institutos Náutico-Pesqueros.

El Centro Experimental del Frio realiza, principalmente, investigaciones sobre alimentos congelados y refrigerados, pero dado que el pescado depende del frio para su conservación hasta llegar a los mercados, efectúa, también, algunos estudios relacionados con la actividad pesquera.

Las condiciones de navegabilidad de los nuevos buques se experimentan en el Canal de Experiencias hidrodinámicas de El Pardo (Madrid).

Otros organismos que han venido investigando los asuntos relacionados con la pesca son, además de los citados, la Comunidad Económica Europea, el Centro Nacional de Investigaciones Pesqueras, la Dirección General de Ordenación Pesquera, la Dirección General de Relaciones Pesqueras Internacionales, la Dirección General de Pesca, el Ministerio de Educación y Ciencia, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, el Instituto Nacional de Industria, el Instituto Nacional de Empleo, el Instituto Social de la Marina, el Instituto de Estudios de la Administración Local, los gobiernos de las Comunidades Autónomas, las Universidades y las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación.

-1988. Dentro de la C.A.V. los esfuerzos por dinamizar el sector pesquero llevaron al Gobierno Vasco, en dicho año, a comprar a la Diputación de Bizkaia el Instituto Tecnológico, Pesquero y Alimentario AZTI, creado en 1984, y que pasó a depender del Departamento de Agricultura y Pesca. La misión de este Instituto Tecnológico es ayudar a las industrias, a las asociaciones profesionales y a la Administración a mejorar su nivel tecnológico, adaptar modernas formas de gestión técnica y mejorar su competitividad con productos de calidad homologados y certificados. Cuenta con tres grandes áreas de actividad como son:

- Recursos Pesqueros.
- Tecnología de alimentos.
- Oceanográfica y medio ambiente marino.

En el departamento de Recursos Pesqueros se realiza el seguimiento de las pesquerías de mayor interés comercial como pueden ser la anchoa, bonito, atún, verdel, etc. El objeto de sus investigaciones pasa por la mejora de la operatividad y tecnología de la extracción pesquera, la evaluación potencial de los recursos, el asesoramiento en la aplicación y puesta a punto de métodos para la evaluación y gestión de los stocks y el análisis del impacto causado por el ejercicio de la pesca".

" En este Departamento de Recursos Pesqueros se han realizados diversas investigaciones entre las que destacan el "Estudio de las pesquerías demersales en la costa vasca", por Raúl Castro Uranga; "Seguimiento rutinario de las pesquerías del País Vasco", por Imanol Martín Landa; "Biología y dinámica de la merluza y especies asociadas", por Imanol Martín Landa; "Estudios de mejora de las artes de arrastre empleadas por la flota de altura vasca", por Imanol Martín Landa; "Biología y dinámica de las poblaciones de atún blanco y atún rojo", por Josu Santiago Burrutxaga; "Biología y dinámica de las pesquerías de chicharros y verdeles del País Vasco", por Paulino Lucio; "Estimación de la biomasa en puesta de la población de anchoa del golfo de Bizkaia, *engraulis encrasicolus*, por el método de producción diaria de huevos", por Lorenzo Motos Izeta; "Producción de huevos de especies de interés comercial recolectados en las campañas MPDS de anchoa", por Lorenzo Motos Izeta; "Estudio de la biología y dinámica de la anchoa en el golfo de Bizkaia", por Andrés Uriarte Seminario; "Elaboración de una base de datos histórica sobre capturas y esfuerzos de las flotas vascas", por Imanol Martín Landa; "Estudios biológicos rutinarios de algunas especies comerciales más importantes de las pesquerías vascas", Por Paulino Lucio; "Producción de huevos de anchoa en el golfo de Bizkaia", por Josu Santiago Burrutxaga "Colaboración de las "campañas de huevos de verdel y chicharro" del Consejo Internacional de Exploración del Mar (C.I.E.M.)", por Josu Santiago Burrutxaga; "Estudio del sistema pelágico en relación con las fases iniciales del ciclo vital de la anchoa", por Lorenzo Motos Izeta.

Realiza, también, informes técnicos¹² de asesoramiento sobre temas concretos demandados por las Asociaciones Profesionales Pesqueras, además de otros sobre las medidas propuestas y decisiones técnicas tomadas en los grupos internacionales de gestión de las pesquerías de interés para el sector pesquero del País Vasco.

El departamento de Tecnología de Alimentos realiza un completo análisis de la situación de la empresa en funcionamiento o del proyecto de puesta en marcha de una nueva empresa, respecto a la normativa de la Unión Europea que regula el tráfico intracomunitario de productos alimentarios. Ayuda, también, a las empresas a autodiagnosticar su propio sistema, detectar sus puntos débiles y fuertes, e implantar un sistema de aseguramiento de la calidad basado en las normativas internacionales.

Entre sus proyectos de investigación destacan los estudios sobre tecnologías de conservación de los alimentos para su consumo o transformación industrial; desarrollo de procesos industriales y nuevos productos alimentarios; y tecnologías de minimización de residuos y

¹² Entre los últimos realizados en este aspecto cabe destacar algunos como:

- el informe sobre la reducción de las capturas de peces pequeños.
- descargas de la flota de Ondárroa en 1989.
- la época de reproducción de la merluza.
- mejoras de las medidas técnicas de gestión de las poblaciones de peces.
- conservación y gestión de los recursos pesqueros.
- control de la ampliación de la normativa de recursos.
- protección del medio marino.

aprovechamiento de subproductos¹³.

El departamento de Oceanografía y Medioambiente marino realiza campañas oceanográficas e hidrográficas al objeto de apoyar estudios de pesquerías, caracterizar oceanográficamente una zona y realizar investigaciones medioambientales. Entre sus actividades realiza campañas de buceo y observación submarina que permitan la posterior evaluación y cartografía de recursos como algas, moluscos y crustáceos y la realización de planos de fondos. En sus investigaciones sobre el impacto ambiental en el medio natural, analiza la contaminación en rías, puertos y costa, vertidos al mar, instalación de arrecifes artificiales y reservas marinas, empresas de acuicultura, estudio de las aguas estuáricas y marinas, asesoramiento en cultivos marinos etc..

En el área de cultivos marinos, que todavía es un sector naciente en el

¹³ Entre las investigaciones de este Departamento de Tecnología de Alimentos resaltan aspectos tales como el "Estudio de la alteración del bonito *Thunnus alalunga* en el almacenamiento congelado", por Irene García Palacios; "Identificación de especies de pescado y sus productos derivados por electroforesis de isoelectroenfoque", por Rogelio Pozo; "Proceso de maduración de la anchoa en salazón: aspectos sensoriales, microbiológicos y bioquímicos", por Begoña Pérez Villarreal; "Efectos del almacenamiento y manipulación sobre la calidad extrínseca del bonito del Norte *Thunnus alalunga*, conservado en hielo", por Begoña Pérez Villarreal; "Proceso de deterioro en el bonito del Norte congelado", por Begoña Pérez Villarreal; "Composición química y valor nutritivo del bonito del Norte (*Thunnus alalunga*), atún rojo (*Thunnus thynnus*), verdel (*scomber scombrus*), chicharro blanco (*trachurus mediterraneus*), chicharro común (*trachurus trachurus*), y anchos (*engraulis encrasicolus*)", por Rogelio del Pozo; "Estudio nutritivo y tecnológico de las grasas del pescado", por Rogelio Pozo; "Separación de proteínas, diferenciación e identificación de especies de pescado y sus productos derivados por isoelectroenfoque", por Rogelio Pozo y Marián Cano; "Estudio de la influencia del arte de la pesca pelágico en la calidad general del bonito del Norte en comparación con el método tradicional, con especial referencia al desarrollo y formación de histamina", por Begoña Pérez Villarreal y Rogelio Pozo; "Estudio químico del proceso de deterioro de las grasas y proteínas del bonito del Norte congelado", por Rogelio Pozo y Marián Cano; "Desarrollo tecnológico para la creación de nuevos productos: 1. Ahumados de pescado", por Begoña Pérez Villarreal; "Recuperación del cangrejo de río en las aguas continentales del País Vasco", por José Ramón González Tapia.

País Vasco, ha realizado numerosos estudios de apoyo inicial a nuevas empresas y determinado la calidad de aguas para cultivo, así como, la idoneidad de las zonas para dicha actividad.

También este Departamento ha prestado servicios a la Administración y en este sentido ha elaborado informes y ayuda técnica en el tema de cultivos marinos, recursos costeros y medio natural".

Pese a los esfuerzos realizados por el Gobierno Vasco y aunque información sobre el sector pesquero provincial ha mejorado notablemente, no se ha conseguido todavía una publicación que presente de forma completa todos los aspectos relacionados con el mismo.

" En el Departamento de Investigación Oceanográfica y medioambiente marino se han ido desarrollando investigaciones sobre el "Estudio de la variación temporal de la hidrografía y el plancton en la zona nerítica frente a San Sebastián", por Victoriano Valencia Santana; "Estudio integrado de la fosa de Cap Bretón", por Javier Urrutia; "Estudio del sistema pelágico en relación al ciclo vital de la anchoa", por Lorenzo Motos Izeta; "Estudio de la biología y dinámica de la población de anchos en el Golfo de Bizkaia", por Andrés Uriarte Seminario; "Estudio de las pesquerías artesanales de merluza en la costa vasca", por Raúl Castro Uranga; "Descripción y evaluación de la pesca con redes fijas en aguas costeras vascas", por Esteban Puente Picó; "Mantenimiento del cebo vivo para la pesca del bonito del Norte", por Ana Sanz Acha; "Estudio de la dinámica de la población d nécora en la costa vasca", por Angel Borja Yerro; "Cartografía y evaluación de los moluscos de interés comercial de las rías de Euskadi", por Angel Borja Yerro; "Estudio de la composición de las especies anchoa, sardina, bonito y merluza del golfo de Bizkaia y su variación estacional", por Irene García Palacios; "Descripción y evaluación de la pesca con redes fijas en aguas costeras vascas", por Esteban Puente Picó; "Estudio de las rías de Euskadi y su viabilidad para la implantación de cultivos marinos", por Luis Fernando Villate; "Estudio de los fondos marinos en las inmediaciones de la plataforma "Gaviota"", por Martín Ascasibar Gregorio; "Evaluación de la aptitud de la anchoa del Golfo de Bizkaia *engraulis encrasicolus* para la congelación", por Irene García Palacios; "Estudio del crecimiento y desarrollo bajo condiciones controladas del cebo vivo para la pesca del bonito del Norte", por Ana Sanz Acha; "Aplicación de la percepción remota (satélites) al estudio de la oceanografía del Golfo de Bizkaia con posterior alcance a los recursos renovables", por Javier Urrutia.

d) *Las publicaciones sobre la pesca de Gipuzkoa y del País Vasco.*

Los estudios que, total o parcialmente, tratan sobre el sector pesquero de Gipuzkoa en el siglo XX, son limitados ya que la mayor parte de los trabajos que se han publicado hacen referencia a épocas pretéritas. Entre las que se refieren al presente siglo pueden citarse, entre otras, las siguientes.:

Acerca de la pesca en general existen publicados múltiples libros entre los que pueden citarse el de Espel y Legarra en el año 1986 titulado *La pesca en Gipuzkoa.*, o el de Casado, J.L. Gárate, M. y otros *El País Vasco y el mar a través de la historia.*

Sobre la industria pesquera de altura publicó en el año 1947 J. Arcelus Irizar el libro, *La industria pesquera de altura al arrastre en Pasajes.*

De un tipo de pesca específico trata el libro de L. Motor y A. Uriarte *La flota al pincho en Hondarribia* publicado en 1986, o el de Arámburu, J. *Terranova: la ruta del bacalao.*

En relación con la construcción naval y los astilleros guipuzcoanos han escrito: F. Arriategui en el año 1962 sobre *Los astilleros de San Sebastián*, y recientemente Lourdes Odriozola sobre los de Zumaya en *Zumaia: historia de un puerto.*

Los puertos pesqueros guipuzcoanos se tratan en un capítulo del libro de Luis Castells *Modernización y dinámica política en la sociedad guipuzcoana de la Restauración. 1876-1915.* También en el de Gorka Reizábal Arruabarrena y otros, *Pasajes: un puerto, una historia*, en el de F. Iturrioz Tellería titulado *Pasajes. Resumen histórico*, publicado en 1952, o en el de Rafael Guerra *Pasajes y la industria guipuzcoana*, editado sin fecha por él mismo y que trata un breve bosquejo del puerto de Pasajes y de las industrias no pesqueras de Guipúzcoa.

De las distintas especies de peces trata el libro de Cort, J.L. *Cimarróni y*

Cimarrón II, el de Garay Unibaso, F. *La pesca de la ballena*, o el de Ibañez, M. y otros *Peces en Guipúzcoa*.

De los pescadores como grupo social existen los trabajos de F. Barandiarán Irizar sobre *La comunidad de pescadores de bajura de Pasajes de San Juan.*, que es un estudio antropológico sobre su forma de vida; también la publicación de J. Cendoya sobre *El albergue de pescadores de Guetaria y el comité ejecutivo*; la obra de M. Laburu *La escuela de pesca de San Sebastián, primera creada en España.*; Más modernamente el de Arbex, J.C. *Arrantzaria.*, o el de Iñiguez, F. *Los hombres mar: vida y lucha de los pescadores vascos.*

Las empresas pesqueras se contemplan con mayor detenimiento que en otras publicaciones en un capítulo del libro de Montserrat Gárate '*Cien años de vida económica de San Sebastián: 1887-1987*, y en el de Iturrioz Tellería, F.: *Pasajes. Resumen histórico. Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España.*

Existen también publicados reglamentos como el *Reglamento de la asociación de pescadores y armadores de San Sebastián*; el *Reglamento de la Cofradía Pósito de pescadores "Elcano" de Guetaria*; o el *Reglamento de la Sociedad de socorros mutuos de pescadores "La Donostiarra" de San Sebastián.*

Referentes a Oceanografía están los estudios de Fernando del Buen en el año 1916, y que realizaron *Observaciones oceanográficas en la costa de San Sebastián* o el publicado años más tarde, en 1933 por R. Izaguirre titulado *Estudios acerca de la bahía de San Sebastián.*

Los trabajos de J.P. San Gil se refieren a la repercusión que la guerra civil tuvo sobre la flota pesquera de Pasajes y los trata en dos artículos publicados en la revista Bilduma, uno del año 1990 "La flota de arrastre de Pasajes durante la guerra civil (1936-1939) y el otro, del año 1991, "La flota de la Pysbe durante la guerra civil (1936-1939). En ellos analiza las pérdidas

de buques pesqueros, y las labores que se vieron obligados a desempeñar para ambos bandos contendientes.

En 1986, y con motivo de conmemorarse los setenta y cinco años de vida de la Sociedad Oceanográfica de Guipúzcoa, se ha publicado un libro titulado *Setenta y cinco años de historia de la Sociedad Oceanográfica de Gipuzkoa*. Esta sociedad realizó investigaciones oceanográficas y trató, en diversas ocasiones, de resolver problemas que afectaban a los pescadores guipuzcoanos.

Otros trabajos que, en alguna manera, tratan temas relacionados con la pesca podemos encontrarlas en diversos autores, como Luis Castells, en su obra *Modernización y dinámica política en la sociedad guipuzcoana de la Restauración. 1876-1915.*, y la de F. Luengo Teixidor *Crecimiento económico y cambio social. Guipúzcoa 1917-1923*, en la que también alude muy brevemente al aspecto pesquero; o la publicación de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Gipuzkoa con motivo de su centenario sobre *Empresas y comercio centenarios en Guipúzcoa*. M. Ibáñez y otros han publicado un libro sobre *Arqueología industrial en Guipúzcoa*, en el que entre otros temas tratan brevemente de la Pescadería de San Sebastián, y otro libro sobre *Peces en Guipúzcoa*, tratando de los que pueden encontrarse en el mar que baña la provincia.

Temas que pueden tener una relación indirecta sobre la pesca han sido, por ejemplo, el de Miguel Laburu sobre *Juan Miguel de Orolaga y el observatorio meteorológico de San Sebastián*, que si bien no sirve exclusivamente a la pesca sino a todos los marinos, si benefició a los pescadores al facilitarles dicho servicio información sobre las condiciones del mar.

Importante para el conocimiento de la industria pesquera de Guipúzcoa en el primer tercio del siglo XX es la revista *Vasconia Industrial y Pesquera*, cuyo fundador D. Alberto Alonso Berrueta, convencido de que la industria pesquera estaba poco informada de su propia vida la creó con el fin de defender los intereses de la industria

pesquera en general. Dado que se editó en San Sebastián, los asuntos guipuzcoanos son tratados más profundamente que los que afectan a otras provincias pesqueras de España. El Sr. Alonso Berrueta, además de ser fundador y gerente de esta revista, poseía inereses pesqueros en la provincia de Gipuzkoa¹⁵.

Aparte de estas publicaciones referidas a Gipuzkoa, hay otras muchas que estudian el sector pesquero del País Vasco en su conjunto y en las que, lógicamente, hay partes o capítulos dedicados a Gipuzkoa.

Con referencia al tipo de navíos tenemos el libro de R. Aguirre *El Cantábrico entre la vela y el vapor*; y las publicaciones *Lista oficial de buques de España* en la que se recogen los buques pesqueros, con su datos de T.R.B., armador a quien pertenecen, puerto en el que se encuentran matriculados, dimensiones del buque, etc.. Asimismo, el artículo de L.M. Macías Pereda y M Muruaga, publicado en la Revista de Estudios Agro-Sociales "La flota pesquera vasca: una breve reseña histórica y sociológica", trata sobre el mismo tema.

Por lo que se refiere al mar, en general, y su repercusión en el País Vasco, las obras son más abundantes. Entre ellas tenemos el de J. Altuna, J.M. Barandiarán y otros *Itxaskaria. Los euskaros y el mar*; el de J. Garmendia Larrañaga y L.P. Peña Santiago *El mar de los vascos II. Del golfo de Vizcaya al Mediterráneo Leyendas, tradiciones y vida*.

De los puertos trata el libro de Ciriquiáin Gaiztarro, M. *Los puertos marítimos vascongados*, o el de F. Leonard *Puertos del País Vasco*.

Las asociaciones de pescadores las estudia J. Erkoreka Gervasio en su *Análisis histórico institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*, y J. Garmendia Larrañaga en *Los oficios y cofradías en el País Vasco*.

¹⁵ Fue propietario en el Barrio de Azcune nº 9 de Pasajes de unos importantes almacenes de efectos navales y suministros industriales a barcos pesqueros.

La pesca en general se trata en partes de los siguientes libros: El *Diccionario de historia del País Vasco* de F. García de Cortázar y M. Montero; el libro de M.M. Gárate Ojanguren *El proceso de desarrollo económico en Guipúzcoa*; el de M. García Crespo y otros *La economía vasca durante el franquismo: crecimiento y crisis de la economía vasca 1936-1986*; el publicado por la Cámara de Comercio de Guipúzcoa, *Guipúzcoa en los 80. Evolución económico industrial*; el de J. Gómez Piñeiro y colaboradores sobre *Guipúzcoa: Geografía, arte e historia*; y los artículos de M. Muruaga Elorriaga en la revista *El Campo* "Un pilar en la economía vasca".

Uno de los estudios más completos sobre la pesca de superficie de los años sesenta fue el Informe GAUR, titulado *La pesca de superficie en Guipúzcoa y Vizcaya. Análisis y perspectivas*, que analizó el periodo de los años sesenta del presente siglo, aunque tan sólo en la modalidad pesquera citada.

Sobre la vida del arrantzale se encuentran diversos trabajos entre los que pueden citarse el de J.I. Homobono *Ambitos culturales, sociabilidad y grupo doméstico en el País Vasco*; el de F. Iñiguez *Los hombres mar: vida y lucha de los pescadores vascos*; también en J. Posse *El problema de la vivienda en los puertos vascos. Su situación y remedios*, publicado en 1928; en el *Reglamento de la Casa Albergue de Pescadores Vascos*, editado por la Diputación de Guipúzcoa en el año 1923; en los artículos de S. Mújica "Estudios vascos: la vida del pescador" publicado en *Euskalerriaren Alde*, y también en el de F. Le Play publicado en la revista *Euskal Erria*, en 1902 y titulado "Costumbres e instituciones vascas que aseguran el bienestar físico y moral de la familia pescadora".

Las artes pesqueras las recogen A. Igelmo y otros en el *Inventario de las artes de pesca en Euskadi*; Esteban Puente Picó en *La pesca con redes fijas de fondo en aguas costeras vascas* y *La pesca artesanal en aguas costeras vascas* mientras que J.M. Merino trata sobre peces y artes pesqueras en su libro *La pesca desde la prehistoria hasta nuestros días*.

De las industrias conserveras el Instituto Vasco de Estudios e Investigación ha publicado en sus informes sectoriales uno dedicado a las conservas de pescado; y J. Tellaeché ha estudiado el bonito en *El bonito, su pesca en el Cantábrico, su conserva y degustación*.

El Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco ha editado diversos libros sobre temas pesqueros como la *La pesca en aguas continentales de la Comunidad Autónoma Vasca*; *La pesca con redes fijas de fondo en aguas costeras vascas*; *La pesca en el País Vasco: situación actual y perspectivas*; *Rentabilidad de la flota vasca de bajura*; o los *Informes técnicos de la pesquería de la anchoa*.

03. Las fuentes y rasgos metodológicos del trabajo

Visto el a veces escaso, a veces incompleto material de que se podía disponer para la realización del trabajo, en primer lugar se han tratado de buscar en las estadísticas pesqueras publicadas los datos que hiciesen relación a la provincia de Gipuzkoa.

Uno de los problemas graves surge al intentar investigar el desarrollo del sector pesquero a partir del año 1900, y es la falta de datos estadísticos continuos y homogéneos hasta pasada la guerra civil. Así, por ejemplo, en el periodo comprendido entre 1900 y 1936 se publicaron en España veinticuatro estadísticas, pero lamentablemente en ellas no se siguieron criterios homogéneos. Así, se da la circunstancia de que datos recogidos en las de un año dejan de figurar en el siguiente, apareciendo otros nuevos que, a su vez, poco después desaparecen para dar cabida a nuevos conceptos.

En el año 1904 se creó la Dirección General de la Marina Mercante, cuya labor de recogida de datos pesqueros quedó plasmada en el *Anuario de la Marina Mercante y de la Pesca* que se publicó entre 1906 y 1914. Los

datos publicados en estos Anuarios recogen cifras sobre:

a) Los apostaderos marítimos, las provincias marítimas encuadradas en cada uno de ellos y las direcciones locales de navegación.

b) La relación de barcos pesqueros en sus distintas modalidades y el valor de los mismos.

c) La cantidad de pesca capturada y su importe en pesetas.

d) Las artes de pesca utilizadas, su número, su valor y la clase de pesca a que se dedica cada una de ellas.

e) El número de trabajadores afectos a la industria pesquera.

f) Las principales especies capturadas.

g) Las fábricas y fabriquines que se dedicaban a la transformación de la pesca, su número, el nombre del propietario, el peso e importe de la pesca transformada y las principales especies con las que trabajaban.

h) Los parques, viveros, cetáceas y encañizadas existentes.

i) Las almadrabas.

j) Las concesiones de esponjas y corales.

A pesar de que constituye la serie estadística más larga publicada antes de la guerra civil española, su utilidad es muy limitada, ya que no especifica el número de capturas por especies, sino que engloba todas ellas limitándose a dar el nombre de las principales. En el año 1914 Rodríguez Santamaría confecciona para dicho *Anuario Estadístico de la Marina*

Mercante y de la Pesca Marítima, un trabajo que se publicó en 1915 en la misma con el título de "Memoria explicativa del cuadro demostrativo de la producción pesquera de las costas de España", y que agrupó datos de los años 1908 a 1913. Sin embargo, en ese mismo año 1914, los anuarios de pesca que se publicaban hasta entonces desaparecen.

Dentro del País Vasco, un *Anuario Marítimo, Comercial, Industrial y de Navegación*, publicado en Bilbao, recogió algunos datos referentes a la pesca, siendo sus apartados idénticos a los recogidos en los Anuarios anteriormente citados, por lo que, aún cuando no se indica así, es muy posible que las cifras estén tomados de ellos.

Una vez que los Anuarios de Pesca dejaron de publicarse, las estadísticas pesqueras fueron publicadas en el *Anuario Estadístico de España*. Este nuevo anuario incorpora otro problema y es que ofrece la información englobada por apostaderos, y no especifica ni siquiera los datos correspondientes a las provincias marítimas. Por ello, para un estudio a nivel regional son nulos, aunque sirven para hacerse una idea general de la situación de España.

En 1916 comenzó a funcionar el "Instituto Español de Oceanografía", bajo la dirección de Odón del Buen. El interés de Odón del Buen por los asuntos pesqueros le llevó a mejorar las estadísticas pesqueras que hasta entonces se habían confeccionado. Así, en 1920 se realizó un estudio minucioso tanto económico como estadístico que fue publicado por el mencionado Instituto bajo el nombre de *La pesca marítima en España en 1920*. Una novedad aportada por este nuevo estudio se refleja en la sustitución de las antiguas divisiones administrativas de las zonas pesqueras, por otras basadas en criterios geográficos, económicos y biológicos, más acordes con las inquietudes de investigación científica del mar y sus recursos que comenzaban a manifestarse.

Este trabajo es más completo que los hasta entonces publicados y sus apartados son más numerosos. Incorpora, además, a los datos ofrecidos,

una base científica que combina criterios económicos y biológicos, dando una perspectiva moderna a estos trabajos, más en consonancia con las que se realizaban en otros países. Respecto a la pesca se empiezan a registrar las capturas mensuales - y no trimestrales como en los anteriores-, se dividen las especies en peces, crustáceos y moluscos y se aportan, también, datos de las industrias transformadoras y derivadas de la pesca distinguiéndose las especies de peces más importantes. Incorpora también datos sobre el transporte del pescado por las principales líneas férreas, así como sobre los centros productores y consumidores, siendo en cierto aspecto precursor de los estudios que posteriormente se harían sobre el consumo de pescado, ya que es a partir de los años veinte cuando empieza a despertar el interés por fomentar el consumo de este artículo y por disponer de medios adecuados para su transporte en buenas condiciones a los puntos más alejados de la costa. Entre sus aportaciones existe una serie correspondiente a los años 1925-1932 que fue publicada en el *Boletín de Pesca y Anuario Estadístico de España*.

En el año 1932 tiene lugar la creación de la Subsecretaría de la Marina Civil, quien a partir de entonces será la encargada de elaborar las estadísticas. No va a incorporar novedad alguna respecto a la situación anterior, ya que efectuará su labor siguiendo la línea marcada por el Instituto Español de Oceanografía y sus divisiones serán prácticamente las mismas, aunque si ofrecerá los totales de cada apartado, con lo que se gana en claridad y comprensión. Además, detalla, de forma mensual y anual, la producción de cada zona y de los puertos pesqueros más importantes.

La recogida de datos estadísticas y la amplitud de los mismos va a ir acrecentándose a partir de los años cuarenta, aunque subsiste el problema anterior de disparidad de cifras de unos organismos respecto a otros, sobre todo en lo que se refiere al sector regional o portuario. Por ejemplo, se registran datos de capturas en un puerto determinado durante uno o dos años y no vuelven a recogerse en los años siguientes, sin indicación alguna del por qué, aunque pueda suponerse que o bien es un puerto que ha registrado capturas de otros puertos desembarcadas en él, o que sus barcos

pesqueros descargan, normalmente, sus capturas en otros puertos, tal vez por tener mejores condiciones de comercialización del producto.

El traspaso de competencias pesqueras a la C.A.P.V. a partir del año 1981, ha supuesto, una mayor aportación de datos de tipo general. Los datos que vienen siendo ofrecidos por el Gobierno Vasco en sus informes económicos, proporcionaban en algunos aspectos, como las capturas de anchoas o bonito cifras englobadas para las provincias de Bizkaia y Gipuzkoa, sin detalle de lo que a cada una correspondía y hay que esperar al año 1985 para que aparezca el desglose por provincias y por puertos.

Tras esta descripción de organismos que han ido aportando datos sobre la pesca y dados los continuos cambios de las entidades encargadas de la recogida y confección de los datos estadísticos y los diversos criterios por ellas adoptados, es lógico que la tarea de investigación de este sector sea muy complicada. Los datos de unos y otros organismos, tal y como se ha indicado no son ni homogéneos ni suficientes, por lo que es difícil relacionarlos entre sí y establecer hipótesis. El trabajo se complica muchísimo más si se quiere descender a nivel regional, por no estar en muchos casos desglosados los datos que se ofrecen.

Si además se intenta recoger datos de las Cofradías de Pescadores y de la Federación de Armadores Pesqueros, la variación aún es mayor, porque tampoco suelen coincidir. Se da circunstancia de que series estadísticas publicadas por el mismo organismo en años diferentes, no coincidan en algún dato determinado, según sea la fuente en la que se han basado. Además,

"La contabilidad general de las Cofradías, es compleja de manejar por la poca disposición a facilitar datos económicos y por el problema técnico de no disponer de recursos humanos para facilitar la información que el investigador pueda pedirles, excepto si ésta es muy reciente"¹⁴.

Por todas estas razones, y para la elaboración del presente trabajo, se

¹⁴ GALLASTEGUI, M.C., y FRANQUESA, R.: "Los modelos bioeconómicos y su aplicación al sector pesca ¿a qué preguntas responde?", en I.C.E., enero-febrero 1988, pág.17.

han tomado como base aquellas series que resultaban más completas a nivel regional y que han sido contrastada con otras fuentes ya de organismos estatales ya de organismos profesionales. En este sentido, las fuentes numéricas más utilizadas, dentro de las consultadas, han sido las siguientes:

Anuario de la Industria Conservera de Pescado de España.- Recoge datos a nivel nacional de las exportaciones e importaciones de conservas de pescado; algunos datos de las cantidades de pescado capturadas por puertos de Bizkaia y su destino; y la relación de fabricantes de conservas, salazones y exportadores de pescado de Gipuzkoa.

Anuario de Pesca y Estadística de la Marina Mercante y de la Pesca del año 1908.- Resume trimestralmente por provincias y por apostaderos, las embarcaciones y las artes empleadas y el pescado capturado, todos ellos tanto en número como en valor en pesetas; los nombres de los buques pesqueros con el lugar donde fueron construidos, el año de construcción y el material empleado, así como sus medidas de eslora manga y puntal y su capacidad en T.R.B.; el valor en pesetas del buque y el armador al que pertenece. En el caso de Gipuzkoa no da más que un dato englobado que es el de Donostia-San Sebastián, considerada como provincia marítima.

Anuario Estadístico de España.- Aunque facilita información diversa sobre pesca hay que esperar a los años cincuenta para que empiecen a aparecer datos regionales. Hasta entonces se registran o bien globales para toda España o por provincias marítimas. En la actualidad, desde el año 1987 solo publica datos de pesca fluvial.

Anuario Estadístico del Sector Agroalimentario de la C.A.P.V.- La mayor parte de los datos que ofrece son en conjunto para las dos

provincias. En los desembarcos de la pesca de bajura si diferencia por puertos de ambas provincias. Si bien estos datos son útiles para un estudio conjunto del País Vasco, no lo son tanto cuando quiere limitarse a una provincia.

Anuario Estadístico Provincial de Guipúzcoa. - En su sección de pesca ofrece datos sobre artes de pesca, embarcaciones, astilleros y talleres de reparación de buques, personal dedicado a la pesca e industrias marítimas, peso y valor de la pesca capturada, y fábricas de conservas existentes. También ofrece datos sobre los puertos guipuzcoanos referentes a su superficie en muelles y diques y a las embarcaciones que radican en cada uno de ellos.

Anuario Marítimo, Comercial, Industrial y de Navegación. - Recoge por trimestres el peso y valor de la pesca capturada, las artes y embarcaciones utilizadas, el número de pescadores empleados y las principales especies.

Anuario Estadístico Vasco. - Editado por el Instituto Vasco de Estadística, -es una publicación reciente, del año 1980- que desglosa los datos de la flota pesquera por provincias, por modalidades de pesca y además ofrece datos del número de buques, el arqueo total (T.R.B.), la potencia total (B.H.P), el personal embarcado, y la edad media estimada de la flota. Las capturas de la pesca de bajura las clasifica por puertos de ambas provincias y principales especies capturadas. También ofrece datos para el conjunto de la C.A.P.V. de las campañas de la anchoa y el bonito. Especifica también el número de establecimientos, por provincias, dedicados al comercio minorista de pescados y mariscos frescos y congelados.

Anuario Marítimo Español. - Contiene datos de los astilleros y factorías más importantes, así como referencias sobre puertos.

Anuario Social de la Marina.- Recoge la flota pesquera española indicando nombre del buque, tonelaje, armador, matrícula y combustible utilizado.

Economía Guipuzcoana.- Editado por la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Gipuzkoa en los años setenta ofrece datos del tráfico pesquero de los puertos guipuzcoanos en toneladas y valor de las mismas, y del número de embarcaciones por puertos con sus correspondientes T.R.B.

Economía Vasca. Informe.- El Departamento de Estudios de la Caja Laboral Popular ofrece en estos informes datos sobre la estructura de la flota pesquera del País Vasco; de la flota de bajura -tanto de Gipuzkoa, como de Bizkaia-; y de la flota de altura en sus diversas modalidades. En cuanto a la pesca la evolución de las costeras del bonito y de la anchoa, pero sin desglosar por provincias; las capturas de la flota de bajura por puertos de ambas provincias; el destino de la pesca desembarcada -consumo en fresco, conservas, congelado-. Los desembarcos de la flota de altura - altura al fresco, arrastreros congeladores, bacaladeros, atuneros congeladores-. Sin embargo estos informes tan sólo existen desde el año 1976.

Estadísticas de Pesca del Ministerio de Industria y Comercio.-Aunque no recogen el desglose de todos los puertos, si los ofrecen englobados en Pasajes, Zumaya, y Donostia-San Sebastián. De forma esporádica algún año dan datos de Guetaria y Orio. Estas estadísticas son más completas a partir de los años cuarenta y recogen cifras sobre capturas de pescado -sin especificar las especies- y su valor en pesetas y el desglose en peces, crustáceos y moluscos artes de pesca - cerco, arrastre, fondo, deriva, nasas y aparejos y cordeles; embarcaciones de pesca - vapores, motores, remo y vela-; personal dedicado a la pesca -hombres, mujeres y niños; personal empleado en tierra y dedicados al marisqueo; astilleros y talleres de

reparación de barcos de pesca; fábricas de conservas -secaderos, salazones, escabeche, conserva. Sin embargo no parece que sus datos puedan ser muy fiables.

Estadísticas de Pesca del Ministerio de Comercio.- Son continuación de las anteriores, por pasar la pesca a depender a este Ministerio, cuando Industria y Comercio se dividieron en dos. Los datos son prácticamente los mismos.

Estadísticas Industriales. Industrias derivadas de la pesca.- Editadas por el Instituto Nacional de Estadística ofrecen datos del número de industrias, del consumo de materias primas, de la producción conservera en sus distintas modalidades, del personal que trabaja en ellas y del costo del mismo.

Flota pesquera española.- Relaciona el censo de buques pesqueros de España, con nombres, características y sus propietarios.

Gua de actividades pesqueras de la C.A.P.V.- Consigna la relación de empresas tanto pesqueras como de actividades relacionadas o derivadas de la misma.

Lista Oficial de Buques de España.- Además del listado de los buques que existen en España, relaciona astilleros y factorías y las principales empresas de buques de pesca de España.

Memorias Comerciales de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Comercio de Gipuzkoa.- Ofrecen, aunque no de forma homogénea ni

continuada, una serie de datos sobre capturas pesqueras en los diferentes puertos, expresados en toneladas y pesetas, así como de las capturas de la empresa P.Y.S.B.E. En los años más actuales ya diferencian la pesca de altura de la de bajura, cosa que no se había tenido en cuenta. Ofrece también datos sobre las embarcaciones pesqueras mayores de 20 T.R.B., aunque hay años en que tan sólo ofrecen las mayores de 50 T.R.B. y otros las mayores de 100 T.R.B.; indica aquí el nombre del buque, el del armador y en algunos años las medidas de eslora, manga y puntal. También en algunos años se consignan datos de los precios del pescado, y del personal empleado en la pesca.

Revistas especializadas en la pesca.- Para el conocimiento del entorno pesquero, de los problemas a los que deben enfrentarse, y de las personas que protagonizaron en Gipuzkoa el desarrollo pesquero, la revista Vasconia Industrial y Pesquera aporta múltiples datos para comprender la situación que existía desde el año 1925 al 1936.

Otras revistas dedicadas al tema pesquero, pero a nivel más amplio y que también han servido para aportar datos son Vida Marítima, Ibérica e Industrias Pesqueras. En épocas más recientes periódicos, publicaciones del Ministerio correspondiente, publicaciones recientes del Gobierno Vasco, etc. han servido para poder realizar un bosquejo general del desarrollo pesquero.

0.5. Desarrollo del trabajo

El presente estudio se ha dividido en las siguientes partes:

Parte I. El Estado de la Cuestión.: Tras la justificación de los motivos por los que se ha elegido el tema se pone de manifiesto la falta de homogeneidad en la información facilitada por los servicios estadísticos y

como la duplicidad de datos e incluso las diferencias entre las cifras que se ofrecen al conocimiento público, hacen prácticamente imposible conseguir un estudio verdaderamente fiable en todos sus aspectos, máxime cuando se trabaja con datos provinciales.

Se finaliza esta primera parte introductoria con una reseña sobre el estado de las investigaciones que en España, y principalmente en el País Vasco, se han realizado acerca del sector pesquero, tanto en organismos específicos de investigación marina, como en Universidades o investigadores particulares.

Parte II. Legislación pesquera. A lo largo de la historia el papel de la administración española, en lo que se refiere al sector pesquero, no parece haber respondido a las expectativas puestas en él, ya que aspectos fundamentales como la enseñanza pesquera o la investigación marina no se atienden en la medida debida por la falta de una política marina integral. Los diversos organismos que a partir del siglo XX tuvieron competencia en materia pesquera, se relacionan cronológicamente para dar una visión de conjunto de las variaciones sufridas y de la diversidad de organismos que han tenido y tienen que ver con esta materia. Esta dispersión de atribuciones y la falta de un programa que englobe y relacione las diversas gestiones que sobre materia pesquera se realizan lleva a la falta de homogeneidad en los datos que recogen las actividades del sector.

Recoge este capítulo, además, la legislación que más afectó al desenvolvimiento de la industria pesquera a lo largo del siglo XX, reflejando la incidencia que aspectos puntuales tales como los Planes de Desarrollo, la integración en la Comunidad Económica Europea, los Estatutos de Autonomía, así como disposiciones relativas a ayudas a la construcción naval, puertos pesqueros, reglamentaciones sobre pesca, participación española en las investigaciones del mar, etc. etc.

Parte III. Embarcaciones y puertos. En este capítulo se relacionan los tipos de embarcaciones utilizadas por las industrias pesqueras en Gipuzkoa, tanto en la pesca de bajura como en la de altura o gran altura. La transición de la vela al vapor y de este al motor y el aumento del tonelaje de los barcos a medida que Gipuzkoa se lanzaba cada vez más a la pesca de gran altura. También se traza una breve reseña de los puertos pesqueros guipuzcoanos y las características de los mismos. Se analiza con más detalle la historia del puerto de Pasajes, principal puerto pesquero guipuzcoano, en el aspecto de su reversión al Estado y las obras oficiales que lo modificaron, completando las que la iniciativa privada había llevado a efecto.

Parte III Caladeros y especies pesqueras. En este apartado se indican los caladeros a los que, tradicionalmente, han acudido los pescadores guipuzcoanos y la pérdida actual de los mismos por las disposiciones que restringen el uso libre de las aguas. Se analizan, igualmente, las especies pesqueras más comerciales para la industria guipuzcoana, así como otras que también se capturan pero cuyo interés comercial no es tan señalado. En cuanto a las artes pesqueras, que básicamente podrían dividirse en dos grandes grupos -anzuelos y redes- se reseñan las principales utilizadas tradicionalmente por los pescadores guipuzcoanos.

Parte IV. El factor humano. en la pesca Se recoge en este capítulo la situación de los pescadores a principios del siglo XX, su total desamparo social y la atención que la provincia dedicaba a los pescadores cuando todavía no existían normas legales reguladoras de una asistencia social para esta profesión peligrosa y sacrificada. Se indican también las modificaciones que la ley fue introduciendo en la normativa laboral para mejorar las condiciones de descanso y prestaciones por vejez, enfermedad o accidente y las polémicas habidas respecto a ello por parte de los armadores pesqueros que no consideraban la profesión de pescador equiparable a la de los trabajadores de tierra.

Parte V. Producción Pesquera. Tras una breve reseña sobre la actividad pesquera guipuzcoana anterior al siglo XX, que sirve de marco introductorio al estudio que se realiza, se expone brevemente la situación económica de las dos primeras décadas del siglo XX, para continuar con las transformaciones e iniciativas guipuzcoanas durante la etapa que va a marcar el despegue de la pesca de gran altura con la reanudación de las capturas del bacalao, abandonadas durante mucho tiempo. En el periodo que va desde finales de los años veinte hasta la guerra civil, se ponen de relieve los problemas de la industria pesquera y las realizaciones de la provincia de Gipuzkoa en favor de ella.

Tras el periodo de estancamiento producido de la guerra civil española, se recoge brevemente el resurgir de la industria pesquera y su lenta marcha ascendente para recuperar y aún superar el estadio alcanzado en los años precedentes a 1936. A partir de aquí se consideran las etapas de influencia en el desarrollo pesquero como son el auge de los sesenta como consecuencia de las leyes de protección y renovación de la flota pesquera; la crisis de los años setenta con los problemas derivados del aumento de los precios del combustible; de la de la limitación de la libertad de los mares, el agotamiento de los caladeros, etc. etc. También repercuten en el desarrollo pesquero y así se consideran, el establecimiento de las Autonomías, y las consecuencias del ingreso de España en la Comunidad Económica Europea para finalizar con los problemas más puntuales para la industria pesquera en la actualidad.

Parte VI. Las Empresas Pesqueras. Los industriales pesqueros guipuzcoanos que relanzaron el sector de la pesca de altura y promovieron el crecimiento del mismo con su gran esfuerzo se integran en el apartado correspondiente a "Los pioneros de la pesca en Gipuzkoa". Allí se recogen datos de diversos armadores que han escrito con su tesón la historia pesquera guipuzcoana. Especial atención merece la empresa Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España, más conocida como P.Y.S.B.E., ya que fue la mayor empresa pesquera de Gipuzkoa y pionera en España del reinicio de

la pesca del bacalao, abandonado durante siglos.

Parte VII Las industrias relacionadas con la pesca. El sector pesquero no ha limitado su influencia a las capturas de pescado. A su alrededor se ha ido tejiendo un entramado de empresas relacionadas o derivadas que han generado para la provincia de Gipuzkoa numerosos puestos de trabajo y han contribuido a la riqueza de la misma con sus aportaciones. Así, se consideran brevemente, la industria conservera y la de construcción naval, como más importantes, seguidas por las de construcción de muelles e instalaciones para la pesca, motores marinos, fabricación de hielo, exportadoras de pescado, mayoristas, etc. etc..

Conclusiones. Se da respuesta, de acuerdo con lo investigado a los interrogantes planteados en la hipótesis del trabajo.

Bibliografía. Se reseñan las fuentes en las que se basa el trabajo, así como las publicaciones de las que ha podido obtenerse información para la realización del mismo.

Anexos. Se incluyen aquellos textos y datos que pueden resultar de interés como complemento de algunos capítulos, pero que no parecía aconsejable incluirlos en los mismos para no hacer demasiado denso el texto.

Cuadros estadísticos.. Referentes a los capítulos anteriormente reseñados: producción pesquera, embarcaciones, empresas, etc. etc..

Gráficos. Referentes a los cuadros estadísticos.

ABREVIATURAS UTILIZADAS

B.O.E.	Boletín Oficial del Estado.
C.A.M.P.S.A.	Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, Sociedad Anónima.
C.A.P.V.	Comunidad Autónoma del País Vasco.
C.A.V.	Comunidad Autónoma Vasca.
C.C.G.	Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Gipuzkoa.
C.E.E.	Comunidad Económica Europea.
C.I.E.M.	Consejo Internacional de Exploración del Mar.
D.O.	Diario Oficial
E.C.	Economía Vasca.
E.E.E.	Espacio económico europeo.
F.R.O.M.	Fondo de Regulación y Organización del Mercado de los productos de la pesca y cultivos marinos.
I.	Ibérica (Revista).
I.C.E.	Información Comercial Española (Revista).
I.P.	Industrias Pesqueras (Revista).
I.S.M.	Instituto Social de la Marina.
M.A.P.A.	Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
N.A.F.O.	Organización de la Pesca en el Atlántico Noroccidental.
N.E.A.F.C.	Comisión de Pesca del Atlántico Nordeste.
O.M.	Orden Ministerial.

P.Y.S.B.E.	Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España.
R.D.	Real Decreto.
R.O.	Real Orden.
T.R.B.	Toneladas de Registro Bruto.
V.I.P.	Vasconia Industrial y Pesquera (Revista).
V.M.	Vida Marítima (Revista).
Z.E.E.	Zona económica exclusiva.

CAPITULO PRIMERO
1. LEGISLACION SOBRE PESCA MARITIMA

El sector pesquero abarca actividades muy variadas, tales como las referentes a las características de la flota pesquera, capturas, salubridad del pescado, salarios, puertos, créditos a los armadores, impuestos, tasas, etc., que han de ser objeto de reglamentación. Aunque algunas de ellas, por sus propias características, tendrían que encuadrarse en organismos diferentes, también es cierto que una centralización de responsabilidades en los aspectos más directamente relacionados con la pesca es indispensable para una mayor eficacia.

La ausencia de un organismo central estable responsable del planteamiento, ejecución y control de una política pesquera total y el que las funciones relacionadas con este sector se encontrasen difuminadas y dispersas en numerosos órganos que, muchas veces, poco o nada tenían que ver con este sector, ha supuesto para el sector pesquero español un obstáculo en su desarrollo.

1.1. El marco institucional pesquero en el siglo XX

En la mayoría de los países que en el mundo se dedican a la actividad pesquera, ésta se encuentra encuadrada dentro del Ministerio de Agricultura y Alimentación. No ha sido así en España donde, las actividades pesqueras, han dependido durante el siglo XX de diversos Ministerios, algunos de ellos con muy poca relación con ella. A esta variedad de dependencias hay que añadir la fragmentación y dispersión, dentro de los diversos servicios administrativos estatales de las tareas y atribuciones relacionadas con la actividad que nos ocupa.

A lo largo del siglo XX el sector pesquero ha estado sujeto, por tanto, no solo a diferentes ministerios sino también a distintos organismos que han sido creados para el fomento y desarrollo de determinadas actividades de este sector.

a) La dependencia ministerial

Los Ministerios en los que ha estado integrado el sector pesquero han sido los siguientes.

- Hasta 1928 dependió del Ministerio de la Marina
- De 1928 a 1932 pasó a depender del Ministerio de Fomento

Por Real Decreto de 29 de diciembre de 1928 se declara dependiente del Ministerio de Fomento, a la Dirección General de Montes, Pesca y Caza¹⁷. El funcionamiento de las Secciones y Negociados de esta Dirección General se ajustaban a las prescripciones del Reglamento para el régimen del Ministerio de Fomento, aprobado por Real Decreto de 29 de marzo de 1901.

Sin embargo, no se tomó en este Decreto acuerdo alguno sobre las Direcciones locales de pesca en la costa, o sea las Comandancias y Ayudantías de Marina. Así que una autoridad local de un puerto dependía respecto a ciertos asuntos de la Dirección General de Navegación (Ministerio de Marina) y respecto a la pesca de la nueva Dirección General integrada en el Ministerio de Fomento.

- En 1930 y por Real Decreto-Ley nº 650 de 26 de febrero de 1930 (Gaceta del 27), se incorpora de nuevo la pesca al Ministerio de Marina creando la Dirección General de Navegación, Pesca e Industrias

¹⁷ La Dirección General de Montes, Pesca y Caza comprendía las tres dependencias siguientes

- a) Sección de Montes;
- b) Sección de Pesca y Caza.
- c) Negociado de Personal.

La Sección de Pesca y Caza, a su vez, se subdividió en cuatro negociados:

- 1. Grandes Pesquerías.
- 2. Estudios comerciales e industriales y asuntos generales.
- 3. Pesca fluvial y caza.
- 4. Personal.

Marítimas¹⁸ que pasará a depender de dicho Ministerio¹⁹. Este Real Decreto-Ley establecía que todos los servicios técnicos, científicos y estadísticos de pesca marítima, incluyendo el Consorcio de almadrabas, que pasaron a depender del Ministerio de Fomento por Real Decreto-Ley de 3 de noviembre de 1928, se integrasen, con los que ya existían en la Dirección General de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas, dependiente del Ministerio de Marina.

- En 1934 queda integrada dentro del Ministerio de Industria y Comercio.

- En 1935 pasa al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones

- En 1936 se transfiere la materia pesquera al Departamento de Comercio y Marina Mercante.

- En 1938 pasa a depender del Ministerio de Industria y Comercio, que es donde más tiempo ha estado integrada - treinta y nueve años-, ya que aunque en 1951 Industria se convierte en un Ministerio independiente, la pesca continua adscrita al Ministerio de Comercio.

Dentro del Ministerio de Comercio la administración de la pesca marítima estuvo integrada en la Subsecretaría de la Marina Mercante²⁰, dándose la circunstancia de que al mismo tiempo la pesca fluvial o continental dependía del Ministerio de Agricultura. Pero no sólo estos

¹⁸ Esta Dirección General quedó organizada por Real Orden de 14 de marzo de 1930 (Diario Oficial nº 62).

¹⁹ Entre otras disposiciones de este Decreto quedan afectos a los servicios de pesca tres negociados: a) Grandes Pesquerías y Asuntos Generales; b) Preparación Técnica, vigilancia y legislación pesquera; y c) Estadística.

²⁰ La Subsecretaría de la Marina Mercante, por su parte, se organizaba en:

- a) una Dirección General de Navegación.
- b) una Dirección General de Pesca Marítima;
- c) dos Subdirecciones:

- 1. La Inspección General de Buques y Construcción Naval Mercante.
- 2. La Inspección General de Enseñanzas Marítimas y Escuelas.

organismos tenían atribuciones en materia pesquera. Otros órganos pertenecientes al Ministerio de Comercio entre los que se pueden citar la Dirección General de Comercio Exterior, la Dirección General de Comercio Interior, y la Comisaría General de Abastecimientos y Transportes intervenían en los asuntos pesqueros. Además del Ministerio de Comercio, otros Ministerios tenían atribuciones sobre la pesca: Obras Públicas, Hacienda, Trabajo, Industria, Educación y Ciencia y Marina.

- En 1977 pasa a depender del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

En el año 1980 se le adscribe al Ministerio de Agricultura -que hasta 1981 no se llamaría Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (M.A.P.A.)-²¹. Hay que esperar, por tanto, hasta fecha muy reciente, 1981, para que el organismo del que depende una actividad económicamente tan importante para España, ostente en su nombre la palabra pesca.

En el año 1991 el R.D. 654/1991, de 26 de abril (B.O.E. nº 101, de 27 de abril de 1991)²², modificó la estructura orgánica básica del M.A.P.A., que no había sido reorganizado de modo general en el decenio anterior. Este nuevo Decreto dispone que el M.A.P.A. es el órgano de la Administración Central encargado de la propuesta y ejecución de las directrices generales

²¹ Esta denominación se otorgó por R.D. 2823/1981. Las competencias del M.A.P.A. en materia pesquera son las siguientes: Ordenación pesquera; ordenación, protección y renovación de la flota pesquera; enseñanza, titulaciones y registro de personal; productos y sanciones.

Son órganos colegiados del M.A.P.A.:

- La "Junta Nacional Asesora de Cultivos Marinos" (Ley 23/1984).
- La "Comisión Permanente de Pesca del Mediterráneo" (O.M. de 26 de mayo de 1970).
- La "Comisión Permanente de Pesca de Galicia" (O.M. de 14 de diciembre de 1971).
- La "Comisión Permanente de Pesca del Cantábrico" (O.M. de 12 de marzo de 1973).
- La "Comisión Ejecutiva del Plan de Explotación Marisquera y de Cultivos Marinos de la Región Suratlántica" (R. D. nº 2595/1974 y O. M. de 19 de septiembre de 1983).
- La "Junta de Enseñanzas de Formación Profesional Náutico-Pesquera" (R. D. 1997/1980 y O.M. de 12 de mayo de 1981).

²² Ver anexo 1.1.

del Gobierno sobre la política agraria, pesquera y alimentaria. Divide a este Ministerio en cinco secciones²³, una de las cuales es la Secretaría General de Pesca Marítima de la que dependen:

1. La Dirección General de Recursos Pesqueros.
2. La Dirección General de Estructuras Pesqueras.
3. La Dirección General de Mercados Pesqueros.

De estas tres Direcciones Generales dependen diversas subdirecciones generales que ejecutan y desarrollan las funciones que aquellas les encomiendan. Igualmente, el organismo autónomo F.R.O.M., queda adscrito al M.A.P.A., a través de la Dirección General de Mercados pesqueros.

Por R.D. 141/1993, de 29 de enero (B.O.E. nº 28 de 2 de febrero), se reestructuraron los servicios periféricos del M.A.P.A, creando en cada provincia una Dirección Provincial de dicho Ministerio, y suprimiendo las Direcciones Territoriales y Provinciales que existían en él. Igualmente la disposición adicional quinta establece que los órganos periféricos de este Ministerio pasarían a desempeñar las funciones que, en materia de pesca marítima, ejercían con anterioridad las Comandancias y Ayudantías de Marina, procediéndose por parte del Ministerio de Defensa, a la transferencia gradual de los medios dedicados al ejercicio de estas funciones.

b) La dependencia de otros organismos diversos.

Otros diversos organismos que intervienen en aspectos determinados

²³ a) Subsecretaría de Agricultura, Pesca y Alimentación;
b) Secretaría General de Producciones y Mercados Agrarios;
c) Secretaría General de Estructuras Agrarias;
d) Secretaría General de Pesca Marítima;
e) Secretaría General de Alimentación.

del sector pesquero son:

1. El Fondo de Regulación y Organización del Mercado de los Productos de la Pesca y Cultivos Marinos (F.R.O.M.)

En el año 1980 por Ley 33/1980 de 21 de junio (B.O.E. nº 154, de 27 de junio), se crea un organismo denominado Fondo de Regulación y Organización del Mercado de los Productos de la Pesca y Cultivos Marinos (F.R.O.M.)²⁴ .

Quedó integrado dentro de la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como un organismo autónomo de la Administración del Estado de carácter comercial. Su función esencial sería el fomento y la asistencia a las Asociaciones, Cooperativas y Empresas Extractivas de cultivos marinos, a la flota que habitualmente faena la pesca de bajura y a la que con las mismas características realiza pesca costera o de litoral, además de otras diversas funciones generales como promoción de los productos pesqueros, control de los precios y calidades, concesión de créditos, organización de mercados, etc..

Todas estas atribuciones concedidas a este Organismo lo son sin perjuicio de las que ostenten las Comunidades Autónomas por los correspondientes Estatutos de Autonomía.

2. El Instituto Social de la Marina (I.S.M.)

Tiene como fin la asistencia a los pescadores, tanto en España como en el extranjero. Aparte de sus atribuciones en la gestión de la seguridad social

²⁴ Ver anexo 1.2.

marina, impulsa el desarrollo profesional, económico-social y humano de las gentes del mar.

El origen del I.S.M., se encuentra en la Caja Central del Crédito Marino a la que una R.O. de 30 de octubre de 1927, confió la misión de desarrollar la acción social marítima en todos sus aspectos²⁵. De acuerdo con ello actuó como órgano de enlace entre el Ministerio de la Marina y el de Trabajo y Previsión y colaboró con sus entidades consultivas en aquellas cuestiones específicas de la legislación social aplicable a la Marina.

3. *El Instituto Español de Oceanografía (I.E.O.)*

El Instituto Social de la Marina (I.S.O)²⁶ se encuentra adscrito a la Secretaría General de Pesca Marítima. Entre sus funciones se cuentan la investigación oceanográfica y pesquera, la experimentación biológica de los cultivos marinos, la formación de oceanógrafos, la representación de España en organismos internacionales y el asesoramiento a la Administración Pública.

²⁵ La importancia de sus funciones no concordaba con su denominación ni expresaba con claridad la labor que se le había encomendado. Por ello el R.D. nº 673 de 26 de febrero de 1930 (Gaceta del 28, Diario Oficial nº 48), dispuso el cambio de nombre de esta entidad que, a partir de entonces, se denominó Instituto Social de la Marina.

²⁶ Creado por R.D. de 17 de abril de 1914, dependió del Ministerio de Instrucción Pública, hasta el año 1928, pasando a continuación a depender, sucesivamente, de los siguientes organismos:

1. Ministerio de Fomento (R.D. de 15 de noviembre de 1928).
2. Ministerio de Marina (Decreto de 26 de febrero de 1932).
3. Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Decreto nº 1849 de 11 de julio de 1963).
4. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

4. Otros organismos con competencia en materia pesquera

Dentro de diferentes Ministerios existe, también, competencias relacionadas directa o indirectamente con la actividad pesquera. Así, se pueden citar los siguientes:

Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones. En él se encuentra una Dirección General de la que dependen competencias relativas a buques pesqueros: abanderamiento, matrícula y registro; construcción, modificaciones y reparaciones; transmisiones radiotelegráficas; investigaciones sobre accidentes marítimos; sanciones; expedición de algunos títulos y certificados profesionales, etc. etc.

Ministerio de Defensa. Se encarga de la vigilancia de la pesca en aguas fronterizas; la cartografía; etc.

Ministerio de Economía y Hacienda . Tiene competencias en lo referente al crédito naval, autorización de exportaciones, ventas, etc.

Ministerio del Interior . Se ocupa de la vigilancia costera.

Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Delimita las concesiones de obras fijas dentro del mar; las zonas de interés pesquero; la gestión de puertos, etc.

Ministerio de Educación y Ciencia . Está encargado de la expedición de títulos académicos; de los planes y programas de estudios de las enseñanzas marítimo-pesqueras, etc.

Ministerio de Industria y Energía. A él están afectos la normalización de los elementos destinados a seguridad y salvamento, la industria naval, etc.

Ministerio de Sanidad y Consumo. Regula e inspecciona la sanidad

exterior; la sanidad en los buques, etc.

Ministerio de Asuntos Exteriores. Su competencia es la política marina internacional.

Si este era el panorama de la estructura administrativa a nivel estatal del sector pesquero, a nivel local se daba, muchas veces también, una duplicidad de funciones y la dependencia de distintos organismos, entre los que pueden citarse las Comandancias Militares de Marina, las Delegaciones de la Subsecretaría de la Marina Mercante, las Juntas Locales de Pesca, las Cofradías de Pescadores, y los Sindicatos Provinciales de Pesca, que dificultan aún más la enmarañada tarea de planificar adecuadamente esta actividad.

En muy pocos países que hayan tenido un desarrollo pesquero notable se ha dado un caso semejante de estructura organizativa tan dispersa y descoordinada.

1.2. La legislación pesquera promulgada en el siglo XX

A lo largo del siglo XX el sector pesquero va cobrando cada vez mayor importancia. El consumo de pescado se fue incrementando considerablemente sobre todo desde el final de la segunda guerra mundial por lo que las decisiones derivadas de la política pesquera, que se han ido adoptando a este respecto, han repercutido no solamente en las empresas y en la mano de obra de este sector, sino también en los propios consumidores de este alimento.

La normativa que rige a la pesca, como es lógico, ha ido modificándose para adaptarse a los cambios que se iban produciendo. Unas veces las disposiciones han sido favorables al desarrollo de la pesca, pero otras la han perjudicado. Lo que es indudable es que las diversas normativas

promulgadas, tanto si se referían directamente a la actividad pesquera como si se referían a otras actividades relacionadas con la misma, han influido en su evolución.

Dentro del siglo XX se van a considerar las siguientes etapas como más significativas para el estudio que se desarrolla:

- La legislación anterior a la guerra civil.
- Los Planes de Desarrollo.
- El Estatuto de Autonomía del País Vasco.
- La adhesión de España a la C.E.E.

1.2.1. La legislación pesquera anterior a la guerra civil

La legislación más significativa en materia pesquera en esta etapa parte de la Ley de Comunicaciones Marítimas de 1909 que, en sus artículos 27, 28 y 33 clasificó a la pesca marítima en las siguientes modalidades:

Pesca de Gran Altura:. La que practiquen nacionales en mares libres y sus productos no sean introducidos frescos en España.

Pesca de Altura:. La practicada en mares libres, siendo sus productos introducidos frescos en España.

Pesca litoral o costera, llamada también de bajura. La practicada en aguas jurisdiccionales.

En el mismo año 1909, la Ley de Fomento y Protección a las Industrias Marítimas de 14 de junio otorgó facilidades fiscales y administrativas para la desgravación de toda clase de arbitrios que pesasen sobre el pescado, la sal y el hielo necesario para su conservación.

Respecto a la construcción naval en este periodo nos encontramos con tres leyes dispares: la de 30 de junio de 1909 que concedió primas a la construcción de buques de más de 10 T.R.B., única que favoreció a la industria pesquera; un Real Decreto del año 1916 que suspendió estas primas para los buques menores de 500 T.R.B.; y otro Decreto del Directorio Militar del año 1925 restableciendo las primas a partir de las 100 T.R.B. Estas dos últimas normativas perjudicaron a los armadores pesqueros de buques de pequeño tonelaje que tuvieron que recurrir al extranjero para adquirir embarcaciones de segunda o tercera mano, inferiores en sus precios a las construidas en astilleros nacionales.

Durante los años veinte la política proteccionista de Primo de Rivera, a juzgar por las protestas de los armadores pesqueros, no benefició a este sector, es más, podría decirse que le perjudicó, como por ejemplo, al obligarle al consumo de carbón nacional para proteger a la minería del carbón, o al establecer los precios del combustible de C.A.M.P.S.A., que incidieron negativamente en los costes de los pequeños barcos. También por Decreto de 21 de diciembre de 1928 se estableció un impuesto sobre el valor de la pesca a percibir en aquellos puertos que tuviesen instalaciones para el tráfico pesquero.

La llegada de la Segunda República modificó la legislación sobre todo en lo que se refiere a la mejora de las condiciones de trabajo de los pescadores, equiparándolos a los trabajadores de tierra y regulando jornadas laborales, descansos, asistencia social y sistemas de remuneración.

1.2.2. La influencia de los Planes de Desarrollo

Con los Planes de Desarrollo, por primera vez, una Comisión programó la evolución de la flota pesquera española. Los objetivos que se trataron de alcanzar fueron, en síntesis, el aumento, la renovación, y el

incremento del rendimiento de las T.R.B. de la flota.

Como consecuencia de ello, en los años sesenta va a tener lugar un desarrollo acelerado de la flota pesquera, al amparo de la Ley 147/1961, de 23 de diciembre, sobre Renovación y Protección de la flota pesquera española, cuya vigencia se estableció en 10 años, desde 1962 hasta 1971, ambos inclusive. El objetivo de esta ley iba encaminado a fomentar el consumo de pescado fresco entre la población y desarrollar las industrias de transformación del pescado con vistas a aumentar las exportaciones.

Para lograr el incremento de capturas que se pretendía, era necesario desguazar las embarcaciones antiguas e inadecuadas - las que tenían más de 25 o 15 años- y sustituirlas por barcos de mayor tonelaje, dotados de modernas técnicas tanto de captura como de conservación del pescado y con autonomía suficiente para trasladarse a cualquier área pesquera, incluso a las que hasta entonces no habían sido frecuentadas por la flota pesquera española.

Sin embargo, ya en el primer Plan de Desarrollo se consideraron insuficientes los créditos asignados por la citada Ley, estimando que si se deseaban alcanzar las metas previstas los créditos a la construcción naval debían ser más amplios que los estipulados.

Por ello, el Decreto 7/1962 de 18 de enero estableció el crédito oficial para estos fines en 4.000.000.000 de pesetas, que serían distribuidos en función de las T.R.B. de las embarcaciones: 3.000 millones para los barcos superiores a 150 T.R.B. y 1.000 millones para los de tonelaje inferior a 150 T.R.B.

Después de aplicado este primer criterio se establecieron preferencias para la concesión de créditos a los armadores que cumpliesen alguna de las siguientes condiciones:

- Pérdida de su barco en accidente de mar.

- Haber dado de baja a embarcaciones de su propiedad con antigüedad comprendida entre 15 y 25 o más años.
- Introducir modernas modalidades de pesca en las nuevas embarcaciones.

Sin embargo, esta clasificación por T.R.B. de los buques realizó una división irreal de la flota pesquera.

"La frontera de 150 T.R.B. divide artificialmente en dos a la flota de la mayoría de los sectores pesqueros (pesquería de cupleídos, de túnidos, ciertas especies de fondo, etc. etc.), en los que pueden estructurarse y articularse en unidades de distinto tamaño a ambos lados de la línea de 150 T.R.B." ²⁷.

Así, a finales del año 1962 y con objeto de promover la construcción de pesqueros modernos se habilitó una nueva línea de créditos, - completada mediante sucesivas órdenes en los años 1963, 1964 y 1965-, casi todos ellos destinados a los arrastreros congeladores.

También en los años 1962 y 1963 se concedieron créditos de menor cuantía para resolver situaciones especiales surgidas de la aplicación de la citada Ley del año 1961, créditos que fueron canalizados a través del Banco de Crédito a la Construcción y del Crédito Social Pesquero. Este último, de acuerdo con la Orden de 9 de noviembre de 1964 otorgó créditos destinados no a la construcción naval, sino a la atención de situaciones distintas a las que la Ley del año 1961 había contemplado, (adquisición de efectos navales, útiles de pesca, equipos de detección y localización de peces, equipos de propulsión, etc.).

Por Orden de 3 de junio de 1965 del Ministerio de Hacienda, y a propuesta del Instituto de Crédito a Medio y Largo Plazo, se concedió al Banco de Crédito a la Construcción, 500 millones de pesetas a fin de

²⁷GAUR: o.c., pág. 133.

conseguir un abastecimiento regular de pescado congelado.

Asimismo, la O.M. de 20 de octubre de 1966, complementada por la de 10 de mayo de 1967 aplicó al mercado español la línea especial de redescuento en el Banco de España que, para la construcción de buques destinados a la exportación, se establecía en la O.M. de 14 de febrero de 1963.

Como consecuencia de ello, las líneas de crédito que hasta 1966 habían fomentado el desarrollo de la flota pesquera dejaron de aplicarse, siendo sustituidas por el sistema de crédito establecido en la citada O.M. de 20 de octubre de 1966. Así, a partir de aquí, las operaciones de crédito podían canalizarse bien por bancos privados o bien por el Banco de Crédito a la Construcción.

Posteriormente, una Orden de la Presidencia de Gobierno de 16 de octubre de 1968 dispuso que la financiación de estos créditos se basara, fundamentalmente, en la Banca Privada, actuando el Crédito Oficial como subsidiario de ella. No obstante se autorizaba al Crédito Social Pesquero para efectuar préstamos cuando el tonelaje de los buques fuese inferior a 150 T.R.B., y siempre y cuando la cuantía no superase los 12 millones de pesetas.

La tendencia iniciada por la O.M. de 20 de octubre de 1966 se reafirma con estas disposiciones que trasladan el mayor peso de la financiación de la flota pesquera a la banca privada. Además, estas disposiciones autorizan, tanto a la Banca Privada como al Banco de Crédito a la Construcción a conceder créditos no sólo a los armadores, sino también a los astilleros, al objeto de que estos últimos puedan financiar la venta de pesqueros a largo plazo.

Estas disposiciones que, en principio fueron aplicadas a la exportación, por Decreto-Ley 8/1966 de 3 de octubre y disposiciones posteriores, se ampliaron para la construcción de barcos pesqueros

destinados al mercado interior. La desgravación fiscal del 12% beneficiaría al constructor y al armador, ya que se deducía del precio de la nave.

En lo que se refiere al País Vasco los créditos concedidos entre los años 1962 a 1968, ambos inclusive, para financiar embarcaciones de nueva construcción, según la Ley de Renovación de 1961 y crédito especial de 1962, fueron los siguientes, expresados en millones de pesetas:

Créditos concedidos al País Vasco para financiar la construcción de embarcaciones (Ley de Renovación de 1961 y crédito especial de 1962). Expresados en millones de pesetas

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	Total	%
País Vasco	60,14	42,50	8,82	2,44	31,42	35,00	8,60	188,92	20,2
Guipúzcoa	16,70	21,10	7,40	--	10,90	22,00	8,60	86,70	9,30
Vizcaya	43,44	21,40	1,42	2,44	20,52	13,00	--	102,22	10,90

Fuente: GAUR: *La pesca de superficie Guipúzcoa y Vizcaya. Análisis y perspectivas*. Caja Laboral Popular, Mondragón 1970, pág. 365.

La política de los Planes de Desarrollo y de la aplicación de las disposiciones que los llevaron a efecto, dieron los resultados siguientes:

Respecto a la ampliación del número de T.R.B. de la flota, las ayudas oficiales sirvieron para financiar una enorme e innecesaria expansión de la flota pesquera.

"La flota pesquera no ha aumentado su volumen en 42.000 T.R.B. como estaba previsto para el periodo 1962-67, sino que lo hizo en 157.000, es decir, cuatro veces lo previsto"³.

La renovación de la flota se centró en embarcaciones de gran tonelaje que fueron las que acudieron al desguace, pero los objetivos previstos,

³GAUR. o.c., pág.138.

"solo se cumplieron en un cincuenta por ciento en el primer plan y en un 44% en el segundo" ²⁸

En cuanto al rendimiento por T.R.B., tampoco se logró lo propuesto, ya que no sólo no se alcanzaron los objetivos previstos, sino que el rendimiento fue decreciendo en los últimos años del primer plan.

"En lugar de aumentar en un 14% como estaba previsto, las capturas por T.R.B. descendieron en un 4%" ²⁹.

En el segundo Plan, con objetivos más modestos, se logró alcanzar la cifra fijada, que se mantuvo estacionaria para luego descender bruscamente.

"espera aumentar el rendimiento al ritmo de 2,7% anual acumulado... En 1968, aunque se alcanzó la cifra de rendimiento prevista, en realidad se mantuvo estacionaria respecto a 1967....En 1969 ha alcanzado la cifra más baja hasta la fecha ya que supone una reducción del 11,5% respecto a la situación de 1961" ³⁰.

Los beneficiarios de esta expansión fueron los grandes armadores y los grupos económicos de cierta envergadura, ya que era necesario un capital de volumen considerable para poder construir las embarcaciones más favorecidas por la ayuda oficial. Los pequeños armadores no tuvieron tanta suerte, ya que la ayuda oficial a buques menores de 150 T.R.B. fue escasa y para ellos la posibilidad de construir buques de mayor tonelaje estaba fuera de su alcance.

A la vista de los resultados obtenidos en los dos primeros Planes de Desarrollo Económico y Social, y dado que

"la Ley de Renovación y protección de la flota pesquera vigente durante el I y II Plan de Desarrollo ha dado incentivos suficientes más que para renovar

²⁸ GAUR. o.c., pág.146.

²⁹ GAUR. o.c., pág.144.

³⁰ GAUR. o.c., pág.146.

y sustituir lo viejo por lo nuevo, lo antieconómico por lo productivo, para emprender una inconsciente carrera de construcciones de barcos nuevos, técnicamente bien equipados, pero sin una previa planificación económica que adecue la estructura de la flota, por modalidades de pesca, y las exigencias y capacidades del mercado"¹².

el III se abordó con criterios más racionales intentando renovar la flota previo un planteamiento enfocado a aumentar el rendimiento de las distintas unidades de la misma. Para ello las metas se fijaron en la renovación de las unidades que por su mucha edad resultasen poco adecuadas, en lograr una mayor concentración o asociación de la estructura empresarial, en mejorar los puertos pesqueros, en establecer vigilancias más efectivas para evitar el empleo de artes antirreglamentarias y en mejorar la red de comercialización logrando, entre otros objetivos, la estabilidad de los precios.

1.2.3. El Estatuto de Autonomía del País Vasco y sus competencias en materia pesquera

La promulgación de la Constitución Española va a cambiar la estructura administrativa del sector pesquero, al conceder a las diferentes autonomías la posibilidad de gestionar sus propios recursos. Así, en su artículo VIII organiza territorialmente al Estado en municipios, provincias y Comunidades autónomas.

Estas últimas, por el artículo 143, accedieron al autogobierno¹³, y una vez cumplidos los plazos previstos en la Constitución para proceder a la ampliación de competencias, la Ley Orgánica 9/1992, de 23 de diciembre

¹² *Panorama Económico de Guipúzcoa*. Banco de Bilbao. Bilbao 1973, pág. 104.

¹³ El artículo 148/1/11 establece que las autonomías podrán asumir competencia en materias de pesca en aguas interiores, marisqueo y acuicultura, y que el Estado se reserva la competencia exclusiva en relaciones internacionales (artículo 149/1/3), en régimen aduanero y arancelario y en comercio exterior, así como sobre la pesca marítima sin perjuicio de las competencias que en la ordenación de este sector se otorguen a las comunidades autónomas (artículo 149/1/9 y 19).

(B.O.E. nº 308 de 24 de diciembre), transfirió, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 150.2 de la Constitución, competencias de titularidad estatal a diversas comunidades autónomas.

El Estatuto de Autonomía para el País Vasco³⁴, en su artículo 10, apartado 10, señala que la Comunidad Autónoma del País Vasco, tiene competencia exclusiva en materia de pesca en aguas interiores³⁵, marisqueo y acuicultura.

A partir del año 1981 se fueron traspasando a la C.A.P.V.³⁶ las siguientes competencias en materia pesquera:

- a) Aguas interiores, marisqueo y acuicultura. (R.D. 1.412/1981 de 19 de junio).
- b) Investigación oceanográfica. (R.D. 2.241/1981 de 3 de agosto).
- c) Cofradías de Pescadores. (R.D. 2.177/1981 de 20 de agosto).
- d) Enseñanzas náutico-pesqueras. (R.D. 3.391/1981 de 29 de diciembre).
- e) Puertos. (R.D. 2.380/1982 de 14 de mayo).
- f) Ordenación del Sector Pesquero. (R.D. 2.413/1982 de 27 de agosto).
- g) Enseñanzas náutico-deportivas y subacuáticas. (R.D. 1.544/1994, de 8 de julio).

La C.A.P.V. al ir recibiendo estas competencias ha potenciado el conocimiento del sector pesquero, a través de diferentes investigaciones sobre el mismo, publicación de informes y estadísticas, etc. etc. Sin embargo, el deseo potenciar la situación de esta fuente de recursos se ve condicionado por las normativas comunitarias e internacionales que

³⁴ Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre (B.O.E nº 306, de 22 de diciembre). País Vasco. Estatuto de Autonomía.

³⁵ Tendrán la consideración de aguas interiores las situadas en el interior de las líneas de base rectas del mar territorial, establecidas en el Decreto 2.520/1977, de 5 de agosto.

³⁶ Ver anexo 1.3.

afectan a la flota vasca obligada a buscar caladeros cada vez más lejanos.

1.2.4. La adhesión de España a la C.E.E. y la normativa pesquera derivada de ella.

A partir de los años ochenta va a comenzar la etapa que condujo a la firma del acuerdo de adhesión de España a la C.E.E.¹⁷, iniciándose para la actividad pesquera una etapa plagada de problemas que se han visto recrudecidos, en los últimos años. La integración supuso la aceptación de la propia normativa comunitaria, la de las instituciones creadas dentro de la misma y dedicadas específicamente al sector pesquero, así como la de diversos organismos internacionales de los que la Comunidad Europea forma parte¹⁸.

Las disposiciones que, derivadas de este hecho, han afectado desde entonces a la industria pesquera, se van a considerar en tres apartados:

- a) Las atribuciones de la C.E.E. en materia pesquera.
- b) La normativa del Acta de Adhesión.
- c) La legislación pesquera española a partir de su integración en la Europa Comunitaria.

Las atribuciones de la C.E.E. en materia pesquera.

Ya en 1957 el Tratado de Roma planteó una política común europea en este terreno, aunque hasta 1970 el Consejo de Ministros de la Comunidad no adoptó las primeras decisiones en este campo.

¹⁷ España con fecha 20 de septiembre de 1985 ratificó el Tratado Constitutivo de la C.E.E. de 25 de marzo de 1957, B.O.E. de 01-01-1986.

¹⁸ Ver anexo 1.4.

Es cierto que los tratados de la C.E.E. prohíben cualquier tipo de discriminación entre los países miembros por lo que, en materia pesquera, la accesibilidad a los caladeros comunitarios tendría que ser igualitaria. Sin embargo, las negociaciones para el ingreso de Dinamarca, Irlanda y el Reino Unido originó en 1973 una excepción a este principio de igualdad, al autorizarse a los Estados miembros a reservar una zona de 12 millas, como máximo, a partir de la costa, para los barcos que faenan tradicionalmente en las aguas comunitarias.

También, a principios de los años setenta, algunos países del Mediterráneo ampliaron a 200 millas (unos 350 km.) sus zonas de pesca exclusivas. A los dos problemas que ya afectaban a la industria pesquera - la sobrepesca y el encarecimiento de los costes de explotación-, vino a añadirse el establecimiento de la Zona Económica Exclusiva (Z.E.E.), al que se sumaron numerosos países limitando así, aún más, el libre aprovechamiento de los recursos marinos.

Como reacción a esta medida, el Consejo de Ministros de la C.E.E., de acuerdo con las decisiones tomadas en La Haya por el Consejo de las Comunidades con fecha 3 de noviembre de 1976, extendió, también, a 200 millas el límite de las aguas jurisdiccionales y el primero de enero de 1977 entró en vigor la ampliación acordada para impedir que los países no comunitarios transfiriesen su actividad a las zonas comunitarias de pesca.

La C.E.E. definió, entonces, las líneas de una política pesquera común, incluyendo entre sus decisiones, además de la extensión del límite de las aguas jurisdiccionales a las 200 millas mencionadas, el principio de no discriminación respecto al acceso de las flotas de los países miembros, el control de los contingentes de pesca asignados a cada especie y el respeto a la conservación de los stocks. La implantación de la Z.E.E. condujo, inmediatamente, a una intensa negociación entre los países pesqueros, al objeto de establecer relaciones bilaterales en lo que se refiere a concesión de licencias para los navíos, explotación conjunta de caladeros, creación de empresas pesqueras conjuntas, problemas de comercialización, etc.

Como resultado de estas negociaciones fueron firmados numerosos acuerdos bilaterales de pesca³⁹, a la vez que, paralelamente a estas negociaciones, se han ido ensayando otras vías para eludir las trabas impuestas al desarrollo de la actividad pesquera.

Entre los esfuerzos realizados en este terreno destacan las denominadas Empresas Pesqueras Conjuntas, ensayadas por muchos países. Sin embargo, este tipo de contratos son bastante complejos y afectan a numerosos aspectos tales como: cambio de bandera de los buques; constitución de sociedades; obligación, en algunos casos, de desembarcar parte de las capturas en el otro país; e incluso el tener que enrolar a tripulantes nativos.

A pesar de esta complejidad numerosas empresas pesqueras de diferentes países optaron por este modelo, en algunos casos bajo la forma de compra de acciones de empresas ya constituidas; en otros creando empresas mixtas públicas o semipúblicas, o bien aportando barcos y la experiencia en el sector. Muchas veces se conjugan varios de estos sistemas.

En el año 1983, la C.E.E. inicia una etapa encaminada a preservar las poblaciones de peces de la "Europa Azul" y desde 1987 cuenta con un programa de investigación en pesca y en acuicultura que ha añadido a las investigaciones que hasta entonces se realizaban, las oceanográficas, las de las zonas del litoral y la protección y explotación de los recursos marinos. Los estudios realizados aconsejaron establecer límites a las capturas, ya que de no ser así, algunas especies podrían llegar a desaparecer.

Por ello, el Consejo de Ministro de la C.E.E., a partir de 1983, tomó las siguientes medidas

- a) Fijar anualmente el total de capturas que pueden realizarse y distribuir las mismas por cuotas a los países miembros.

³⁹ Ver anexo 1.5.

- b) Establecer la malla mínima de las redes, para proteger a los alevines.
- c) Controlar el número y tamaño de los peces desembarcados.
- d) Inspeccionar las operaciones de pesca de los estados comunitarios para verificar si se cumplen las disposiciones acordadas

Además, como consecuencia de la integración en 1986 de España y Portugal, - países con un peso importante en el sector pesquero-, la Comunidad Europea vio duplicarse el número de pescadores y aumentar el tonelaje su flota en un 50%. Esto hizo necesario establecer una normativa transitoria que regulase los derechos de los nuevos miembros y de los antiguos. Pero estas disposiciones, aunque garantizan el acceso a diversos caladeros, limitan, hasta el año 1996 en que las mismas podrán ser revisadas, el número de capturas y el de buques que pueden faenar simultáneamente

La normativa del Acta de Adhesión.

Si se analiza el artículo IV del Acta de Adhesión de España a la C.E.E., que contiene los aspectos relativos a materia pesquera, se puede observar que el control comunitario sobre la política pesquera es total. Las diversas Secciones de la misma y los artículos contenidos en ellas condicionan a la industria pesquera española como se indica a continuación:

a) *Sección Primera. Disposiciones Generales.* Establece que las normas de Acta de Adhesión serán aplicables al Sector de Pesca, aunque el artículo 155 indica que la política común de pesca no será aplicable a las Islas Canarias ni a Ceuta y Melilla.

b) *Sección Segunda. Acceso a las aguas y a los recursos.* Diferentes artículos de esta Sección afectan en profundidad a la industria pesquera:

- *Artículo 156.* Indica que para integrarse en el régimen comunitario de conservación y gestión de los recursos pesqueros creado por el Reglamento de la C.E.E numero 170/83, el acceso de los barcos pesqueros españoles a las aguas sometidas a la soberanía o jurisdicción de los Estados miembros cubiertas por el Consejo Internacional de Exploración del Mar (C.I.E.M.), tendrán que ajustarse a la normativa que se detalla en los artículos siguientes. y únicamente los barcos que se detallan en los artículos 158, 159 y 160 del Acta de Adhesión, podrán faenar en las zonas y en las condiciones que en ellos se fijan.

- *Artículo 158.* Fija el número de barcos autorizados a faenar en las diferentes divisiones de la C.I.E.M., y los límites que afectan a los mismos.

- *Artículo 159.* Contempla las situaciones en que el número de barcos fijados en el artículo 158 - que son 300- puede ser ampliado. En su punto 2., indica que, a medida que los barcos contemplados en la lista básica sean retirados del servicio, podrán sustituirse por barcos de la misma categoría a razón de la mitad de la potencia de los barcos eliminados, hasta que la lista quede establecida a un nivel, en relación a los recursos pesqueros asignados, que permita una explotación normal de los mismos.

- *Artículo 160.* Determina las modalidades de pesca especializadas que se autorizan.

- *Artículo 161.* Explica que las cuotas de pesca se fijarán anualmente y el porcentaje de ellas que, por especies y zonas, que corresponde a España.

- *Artículo 163.* Especifica el número de barcos con pabellón de los Estados miembros, autorizados a faenar en las aguas del océano Atlántico sometidas a la jurisdicción del Reino de España, cubiertos por el C.I.E.M.

La industria pesquera guipuzcoana se vio afectada, como la del resto de las provincias españolas, entre otros aspectos, por la limitación de los cupos de pesca que repercutieron en la reducción de las capturas imponiendo unas cantidades inferiores a la capacidad de su flota; la limitación de los caladeros y de las épocas de acceso a ellos; y la del número de embarcaciones que podían faenar cada año. El número de embarcaciones correspondientes a la matrícula de Gipuzkoa que se integraron dentro del cupo de los 300 barcos fijados en el artículo 158, son las siguientes:

Embarcaciones de la matrícula de Gipuzkoa integradas en el cupo de los 300 buques autorizados a faenar en las diferentes divisiones de la CIEM, según el artículo 158 del Acta de Adhesión de España a la Comunidad Europea.

Nombre del buque	T.R.B.	C.V.
<u>Arrastreros</u>		
Alay-alde	263,--	1.200
Almiketxu	217,--	800
Amuko	227,36	531
Asmor	251,29	800
Alegorrieta	188,--	600
Bare	278,--	1.200
Burgoa Mendi	203,--	680
Calo Berria	244,--	1.200
Chemaypa	291,80	1.200
Galateca dos	303,--	1.198
Galerna uno	222,59	394
Galerna dos	222,59	397
Galerna tres	222,59	398
Hermanos Solabarrieta	297,--	800
Lagunak	280,--	1.195
Lanfón	271,--	1.200
Lazcano	311,--	795
Madariaga	187,65	400
Mikel	278,--	597
Monte Alen	265,--	1.200
Nuevo Virgen de la Pastora	310,--	1.200

Nombre del buque	T.R.B.	C.V.
Nuevo Virgen del Coro	310,77	1.200
Olabarria	289,--	1.200
Oleaje	200,05	320
Ormaza	291,57	1.100
Pio Baroja	292,69	595
Punta de Purrustarri	256,--	1.000
Punta Torrepiá	256,--	1.000
Regil	187,65	400
Rompeolas	228,05	447
Siete Villas	233,18	800
Txori Erreka	287,92	1.200
Urate	187,65	400
Urcen Uno	226,52	750
Ure-Txindorra	280,--	1.195
Ventisca	228,05	413
Vera Cruz Segundo	235,--	1.137
Versalles Primero	242,75	589
Versalles Segundo	242,75	581
Virgen de la Roca	248,--	1.200
<u>Palangreros</u>		
Almike	204,--	800
Ereka	209,--	900
Euskal Berria	256,--	1.200
Gomistegui	205,--	500
Horizonte Claro	239,--	1.180
Idurre	153,43	565
Ilumbe	205,--	500
Ituarte	177,--	700
Manuko Ama	234,--	300
Maretón	228,05	580
Martimuno Segundo	255,82	568
Miya	231,--	550
Monte Alleru	278,--	1.200
Monte Castelo	236,--	800
Ormalomar	246,56	800
Pellizar	249,--	750

Nombre del buque	T.R.B.	C.V.
Peña Blanca	207,--	650
Peña Verde	276,36	665
San Salvador de Guetaria	184,23	400
Seneivo Primero	226,22	900
Virgen Amada	194,--	900

Fuente: *Legislación Pesquera. Régimen jurídico de la pesca marítima*. M.A.P.A., Madrid 1994, pág. 1.192 a 1.197.

c) *Sección Tercera. Recursos Externos*. En su artículo 167 establece que, desde el momento de la adhesión, la gestión de los acuerdos de pesca entre España y terceros países se llevará a cabo por la Comunidad.

d) *Sección Cuarta. Organización Común de Mercados*. Fija las condiciones para los casos en que el mercado comunitario quede perturbado como consecuencia de las importaciones de sardinas del Atlántico, procedentes de España, así como la implantación de un régimen de indemnizaciones (artículo 171) que compensen a los productores de sardinas de la Comunidad.

e) *Sección Quinta. Régimen Aplicable a los intercambios*. Establece las etapas a través de las cuales se irán suprimiendo progresivamente los aranceles aduaneros entre la C.E.E. y España (artículo 173.1). Sin embargo en el punto 2 del mismo artículo se indica que, desde el momento de la adhesión, España eliminará cualquier gravamen compensatorio sobre la importación de productos procedentes de los Estados miembros de la Comunidad.

Además de quedar afectada España por la normativa del tratado de adhesión, otras diversas disposiciones comunitarias obligan a la actividad

pesquera⁴⁰ y, como consecuencia de todo ello, la legislación española ha tenido que promulgar sus propias normas dentro de este entorno.

c) La legislación pesquera española a partir de la integración en la Europa comunitaria

Para la industria pesquera de España, el ingreso en la C.E.E. supuso no sólo, como se ha apuntado anteriormente, el tener que ajustarse a la normativa comunitaria, sino el que dentro del propio país se promulgasen diversas disposiciones⁴¹, algunas de ellas como consecuencia de esta integración.

En primer lugar, el límite de las 200 millas y los cupos de capturas establecidos afectaron sobre todo a las provincias de Gipuzkoa y Bizkaia, que cuentan, después del de Vigo, con los dos puertos más importantes de España para la pesca de arrastre: Pasajes y Ondárroa.

Además, la organización comunitaria de los mercados, impuso unas normas de comercialización. Por ellas tanto los pescados como los crustáceos, deben ajustarse a unas características determinadas de tamaño, peso, grado de frescura, etc. También la Europa Comunitaria fija unos precios orientativos para la mayoría de las especies, establecidos en relación con unas determinadas variables como son: los precios anteriores del mercado, el interés de los consumidores por determinadas especies, las perspectivas de evolución de la producción y de la demanda, etc.. Estos precios teóricos van a permitir determinar aquellos precios por debajo de los cuales el pescado se retira de la venta -normalmente entre el 70 y el 90% del precio que se establece como orientación.

La solución de las empresas pesqueras conjuntas impulsó a España a

⁴⁰ Ver anexo 1.6.

⁴¹ Ver anexo 1.7.

desarrollar una legislación que estimulase y facilitase las inversiones a este respecto. El R.D. nº 2.517 de 8 de octubre de 1976 sobre Empresas Pesqueras Conjuntas concedió a las empresas españolas que participasen en esta modalidad, con al menos un 40% del capital de la empresa conjunta beneficios sobre la exportación de buques en explotación, cobertura de las inversiones por riesgos no comerciales, o inclusión de cupos de las capturas realizadas en convenios acordados con fines de regulación del mercado.

El citado Real Decreto se desarrolló por la O.M. de 1 de agosto de 1977 en la que se establecen las condiciones necesarias para solicitar la fijación de un cupo de capturas exentas de derechos de importación a la entrada en España. También especifica que la Dirección General de Pesca Marítima, en atención a las necesidades de abastecimiento del mercado nacional y a la cantidad de capturas que puede realizar la flota, establecerá semestralmente el cupo máximo de autorizaciones para la importación libre de derechos.

El Decreto de referencia fue modificado, posteriormente, por los Reales Decretos 1075/77 y 2839/77. El primero de ellos autorizaba al Ministerio de Comercio para fijar, dentro de los cupos establecidos, la importación de pescado libre de derechos. La consecuencia de todo ello fue la participación de inversiones españolas en empresas extranjeras en el sector pesquero, que en los años 1976, 1977 y 1978, fue como sigue:

Inversiones españolas en empresas extranjeras en el sector pesquero (expresadas en millones de ptas)

Países	Año 1976			Año 1977			Año 1978		
	Nº de proyectos	Valor total	%	Nº de proyectos	Valor total	%	Nº de proyectos	Valor total	%
Argentina	-	-	-	12	428,17	48,8	15	1.433,74	67,0
Marruecos	5	36,20	41,6	1	196,07	22,3	10	347,73	16,1
Venezuela	1	21,34	24,5	1	19,34	2,2	3	79,88	4,0
México	-	-	-	1	17,81	2,0	4	51,2	2,3
Uruguay	1	20,0	23,2	-	-	-	1	13,27	0,6
Chile	-	-	-	1	20,82	2,3	1	29,75	0,7
Sudáfrica	-	-	-	-	-	-	2	16,66	0,8
Reino Unido	-	-	-	-	-	-	1	4,10	0,2
Irlanda	-	-	-	1	41,16	4,6	1	11,00	0,5
Ecuador	-	-	-	1	26,66	3,0	1	76,86	3,6
Brasil	-	-	-	1	82,42	9,3	1	44,59	2,1
Haití	-	-	-	-	-	-	1	43,49	2,0
Nigeria	-	-	-	1	44,88	5,0	-	-	-
Libia	1	29,40	33,5	-	-	-	-	-	-
Túnez	-	-	-	-	-	-	1	0,19	-
Total....	8	86,94	100	29	877,33	100	42	2.152,46	100

Fuente: OTERO, M.: "España y la pesquerías internacionales", en *Información Comercial Española*, nº 546, febrero, 1979, pág. 142.

Un gran obstáculo con el que tropezó la exportación de productos pesqueros es el de los derechos arancelarios y las tasas a la exportación. Durante los años sesenta, los países de la E.F.T.A. permitieron importar los productos pesqueros transformados libres de derechos, pero, posteriormente, con la ampliación de la C.E.E. se volvieron a aplicar las tarifas arancelarias sobre múltiples productos, siendo los países menos desarrollados los que, a través de derechos aduaneros elevados, mayores obstáculos comerciales imponen.

Todos los problemas apuntados anteriormente han afectado a España de forma particular, ya que la mayor parte de las capturas de su flota pesquera se realizan en aguas internacionales.

La flota bacaladera, muy importante para Gipuzkoa, ha sufrido, por una parte, una enorme reducción de cuotas de pesca, tanto en aguas canadienses como en las noruegas y por otra no ha tenido éxito en la constitución de sociedades mixtas. La flota congeladora, -merlucera, atunera- también tiene problemas y la flota de pesca al fresco se enfrenta a la limitación de aguas jurisdiccionales en la Unión Europea y en otros países.

1.3. El impacto de la legislación del siglo XX sobre la industria pesquera

La ausencia de una política pesquera coordinada y el que las atribuciones sobre este sector económico se encontrasen dispersas en diversos Ministerios y Organismos no ha favorecido el desarrollo de la industria pesquera en el siglo XX. Tanto a nivel estatal como a nivel local la dispersión y descoordinación de funciones ha sido la tónica de los primeros ochenta años del siglo.

Durante el primer tercio del siglo solamente la Ley de 30 de junio de 1909 que concedió primas a la construcción de buques de más de 10 T.R.B. favoreció a la totalidad del sector pesquero, ya que las leyes posteriores en este mismo sentido, favorecieron sólo a los grandes armadores que, dada la atomización de este sector, siempre han representado una minoría. La política proteccionista en este periodo no parece haber favorecido a los armadores pesqueros, excepto en algún caso -el consumo de carburante de la C.A.M.P.S.A.- también a los propietarios de grandes buques.

En la etapa de la II República empiezan a darse las mejoras en las condiciones laborales de los pescadores para intentar equipararlos a los trabajadores de tierra. Se va a tratar de evitar el que tuviesen que depender de la caridad pública cuando sufrían alguna enfermedad o accidente o por su edad ya no podían salir a la mar.

Las ayudas proporcionadas por los Planes de Desarrollo fueron más encaminadas a resolver la crisis de los astilleros que a promover la industria de la pesca. Tan sólo en el periodo 1962-1967 la flota pesquera aumentó en cuatro veces su volumen, pero ésto no fue acompañado de un aumento similar de los rendimientos. Una vez más los beneficiarios fueron los grandes armadores ya que la ayuda oficial a los buques menores de 150 T.R.B. fue escasa.

En los años setenta, tres graves problemas van a afectar al sector pesquero: el encarecimiento del precio de los combustibles, los efectos de la sobrepesca y , el establecimiento de las Z.E.E., que limitó considerablemente el libre acceso a los mares. Los costos de explotación se encarecieron considerablemente y a partir de aquí hubo que depender de acuerdos entre países para poder tener acceso a los caladeros en los que tradicionalmente habían venido faenando.

La adhesión de España a la Comunidad Económica Europea supuso el tener que aceptar tanto la normativa comunitaria como la de aquellos organismos internacionales de los que la Comunidad forma parte. Las flotas pesqueras española y portuguesa duplicaron el número de pescadores y el tonelaje de la flota comunitaria lo que llevó al establecimiento de medidas que limitaban el número de buques que podían faenar simultáneamente y el tonelaje de pesca que podía capturarse.

Aunque el Estatuto de Autonomía del País Vasco proporcionó a la C.A.V. la intervención en el sector pesquero y la posibilidad de potenciar esta fuente de recursos, sin embargo, los condicionamientos comunitarios e internacionales que afectan a la flota de la U.E. limitan el rendimiento de la flota vasca obligada a buscar caladeros cada vez más lejanos y a depender para el ejercicio de su actividad de los convenios con otros países.

En definitiva, puede observarse en la mayor parte del siglo XX la ausencia de una política pesquera continuada. Las medidas legislativas

que, directa o indirectamente, han afectado al sector pesquero ponen de manifiesto que la pesca como factor económico no ha estado entre los objetivos prioritarios de la política estatal.

CAPITULO SEGUNDO
2. EMBARCACIONES Y PUERTOS

2.1. Embarcaciones

2.1.1. Las embarcaciones pesqueras guipuzcoanas: una breve reseña histórica

A lo largo de la historia de Gipuzkoa, el desarrollo de la industria pesquera pudo realizarse por la asimilación sucesiva de los distintos tipos de embarcaciones, primero de madera, más tarde de acero y de los diferentes sistemas de propulsión de las mismas, remo, vela, vapor, y motor.

Se conservan algunas noticias del tipo de embarcaciones mayores empleadas en los desplazamientos marítimos, pero

"poco nos cuentan de como se movían los pescadores artesanales...cuando empiezan a fundarse las villas marineras" ⁴¹.

Parece comúnmente aceptada la influencia nórdica en la construcción de las embarcaciones cantábricas. Los drakkar vikingos, que en las incursiones que éstos hombres realizaron tuvieron los marinos vascos la oportunidad de conocer, contribuyeron a la evolución de la estructura de las embarcaciones del Cantábrico.

Igualmente, factores como el tipo de puertos de que disponía cada zona del Cantábrico y la mayor o menor seguridad de los mismos, condicionaron la influencia ejercida por el modelo vikingo. Los puertos del País Vasco no eran demasiado seguros y las embarcaciones tenían que enfrentarse,

"con turbulentas "barras" y a veces tenían que ser izadas al arenal de una playa, tras cada singladura, como es el caso de Zarauz" ⁴².

⁴¹ ARBEX, J.C.: *Arrantzaria*. Petronor, Bilbao 1984, pág. 29.

⁴² ARBEX, J.C.: o.c., pág. 36.

Por ello, comparando las embarcaciones vascas con las de otras zonas del Cantábrico, destaca su menor tamaño y la mayor ligereza y facilidad de su manejo.

También los diversos fines a que iban destinadas las naves - comercio, caza de la ballena, pesca de bajura-, favorecieron la diversidad de navíos que se construyeron.

"En el siglo XIV se hablaba de navíos, pinazas, barcas, bajeles, naos, galeotes, leños torcas, correos, carabelas, etc. En el XV proliferaban, además de las anteriores, galeras, carracas, galeones, pataches"".

En el siglo XVIII fueron desapareciendo los grandes navíos pesqueros y se utilizaron cada vez en mayor medida lanchas, mayores o menores, según la especie a la que se dedicaban.

En el siglo XIX, el proteccionismo a la construcción naval influyó en la revitalización de esta industria, pero sus técnicas se habían quedado anticuadas y no podían competir con los modernos buques de hierro que ya construía Gran Bretaña.

En España se autorizó el uso del vapor a las embarcaciones pesqueras por Real Orden de 3 de febrero de 1881, reconociendo con ello el Ministerio de Marina la gran ventaja de este sistema, tanto para traer el pescado en buenas condiciones -por el menor tiempo empleado en ello-, como por la ventaja que suponía para el salvamento de personas en caso de temporal.

"Guipúzcoa fue en el continente europeo la zona geográfica que, siguiendo el ejemplo de Inglaterra, extendió con más celeridad el vapor en las embarcaciones de pesca"".

"GARCIA DE CORTAZAR, F. y MONTERO, M.: *Diccionario de Historia del País Vasco*. Txertoa, San Sebastián 1983, pág. 107.

"AGUIRRE FRANCO, R.: *Guipúzcoa 1863-1983. Historia Gráfica*. Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián 1983, pág. 57.

La adaptación del vapor como propulsor de las embarcaciones pesqueras llegó al País Vasco y concretamente a Gipuzkoa, con el empresario Ignacio Mercader. La empresa de los Mercader, que comenzó a funcionar en 1869, fue la primera en utilizar los barcos de vapor para la pesca, siendo el primero el "Mamelena I", "matriculado en el año 1880" ". A este pionero pronto le siguieron otros empresarios pesqueros que vieron en el vapor un sistema de propulsión moderno que iba a beneficiar la industria que desarrollaban.

Se aplicó primero a las embarcaciones de vela y supuso un gran avance para la industria pesquera al permitir que todas las costeras se pudiesen realizar con el mismo tipo de barco. Para el año 1912 figuraban matriculados en la provincia de Gipuzkoa 69 vapores pesqueros "17 en Pasajes, 23 en Zumaya (con Orio y Guetaria) y 29 en San Sebastián" ". Sin embargo, el vapor resultaba caro para los pescadores que, salvo excepciones, eran gente pobre.

La utilización del vapor hizo, también, que se revisase la estructura de los barcos para adaptarla a este nuevo sistema. A pesar del aspecto poco estético que daba a las embarcaciones, por la cobertura de hollín, carbón y grasa, y a las frecuentes explosiones que sufrían los motores, pronto se hizo popular sobre todo en las embarcaciones dedicadas a la pesca de altura. Sin embargo, "la era del vapor duró poco. Apenas 30 años" ".

En los años treinta se dio un nuevo paso en la evolución de los barcos pesqueros: la utilización del motor de explosión. Este nuevo medio de propulsión, aunque permitió aumentar la velocidad de desplazamiento y con ello el tiempo de permanencia en la mar, se empezó a utilizar con grandes reticencias por considerar que el ruido producido

"GARATE OJANGUREN, M.M. y MARTIN RUDI, J.: *Cien años de la vida económica de San Sebastián (1887-1987)*. Fundación Social y Cultura Kutxa, San Sebastián 1995, pág. 79.

"AGUIRRE FRANCO, R.: o.c., pág. 59.

"ARBEX, J.C.: o.c., pág. 59.

por la hélice espantaba a los peces. Aún resultando más barato, más cómodo y más adaptable que el vapor, en muchos puertos se negaban a utilizarlo.

En el Cantábrico se comenzó utilizando un motor catalán, pero dado el enorme ruido que producía, se pasó a utilizar, corrientemente, el tipo guipuzcoano fabricado por la empresa Yeregui, además de otros tres: Hispano, Norteamericano y Alemán, alimentados con bencina.

Hacia 1926 convivían el vapor y el motor, con predominio todavía del primero sobre todo en las pesquerías de arrastre de altura y en las del bacalao y la ballena.

"El tipo de motores que se empleaba tenía, en los guipuzcoanos una potencia de 8, 12, 16 y 32 caballos, con un valor, aproximado, de 4.000, 5.000, 6.000 y 10.000 ptas.; en los norteamericanos de 8 caballos y en los alemanes de 16"".

La estructura de los barcos no experimentó demasiados cambios. Muchos vapores sustituyeron solamente el motor conservando la estructura anterior. Como combustible utilizaron bien la gasolina -llamada bencina- o el petróleo -llamado aceite bruto-. Si bien ahora las embarcaciones ya no sufrían la suciedad del hollín, la utilización del petróleo como combustible ensució las aguas de los puertos.

Aunque se iban multiplicando los barcos que utilizaban el motor, éste se instalaba en las embarcaciones que faenaban dentro de las aguas jurisdiccionales españolas, porque, normalmente, se aplicaba a embarcaciones pequeñas que no se alejaban mucho de la orilla. En España, el año 1926

"el número de las embarcaciones de vapor era de 1.290 y el de las que tenían aplicado el motor de explosión alcanzaba las 1.500, habiendo experimentado un notable aumento ya que estas últimas que en 1922 sólo alcanzaban un número de 300 se han multiplicado por cinco y, sin embargo,

⁴⁴ "Los motores de explosión en la pesca", en *V(asca)nia Industrial y P(esquera)* de 20-05-1926, págs. 17 y 18.

los barcos de vapor que en 1920 eran de 1.756 y en 1923 llegaron a 1.852, han descendido a la cifra anteriormente apuntada de 1.290³⁰.

En los años veinte los países más adelantados en la aplicación de la propulsión a motor en la pesca, eran Estados Unidos y Alemania. En España, la zona que más utilizaba el motor de explosión en dicha actividad era la del Cantábrico, según se refleja en el cuadro siguiente:

Barcos de vapor y motor en el año 1926 en España

Regiones o zonas	Nº de Vapores	Nº de motores
Cantábrico	529	601
Galicia	462	177
Sur de España	262	110
Levante	31	245
Baleares	-	320
Protectorado español	4	57
Islas Canarias	2	-
Sahara español	-	4
Total	1.290	1.514

Fuente: *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de mayo de 1926, pág. 20.

Después de la guerra civil se fue sustituyendo lentamente la energía del vapor por motores de gas-oil, más seguros y cuyo mantenimiento era más barato. La potencia de los nuevos motores y la sustitución de la madera por el hierro y el acero como material de construcción naval, permitió ir aumentando la capacidad de las naves cada vez más, hasta el punto de que los puertos del País Vasco precisaron reformas que los ampliasen para dar cabida al tonelaje de su flota.

En el caso de Gipuzkoa, durante los años cuarenta y cincuenta convivieron ambos tipos de propulsión creciendo los motores pero

³⁰ "Los motores de explosión en la pesca", a.c. de 20-05-1926, pág. 19.

manteniéndose todavía los barcos de vapor, posiblemente por la dificultad en el abastecimiento de combustible.

Barcos de pesca de Gipuzkoa según el método de propulsión utilizado

Años	Nº Veía	Nº remo	Nº Vapor	Nº Motor	Nº Total
1908	532	s.d.	79	s.d.	618
1914	426	s.d.	102	s.d.	528
1918	s.d.	*1.024	94	25	1.143
1928	s.d.	607	156	149	912
1929	s.d.	607	171	184	962
1930	s.d.	607	183	184	974
1931	s.d.	637	183	179	999
1932	11	526	194	140	871
1933	11	482	179	132	804
1934	11	418	158	140	727
1941		422	122	203	747
1942		473	101	246	820
1943		431	73	256	764
1946		473	149	310	932
1950		420	119	370	829
1951		430	70	329	909
1952		416	6	363	785
1953		332	6	421	759
1954		549	6	362	917
1955		1.112	167	676	1.955
1956		1.155	130	671	1.956
1957		1.180	129	691	2.000
1958		1.143	129	698	1.970
1959		1.136	129	713	1.975
1960		1.135	127	730	1.992

Fuente: *Estadísticas de Pesca*. Ministerio de Industria y Comercio, Madrid, y *Estadísticas de Pesca*. Ministerio de Industria y Comercio, Madrid. LUENGO TEIXIDOR, F.: *Crecimiento Económico y cambio social. Guipúzcoa 1917-1923*. Ediciones de Arte e Historia, Leioa 1990.

* En el año 1918 en remo están incluidos los botes pequeños.

Algunos datos de esta estadística no parecen fiables como, por ejemplo, las cifras de 6 barcos de vapor en los años 1952, 1953 y 1954, para pasar en el año 1955 a 167 barcos. Posiblemente sea un error de transcripción que han arrastrado en años posteriores. Tampoco las cifras de los vapores en los años 1943 y 1951 y los totales de 1954 a 1955 parecen ser fiables por registrarse unas variaciones muy fuertes.

2.1.1. Las principales modalidades de barcos utilizados por las flotas guipuzcoanas de gran altura, altura y bajura

De las diferentes modalidades de embarcaciones pesqueras que se han utilizado en Gipuzkoa durante el siglo XX, algunas ya habían sido utilizadas en el siglo XIX y otras se incorporan en épocas más recientes siguiendo el proceso de modernización de este sector.

Las naves utilizadas por los pescadores guipuzcoanos tuvieron que adaptarse a las características de los puertos, la mayoría de ellos, a principios del siglo XX, faltos de calado en las bajamares y con barras o entradas que resultaban prácticamente infranqueables en casos de temporal.

Dependiendo de los aparejos que utilizan en la pesca se denominan arrastreros, los que utilizan redes para el arrastre, y palangreros o pincheros, los que utilizan sistemas basados en la técnica del anzuelo. Los diversos tipos de embarcaciones pesqueras se pueden agrupar en tres categorías, según la modalidad de pesca a la que se dedican:

a) Flota de Gran Altura

Realiza sus operaciones pesqueras sin limitación de mares ni distancia a la costa, con barcos de amplio radio de acción y autonomía superiores a las 250 T.R.B., utilizando el sistema de arrastre y realizando largas campañas.

En esta modalidad pesquera y en antiguos documentos, tallas en piedra o sellos de lacre, destaca un tipo de embarcación utilizado por los marineros vascos para la pesca de la ballena.

"Esta lancha, presente desde el siglo XIV en la costa vasca, es llamada "pinaza" por los pescadores. La "pinaza", está enteramente construida en pino y su uso se extiende por toda la costa atlántica, del

Finisterre francés al español ¹¹.

También los barcos utilizados en la pesca del bacalao fueron evolucionando a través de los siglos.

"Los primeros buques usados en la pesca del bacalao fueron los panzudos galeones que, seguramente, simultanearon la pesca del gádido con la caza de la ballena, coincidiendo las campañas de ambas presas....Con la goleta de los siglos XVIII y XIX llegaría un método de pesca revolucionario: el doris....Estos doris eran ligeros botes que alcanzaron su perfección a finales del siglo XIX, gracias a su diseño de chalana....Las goletas del siglo XIX, eran hermosos veleros de dos o tres palos, muy rápidos y fuertes" ¹².

Cuando en los años veinte del presente siglo comienza a despuntar de nuevo la actividad pesquera de altura en Gipuzkoa, las embarcaciones faenan en solitario, en parejas o en tríos. Son buques de gran calado, con máquinas potentes y con un radio de acción que les permite permanecer sin arribar a puerto durante mucho tiempo. Más adelante, en los años sesenta, surgirán los modernos barcos congeladores.

Esta modalidad pesquera fue concentrándose en pocos puertos y la mano de obra que la nutrió, generalmente, fue de inmigrantes, siendo el sistema de explotación marcadamente capitalista con remuneraciones salariales a sus trabajadores. Los distintos tipos de barcos utilizados por la flota de gran altura pueden agruparse en bous, parejas, tríos, congeladores y balleneros.

Bous. Faenan en solitario y tienen bodegas adecuadas a la conservación de la pesca dotadas de estantes o cajería para evitar que el pescado se aplaste y pierda sus buenas condiciones de presentación cuando llegue al mercado. Sus excelentes condiciones marineras les permiten no tener que realizar arribadas forzosas a puerto mas que en casos de temporales muy fuertes, pero dado su calado necesitan puertos con profundidad suficiente para no quedarse en seco en las bajamar. Sus

¹¹ ARBEX, J.C.: o.c., pág. 2.

¹² ARBEX, J.C.: o.c., pág. 190.

condiciones, les dotan de un radio de acción de muchos días, o semanas de navegación.

Por término medio suelen tener una dotación de 58 tripulantes. Reciben su denominación del arte con el que trabajan, denominado *asimismo bou*, consistente en una red arrastrera de fondo manejada por un solo barco. Algunos de estos bous trabajan en parejas.

Parejas. Este sistema de pesca entre dos barcos iguales o casi iguales se implantó en la costa guipuzcoana a base de constituir sociedades entre los mismos tripulantes. Ello permitía el no tener que efectuar excesivos desembolsos monetarios, que únicamente hubieran estado al alcance de unos pocos armadores. Llevan una media de unos 23 tripulantes y reciben el nombre de parejas porque trabajan de dos en dos para poder arrastrar un mismo arte de igual tipo que el de los grandes bous.

Tríos. Al igual que las parejas, las embarcaciones pesqueras también faenaron en grupos de tres barcos, pero esta modalidad se utilizó muchísimo menos que la de parejas.

Congeladores. Datan del año 1961. Esta flota está integrada por barcos arrastreros y atuneros con instalaciones de congelación a bordo a fin de poder tratar la pesca capturada "in situ". El tonelaje es muy variado, ya que oscila desde 200 a más de 2.000 T.R.B. Utilizan el arte de arrastre de fondo, redes especiales y palangres, utilizados por los atuneros para la captura de estas especies pesqueras.

La flota congeladora, al permanecer mucho tiempo en alta mar sin tocar puerto, es difícil adscribirla a una provincia determinada, por lo que suelen figurar en la provincia donde está registrada la empresa armadora.

Balleneros. Esta pesca que, para los vascos, fue muy importante en el pasado, a mediados de los años sesenta no tenía representatividad. Quedaban tan solo cinco barcos muy antiguos que arponeaban a los

cetáceos en zonas relativamente cercanas al Noroeste de España. Pertenecían a las provincias de Lugo, Pontevedra y La Coruña. Su tonelaje era de alrededor de 271 T.R.B. y la media de su tripulación de unos 14 tripulantes.

b) Flota de Altura.

Realiza la pesca fuera de la línea de las 60 millas paralelas al litoral español y en la zona comprendida entre los paralelos 60º Norte y 0º y los meridianos 10º Este y 20º Oeste, en profundidades no superiores a los doscientos metros y sobre la plataforma continental.

Utiliza embarcaciones de entre 75 y 250 T.R.B., lleva unos 15 tripulantes por barco y se dedican al arrastre de fondo, individualmente, en parejas o en tríos. En esta flota es más notable que en la congeladora la dispersión del tamaño de las unidades.

c) Flota de bajura.

Realizan su faena próximas a la costa, en bahías o ensenadas, y su jornada de trabajo solía no sobrepasar un día de navegación, por lo que pueden ser de tamaño pequeño e incluso ir desprovistas de cubierta. Sus características técnicas no les permiten realizar largas travesías ni adentrarse mucho en el mar.

Dentro de esta especialidad de bajura, llamada también "de litoral", las embarcaciones, en función del tipo de pesca a que se dediquen pueden clasificarse como pesca de superficie -que utiliza embarcaciones de entre 20 y 75 T.R.B.- y pesca artesanal -que utiliza embarcaciones de menor potencia y tonelaje, menos de 20 T.R.B.

Utilizan artes muy diversas: pesca de arrastre llevada a cabo por

"bacas" (bous de menos tonelaje), pesca de cerco de enmalle, deriva, etc. En el País Vasco y para la pesca de bajura se utilizaron diferentes tipos de embarcaciones, pudiéndose destacar: traineras, chalupas boniteras, bateles, botes, vapores, motoras, etc.

2.1.2. La evolución de la flota pesquera guipuzcoana. Análisis comparativo

Es después de la Primera Guerra Mundial cuando, ligada al progreso tecnológico y al incremento de tonelaje de los buques, España empieza a contar con una flota industrial pesquera diferente a la artesanal de origen.

"En 1930 se comienza en Pasajes la construcción de cascos de acero y se sustituye el vapor por el gas-oil en los primeros motores diesel"³¹

Tras el paréntesis de la guerra civil, la postguerra y la segunda guerra mundial hicieron escasear el acero y las embarcaciones tuvieron que volver a construirse en madera. Igualmente la propulsión de los barcos pesqueros tiene que recurrir a utilizar el carbón ante la escasez de petróleo. Cuando vuelve a normalizarse el suministro de combustible la construcción naval se fortalece y así aparecen en los años cincuenta los buques factoría, y los arrastreros congeladores.

La necesidad de potenciar la industria de construcción naval llevó, también, a crear una flota pesquera eficiente y moderna a través de la Ley de Renovación y Protección de la Flota Pesquera, de 1961, con la que España llegó a ocupar un lugar destacado en las pesquerías internacionales. Desde el año 1961 en que se promulgó esta ley y hasta el año 1970, fue aumentando el número de embarcaciones y creciendo en forma constante y continuada la participación de las parejas sobre el total de barcos destinados a esta actividad.

³¹ REIZABAL, G., GONZALEZ-AMEZUA, P., y GONZALEZ, A: *Pasajes, un puerto, una historia*. Junta del Puerto de Pasajes, Pasajes 1987, pág. 88.

También la flota pesquera del País Vasco se acogió a los beneficios otorgados por la citada Ley de Renovación y Protección de la Flota Pesquera de 23 de diciembre de 1961. Consecuencia de ello fue el notable incremento, sobre todo, en la flota de Gran Altura - buques superiores a 250 T.R.B.- que de 1965 a 1971 aumentó un 62,1% en cuanto al número de barcos y un 66,1% en cuanto al número de T.R.B. También aumentaron las embarcaciones menores de 20 T.R.B. que crecieron en el mismo periodo de tiempo un 36,6% en número de barcos y un 59,4% en T.T.B. Sin embargo, el grupo comprendido entre 20 y 250 T.R.B. siguió la tendencia inversa y descendió en un 15% de su número de buques y en un 13,2% en sus T.R.B.

Por su parte la industria pesquera española vio aumentar desmesuradamente su flota en los años sesenta, aunque al no estar acompañado este aumento de una planificación racional del sector, dio lugar a la infrautilización de muchas embarcaciones y a que descendiesen los rendimientos pesqueros. En el mismo periodo de tiempo 1965-1971 en España el aumento fue: en los buques mayores de 250 T.R.B. un 68,9% en número de barcos y un 83,7% en número de T.R.B.; en los comprendidos entre 20 y 250 T.R.B., aumentó un 9,3% el número de embarcaciones y un 15,6% las T.R.B.; en los menores de 20 T.R.B. el aumento fue de un 19,1% en número de barcos y un 11,8% en las T.R.B.

En Gipuzcoa,

"más de la mitad de las embarcaciones existentes en 1971, exactamente un 50,59% fueron construidas durante el decenio 1962-1971, periodo que coincide exactamente con el de vigencia de la Ley de Renovación y Protección de la Flota Pesquera y del I y II Plan de Desarrollo Económico y Social"³⁴.

La flota pesquera guipuzcoana, además, es a principios de los setenta una flota joven, más joven que la nacional en cuanto a edad de las embarcaciones ya que tan sólo un 28,36% superaban los 15 años. Además, en cuanto al número de T.R.B. por barco suponía en el año 1971, una media de 121,92.

³⁴ *Panorama Económico. Guipúzcoa. o.c.,* pág. 93.

La evolución en este periodo de la flota pesquera guipuzcoana respecto a la flota pesquera española se refleja en el siguiente cuadro:

Evolución de la flota pesquera guipuzcoana respecto a la española de 1965 a 1971.

	GUIPUZCOA			ESPAÑA		
	1965	1971	%	1965	1971	%
Nº de barcos	666	765	14,9	13.251	15.556	17,4
T.R.B.	75.590	93.267	23,4	491.459	638.664	34,0
Potencia (H.P.)	165.271	222.207	34,4	1.151.137	1.844.326	60,2

Fuente: *Panorama Económico. Guipúzcoa*. Banco de Bilbao, Bilbao 1973.

Respecto a la edad de la flota en el año 1971 se tienen las siguientes cifras:

Distribución de la flota pesquera por edades al 31 de diciembre de 1971

Grupos de edades	Nº de barcos	%	T.R.B.	%	Potencia H.P.	%
GUIPUZCOA						
Menores de 5 años	159	20,79	25.451	27,29	67.984	30,59
De 5 a 10 años	228	29,80	24.229	25,98	65.122	29,31
De 10 a 15 años	161	21,05	23.013	24,67	48.923	22,02
De 15 a 20 años	72	9,41	5.456	5,85	13.339	6,00
Más de 20 años	145	18,95	15.118	16,21	26.839	12,08
Total.....	765	100,00	93.267	100,00	222.207	100,00
ESPAÑA						
Menores de 5 años	2.875	18,48	204.952	31,12	608.118	32,97
De 5 a 10 años	3.335	21,44	181.907	27,62	513.991	27,87
De 10 a 15 años	2.943	18,92	111.521	16,93	307.630	16,68
De 15 a 20 años	1.704	10,95	49.083	7,45	125.797	6,82
Más de 20 años	4.699	30,21	111.201	16,88	288.790	15,66
Total.....	15.556	100,00	658.664	100,00	1.844.326	100,00

Fuente: *Panorama Económico. Guipúzcoa*. Banco de Bilbao, Bilbao 1973.

La expansión desmesurada de la flota pesquera española que la

llevó a ocupar el tercer lugar del mundo en cuanto a tonelaje, derivó en un sobredimensionamiento del sector pesquero que a finales de los setenta obligó a una progresiva reducción de la flota para ajustarla a las posibilidades reales de capturas.

La posterior entrada en la Comunidad Europea y la preocupación mundial por el agotamiento de los caladeros que ha originado la aplicación de cupos de capturas, ha obligado a la flota española a iniciar un doloroso proceso de adaptación a la situación actual, disminuyendo tanto el número de embarcaciones como el tonelaje total de las mismas. Actualmente es la más castigada por la ampliación de la ZEE a 200 millas y por la dificultad para renovar acuerdos con los países en los que tradicionalmente había venido pescando. Esta situación se ha venido reflejando en el continuo descenso del número de los barcos bacaladeros y en la pérdida de puestos de trabajo en esta modalidad.

La situación en los noventa, en lo que respecta a embarcaciones, refleja un notable descenso de las mismas tanto en su número como en el tonelaje. Es también significativa la pérdida de puestos de trabajo y el envejecimiento progresivo de la flota.

En Gipuzkoa, la actual flota pesquera se dedica, según las embarcaciones utilizadas, a cuatro especialidades de pesca: bajura, arrastre al fresco, bacaladeros, y arrastreros congeladores. La especialidad de atuneros congeladores, dentro del País Vasco, se concentra en Bermeo, no existiendo, por consiguiente, buques de esta especialidad en los puertos guipuzcoanos.

a) La flota de bajura

La flota vasca tiene encuadrado el mayor número de embarcaciones en la flota de bajura y supone en 1994, aproximadamente, el 75% del total de los buques que componen la flota pesquera, aunque en

T.R.B. no llegue a la mitad del tonelaje total. La edad media de las embarcaciones era en 1988 de 19 años, aunque se trata de una flota muy cuidada y dotada con equipos avanzados tanto para la detección de la pesca como para la navegación.

La mayoría de las empresas dedicadas a la pesca de bajura lo hacen bajo la forma de sociedades personales con una sola embarcación, siendo muy pocas las que poseen dos embarcaciones.

Se pueden considerar embarcaciones de "superficie" aquellas cuyo tonelaje, mayoritariamente, es superior a las 50 T.R.B., llevan una dotación media de unos 15 hombres y son polivalentes pudiendo faenar al cerco, cebo vivo y otras artes como el pincho, el anzuelo, etc.

Bermeo es su puerto principal, contando con el mayor número de buques, pero comparte esta modalidad con Fuenterrabía, Guetaria, Orio y el resto de los puertos vascos. Puede decirse que la distribución de buques y personal es igualitaria entre Bizkaia y Gipuzkoa

El gran problema al que se enfrentan actualmente es la escasez de anchoa por agotamiento de la especie, -al que ha contribuido la flota francesa con sus excesivas capturas en los últimos años- y la insuficiencia de caladeros permitidos para poder faenar en ellos con una rentabilidad adecuada. Múltiples embarcaciones de esta especie se han pasado a la modalidad artesanal.

La pesca "artesanal" agrupa el grueso de los buques de la flota de bajura, estando compuesta por unidades de pequeño tamaño -en torno a las 20 T.R.B. y los 126 C.V. por unidad, como término medio-. El arte más importante que practica es el palangre y está polarizada en los puertos de Bermeo, Fuenterrabía, Pasajes y San Sebastián.

En la pesca "artesanal" se encuadran embarcaciones muy distintas, aunque todas de menor tonelaje que las de la pesca

de "superficie", entre 10 y 50 T.R.B. y una tripulación media que oscila entre 4 y 12 hombres. Dado su carácter faenan en los caladeros del litoral y en la fosa de Capbreton.

Utiliza artes menos mecanizadas y complejas, entre las que destaca el palangre -al que se dedican, principalmente, las "merluceras". De menor importancia son las modalidades de pincho, enmalle, cacea y nasas. Sus desplazamientos son de corta duración, regresando a puerto, en la mayoría de los casos, en el mismo día. Estas embarcaciones al dedicarse a especies que son objeto de captura durante todo el año pueden faenar ininterrumpidamente, al revés de lo que ocurre en la flota de "superficie" cuyas capturas son marcadamente estacionales.

El segundo puerto vasco en esta especialidad después de Bermeo es Fuenterrabía. Dentro de Gipuzkoa posee el mayor número de embarcaciones con gran diferencia sobre los demás puertos guipuzcoanos, aunque últimamente han aumentado bastantes las embarcaciones correspondientes a Pasajes y Donostia-San Sebastián.

En los últimos años se ha registrado un aumento del número de embarcaciones dedicadas a la pesca "artesanal", tanto por trasvase de los excedentes de barcos de "superficie" a ésta, como por la aparición de una economía de subsistencia propiciada por la crisis económica general, que lleva a muchas personas en paro a buscar de esta forma unos ingresos complementarios.

Las dificultades mayores con que tropieza este sector a finales del siglo XX se derivan del incremento del precio del combustible y del recorte de licencias para faenar en los caladeros exteriores, una vez finalizadas las costeras en el litoral vasco.

La evolución en el número de embarcaciones de 1977 a 1994, ha sido la siguiente, con tendencia a la disminución:

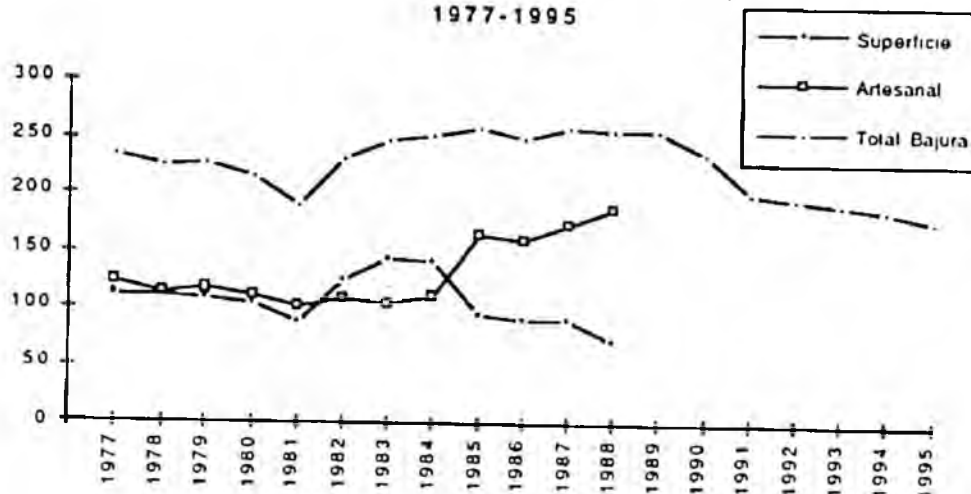
Nº de embarcaciones de la flota de bajura de Gipuzkoa *

Años	Nº de barcos Superficie	Nº de barcos Artesanal	Nº total de barcos Bajura	T.R.B. Total
1977	113	122	235	s.d.
1978	111	115	226	s.d.
1979	110	118	228	s.d.
1980	104	112	216	s.d.
1981	88	102	190	s.d.
1982	125	109	234	s.d.
1983	145	105	250	s.d.
1984	142	112	254	s.d.
1985	95	166	261	13.321
1986	91	161	252	13.310
1987	92	174	266	13.294
1988	72	188	260	13.301
1989	s.d.	s.d.	257	13.554
1990	s.d.	s.d.	239	13.313
1991	s.d.	s.d.	203	12.667
1992	s.d.	s.d.	198	12.453
1993	s.d.	s.d.	194	12.335
1994	s.d.	s.d.	189	11.914
1995	s.d.	s.d.	179	11.315

Fuente: *Economía Vasca. Informe. Caja Laboral Popular, Mondragón. y Anuario Estadístico Vasco. Instituto Vasco de Estadística, Vitoria-Gasteiz.*

* En el año 1981 falta el puerto de Motrico.

Embarcaciones de la flota de bajura de Gipuzkoa. Año
1977-1995



La mayor concentración de embarcaciones dedicadas a la pesca de superficie se encuentra en Fuenterrabía, Guetaria y Orio. Respecto a la pesca artesanal son Fuenterrabía, Pasajes, Donostia-San Sebastián y Guetaria los puertos en los que se registra mayor número de barcos de esta modalidad.

b) La flota de arrastre al fresco

Desde el año 1975 en que la pesca de altura alcanzó el final de una carrera de construcción de barcos supercapacitados para las posibilidades de extracción que los caladeros le ofrecían ha iniciado un descenso ininterrumpido habiéndose reducido enormemente el número de embarcaciones dedicadas a este especialidad.

Esta inversión se debió, en principio, a que las aguas internacionales en que esta flota faenaba, a partir de 1976 pasaron a ser jurisdicción de la C.E.E. Las capturas se realizan casi totalmente en aguas comunitarias y las

en número de embarcaciones que pueden faenar, y en los días que pueden dedicarse a la pesca ha llevado a la venta, desguace o reconversión de los buques de la misma.

Además, desde que en primero de enero de 1977 la C.E.E. extendió el límite de sus aguas jurisdiccionales a las 200 millas, el futuro de esta flota se llenó de incertidumbres, ya que depende totalmente de los caladeros del Reino Unido, Irlanda y sobre todo Francia. Ningún año han conseguido faenar la totalidad de los buques de cada puerto vasco, siendo numerosos los que permanecen amarrados, incluso durante todo el año.

Pasajes ya desde el principio tuvo en cuenta este carácter restrictivo e inició a partir de 1979-80 una reducción del número de embarcaciones de su flota para poderse adaptar a las necesidades futuras.

Dada la situación de la flota de arrastre al fresco en España, la Orden de 12 de junio de 1981, dictó una serie de medidas para ordenar la actividad pesquera de acuerdo con las circunstancias del momento y el 20 de agosto del mismo año se publicó la normativa de modernización de la flota, por la que se podían desguazar buques de arrastre al fresco para construir buques congeladores, en la proporción de 2 T.R.B. a desguazar por 1 T.R.B. a construir. En Pasajes se han ido desguazando numerosos barcos.

Aunque la modalidad de arrastre al fresco utiliza tanto el arte de arrastre como el palangre, predominan las embarcaciones que utilizan la primera modalidad frente a las que utilizan la segunda. Las especies a que se dedican preferentemente son merluza, gallo y rape.

Después de la bacaladera es la segunda flota de altura en lo que respecta a mayor edad en los buques con una media que supera los 17 años, aunque el proceso de modernización se inició en "1989 con la incorporación de tres nuevas unidades de las cuales una se hundió por causas todavía no

explicadas³³. La evolución de las embarcaciones de esta modalidad desde 1974, es la siguiente:

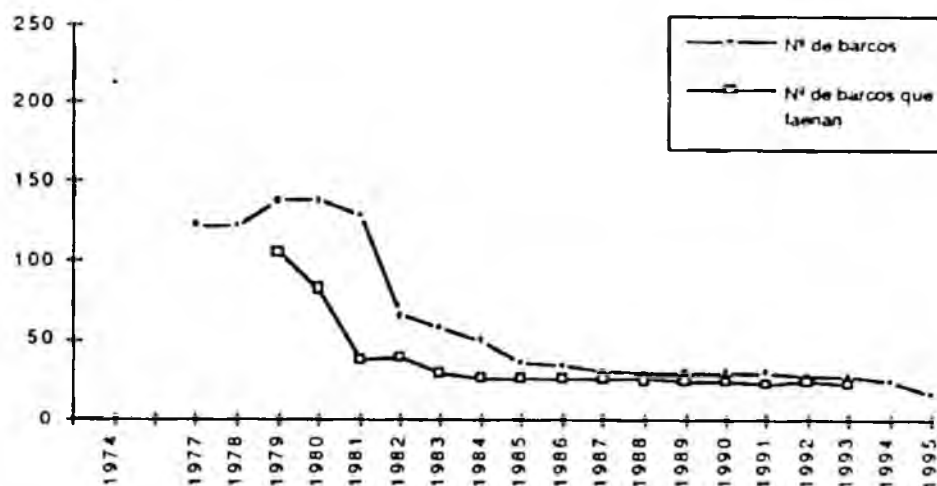
Flota de arrastre al fresco de Gipuzkoa

Años	Nº de barcos	T.R.B.	Media de embarcaciones que faenan cada año
1974	212	s.d.	s.d.
1976	162	s.d.	s.d.
1977	123	s.d.	s.d.
1978	121	s.d.	s.d.
1979	138	s.d.	101 a 109
1980	138	s.d.	83
1981	129	s.d.	38
1982	66	s.d.	40
1983	59	s.d.	30
1984	51	s.d.	27
1985	37	8.704	27
1986	36	8.175	28
1987	32	8.178	27
1988	30	7.480	26
1989	31	7.760	25
1990	31	7.808	25
1991	31	7.843	24
1992	29	7.430	25
1993	29	7.430	24
1994	25	6.558	s.d.
1995	17	4.490	s.d.

Fuentes: *Anuario Estadístico Vasco*. Instituto Vasco de Estadística, Vitoria-Gasteiz
Memorias de la Camara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa
Economía Vasca. Informe. Caja Laboral Popular, Mondragón.

³³ *Economía Vasca. Informe del año 1988*. Caja Laboral Popular, Mondragón 1989, pág. 299.

Flota de altura de Gipuzkoa. Años 1974-1995



c) La flota bacaladera

Con la expansión de los años sesenta el puerto de Pasajes llegó a armar a más de la mitad de la flota bacaladera española. Desde 1970 el declive ha sido imparable habiéndose reducido el número de embarcaciones en un 78% -de 60 barcos en 1970 a 9 en 1995-.

"El declive comenzó con anterioridad a la extensión de las ZEE a 200 millas... este hecho puede situarse en 1976 y para entonces había desaparecido el grueso de los barcos de Pasajes"³⁴.

Incluso antes del ingreso de España en la Comunidad Europea, la flota bacaladera había venido reduciéndose por las continuas dificultades que los países ribereños imponían en orden a los cupos de extracción. Además, las condiciones en que venía faenando esta flota en los años sesenta eran, con mucho, inferiores a las de otros países dedicados a la pesca del bacalao.

³⁴ MURUAGA ELORRIAGA, M: "Un pilar en la economía vasca", en *El Campo* nº 99, julio-septiembre 1985, pág. 107.

"No contaban con barcos de exploración que pudiesen ofrecerles ayuda técnica; ni disponían de barcos hospitales, ni helicópteros para asistencia médica y sanitaria que necesitaban, teniendo que permanecer largos periodos en el mar" ".

La flota bacaladera de Pasajes ha evolucionado, en los últimos veinte años en la forma que se indica:

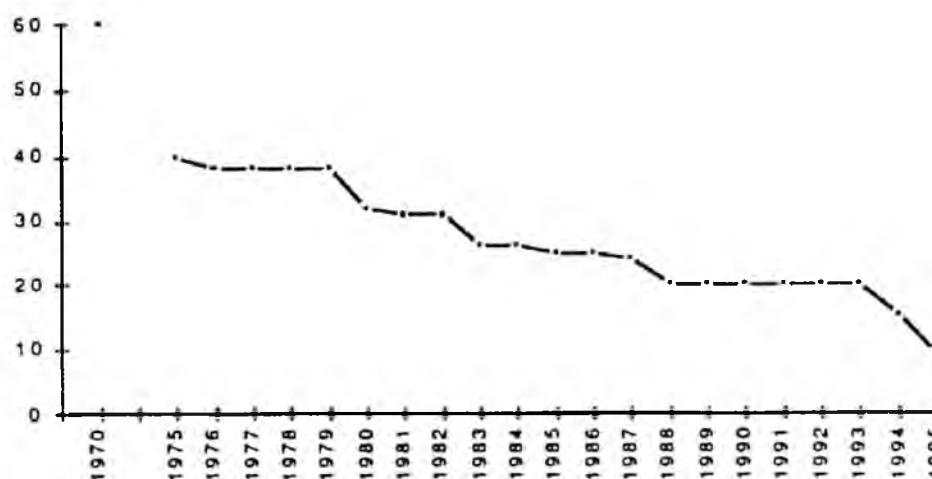
Flota bacaladera de Gipuzkoa

Años	Nº de Embarcaciones	T.R.B.
1970	60	s.d.
1975	40	s.d.
1976	38	s.d.
1977	38	s.d.
1978	38	s.d.
1979	38	s.d.
1980	32	20.708
1981	31	20.708
1982	31	15.259
1983	26	12.184
1984	26	11.979
1985	25	12.840
1986	25	12.840
1987	24	13.708
1988	20	13.573
1989	20	13.573
1990	20	13.573
1991	20	13.573
1992	20	13.313
1993	20	13.313
1994	15	8.121
1995	9	5.282

Fuentes: *Anuario Estadístico Vasco*. Instituto Vasco de Estadística, Vitoria-Gasteiz y *Memorias Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación Guipúzcoa*, San Sebastián.

"E.V. Informe del año 1977. Caja Laboral Popular, Mondragón 1978, pág. 262.

Flota bacaladera de Gipuzkoa. Años 1970-1995



La flota bacaladera estatal se encuentra agrupada en asociaciones de las cuales la más importante es la perteneciente a Gipuzkoa (ARGUIBA). Normalmente desembarcan en el puerto de Pasajes, aunque hay años en que parte de las capturas las desembarcan en Galicia. De las 12 parejas pertenecientes a ARGUIBA, en el año 1990, diez tienen su base en Pasajes, una en Vigo y la otra en la Coruña. La flota bacaladera es la más vieja del sector pesquero vasco, con una media de 21 años en 1990.

Sus áreas de pesca en la costa noreste de Canadá (aguas de la NAFO), se limitan cada vez más con la progresiva reducción de cuotas de capturas impuestas, lo que está llevando a tener que importar bacalao de terceros países, sobre todo de Islandia.

d) Los arrastreros congeladores

Este tipo de embarcaciones se empiezan a contabilizar en el puerto de Pasajes, a partir del año 1986.

Las técnicas de congelación desarrolladas en el siglo XX y de las cuales la provincia de Gipuzkoa ya tenía noticias entre los años veinte y treinta a través de la divulgación efectuada por las revistas especializadas, han permitido la captura masiva de peces que pueden mantenerse en buen estado hasta su llegada al mercado. Fue a partir de los años sesenta cuando este sistema se fue extendiendo rápidamente, permitiendo que el pescado pudiese alcanzar cualquier mercado por lejano que se encontrase del mar.

Esta flota a nivel estatal agrupa sus embarcaciones en asociaciones, en función de los caladeros en los que operan.

"La flota vasca se agrupó en 1986 en torno a dos asociaciones (ASVAGAC¹¹ y ARGUICON¹²), resultando difícil un desglose preciso de barcos por asociación ya que algunas unidades pertenecen a ambas"¹³.

Posteriormente existen embarcaciones vascas que se integran en otras dos asociaciones ANAMER¹⁴ y ANACEF¹⁵, aunque con menor número de barcos que en las dos primeras.

Faenan en aguas de terceros países reguladas por organismos internacionales procediendo a la congelación de las capturas. Los caladeros en los que actúa esta flota están situados en Africa (Madagascar, Mauritania, Marruecos, Angola, Mozambique, Sudáfrica), Las Malvinas, Chile, Canarias, y N.A.F.O., siendo las principales especies que capturan: merluza, cefalópodos -calamar, pulpo, pota-, y crustáceos -langostino y gamba-.

¹¹ Asociación Vasca de Grandes Armadores Congeladores. Las Arenas, Vizcaya.

¹² Asociación Guipuzcoana de Congeladores. Pasajes, Gipuzkoa.

¹³ E. V., *Informe año 1986*, pág. 296.

¹⁴ Asociación Nacional de Armadores. Madrid.

¹⁵ Asociación Nacional de Armadores de Cefalópodos. Madrid.

La flota vasca es relativamente joven y está integrada por unidades construidas expresamente para esta modalidad y por otras que fueron reconvertidas del sector de arrastre al fresco. En su desarrollo siguió la tendencia estatal aumentando el número de embarcaciones hasta el año 1990 y descendiendo fuertemente desde entonces.

Su evolución desde el año 1986 en que empieza a registrarse esta modalidad en Gipuzkoa es la siguiente:

Flota de Arrastreros-congeladores de Gipuzkoa

Años	Nº de embarcaciones	T.R.B.
1986	12	5.821
1987	13	3.812
1988	15	4.331
1989	15	4.331
1990	17	4.636
1991	16	4.339
1992	9	2.574
1993	9	2.574
1994	7	1.942
1995	7	1.942

Fuente: *Anuario Estadístico Vasco*. Instituto Vasco de Estadística, Vitoria-Gasteiz y *Economía Vasca. Informes*, Caja Laboral Popular, Mondragón.



Las reducción de las licencias de acceso a los caladeros importantes y, los conflictos con Marruecos a raíz de su interpretación de los acuerdos con la Comunidad Europea fueron los principales factores negativos que incidieron en el desarrollo de esta flota. Su mayor problema en la actualidad se deriva de la dificultad en renovar las licencias de pesca para los buques que no estén integrados en empresas mixtas con los países ribereños. También repercute la caída de los precios de las especies a las que se dedican, por la fuerte competencia de las flotas rusa y japonesa.

e) Los atuneros congeladores

Faenan al cerco y son el tipo de navío más moderno y de mayor tonelaje de la flota pesquera vasca, superando, casi todos ellos, las 500 T.R.B. Es el sector pesquero mejor organizado y con mayores rendimientos, aunque sus áreas de pesca están lejanas y dispersas, principalmente en la costa africana y en el océano Índico.

Los barcos también se agrupan en asociaciones, siendo una de las

dos que existen, ANABAC⁶¹, con sede en Bermeo, donde se encuentra concentrada la flota vasca de esta modalidad.

2.2. Los puertos

Los puertos, han sido y son, un elemento esencial en la historia de Gipuzkoa. Desde ellos partieron los descubridores de nuevas rutas, los pescadores que buscaban el sustento diario y los grandes barcos mercantes y de pasajeros. En el presente estudio interesan los puertos considerados como espacio económico que ejercen funciones pesqueras, aunque, lógicamente también pueden tener funciones industriales, comerciales o de construcción naval, según los casos.

En el sector pesquero, los puertos desempeñan un papel primordial. De sus condiciones físicas y de la organización de sus instalaciones dependerá, en buena parte, el que las embarcaciones dedicadas a la pesca lo utilicen con frecuencia. Si un puerto goza de aguas tranquilas que permitan su utilización continua; de unas instalaciones portuarias organizadas de forma que presten un servicio adecuado y rápido a sus usuarios; y de una adecuada infraestructura de comunicaciones que permita trasladar con rapidez el producto pesquero a los mercados receptores, se convertirá en un lugar frecuentado con asiduidad por las embarcaciones pesqueras.

De acuerdo con la actividad principal que en ellos se lleva a cabo, los puertos pueden dividirse en dos categorías fundamentales:

1. Puertos de interés general. De ellos existen uno en Bizkaia - Bilbao- y otro en Gipuzkoa -Pasajes-. La principal actividad de ellos es la relacionada con la navegación mercante, aunque en el caso de Pasajes se

⁶¹ Asociación Nacional de Armadores de Buques Atuneros Congeladores. Bermeo, Bizkaia.

una a ella una importante industria pesquera.

2. "Puertos menores" o "puertos pesqueros". En ellos, aunque existan otro tipo de actividades relacionadas con la mar, la más significativa es la pesquera.

Hay siete puertos en Gipuzkoa que tienen interés económico y se encuentran extendidos a lo largo de la costa abarcando unos 70 kilómetros entre la frontera francesa y Vizcaya. Enumerados de este a oeste son: Fuenterrabía, Donostia-San Sebastián, Orio, Guetaria, Zumaya, Deva y Motrico.

Otros siete puertos pertenecen a Bizkaia y son, también relacionados de este a oeste, los de: Ondárroa, Lequeitio, Elanchove, Mundaca, Bermeo, Arminza y Plencia.

"Algunos de ellos, además de la pesca, albergan otras actividades; así Fuenterrabía, Donostia-San Sebastián y Guetaria tienen en su haber actividades náutico-deportivas; Bermeo inicia un apreciable tráfico comercial; Lequeitio cuenta con una simbólica presencia de mercantes, etc" ⁴⁴.

2.2.1. Estructuras de un puerto pesquero

Geográficamente, un puerto es un lugar en la costa o en la ribera de un río, natural o artificial, protegido de las mareas y de los vientos y dispuesto para la seguridad de las naves y para las operaciones de tráfico. A veces es la propia naturaleza la que dota a ciertos lugares de defensas contra el mar y el viento, de amplio calado, etc; otras veces es la mano del hombre la que completa la obra de la naturaleza, habilitando los puertos naturales para el desempeño de otras funciones más específicas de carácter económico o lúdico.

⁴⁴ LEONARD, F.: *Puertos del País Vasco*. Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 1991, pág. 10.

Atendiendo a su ubicación, los puertos pueden ser fluviales o marítimos. En los primeros, la boca del puerto se sitúa en la orilla cóncava, donde la profundidad y la estabilidad del cauce son mayores y las dársenas se tienden, generalmente, a lo largo de la orilla del río.

En épocas antiguas había la tendencia de crear los puertos muy aguas arriba a partir de la boca de un río, al objeto de que tuviese mejores defensas contra los ataques de que pudiera ser objeto. Al hacerse los barcos cada vez mayores, el acceso a los puertos fluviales solamente podía mantenerse mediante gastos muy elevados y ello fue el motivo de la decadencia y abandono de los mismos.

En los puertos marítimos, pueden considerarse las partes siguientes:

- Rada. Fondeadero abierto que precede al puerto propiamente dicho. Debe ser accesible en todo momento y quedar al abrigo de los temporales.

- Antepuerto. Ha de estar siempre abierto.

- Dársenas. Pueden ser cerradas con esclusas para mantener el nivel interior a una altura suficiente. Si la esclusa es de una puerta no son accesibles sino a determinadas horas; si la esclusa es de cuenco y tiene doble juego de puertas, tienen siempre acceso.

- Rompeolas: pueden o no estar unidos a tierra y abrigan la rada o la bocana contra el oleaje excesivo.

- Escollera. Es un dique terminado por un morro, para aislar el puerto del mar, y a menudo sirve también como muelle -el parámetro exterior actúa como rompeolas-. Los diques encauzan la corriente y los acarrees del dragado hacia la boca.

- Malecones (de sillería) y Estacadas (tablestacas de madera o metálicas). Mediante ellos se consiguen muelles de parámetros verticales.

- Diques de alba, boyas, noyadas, bolados y argollones. Sirven para el amarre de los barcos.

- Tinglados. Son almacenes para el depósito y clasificación de las mercancías y se sitúan a lo largo de los muelles.

- Depósitos comerciales. Son edificios de varios pisos en los que pueden instalarse silos, cámaras frigoríficas, etc.

- Equipo de los puertos. Comprende: Grúas (fijas, correderas, flotantes); elevadores mecánicos y neumáticos (aspirantes o impelentes); puentes cargadores, tolvas de carbón o de mineral; planos inclinados; lanzaderas; transportadores de cinta; tranvías aéreos; vuelcavagones; tanques de petróleo y bencina (con sus tuberías de distribución); enlace al ferrocarril y otras vías de comunicación; estaciones de mercancías y de pasajeros (con salas de espera y servicios diversos); desembarcaderos flotantes; diques secos y flotantes; gradas y astilleros para la construcción y reparación de barcos.

2.2.2. Los puertos guipuzcoanos: su adecuación a las necesidades pesqueras a lo largo del siglo XX.

A raíz del abandono de la pesca de gran altura por los pescadores vascos, los puertos guipuzcoanos experimentaron un estancamiento notable. Cuando llegamos al siglo XX tan sólo el puerto de Donostia-San Sebastián había reiniciado su desarrollo impulsado ya desde el último cuarto del siglo XIX por la creación de la Sociedad Mamelena. El resto de los puertos guipuzcoanos, se encontraban en los primeros años del siglo XX en muy malas condiciones.

El puerto de Donostia-San Sebastián, situado dentro de la bahía y con buenas defensas naturales fue acumulando una notable flota pesquera a lo largo de los veinte primeros años del siglo XX. Cuando se crea la sociedad P.Y.S.B.E., en Pasajes para dedicarse a la pesca de gran altura del bacalao, y Donostia-San Sebastián se ha convertido ya en una ciudad de veraneo, a la que acuden los reyes y la corte, el sector pesquero se va desplazando a Pasajes, que llegará a ser uno de los puertos más importantes de España.

Sin embargo, para el ejercicio de la pesca es necesario contar con puertos de refugio. En el primer tercio del siglo XX, se notaba una carencia de los mismos. Benigno Rodríguez en el año 1926 decía:

"En mi recorrido por las costas de España, Baleares, Norte de Africa, Canarias y Sahara español, he tenido ocasión de observarlo y da verdadera pena el ver playas extensas con centenares de barcos varados sin poder salir a pescar en una semana o a veces en más días, no porque haya mal tiempo fuera, sino porque la rompiente que se observa en ellas, impide por completo el poder botar al agua las embarcaciones, perdiendo con eso de pescar mucho y de ganar bastante dinero, todo ello por carecer los pescadores de puertos de pesca y de refugio para su numerosa flota pesquera" ⁴.

El ingeniero de puertos de la Diputación de Vizcaya, Sr. Langarica, solicitaba en una Asamblea de Pesca Marítima Vasca, las siguientes características para los puertos de interés provincial y local:

" Calado y abrigo apropiado; condiciones de amplitud y rapidez para las maniobras; comodidad y buenos elementos mecánicos para la carga y descarga; vías de comunicación en los muelles en contacto con las líneas generales; depósitos de carbón; cámaras frigoríficas; almacenes para la manipulación del pescado y el preparado de las expediciones; lonjas para la venta; rampas para carenar; locales para guardar las artes de pesca y demás efectos navales; zonas próximas de terrenos para la instalación de astilleros; viviendas para los obreros del mar; talleres mecánicos, etc." ⁵.

⁴ RODRIGUEZ, B.: "Puertos pesqueros y de refugio", en V.I.P., de 20-02-1926, pág. 13.

⁵ ABRIL, J.: "Los puertos pesqueros son indispensables", en V.I.P., de 05-02-1928, págs. 3 y 4.

La cornisa cantábrica era, tal vez en aquella época, la mejor dotada de puertos, ya que, aunque no eran precisamente pesqueros, se utilizaban como tales los puertos comerciales. Son numerosas las quejas sobre la necesidad de intervención estatal en el fomento y desarrollo de los mismos. En la prensa de los años veinte se refleja en múltiples ocasiones este sentir e incluso se dan ejemplos de puertos extranjeros bien acondicionados como el de La Rochelle, Grimsby o L'Orient, aunque sin aspirar a poseer infraestructuras parecidas.

Como el Estado no parecía poner demasiado interés en la remodelación de los puertos existentes, con el fin de destinarlos a la actividad pesquera, era muchas veces la iniciativa particular la que subsanaba estas deficiencias y dotaba a una zona determinada de la infraestructura necesaria. Es el caso del puerto de Pasajes en Gipuzkoa, donde la iniciativa empresarial privada se adelantó a la Estatal. A finales de los años veinte, en los artículos publicados en la prensa y en revistas especializadas en asuntos pesqueros se pone a este puerto como ejemplo de lo que debe ser un puerto pesquero bien acondicionado y se reconoce como la iniciativa privada se ha adelantado a la pública dotándolo de todos los adelantos necesarios para su buen funcionamiento. No obstante, el resto de los puertos pesqueros de Gipuzkoa en su evolución a lo largo del siglo XX nunca llegaron a la altura del de Pasajes.

"Todavía en 1925, José G. de Langarica, ingeniero de puertos de la Diputación de Vizcaya, nos dice que, con excepción de Pasajes y Guetaria casi podemos asegurar que no tenemos puertos pues todos ellos son inaccesibles los días de gran temporal y ninguno ofrece el abrigo suficiente a las embarcaciones que en ellos se han resguardado"¹.

Cuando el Estado, empezó a concienciarse de la necesidad de mejorar los puertos pesqueros, por Orden de 20 de noviembre de 1926 nombró una Comisión que realizase un estudio sobre las condiciones que deberían reunir. Consecuencia de la misma fue el Real Decreto de 17 de julio de 1928 por el que se designa como puertos pesqueros a los que a

¹LUENGO TEIXIDOR, F: *Crecimiento Económico y cambio social. Guipúzcoa 1917-1923*. Ediciones de Arte e Historia, Leioa 1990, págs. 95 y 96.

continuación se indican, y se otorgaron para las obras de reforma las cantidades que se consignan:

Puertos pesqueros a los que el Real Decreto de 17 de julio de 1928 asigna créditos para obras de reforma

Puerto	Pesetas	Puerto	Pesetas
Pasajes	4.400.000	Huelva	6.200.000
Bilbao	4.460.000	Cádiz	8.201.283
Santander	4.600.000	Sanlúcar	600.000
Gijón	2.000.000	Puerto de Santa María	500.000
Avilés	1.000.000	Málaga	5.800.000
Vigo	13.577.717	Almería	2.400.000
La Coruña	8.000.000	Alicante	3.200.000

Fuente: *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de agosto de 1928, pág. 1.

Para resarcirse el gobierno de los gastos ocasionados por estas obras de reforma se implantó un impuesto de un céntimo y medio por cada kilogramo de pescado que se subastase en los puertos favorecidos por las obras.

"Esto viene a suponer un octavo del gravamen que pesa hoy sobre la pesca, impuesto por Ayuntamientos, Lonjas, Cofradías, Gremios, Cabildos y Pósitos de Pescadores" ⁴⁴.

De esta forma, aunque el Estado intervenía ayudando a la reforma de los puertos pesqueros, recobraba las cantidades invertidas que, en definitiva, iban a pagarlas los armadores pesqueros y los consumidores de pescado.

El renacimiento de la pesca de gran altura trajo consigo la modificación de las estructuras portuarias pesqueras guipuzcoanas, que a

⁴⁴ "Sobre los puertos pesqueros y los de interés general y de refugio", en V.I.P., de 05-08-1928, pág. 8.

lo largo del siglo XX van a modernizarse para lograr adaptarse a las nuevas características de las actividades que en ellos se desarrollan. Su continua evolución para adaptarse a las necesidades de la actividad pesquera, ha ido modificando su estructura dotándolos de los servicios necesarios para realizarla en las mejores condiciones posibles.

En los últimos trece años las inversiones que se han destinado a la mejora de los puertos guipuzcoanos, exceptuando el de Pasajes que es puerto de interés general, se han canalizado, preferentemente, a los de Getaria y Fuenterrabía, aunque en 1994 y 1995 el puerto de Zumaya ha sido el que mayor cantidad ha recibido. Sin embargo, comparando con el total destinado a obras de mejora en la totalidad de los puertos del País Vasco, se observa que entre 1983 y 1993 Bizkaia recogió casi dos tercios de las inversiones realizadas, siendo en los dos últimos años cuando Gipuzkoa ha sido el destino principal de estas inversiones.

Inversiones e ingresos en los puertos pesqueros de Gipuzkoa
en millones de pesetas. 1983-1995

Años	Inversiones	Ingresos
1983	160,2	66,3
1984	145,2	75,3
1985	235,6	82,6
1986	297,5	72,9
1987	143,1	106,7
1988	515,3	127,6
1989	674,1	138,3
1990	290,6	126,5
1991	631,1	126,9
1992	788,6	156,7
1993	1.024,1	173,4
1994	1.747,1	181,5
1995	2.267,7	191,8

Fuentes: *Economía Vasca. Informe*. Caja Laboral Popular, Mondragón.

Se van a analizar, a continuación, las características de los siete puertos pesqueros guipuzcoanos y algunas de las mejoras que se han ido introduciendo en ellos para adecuarlos a las necesidades que la modernización de la industria pesquera exigía.

a) *Hondarribia/Fuenterrabía*

El puerto de Fuenterrabía, es un puerto fluvial, situado en la desembocadura del río Bidasoa, que forma una frontera natural con Francia y cuyo tráfico ha sido y es esencialmente pesquero. La barra del Bidasoa era sumamente peligrosa, cuando se tenía que arribar en días de borrasca, galerna o temporal y en ella se producían accidentes que costaron muchas vidas.

"Según la carta de fundación de Fuenterrabía desde todos los puntos se iba hacia el mar..... Sin embargo es preciso llegar al año 1560 para encontrar la primera disposición referente a obras portuarias".

En el año 1912 por Ley de 30 de julio fue declarado puerto de refugio. Hubo un proyecto de reforma que se llevó a efecto con el fin de evitar a las embarcaciones cruzar la peligrosa barra. Sin embargo las obras no duraron mucho

"Unos temporales del año 1919 lo deshicieron dejándolo inservible. Acaso fuera por su construcción deficiente, porque estaba asentado sobre arena fina, porque la escollera que defendía el dique Norte no tenía alzado suficiente, o por las tres razones a la vez. El proyecto definitivo se debió a D. Pedro Gaytán de Ayala en febrero de 1933".

Hay que esperar a los años ochenta para que se realicen en este puerto obras de ampliación, tanto en el muelle como en el dique.

" CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: *Los puertos marítimos vascongados*. Monografías Vascongadas. Monografía nº 7 y 8. Biblioteca Vascongada de Amigos del País, San Sebastián 1951, págs. 85 y 87.

" CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: o.c., pág. 91.

" La ampliación del puerto se consiguió en el año 1982, con la prolongación del dique norte, a lo largo de 200 metros, formando el actual rompeolas o dique de abrigo..... Fue igualmente en el año 1982, cuando se concluyó la construcción de los primeros ochenta metros del Muelle de la Ribera, posteriormente ampliado y finalizado en 1984 con el nombre de Nuevo Muelle de la Ribera"⁷¹.

Las inversiones realizadas en los últimos años Fuenterrabía le han permitido acometer obras de modernización de sus estructuras que mejorasen los servicios que ofrece a su flota pesquera dedicada a la pesca de bajura.

Inversiones e ingresos en el puerto de Hondarribia/Fuenterrabía en millones de pesetas. Años 1983-1995

Años	Inversiones	Ingresos
1983	68,1	26,9
1984	77,1	29,0
1985	11,7	30,2
1986	7,8	23,1
1987	8,5	36,9
1988	8,7	35,1
1989	222,3	38,5
1990	41,8	34,1
1991	20,8	28,0
1992	3,4	33,6
1993	28,3	47,6
1994	55,4	23,9
1995	339,1	53,1

Fuentes: *Economía Vasca. Informe*. Caja Laboral Popular, Mondragón.

Relacionados con la pesca existen actualmente, la Cofradía de Mareantes de San Pedro y la Casa del Mar. Este puerto ofrece, también, los siguientes servicios relacionados con la actividad pesquera: astilleros, talleres de reparación, fábricas de hielo, planta congeladora, venta de

⁷¹ LEONARD, F.: o.c., pág. 20.

efectos navales, lonja de pescado, básculas, carros varaderos, grúas, tomas de agua, de combustible y de electricidad. Cuenta también con una Comandancia Naval, una base de salvamento marítimo, encuadrada en la Cruz Roja, un Club Náutico para las actividades deportivas, y las oficinas del puerto.

b) Donostia/San Sebastián

El puerto de Donostia- San Sebastián está situado en la parte antigua de la ciudad, en el extremo oriental de la bahía de la Concha y al abrigo del monte Urgull y de la isla de Santa Clara, por lo que ofrece suficientes condiciones de seguridad. Este puerto fue pesquero y exportador de lanas navarras, por su situación estratégica en las vías de comunicación terrestre y marítimas del ámbito vascongado

"El puerto de Santa Catalina era, además lugar excepcionalmente protegido, en el que buscaban abrigo la embarcaciones de pesca de muchos reinos (era lugar de reunión de más de 100 navíos para salir de pesca a Terranova)"⁷.

La posterior competencia de otros puertos, principalmente el de Bilbao, provocaron su decadencia de la que no se recuperó hasta el siglo XVIII gracias al comercio con América, protagonizado por la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas.

Antes de configurarse Pasajes como el gran puerto donostiarra, el de San Sebastián contó con una importante actividad, lo que llevó a que se realizasen "en la década de 1850 unas obras de mejora y ampliación"⁸. Sin

⁷ *Puertos españoles en la historia*. Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo. Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, Madrid 1994, pág. 244.

⁸ CASTELLS, L.: *Modernización y dinámica política en la sociedad guipuzcoana de la Restauración 1876-1915*. Siglo XXI, Madrid 1987, pág. 97.

embargo, las reducidas dimensiones de su puerto y su escaso calado no le favorecían para responder a las necesidades que la evolución del crecimiento económico guipuzcoano demandaba. Además, a finales del siglo XIX se convirtió en sede veraniega oficial de la monarquía, lo que condicionó, en cierta medida, el desarrollo posterior de la ciudad de San Sebastián.

Un servicio importante para los navegantes existía en Donostia-San Sebastián desde el año 1878¹ una estación de observación meteorológica

"instalada en el tejado del Instituto Libre Municipal, de segunda enseñanza, en la calle de Andía (en el edificio que más adelante ocuparon Correos y Telégrafos)"².

Se debe la instalación de este observatorio en el monte Igueldo a los esfuerzos del presbítero Juan Miguel de Orcolaga, cuyos conocimientos y observaciones sobre la meteorología comenzaron a hacerse populares a principios del siglo XX. Este moderno servicio colaboró con sus informaciones sobre el estado de la mar a evitar tragedias a los pescadores.

La buena defensa natural que proporciona al puerto donostiarra su situación dentro de la bahía, las buenas comunicaciones de la ciudad con otros mercados y el crecimiento de su población permitieron su desarrollo.

"En el año 1943, D. Ramón Iribarren, pensando en el volumen que iba adquiriendo la descarga pesquera en el mismo formuló un proyecto para mejorar tanto las condiciones de fondeo y amarre de los vapores pesqueros, como las operaciones de descarga, embalaje y salida de las mercancías. Ascendió el presupuesto de contrata de esta obra a 1.536.348,19 pesetas"³.

Actualmente tiene actividad mercante, pesquera y deportiva,

¹ LABURU, M.: "Juan Miguel de Orcolaga y el observatorio meteorológico marítimo de Igueldo", en *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián* nº 21, 1987., pág. 175.

² CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: o.c., pág. 138.

encontrándose entre el Muelle de la Jarana y el Muelle Central la dársena pesquera, y entre el Muelle Central y el Dique Sur la dársena deportiva, aunque las inversiones realizadas en él no hayan sido en los últimos años especialmente significativas.

**Inversiones e ingresos en el puerto de Donostia-San Sebastián
en millones de pesetas. Años 1983-1995**

Años	Inversiones	Ingresos
1983	16,1	3,6
1984	18,4	3,7
1985	24,4	3,6
1986	12,8	4,6
1987	1,5	12,3
1988	79,7	17,8
1989	113,8	21,8
1990	95,6	17,7
1991	44,6	23,7
1992	36,5	17,5
1993	20,9	25,8
1994	46,6	26,6
1995	24,1	23,9

Fuentes: *Economía Vasca. Informe*. Caja Laboral Popular, Mondragón.

En relación con las actividades marítimas cuenta este puerto con una Comandancia de Marina, un Centro meteorológico, una base de salvamento marítimo, un servicio de costas, otro de investigación oceanográfica, un servicio territorial de puertos de Guipúzcoa y otro de servicios generales. Completan esta oferta un centro de atracción y turismo, la Sociedad Oceanográfica de Gipuzkoa y el Real Club Náutico, este último dedicado a las actividades deportivas.

Los pescadores cuentan con la Cofradía de Nuestra Señora del Carmen, la Federación Guipuzcoana de Cofradías, y los servicios de

inspección pesquera, como organismos a su disposición. Pero también el puerto ofrece otra serie de servicios necesarios para el buen desenvolvimiento de la actividad pesquera como son: fábrica de hielo, lonja de pescado, carpintería, talleres de reparación de motores, tomas de agua, de combustible y de electricidad, carro varadero, grúas y báscula.

c) Orio

El puerto de Orio es un puerto fluvial, situado en la desembocadura del río Oria, cuya barra ha sido bastante problemática. Tuvo desde tiempos antiguos una importante flota pesquera y los barcos atracaban en un muelle construido en la margen oriental del río, junto al pueblo.

"Las riberas del Oria fueron, cuando menos hasta el siglo XIX, uno de los principales puntos de construcción de navíos de la provincia de Gipuzkoa e, incluso en algunos momentos, hasta de la península. En sus márgenes existieron astilleros, de mayor o menor entidad, que orientaron su producción a satisfacer las necesidades de la pesca -altura y bajura-, comercio -tanto para el cabotaje como para la Carrera de Indias-, transporte de mineral de hierro y hasta los navíos de la Real Armada"

Fue puerto de Refugio y en los años veinte comienza sus obras de modernización. "el presupuesto de obras fue aprobado por la Diputación en diciembre de 1920, encargándose de la contrata una empresa bilbaína". Sin embargo, estas obras no lograron eliminar el problema de la barra que tan peligrosa resultaba. Habrá que esperar hasta 1935 para que el proyecto de mejora llevado a efecto fuese más positivo.

"ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: "Trayectoria histórica de la industria naval del Oria", en *Los barcos del Oria*. Museo Naval de Donostia (Diputación Foral de Gipuzkoa), Lasarte-Oria 1994, pág. 25.

"LUENGO TEIXIDOR, F.: o.c., pág. 96.

"El 27 de febrero de 1935, el Ingeniero Jefe del Grupo de Puertos de Guipúzcoa, D. Ramón Iribarren puso a contribución sus interesantísimos estudios sobre el movimiento circulatorio de las arenas marinas y redactó un nuevo proyecto consistente en la reducción de la boca del canal, de 200 metros de anchura a 100, para aumentar la velocidad de las aguas y evitar que se depositaran las arenas que formaban la barra"¹⁸.

Su flota pesquera se ha dedicado siempre a la modalidad de bajura. Los pescadores se agrupan en la Cofradía de San Nicolás y cuentan también con una Casa del Mar a su servicio. No puede precisarse con exactitud la pesca capturada porque las flotillas afluyen al puerto de San Sebastián, principal mercado de pescado fresco de la provincia, o descargan en Guetaria o Motrico, donde hay importantes industrias conserveras. Las inversiones destinadas a este puerto han sido importantes en los años 1988 y 1995, destinándose en el primero de ellos a obras de infraestructura portuaria básica y en el segundo a la construcción de accesos marítimos.

Inversiones e ingresos en el puerto Orio en millones de pesetas.
Años 1983-1995

Años	Inversiones	Ingresos
1983	2,6	-
1984	0,1	-
1985	73,2	3,3
1986	52,8	0,9
1987	28,8	1,7
1988	261,8	0,3
1989	70,5	1,0
1990	39,6	3,0
1991	20,4	1,1
1992	100,7	0,2
1993	25,3	0,3
1994	51,6	0,3
1995	658,0	26,6

Fuentes: *Economía Vasca. Informe*. Caja Laboral Popular, Mondragón.

¹⁸ CIRQUIAIN GAIZTARRO, M.: o.c., pág. 145.

Los servicios que actualmente ofrecen a la actividad pesquera se limitan a: astilleros, talleres de reparación, tomas de agua, combustible y electricidad, grúa y carros varaderos. No tiene Comandancia de Marina, pero cuenta con el Servicio Territorial de Puertos de Gipuzkoa.

d) *Getaria/Guetaria*

Guetaria, cuna de Juan Sebastián Elcano, tiene un excelente puerto, que por Real Orden de 16 de enero de 1914 fue declarado de refugio para embarcaciones pesqueras. Es un puerto resguardado en la parte noroeste por el monte San Antón y su población vivió prácticamente de la pesca desde antiguo. Las actividades pesqueras de este puerto pronto hicieron sentir la necesidad de su modernización

"ya en 1902, hizo un proyecto que, pese al inicial apoyo de la Diputación y de la Sociedad Oceanográfica, no se pondrá en marcha hasta 1913, gracias al apoyo y a las gestiones en el Consejo de Estado y en el Ministerio de Hacienda de Fermín Calbetón. Ese año pudieron por fin subastarse las obras y, en 1919, se inauguraron los muelles, junto con un albergue de pescadores"⁹.

En el origen de esta decisión se encuentra un sacerdote, D. José Cendoya, que fue quien emprendió una campaña para lograr convertir en puerto de refugio al de Guetaria, y para lograr una Casa del Pescador como complemento indispensable de un puerto de estas características.

"Trabajó con tesón, con ahínco, como un apóstol y logró que el Ministro de Fomento, D. Fermín Calbetón, le atendiese y obtuviese el apoyo del Estado que se comprometió a contruir el puerto... Trabajó cerca de las Cofradías de Mareantes de las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa... y al fin vio coronada su obra. En el mismo puerto de Guetaria se levantó la Casa-Refugio de pescadores...donde el pescador... encontraba un lecho blando, un fuego amable y un lugar que le sirviera, al mismo tiempo que de refugio, de asilo momentáneo, de hogar, de casino, de todo para el cuerpo

⁹ LUENGO TEIXIDOR, F.: o.c., pág.96.

y para el espíritu"¹⁰

Este puerto es, indudablemente, el de mayor tráfico pesquero, porque además de la pesca capturada por su flota de bajura, descargan en él la de otros puertos para abastecer a sus industrias conserveras. A partir de los años ochenta ha sido uno de los que más inversiones ha recibido y ello le ha permitido la realización de importantes obras entre las que hay que destacar la construcción de accesos marítimos y zona industrial portuaria, que han ampliando la capacidad del mismo.

Inversiones e ingresos en el puerto Getaria/Guetaria en millones de pesetas. Años 1983-1995

Años	Inversiones	Ingresos
1983	50,8	28,2
1984	19,4	33,7
1985	86,2	33,9
1986	208,4	32,9
1987	98,5	41,2
1988	128,0	42,9
1989	176,3	57,8
1990	7,6	52,9
1991	431,7	58,3
1992	532,7	61,3
1993	865,5	53,6
1994	661,5	45,6
1995	120,1	52,0

Fuentes: *Economía Vasca. Informe*. Caja Laboral Popular, Mondragón.

Los pescadores cuentan con la Cofradía de Elcano y la Casa del Mar, así como una base de salvamento atendida, como es habitual en los puertos por la Cruz Roja. Un Club Náutico y de Pesca está, también, a disposición de las actividades deportivas. Los servicios que este puerto

¹⁰ "Los puertos de refugio en la costa Cantábrica", en V.I.P. de 20-08-1926, pág. 9.

ofrece a la actividad pesquera son: lonja de pescado, fábrica de hielo y cámaras de congelación, básculas, grúa, carros varaderos, carpintería, boyas de amarre, pantalanos, talleres de reparación, tomas de agua, de combustible y de electricidad.

e) *Zumaia/Zumaya*

Es un puerto fluvial, situado en la desembocadura del Urola, cuya barra era muy peligrosa. Su tráfico fue eminentemente comercial por ser Zumaya el centro productor de los cementos de su nombre, de tal excelentes resultados en obras marítimas, y constituir su principal tráfico la salida de estos cementos naturales.

En el año 1898 este puerto fue declarado de interés general de segundo orden y partir de entonces puede observarse un aumento de su actividad, una renovación de sus servicios y una recuperación de su industria de construcción naval.

"Para el año 1908 empieza a gestarse una renovación radical en el sector y un significativo cambio de mentalidad en los empresarios navales de la villa. Resultado de ello fue que en Zumaia comenzaron a erigirse los primeros "astilleros modernos"; es decir, establecimientos permanentes par la reparación y construcción de buques"".

Por este puerto se abastecía también de carbón la importante zona fabril que se extiende en sus proximidades. Por ser cabeza del ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, vulgarmente denominado del Urola, distribuía su tráfico este puerto, no sólo por la red ferroviaria de vía estrecha de esta región, sino también por la del Norte en Zumárraga.

"En el año 1925, a la terminación de las obras del ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, la Diputación Provincial construyó un pequeño

"ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: *Zumaya: historia de un puerto..* En prensa.

muelle comercial en la orilla de Levante del río en la cabecera del ferrocarril. En los años 1914 y 1915 se ejecutaron diversas obras de dragado de la ría y en 1927 se prolongó el rompeolas, pero todo ello no consiguió limpiar la barra. En 1939 se adjudicaron las obras del dique de encauzamiento en la margen derecha de la ría y en 1948 se formuló el proyecto de terminación bajo el presupuesto de contrata de 2.726.543, 49 ptas.¹⁰⁰.

Actualmente no existe actividad pesquera o comercial digna de mención, pero en los años 1994 y 1995 ha sido el puerto al que ha ido destinada una mayor cifras de inversiones que se ha utilizado en la realización de obras de abrigo y mejora del acceso marítimo.

Inversiones e ingresos en el puerto Zumaia/Zumaya en millones de pesetas. Años 1983-1995

Años	Inversiones	Ingresos
1983	-	0,2
1984	4,6	0,7
1985	12,1	0,7
1986	11,0	0,9
1987	0,8	1,5
1988	22,0	0,7
1989	24,6	0,9
1991	27,3	1,5
1992	39,6	0,3
1993	20,3	0,2
1994	912,4	0,2
1995	749,0	30,4

Fuentes: *Economía Vasca. Informe*. Caja Laboral Popular, Mondragón.

Cuenta, también, este puerto con unos astilleros, los de Balenciaga, que se mantienen desde el año 1921 y construyen barcos de pesca y mercantes, así como con una Cofradía de pescadores, astilleros,

¹⁰⁰CIRIQUIAÍN GAIZTARRO, M.: o.c., págs. 164 y 165.

carros varadero, grúa, talleres de reparación y tomas de agua y electricidad.

f) Mutriku/Motrico

El pintoresco puerto de Motrico es el más occidental de los que constituyen el grupo de puertos de Gipuzkoa , encontrándose en el límite con la provincia de Bizkaia.

"Es en la historia uno de los primeros en ofrecer manifestaciones portuarias. Antes de la fundación de la villa había unos hombres en Motrico que tenían obligación de entregar al Rey una ballena al año"¹⁰.

Desde la Edad Media salieron de este puerto sus marineros para dedicarse a la pesca de la ballena.

"Se protegía con dos muelles, en su origen contruidos con arbitrio de la villa durante el reinado de Doña Juana (1504-1506) y objeto de posteriores refuerzos. Quedaba seco a baja mar en aguas vivas"¹¹.

Es un puerto de pequeñas dimensiones y la dársena comprendida entre el muelle de la Ribera y el de la Cofradía, que es la mayor, está reservada a las embarcaciones pesqueras. Las embarcaciones de recreo cuentan con un pequeño espacio entre el Muelle de la Cofradía y la tierra firme.

Su tráfico ha sido siempre esencialmente pesquero, practicándose la modalidad de bajura, y disponiendo los pescadores de la Cofradía de San Pedro y la Casa del Mar. El año que más inversiones para obras se han destindo a este puerto ha sido 1995.

¹⁰CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: o.c., págs. 170 y 171.

¹¹ AGUIRRE, R.: o.c., pág.133

Inversiones e ingresos en el puerto Mutriku/Motrico en millones de pesetas. Años 1983-1995

Años	Inversiones	Ingresos
1983	22,6	7,2
1984	25,6	8,1
1985	28,0	10,8
1986	4,7	10,5
1987	5,0	13,0
1988	34,9	12,8
1989	66,1	17,7
1990	66,3	17,9
1991	49,9	14,4
1992	30,8	15,7
1993	10,3	18,6
1994	18,6	11,5
1995	347,8	4,7

Fuentes: *Economía Vasca. Informe*. Caja Laboral Popular, Mondragón.

Los servicios que ofrece relacionados con la actividad pesquera son: fábrica de hielo, lonja de pescado, talleres de reparación, tomas de agua, de combustible y de electricidad, grúas y báscula. Se encuentran también en él establecidas importantes industrias conserveras.

g) Pasaia/Pasajes

Desde el tiempo de los romanos fue conocido con el nombre de Oiarso y después con el de Oyarzun, seguramente por pertenecer al valle de este nombre, hasta que se fundó San Sebastián hacia la segunda mitad del siglo XII. Por sus características es, sin duda, el mejor y más seguro de la costa vasca, y

"el *passaie* obligado en la comunicación por mar con el interior de la provincia...la pesca -la actividad natural en torno al puerto y los ríos- el comercio y ciertas industrias relacionadas con el mar, como la construcción de barcos, han sido hasta el presente siglo fuente de sus

ingresos e hilo conductor de su historia"⁴³.

Los dos extremos del monte Ulía y del monte Jaizquíbel forman la entrada a este puerto, cuyas obras de modernización se gestaron e iniciaron en el pasado siglo.

"Los trabajos portuarios se vieron beneficiados en el siglo pasado con la constitución de municipio independiente de Pasajes, a raíz de la unión -en 1809- de las poblaciones de la orilla este (Pasajes de San Juan) y oeste del canal (Pasajes de San Pedro). El Ayuntamiento de la Villa potenció diversos estudios y obras para la mejora del puerto, e impulsó la construcción de carreteras y la apertura del ferrocarril Madrid-Hendaya (1863), estableciendo las comunicaciones esenciales para toda una etapa de desarrollo portuario"⁴⁴.

Todavía a finales de los años veinte, se daba la paradoja de que siendo Gipuzkoa una provincia considerada como "adelantada", el puerto de Pasajes podía considerarse como uno de los más atrasados de la península.

El día 6 de diciembre de 1929, D. Emilio Pisón, Jefe de Secretaría de la Asociación Patronal de los Puertos de Pasajes y Donostia-San Sebastián, colaborador de la revista Vasconia Industrial y Pesquera y poeta, dio una conferencia en el Ateneo Enciclopédico Obrero de San Sebastián sobre el ayer, hoy y mañana del puerto de Pasajes. En ella se lamentaba de que un puerto como el de Pasajes, magníficamente situado y con envidiables recursos naturales, había llevado una vida anquilosada en los veinticinco años anteriores a su reversión al Estado. Incluso hacía constar que en algunos mapas comerciales no figuraba como puerto comercial y que, algunas casas extranjeras remitían sus productos a Gipuzkoa a través del puerto de Bilbao, ignorando que Pasajes estuviese capacitado para la percepción de mercancías. Consideraba al puerto de Pasajes como

"esencialmente importador. Desde 1903 a 1923 el tráfico aumentó en unas

⁴³ *Puertos españoles en la historia*, o.c., pág. 242.

⁴⁴ *Puertos españoles en la historia*, o.c. pág. 243.

225.000 toneladas, aumento que se refiere, exclusivamente, al régimen de importación, porque la exportación ha variado poco"⁴.

Fue la Diputación quien realizó gestiones cerca del Estado, de las que derivó la Ley de 12 mayo de 1870, que cedía a dicha corporación el puerto y la realización de las obras del mismo por un periodo de 90 años. Sin embargo, la escasez de disponibilidades para llevar a efecto un proyecto de tal envergadura aconsejó encomendarlas a una sociedad llamada "Fomento del Puerto de Pasajes", quien las desarrolló hasta el año 1884.

"Con ellas el movimiento del puerto aumenta considerablemente de forma que para 1883 se había alcanzado ya un tráfico de 100.000 toneladas... según lo estipulado en la ley de concesión de 1870 la Sociedad estaba obligada a acometer nuevas obras de ensanchamiento. Sin embargo la Sociedad de Fomento, con las 3.377.585 de pesetas invertidas, ve agotadas sus disponibilidades líquidas y las gestiones emprendidas para allegar nuevos recursos financieros no tienen resultado positivo"⁵.

Las realizaciones de esta empresa no lograron satisfacer a las autoridades ni al pueblo de Pasajes y como tampoco la provincia de Gipuzkoa contaba con recursos suficientes para continuar las obras portuarias, nuevamente va a encargarse a otra empresa, también particular, de la continuación de las mismas.

"El Barón d'Espeletta, después de muchas conferencias y proposiciones a la Diputación, logró formar una sociedad con capital, en gran parte francés, llamada "Sociedad General del Puerto de Pasajes", que fue la que se hizo cargo de las obras"⁶.

El lento desarrollo de las obras dio lugar a que se acrecentase el malestar general de la población y de las instituciones, impacientes por

⁴ V.I.P. de 05-09-1928, pág. 5.

⁵ CASTELLS, L.: o.c., pág.101.

⁶ GUERRA, R.: *Pasajes y la industria guipuzcoana*. Editada por el mismo, sin paginar.

poder disfrutar de las instalaciones portuarias que tanto necesitaban. El descontento llevó a incoar expedientes para lograr la reversión del puerto al Estado, lo que se logró en el año 1927. El importe invertido por la provincia de Gipuzkoa en las obras realizadas en el puerto de Pasajes antes de su reversión al Estado se indica en el cuadro siguiente.

Importe de las obras realizadas en el puerto de Pasajes antes de su reversión al Estado, expresadas en pesetas.

Concepto	Hasta 1884	De 1884	De fin de 1893 fin de 1893	De fin de 1901 a fin de 1901	Totales a fin de 1926
Obras del puerto		2.185.628	5.959.219	374.944	1.076.778 9.598.569
Obras y servicios de explotación		1.079.639	1.083.572	40.709	99.184 2.303.104
Material y mobiliario		112.328	277.617	17.998	354.491 762.424
Totales.....		3.377.585	7.820.408	435.651	1.532.453 12.664.097

Fuente: CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: *Los puertos marítimos vascongados..* Monografías Vascongadas. Monografía nº 7 y 8. (copiado de la Memoria de la Junta de Obras del Puerto de Pasajes del año 1941). Biblioteca Vascongada de Amigos del País, San Sebastián 1951.

El 11 de enero de 1927 se firmó la escritura de reversión del puerto al Estado. Por ella, la sociedad concesionaria hacía entrega al Estado de todos los bienes que poseía el puerto, los cuales se había quedado anticuados y, desgraciadamente, habían sido descuidados por la empresa explotadora, por lo que su estado era deplorable. El expediente de reversión también estipulaba el precio que el Estado debía pagar por el puerto y que se repartiría en dos sumas:

"La primera de 8.065.500 ptas. importe de la deuda en obligaciones de la Sociedad; la segunda correspondiente al valor de los bienes propios que la Sociedad cede al Estado, por valor de 2.623.244 ptas., para cuyo pago se emitirá un empréstito de obligaciones amortizables al 5%, garantizado con los impuestos de la Junta y con el aval del Estado".

* "San Sebastián. Reversión del puerto de Pasajes", en V.M. de 15-06-1926, Página sin numerar.

El conjunto de las obras para la ampliación y reforma del puerto de Pasajes tuvo un presupuesto de 30.000.000 ptas. Las obras se realizaron en dos etapas: la primera correspondiente al canal del puerto y la segunda a muelles, vías, grúas, edificaciones, etc.

"El importe de la primera fase de las obras se estimó en 8.000.000 ptas. La adjudicación de las mismas se hizo por subasta pública y el concesionario fue la sociedad "Empresa General de Construcciones", consistiendo las obras en la rectificación y mejora del canal de entrada para darle un calado de 12 metros en bajamar viva y una anchura de 100 metros que permitiera la entrada de barcos de 200 metros de eslora, por donde entonces difícilmente pasaban los de 40 metros. La segunda parte de la obra se realizaría una vez ejecutada la primera, y consistiría en la construcción de nuevos muelles con una línea de 1.300 metros, el dragado de la bahía y su reforma total con arreglo a un moderno plan de servicios. Entra también en este proyecto la construcción de un puerto pesquero en el que se invertirían 5.000.000 ptas"¹¹.

En agosto de 1929, se realizó la inauguración oficial de las obras, con asistencia del Ministro de Fomento, conde de Guadalhorce, quien recordó el interés que, repetidamente, manifestó por el puerto de Pasajes la finada reina Doña María Cristina, y la satisfacción que suponía para él haber presentado a la firma del Rey el Decreto de reversión del puerto.

Dentro de las obras del puerto una parte importante correspondía a las necesidades de la industria pesquera, por lo que la Junta encargada de llevar a cabo la reforma aprobó, en su día, los presupuestos para la construcción de las instalaciones siguientes:

"Muelles pesqueros.....	2.347.105 ptas.
Edificios de manipulación y lonja	865.537 ptas.
Alcantarillado y pavimentación	430.692 ptas.
Varadero transversal.....	5.191.338 ptas.

aunque estos proyectos no pudieron llevarse a efecto por carecer la Junta de recursos para ello"¹².

¹¹ V.M., de 31-08-1929, página sin numerar.

¹² GUERRA, R.: o.c., sin paginar.

El centrarse en el puerto de Pasajes la pesca de gran altura llevó a que se fuesen mejorando y aumentando paulatinamente los servicios que el mismo ofrecía, tanto a la pesca como a la marina mercante o a la de transporte de viajeros. Así, desde el año de la reversión al Estado, 1927, al año 1941, los ingresos y gastos efectuados por la Junta de Obras del Puerto de Pasajes fueron los siguientes:

Resumen de la cuenta de establecimiento del puerto de Pasajes, desde 1927 fecha de la creación de la Junta, hasta el 31 de diciembre de 1941.

GASTOS

Conceptos Pesetas

Valor de la adquisición o rescate del puerto abonado a la	
Sociedad General del Puerto de Pasajes	9.592.244
Importe de las obras ejecutadas con cargo a los fondos propios	
de la Junta de Obras del Puerto, incluso la adquisición de los	
terrenos de La Herrera	2.405.930
Gastos financieros a cargo de la Junta.	5.702.415
Gastos generales y de los servicios de Secretaría, Dirección,	
Generales y de Explotación desde la creación de la Junta	22.227.683
Gastos con cargo a los fondos del Estado	25.412.241
Total de gastos.....	65.340.513

Fuente: *Anuario Estadístico Provincial de Guipúzcoa del año 1945*. Instituto Nacional de Estadística, Madrid 1946.

INGRESOS

Conceptos	Pesetas
Recaudación para el Estado obtenida por la Aduana del Puerto desde 1927 hasta el 31 de diciembre de 1941, incluyendo el impuesto de transportes	241.216.517
Recaudación total propia de la Junta en el mismo periodo	30.310.942
Importe de las subvenciones recibidas del Estado y Diputación	26.167.695
Total de ingresos.....	297.695.154

Fuente: *Anuario Estadístico Provincial de Guipúzcoa. Año 1945.* Instituto Nacional de Estadística, Madrid 1946.

Sin embargo, antes de que el Estado se preocupase de modernizar este puerto, que durante muchos años no había tenido gran actividad, unos hombres de gran iniciativa se trasladaron allí y fundaron la Asociación de Armadores de Vapores de Pesca, empezando a cambiar la vida del lugar.

Empresarios privados dieron vida a terrenos casi despoblados, sortearon numerosas dificultades y transformaron los muelles y la actividad pesquera. Llevaron a cabo la modernización de las instalaciones portuarias, construyendo muelles, fábricas de hielo, depósitos francos de carbones, viviendas para pescadores, talleres de reparaciones, astilleros, suministros de efectos navales, etc. etc.

Armadores pesqueros arriesgados reemprendieron la pesca de gran altura del bacalao, abandonada durante muchísimo tiempo, abriendo el camino del éxito a otros muchos que seguirían su ejemplo y convirtiendo a Pasajes en un foco pesquero de intensa actividad.

Recién finalizada la guerra civil, a principios de los años cuarenta, las características del puerto de Pasajes y los servicios que el mismo ofrecía se concretan en los siguientes:

1. Longitud de los muelles

Nombre del muelle	Longitud en metros	Calado en metros
Muelle de La Herrera.....	361,30	5
Muelle Ancho.....	300,00	6
Muelle Avanzado.....	194,206	
Idem. Id.....	113,20	8
Muelle Trasatlántico.....	210,00	8

Longitud total de los muelles.... 1.178,70

Fuente: *Anuario Estadístico Provincial de Guipúzcoa del año 1945*. Instituto Nacional de Estadística, Madrid 1946.

2. Superficie de la dársena del puerto

Calado	Hectáreas	Metros cuadrados
Con 5 metros de calado.....	2,98	29.800
Con 6 metros de calado.....	7,70	77.000
Con 8 metros de calado.....	8,32	83.200

Fuente: *Anuario Estadístico Provincial de Guipúzcoa del año 1945*. Instituto Nacional de Estadística, Madrid 1946.

3. Longitud de las vías del puerto

Vías	Longitud en metros
De ancho normal español, con un tercer carril de un metro.....	12.100
De vía solamente de ancho normal.....	3.650
De vía solamente de un metro.....	1.200
Total.....	16.950

Fuente: *Anuario Estadístico Provincial de Guipúzcoa del año 1945*. Instituto Nacional de Estadística, Madrid 1946.

4. Enlaces de las vías del puerto

Vías	Enlaces con	Lugar de enlace
Vía de ancho normal	Red Nacional de FF.CC.	Estación de Pasajes
Vía de ancho de un metro	F.C. de San Sebastián a la	
frontera francesa, en que	Estación de La Herrera	
a su vez enlaza con el f.c.		
de Bilbao	En Amara	
Idem. id.....	Tranvía de San Sebastián	En el puerto
Idem. id.....	Tranvía de Tolosa	En el puerto

Fuente: *Anuario Estadístico Provincial de Guipúzcoa del año 1945*. Instituto Nacional de Estadística, Madrid 1946.

Las vías instaladas eran del tipo puerto, de 60 kg. por metro lineal, colocadas sobre tableros de hormigón y tirantes metálicos. La mayor parte de ellas estaban establecidas también sobre pavimentos de hormigón y el resto sobre traviesas de madera.

5. Superficie de la zona de servicio del puerto

Zona de servicio	Metros cuadrados
Superficie descubierta.....	64.038
Nuevos almacenes.....	9.938
Depósito de locomotoras y tractores.....	337
Almacenes antiguos.....	4.914
Almacén de la Aduana.....	1.970
Superficie ocupada por los edificios de la Junta de Obras, Aduana, Marina, Sanidad, Taller de la Junta y Oficinas particulares.....	3.521
Total.....	84.718

Fuente: *Anuario Estadístico Provincial de Guipúzcoa del año 1945*. Instituto Nacional de Estadística, Madrid 1946.

Los nuevos almacenes constaban de dos plantas y terraza

aprovechable para depósito de mercancías. La Junta de Obras del Puerto poseía en la zona de la Herrera almacenes cubiertos con una superficie de más de 34.000 metros cuadrados.

6. Material al servicio del puerto

Clase	Características	Número
Locomotoras	De vapor.	3
Tractores Fordson	A gasolina	2
Idem. idem.	A gasógeno	2
Vagones de vía ancha propios	De distintas series	36
Cabestrante	Para movimiento de vagones	1
Básculas	De 50 toneladas de fuerza	5
Automóviles	Uno de gasolina y otro de gasógeno	2
Grúas modernas de pórtico	36 toneladas de fuerza y radio máximo 22,50 m..	2
Grúa eléctrica de carretón	30 toneladas de fuerza y 15 m. de radio	1
Grúas eléctricas de carretón sobre vía ancho normal	De 3 toneladas de fuerza y 8 m. de radio	6
Grúa de vapor sobre gabarra de hormigón armado	De 3 toneladas de fuerza	1
<i>Material flotante</i>		
Draga de rosario "Jaizquibel"		1
Remolcador "Andrés", de vapor.	120 H.P. de fuerza	1
Gánguiles	250 metros cúbicos de cabida en cántara	2
Una canoa	A motor	1
Botes	A motor	1
Gabarras		3

Fuente: *Anuario Estadístico Provincial de Guipúzcoa del año 1945*. Instituto Nacional de Estadística, Madrid 1946.

Además del material reseñado existían otras embarcaciones menores, un varadero transversal de 40 metros de anchura con fuerza para subir embarcaciones de 500 toneladas de peso, y un dique flotante de carena, particular, que permite elevar embarcaciones de hasta 70 metros de

eslora y un peso máximo de 1.700 toneladas.

Cuatro factorías de pesca particulares tenían concesiones en el muelle, por las que se desarrollaba la totalidad del tráfico pesquero del puerto. Estas factorías eran: "M.E.I.P.I.", "Muelles y Almacenes para Vapores de Pesca", "P.Y.S.B.E.", e "Hijos de Tomás Lerchundi".

Desde la reversión del puerto al Estado se había mejorado el canal de entrada y se habían realizado importantes dragados y sondeos en la bahía, además de encontrarse en construcción un nuevo muelle pesquero.

No disponía, sin embargo, el puerto de Pasajes de una estación para vía normal en colaboración con la R.E.N.F.E.. En toda la provincia de Gipuzkoa no existía estación alguna con capacidad suficiente para el intenso tráfico que se producía y que era la suma del tráfico internacional de Irún, del puerto de Pasajes, de la ciudad de Donostia-San Sebastián y del empalme de Zumárraga con los Ferrocarriles Vascongados y del Urola. No obstante, los tres núcleos de población que integran Pasajes (Ancho, San Juan y San Pedro) precisaban con urgencia establecer comunicación con las vías terrestres de autobuses, tranvías y ferrocarriles.

Mientras tanto, la Junta de Obras del Puerto de Pasajes veía como crecían continuamente las dificultades de explotación del puerto por el continuo crecimiento de las dimensiones de los buques de tipo medio, sobre todo de los buques comerciales. Además, se suponía que a la terminación de la Segunda Guerra Mundial, que se desarrollaba en aquellos años, la flota mundial experimentaría una renovación y crecimiento que haría necesario disponer de nuevos muelles, transportes e instalaciones en consonancia con estas circunstancias.

Una de las soluciones apuntadas, entonces, para la conexión con los medios de comunicación terrestres fue la de utilizar una parte de una de las vegas del Urumea entre Donostia-San Sebastián y Hernani,

uniendo directamente el puerto con dicha vega por medio de un túnel de dos kilómetros de longitud. También se proyectó un embarcadero en Pasajes Ancho para mejorar el tráfico comercial, pero respetando el que la bahía de Pasajes era un centro turístico fundamental al que los veraneantes acostumbraban a dirigirse en sus excursiones para visitar el puerto o pasar a Pasajes de San Juan.

Todas las mejoras del puerto de Pasajes beneficiaron también al sector pesquero. En los años cincuenta, y en cuanto a campañas pesqueras, Pasajes se encuentra siempre dentro de los diez primeros puestos entre los ciento cuatro puertos españoles:

Puerto de Pasajes. N° de orden entre
los puertos españoles por sus campañas
pesqueras

1950	4º
1951	4º
1952	9º
1953	9º
1954	9º
1955	5º
1957	4º
1958	6º
1960	4º

Fuente: *Estadística de Pesca*. Ministerio
de Comercio. Madrid.

En la actualidad Pasajes continua siendo, a pesar de la crisis, el gran puerto de Gipuzkoa, por continuar combinando en él la actividad mercante con la pesquera.

A pesar del mejoramiento de las estructuras portuarias de Gipuzkoa en el siglo XX y de lo proyectado que se tiene planeado llevar a cabo, no hay que olvidar que los puertos no son estructuras estáticas. La mejora y ampliación de los muelles, el refuerzo de las zonas de abrigo, la

construcción de lonjas dotadas de todos los adelantos modernos para el almacenamiento y conservación del pescado, el mantenimiento en buen estado de las instalaciones portuarias, etc. etc. son labores a las que nunca se podrá poner término.

CAPITULO TERCERO

3. CALADEROS Y ESPECIES PESQUERAS

3.1. Las principales áreas de pesca

Las especies no tienen una distribución uniforme en el mar. Existen zonas de gran riqueza pesquera como son las costas de California, Perú, Sáhara, Sudáfrica, Terranova y las aguas del Antártico. y otras que, aunque poseen pesca, no pueden compararse en riqueza con las anteriormente citadas⁹¹. Por ello, para una explotación económica de la pesca hay que tener en cuenta, además del factor natural de la abundancia de los recursos, los factores técnicos, ya que, por ejemplo, pescar comercialmente a más de 1.500 metros de profundidad no resulta rentable⁹². Así, la distribución de las capturas obedece a una triple división de zonas, según la profundidad, la distancia a la costa y la latitud.

La plataforma continental, que es donde se realizan las capturas, representa tan solo el 7,6% de la total extensión del mar y está formada, en general, por una estrecha franja de unos 40-50 kilómetros, excepto en el caso de Terranova que alcanza 900 km. y algún otro caladero importante como las costas de Patagonia o Sudáfrica. España no cuenta con una

⁹¹ "Los caladeros de pesca demersal en el Globo pueden encontrarse en los mares que bañan las costas del Pacífico oriental y septentrional; Pacífico Sur (Chile); Atlántico Norte (Canadá, U.S.A. y Norte de Europa); Atlántico Sur (Uruguay y Argentina); Mediterráneo; Indico (Australia, Nueva Zelanda); y los mares de China, Corea y Japón.

Los caladeros de peces pelágicos costeros están situados en el Pacífico oriental, Pacífico Sur (costa sudamericana), Pacífico Norte; Atlántico Norte (costas de U.S.A.), Noruega, Portugal, España, etc., costas Norte y Sur africanas, Indico y Golfo de Bengala.

Los túnidos se capturan en casi todos los mares, en una franja que abarca los 40° de Latitud Norte a 40° de Latitud Sur.

Los cetáceos se capturan en zonas muy definidas: Pacífico Norte entre las costas americana-canadiense y la asiática y en el Pacífico Sur, en Australia; Los caladeros mundiales de crustáceos se encuentran en todas las costas del Planeta y coinciden con las desembocaduras de casi todos los grandes ríos, salvo en dos zonas o franjas. Una desde el paralelo 70° Norte al Polo Norte y desde el 45° Sur al Polo Sur".

FERNANDEZ, A.: "Reservas y caladeros pesqueros mundiales", en I.C.E., junio 1973, págs. 51 y 52.

⁹² "El mar del Norte, el Atlántico Norte, el mar Blanco y los grandes campos del Pacífico fueron las áreas de pesca más conocidas. El más famoso de todos los campos de pesca ha sido el de Terranova que se extiende a unas 300 millas al sureste de las costas de Terranova y en el que ha existido una gran abundancia de bacalao, aunque también se obtiene este pescado en grandes cantidades entre las costas de Terranova y Labrador.

plataforma continental suficientemente amplia para poder satisfacer las necesidades de su flota pesquera. Por ello, los pescadores guipuzcoanos, al igual que los de otras provincias, han tenido que recurrir, desde antiguo a caladeros muy alejados de sus costas. Especialmente importante para los pescadores españoles ha sido el Océano Atlántico⁸. A principios del siglo XX la flota española faenaba a lo largo del litoral español, en las costas marroquíes y saharíanas y en los caladeros de Irlanda, Cornwall y Francia. Es después de la primera guerra mundial cuando, ligada al proceso tecnológico y al incremento de tonelaje de los buques, se va a iniciar la expansión del área de acción de las embarcaciones pesqueras en busca de nuevos caladeros, proceso que todavía hoy no se ha detenido.

Los arrantzales guipuzcoanos han acudido con sus embarcaciones a las zonas de pesca más propicias para las capturas sin importarles la distancia a que pudieran encontrarse, ni los peligros y esfuerzos que los desplazamientos pudieran ocasionarles. A los caladeros que tradicionalmente habían venido explotando a lo largo de su historia han ido sumando todos aquellos otros que durante el presente siglo se han incorporado a la explotación pesquera. Ya desde la segunda mitad de los años veinte las embarcaciones pesqueras guipuzcoanas se desplazan a Terranova y a todo el Atlántico Norte, reanudando la pesca del bacalao, abandonada desde el siglo XVII y a finales de dicha década incorporaron también a la pesca de altura los caladeros de Irlanda y Noruega.

Ya en los años sesenta el área de las pesquerías se había ampliado incorporando áreas nuevas de los mares intertropicales a fin de compensar la escasez de pescado que comenzaba a darse en los caladeros tradicionales. La flota pesquera española se incorporó en fecha temprana a esta expansión. Después del banco canario-sahariano, prolongaría su acción hasta el Atlántico austral, pasando pronto a ser la tercera potencia mundial en pesca congelada, después de Japón y la Unión Soviética.

⁸ Con una extensión de 106.463 kilómetros cuadrados, solamente tiene el 13,3% de plataforma continental.

Aunque la principal actividad pesquera se sigue desarrollando en aguas del hemisferio septentrional, las zonas de pesca marítimas se han ampliado a las siguientes: el Pacífico noroccidental, el Atlántico nordoriental, el Pacífico centro-oriental, el Indo-Pacífico y el Atlántico nordoccidental.

Dentro de las grandes áreas pesqueras establecidas por la F.A.O., la flota española ha realizado sus actividades, principalmente, en caladeros del Atlántico: Noruega, Unión Europea, y Portugal, aunque también acude en Africa a las aguas de Sudáfrica, Sahara, Mauritania, Angola, Mozambique, Senegal, Africa Occidental -entre Senegal y Angola- y Marruecos. En América del Norte faena en aguas de Boston, y Canadá.

3.3.1. El problema del agotamiento de los caladeros

El continuo crecimiento de la industria pesquera mundial desde los años veinte, la demanda incesante de pescado por los mercados y la eficacia cada vez mayor de las artes pesqueras, han supuesto un incremento continuo de la cifra de capturas que ha llevado a un desequilibrio realmente grave. Por ello, los caladeros de todo el mundo se enfrentan, ya hace algunos años, con la grave situación de su agotamiento debido a la sobrepesca. De la tradicional utopía de ver al mar como una fuente inagotable de recursos se ha pasado a una realidad muy diferente, ya que las continuas capturas de ejemplares jóvenes han mermado considerablemente la capacidad de reproducción de la mayor parte de las especies que habitualmente se han venido capturando.

"Las poblaciones de peces y demás recursos marinos responden según leyes propias a las diferentes condiciones ambientales y por supuesto, a la mortalidad por pesca. En base a ello, los biólogos definen las condiciones óptimas de explotación para cada especie que se materializa en un rendimiento máximo sostenible en cada caso; es decir, el punto donde, dada una población de peces, la mortalidad por

pesca y el crecimiento de la población se igualan al más alto nivel posible, manteniéndose la población en equilibrio. Supuestamente el esfuerzo pesquero óptimo debería adaptarse a esta situación¹⁶⁶.

La preocupación primordial de la industria pesquera es, en la actualidad, la disminución constante de los stocks de peces y la imposibilidad de alcanzar unas cotas de reproducción que permitan volver a faenar con el éxito que antaño les acompañó. Sin embargo, las diferentes salidas que podrían darse a esta situación están sometidas al control que tanto los países ribereños como los organismos internacionales ejercen sobre los caladeros. La libertad de los mares ya no existe y el acceso a las zonas pesqueras está limitada, por una parte, a las decisiones de la Unión Europea y por otra a los posibles acuerdos bilaterales que España pueda firmar con otros países.

Hoy el continente africano se ha convertido en una zona de gran importancia para las capturas de la flota española. La cuantía de sus recursos y su proximidad a la península, que evitaría a los buques desplazamientos excesivamente prolongados, son factores a tener en cuenta. No obstante su explotación está condicionada a la renovación de acuerdos pesqueros o al establecimiento de otros nuevos:

"La Costa de Marfil por su riqueza en sardina; la totalidad del golfo de Guinea, desde Senegal a Angola, es muy rica en diversas especies de camarones; la merluza de El Cabo que se extiende hasta el Océano Índico a lo largo de las costas sudafricanas, donde también se han encontrado camarones, al igual que en Mozambique; en las costas marroquíes abundan las mismas especies típicas del litoral peninsular suratlántico; en las costas del Sahara español viven densas concentraciones de cefalópodos - pulpos, calamares y sepias-; En las cercanías de Cabo Blanco y en Sudáfrica se capturan gran cantidad de langostas; el atún rojo, frecuente en todo el Atlántico templado¹⁶⁷.

¹⁶⁶ VARELA, M.M., SURIS, J. y Da ROCHA, J.M.: "Análisis estructural de la flota", en I.C.E., enero-febrero 1988, pág. 36.

¹⁶⁷ BAS, C.: "Plataformas pesqueras y aguas jurisdiccionales", en I.C.E. junio 1973, págs. 162 a 164.

Otra posible salida a este problema podría venir por el establecimiento de cultivos marinos, como, por ejemplo, son las truchas criadas en piscifactorías⁴. Sin embargo, la reproducción doméstica de especies de mar abierto, aunque se ha aplicado en Cádiz y varios lugares del Mediterráneo, no es fácil de aplicar en la costa vasca, por lo accidentado de la misma. Por ello, los pescadores vascos han tenido que alejarse cada vez más de sus puertos de origen para poder conseguir buenas campañas pesqueras, pero los prolongados desplazamientos a que obliga la escasez de las especies repercuten en los costos de explotación de las industrias pesqueras añadiendo un problema adicional a los ya conocidos.

3.2. Especies pesqueras

Por la latitud que ocupa la Península Ibérica en la tierra, por su configuración especial y por estar situada en un lugar donde se relacionan mares y continentes distintos, ha gozado de una fauna extraordinariamente rica y variada tanto en las aguas costeras como en las aguas internas. Entre tan rica colección de especies se encuentran numerosas que el hombre utiliza como alimento o primera materia para otros usos.

En relación a la profundidad en la que habitan los peces en el mar se pueden clasificar en pelágicos -que se acumulan cerca de la superficie- y bentónicos -que habitan en el fondo del mar-. El espacio intermedio lo utilizan los peces migratorios en sus desplazamientos -túnidos y similares y grandes cetáceos-, que pasan periódicamente a lo largo de la costa una vez al año, siguiendo una ruta más o menos definida, siendo en ese periodo cuando son capturados por las flotas pesqueras.

⁴ Japón ha experimentado con la posibilidad de aplicar este sistema a diversas especies, incluso a los crustáceos y a las especies de mar abierto como caballas, jureles o atunes.

La fauna pelágica, que es a la que se dedican las pesquerías de superficie, se centra en un escaso número de familias con tendencia a la agregación en cardúmenes⁹⁹. Poseen una tasa de reproducción muy elevada y una gran movilidad realizando migraciones de mayor o menor amplitud. Estas especies se hallan "suspendidas en el agua".

Sus especies más típicas son las siguientes:

- a) Orden de los cupleiformes: anchoa, sardina, etc.
- b) Orden de los escombriformes y afines: albacora,, atún, bonito, caballa, etc.
- c) Orden de los Carangiformes: jurel palometa, etc.

Todos ellos son de gran interés comercial y la flota pesquera vasca se ha dedicado desde antiguo a su captura ya que, además de consumirse en fresco, son la base de la industria derivada de la pesca: conservas, salazones y harina de pescado.

Las especies bentónicas, como la merluza, mediana, pescadilla, besugo, mero, congrio, etc., son las propias de la flota de altura, pero también se pescan por la flota de superficie de forma ocasional en caladeros cercanos a la costa, bien cuando las especies pelágicas escasean o bien fuera de temporada al objeto de completar el calendario laboral. Sus especies principales, todas ellas de gran calidad y muy estimadas para el consumo en fresco, pertenecen al:

- a) Orden de los gadiformes: bacalao, merluza, etc.
- b) Orden de los perciformes y afines: besugo, lubina, mero, salmonete, etc
- c) Orden de los pleuronectiformes: gallo, lenguado, etc.

Las capturas de las distintas especies de peces se dan en períodos de tiempo diferentes que reciben el nombre de campañas, por lo que cada

⁹⁹ Bancos de peces.

época del año concentra la actividad pesquera en las especies propias de la misma.

Los meses más importantes para la flota vasca de bajura son los que van de abril a septiembre o incluso hasta octubre. La campaña de la anchoa comienza en abril, siendo mayo el mes cumbre de la misma; todavía continúa en junio y en julio finaliza.

La campaña de la albacora o bonito del norte comienza tímidamente en junio, aunque es en julio cuando puede decirse que tiene su comienzo oficial, continuándose durante agosto y septiembre. En octubre empieza su declive y finaliza en aguas del Cantábrico, aunque la flota vasca se traslada entonces a las aguas afrocanarias para dedicarse a la pesca del bonito del sur, atún y listado. Los meses de noviembre, diciembre, enero y febrero, pueden considerarse meses de paro en el Cantábrico, excepto para los barcos que se trasladan al sur.

También se dedica parte de la flota vasca a los crustáceos como: langosta, bogavante, cigala, centollo, nécora, langostino, gamba, quisquilla, percebe, etc., y los moluscos entre los que hay que destacar como más importante la ostra, y después diversas especies de almeja y el mejillón.

Para la capturas de las diferentes especies de pescado el hombre ha utilizado múltiples artes de pesca creadas a propósito para cada una de ellas y condicionadas a las zonas marítimas en las que se utilizaban. En el País Vasco, la dedicación al mar hizo florecer diversas técnicas que, desde las más simples dedicadas a las capturas cerca de las playas, se fueron perfeccionando cada vez más hasta llegar a utilizarse en muchos océanos.

En líneas generales, los aparejos y las redes han sido los elementos predominantes, aunque en las modernas pesquerías la efectividad de las redes fue eliminando la utilización del anzuelo.

Con la palabra aparejo se designan las artes de pesca que utilizan el anzuelo. Los aparejos pueden ser verticales u horizontales. Los primeros se mantienen casi siempre en contacto con la embarcación; los segundos trabajan en paralelo al fondo del mar.

Las artes, que utilizan la red para la captura del pescado, pueden dividirse en: artes fijas, artes de cerco, o artes de arrastre o deriva. Las primeras reciben su nombre porque permanecen en la misma posición durante el tiempo que están caladas; las segundas porque con la red se hace un cerco con el que se rodea al pescado para atraparlo; y las terceras, que son las más recientes, se arrastran por el fondo capturando todos los pescados que encuentran a su paso.

Entre los diversos artes de pesca, utilizados en el siglo X en el País Vasco, pueden destacarse, entre otros: a la ardora, el anzuelo, los diversos artes de arrastre, el boliche, la cacea, el curricán, el palangre, las redes, la traina, la volanta, etc¹⁰⁰.

3.2.1. Las especies más comerciales capturadas por la flota pesquera guipuzcoana

La variedad de peces en el Golfo de Bizkaia es grande, pero especialmente, la merluza, anchoa, sardina y bonito fueron objeto de pesca industrial, aunque antes del siglo XX el bonito todavía no había alcanzado la importancia que tuvo después.

“Desde 1850 a 1900 la principal actividad del arrantzale la constituía la pesca de a merluza, sardina y anchoa”¹⁰¹.

Todavía en el año 1906 las embarcaciones dedicadas en

¹⁰⁰ Ver anexo 3.2.

¹⁰¹ AGUIRRE FRANCO, R.: o.c., pág. 57.

Gipuzkoa a la pesca del bonito y el atún y las toneladas capturas de estas especies eran escasas en comparación con las que obtenían otros puertos del Cantábrico. Así tenemos las siguientes cifras:

Embarcaciones dedicadas en Gipuzkoa a la pesca del bonito y atún. Año 1906

Puerto	Vapores	T.R.B. Total	Miles Ptas	Lanchas	T.R.B. total	Miles ptas.
Fuenterrabía	4	64	40	6	120	18
San Sebastián	12	192	120	7	140	21
Motrico	1	16	10	44	888	132
Total Gipuzkoa	17	272	170	57	1.148	171

Fuente: *Anuario de Pesca y Estadístico de la Marina Mercante y de la Pesca del año 1908*.
Ministerio de Marina, Madrid 1909.

Si comparamos estas cifras con las que poseían los otros puertos del Cantábrico que se dedicaban , también, a la pesca de túnidos, vemos que tanto en número de vapores como de lanchas ocupaba el tercer lugar, superada, en el primer caso, por Bizkaia y Santander, y en el segundo por Bizkaia y Asturias.

Embarcaciones dedicadas en el Cantábrico a la pesca de túnidos. Año 1906

Provincias	Vapores total	T.R.B.	Miles ptas	Lanchas total	T.R.B.	Miles ptas
Guipúzcoa	17	272	170	57	1.148	171
Vizcaya	56	896	560	176	3.520	528
Santander	32	512	320	44	880	132
Asturias	15	240	150	58	1.160	174
Lugo	2	32	20	1	20	3

Fuente: *Anuario de Pesca y Estadístico de la Marina Mercante y de la Pesca del año 1908*.
Ministerio de Marina, Madrid 1909.

En cuanto a las capturas de atún -a las que se dedican solo

Gipuzkoa y Bizkaia- y de bonito -a las que se dedican las cinco provincias mencionadas anteriormente, tampoco ocupa todavía Gipuzkoa un lugar relevante como puede verse por el cuadro siguiente:

Atún y bonito pescado en el Cantábrico en el año 1906

Provincia	Atún Kg.	Ptas.	Bonito Kg.	Ptas.
Guipúzcoa	133.200	53.280	666.000	266.400
Vizcaya	403.200	161.280	2.088.000	835.200
Santander			729.000	291.600
Asturias			739.125	295.650
Lugo			30.375	12.150

Fuente: *Anuario de Pesca y Estadístico de la Marina Mercante y de la Pesca del año 1908*. Ministerio de Marina, Madrid 1909.

Se van a exponer brevemente, a continuación, las especies que constituyen las principales capturas de la flota guipuzcoana.

a) Los túnidos

Hacia mediados del siglo XIX estos peces abundaban mucho porque a su captura se dedicaba un número menor de embarcaciones que las que lo hacían a principios del siglo XX, y porque no eran peces muy valorados, ya que las preferencias se decantaban por el consumo del besugo fresco o en escabeche. La escasez en las capturas del besugo y el aumento de su precio hizo que los consumidores empezasen a valorar el atún, por lo que ya en la primera década del siglo XX esta especie pasó a ser la más importante. Las tres clases de atún que se capturaban en las costas vascas recibían los nombres de:

- *Atún o cimarrón*. El nombre de cimarrón se refiere al recelo y desconfianza que muestra este pez para comer o engancharse al anzuelo.

Cimarrón, para los pescadores, significa desconfiado, receloso, miedoso. Es el túnido de mayor tamaño pudiendo alcanzar hasta los tres metros de envergadura y más de media tonelada de peso. Su carne es rojiza y no es tan apreciado en el mercado como el bonito del norte. Como pez migratorio en primavera busca las aguas templadas para realizar el desove.

Se efectúan dos costeras de atún. La primera se extiende desde finales de abril a principios de julio. La segunda se reanuda, con menos rendimientos, a finales de septiembre prolongándola hasta octubre en que, generalmente, desaparecía el pescado. Estas costeras, a principios del siglo XX, eran exclusivas de Gipuzkoa y Bizkaia, no existiendo en las demás provincias, ni acudiendo pescadores de otras zonas a faenar en esta especialidad en aguas del País Vasco. Actualmente, sus capturas son intensas lo que lleva a obtener especímenes muy jóvenes y de pequeño tamaño. Para la flota pesquera vasca su importancia económica no puede compararse con la de la anchoa o el bonito del norte.

- *Bonito*. Es parecido al anterior y parece que su nombre se le aplicó por los variados colores que presenta en el agua: oro viejo, plata brillante, verde cromo, verde mar y azul cobalto. Se le llama atún blanco o bonito del norte, y es el túnido más capturado por la flota vasca. Su carne es muy apreciada tanto en fresco como por la industria conservera, para la que es básica. Su consumo industrial representa un porcentaje muy elevado de las capturas.

Llega al Cantábrico, en grandes bancos, en los meses de agosto y septiembre y se captura con artes gigantes de cerco¹⁰². Los barcos de la flota vasca van equipados con tanques para el mantenimiento del cebo vivo necesario para su captura. Frecuentemente los pescadores no esperan su llegada a las costas sino que van a buscarlo en el verano mar adentro hasta las islas Azores.

¹⁰² El cerco es una red de forma rectangular que envuelve, mediante rodeo, la pesca y se cierra en forma de bolsa por la parte inferior para proceder a su captura. Con este método se capturan los peces envolviéndolos en el arte y no esperando a que éstos se enreden. El tamaño de la malla depende de la clase de pez que se quiera capturar.

-*Albacora* es como se denomina en Gipuzkoa y Bizkaia a la tercera clase de atún, que es intermedio entre los dos anteriormente mencionados. La albacora que era muy escasa, se vendía como atún¹⁰³. A principios de siglo, las embarcaciones salían por la mañana para efectuar esta pesca y regresaban al puerto, generalmente, dentro del mismo día, excepto en las costeras que las embarcaciones de Gipuzkoa y Bizkaia realizaban en Asturias y Santander que a veces les llevaba aproximadamente mes y medio.

Para la captura de los túnidos se utilizó en el País Vasco el aparejo llamado curricán¹⁰⁴ y posteriormente la cacea¹⁰⁵. Sin embargo, ya en el primer tercio del siglo XX, en Italia se utilizaban las redes a la deriva, con las que se capturaban, de noche, grandes cantidades de pescado. En el Cantábrico este arte, no se aplicaba a la pesca del atún, aunque se utilizaba, de noche, en las provincias de Gipuzkoa, Bizkaia y Santander para la pesca de la anchoa. Para la pesca de túnidos parece que "en aguas cantábricas comenzó a practicarse por pescadores de Orio"¹⁰⁶. La introducción en el Cantábrico de esta modalidad pesquera se debió a

"M. Gaudin, un francés encargado de una fábrica de salazones en Ondárroa -donde residía durante los veranos-, quien introdujo las redes llamadas "jeitos" para la pesca de la anchoa, de noche, arte que facilitaba a módico precio a los pescadores...este mismo señor es el que acaba de confeccionar tres redes de algodón para dedicarlas de noche, a la deriva, a la pesca del atún y del bonito, según se hace en algunos puertos de

¹⁰³ Esta clase ya escaseaba a principios del siglo XX y tendía a desaparecer. Actualmente la distinción se encuentra solamente entre el atún y el bonito al que también se le llama albacora.

¹⁰⁴ El curricán es un aparejo que tiene un cabo largo al extremo del cual se coloca un trozo de alambre con el anzuelo y un plomo de 1 a 2 kilos. Se utiliza cebo artificial con vivos colores que atraigan a la presa y le hagan perseguirlo hasta quedar enganchada en él. Las perchas se colocan desde los costados del buque en vertical hacia el mar y de ellas penden diversos aparejos de menor o mayor longitud, según estén más o menos cerca del barco.

¹⁰⁵ Se utiliza en embarcaciones de poco calado, en movimiento. Las cañas, sujetas a la embarcación, tienen colocados los cebos al extremo de sedales que se lanzan a unos cien metros del barco.

¹⁰⁶ MERINO, J.M.: *La pesca desde la prehistoria hasta nuestros días..* Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 1991, pág. 358.

Italia"¹⁰⁷.

Uno de los problemas relacionados con esta pesca eran los grandes calores del verano que afectaban mucho a la calidad del pescado cuando, por estar a mucha distancia del puerto o por no tener viento favorable, no podía traerse a tierra el mismo día que se capturaba, ya que los barcos no contaban con instalaciones de conservación en frío del pescado. Aunque los pescadores lo guardaban bajo cubierta en el sitio más fresco de la nave, muchas veces al llegar a tierra olía mal, perdía su brillo y la depreciación de la mercancía por los compradores era notable. Hubo casos en que se llegó incluso a rechazarlo totalmente, teniendo que ser tirado.

"Los atunes, en tiempos lejanos, se colocaban en filas sobre cubierta, bien ordenados, panza arriba si hacía calor o la marca pudiera ser larga, pues así se conservaban mejor... y se procuraba mantenerlos húmedos, rociándolos con agua fresca si el calor apretaba. Mas tarde se conservaron en hielo, dentro de neveras, más rústicas que las actuales... Durante las noches de luna llena fue costumbre cubrir la pesca -también las sardinas y las anchoas- con lonas viejas y velas en desuso, pues había la creencia de que su luz dañaba al pescado"¹⁰⁸.

En la mayoría de los puertos se vendía el pescado entero, excepto en Fuenterrabía donde se ofrecía a la venta limpio sin cabeza y sin tripas. Esto repercutía en el peso de la pesca, ya que entre la cabeza y las tripas se perdía aproximadamente una cuarta parte del peso del pescado.

En las embarcaciones menores, sobre todo las de vela, acostumbraban los armadores a asociarse para estas campañas, al objeto de evitar los perjuicios mencionados anteriormente. De esta forma, y alternándose las embarcaciones podían dedicarse unas a la pesca, otras a

¹⁰⁷ RODRIGUEZ, B.: "El bonito y el atún en el Cantábrico" en *Anuario de Pesca y Estadístico de la Marina Mercante y de la Pesca. Año 1908*. Ministerio de Marina, Madrid 1909, pág. 170.

¹⁰⁸ MERINO, J.M.: o.c., pág. 352.

llevar el pescado a tierra todos los días y volver con víveres y agua para los que permanecían en el mar pescando. También, aprovechaban para enterarse del precio a que se cotizaba el atún en distintos puertos. Tanto los beneficios como los gastos originados por la campaña se repartían entre los barcos asociados, al final de cada costera.

Hoy en día todavía se realiza la pesca al vivo ¹⁰⁹, utilizando redes de cerco y colocando la pesca en viveros dentro del mismo barco. En el País Vasco la pesca del cimarrón con este tipo de arte ha sido abandonada a las pequeñas embarcaciones.

b) El bacalao

No se encuentra en las aguas del Cantábrico, pero sus capturas representaron para la flota vasca, en los años veinte del presente siglo, el relanzamiento de la actividad pesquera de gran altura y el regreso de los pescadores vascos a caladeros que desde hacía siglos habían abandonado ¹¹⁰. Tradicionalmente las principales zonas de pesca del bacalao para los barcos pesqueros españoles han sido Terranova, Groenlandia, Labrador, Nueva Escocia y el Golfo de San Lorenzo. Sin embargo, las primeras capturas de

¹⁰⁹ "Parece que comenzó a practicarse en aguas de California hacia los años veinte y de allí llegó a Francia en el año 1948...Pasó a Hondarribia (1949) y enseguida a San Sebastián, Orio y Getaria, extendiéndose más tarde al resto de los puertos cantábricos". MERINO, J.M.: o.c., pág. 354.

¹¹⁰ El bacalao es un gádido atlántico que vive en aguas frías -entre 2º y 10º- a grandes profundidades pues se mueve en fondos de hasta 600 metros. Por ello sus caladeros se encuentran al norte del paralelo 45º, pudiendo capturarse desde La Rochelle hasta las islas Spitzberg. En primavera se dirige a las zonas de desove, donde cada hembra pone varios millones de huevos flotantes, buscando en el verano, a mayor profundidad, las aguas frías y el alimento que precisa. En invierno se reúnen en grandes bancos cerca de las costas pero sin subir a la superficie ya que son sensibles a los cambios de temperatura.

bacalao que realizó la flota vasca, fueron en Canadá¹¹¹

Los pescadores faenaron en estas zonas desde muy antiguo. Diversas características favorables se conjugan para hacer de ellas un área importante de explotación pesquera, siendo primordial la convergencia de corrientes frías y cálidas¹¹². Se capturaba con redes de arrastre de fondo remolcadas por parejas o por ramperos, y más modernamente por redes pelágicas de arrastre.

En lo que se refiere a España no hay duda de que fueron los vascos los primeros en practicarla, cuando tras la escasez de ballenas cerca de nuestras costas, y con los deficientes medios de la época, las persiguieron hasta el norte de Europa y Terranova; junto con ellas empezaron a traer el bacalao, parece ser que antes del descubrimiento por Cristobal Colón del nuevo Mundo.

"La pesca en los bancos de Terranova fue practicada en todo tiempo por los vascos españoles y franceses y mucho antes que los ingleses se establecieran en la isla de Terra-Nova...los vascos frecuentaban estos parajes mucho antes de que Cristobal Colón descubriera el Nuevo Mundo"¹¹³.

"España, Vasconia principalmente, fue el primer país que descubrió y cultivó la pesca del bacalao en Terranova; cien años antes de que Colón

¹¹¹ Aunque el bacalao es la especie dominante que se obtiene en estas zonas, también se capturas otras variadas especies de peces entre los que se pueden citar, entre otros: arenque, fletán, colin, locha, merluza americana, eglefino, caballa, platija americana, falsa platija, capelán, mendo, halibut del norte o groenlandés, palero, limanda nórdica, y otros, así como diferentes moluscos y crustáceos.

¹¹² Son tres las corrientes principales que afectan más directamente a la temperatura de las aguas:

- La del Golfo, corriente cálida procedente del sur.
- La de Labrador, corriente fría que se inicia en las regiones polares y llega a penetrar en el Golfo de San Lorenzo. Apenas tiene influencia durante el invierno, pero cuando comienza en deshielo en primavera, se hace notar, prolongando su acción durante todo el verano.
- Y la de Gaspé, cuyo origen se sitúa en el estuario del río San Lorenzo. Esta corriente se modifica con los vientos haciendo ascender o descender las capas de agua fría.

¹¹³ En *Historia y Comercio de las Colonias inglesas de América Septentrional*, publicada en Londres en 1755 y citada en "La pesca del bacalao como problema nacional", en *Industrias Píesqueras* nº 305-306, año 1940, pág. 30.

emprendiese la gloriosa aventura, los pescadores vascos visitaban ya los bancos bacaladeros de San Pedro y Miquelón¹¹⁴.

La pesca del bacalao continuó hasta principios del siglo XVIII, en que el Tratado de Utrecht en 1714¹¹⁵, alejaría a los pescadores españoles de los caladeros a los que tradicionalmente habían acudido.

Diversos problemas unidos a la apatía de los gobiernos españoles en cuestión pesquera, llevaron a que estas capturas se abandonasen durante, aproximadamente, dos siglos y a que se tuviese que importar bacalao seco de otros países para abastecer el consumo nacional. Hay que esperar a la segunda mitad de la década de los años veinte de nuestro siglo para que esta industria renazca.

A pesar de que las campañas pesqueras se realizaban con regularidad, no siempre se obtenían los mismos resultados. Había años en que la pesca era abundante y años en que era relativamente pobre. Estas desigualdades fueron estudiadas en los años veinte por naturalistas daneses y noruegos que llegaron a la conclusión siguiente.

"El bacalao se acerca a la costa meridional de Islandia y a las islas Lofoten, en Noruega, para desovar y cumplida esta misión, busca aguas de 4 o 5 grados sobre cero, temperatura que suele tener el océano en esos parajes durante la época de la pesca. Cuando la temperatura desciende por debajo de esas cifras, la pesca desaparece. Ello no significa que el bacalao no se encuentre en los sitios que frecuenta sino que se ha refugiado a mayor profundidad buscando las temperaturas que necesita. En las islas Lofoten, todas las mañanas los guardacostas se hacen a la mar, antes de la salida de los pescadores, para obtener datos termométricos y poder señalar la profundidad a que deben calarse las artes para obtener copiosas capturas"¹¹⁶

La pesca del bacalao, en opinión de los industriales pesqueros, de las Sociedades de Amigos del País y de las revistas que trataban entre sus

¹¹⁴ "La pesca del bacalao debe incrementarse", en V.I.P. de 05-04-1929, pág. 1.

¹¹⁵ La paz de Utrecht se firmó en el año 1713. Los tratados comerciales angloespañoles derivados de la misma se firmaron en los años 1714, 1715 y 1716.

¹¹⁶ HERRERA, E.: en I. nº 623, de 10-04-1926, págs. 231 y 232.

temas los relacionados con la pesca, no recibía del Gobierno la atención debida. El 22 de marzo de 1929, una Comisión de representantes de Sociedades de Amigos del País entregó al Ministro de Economía las conclusiones que la industria pesquera y de secaderos de bacalao elevaba al Gobierno.

"Se pide en esas conclusiones la adopción de medidas que faciliten la constitución y el desenvolvimiento de sociedades españolas que se dediquen a la industria de la pesca y seca del bacalao y pez palo; que se faciliten los medios necesarios para que las embarcaciones destinadas a esa pesca puedan ser construidas en astilleros nacionales; que el Gobierno español gestione que se den facilidades a las flotillas españolas que se dediquen a esa clase de pesca en los bancos de Terranova y de Irlanda; que se exima de toda clase de derechos de Aduana la entrada en territorio español del bacalao y pez palo que haya sido pescado por industriales pesqueros españoles; y que, asimismo, y para proteger a esa industria, se exima de arbitrios de toda clase a los terrenos y edificaciones empleados para secaderos de bacalao; que las harinas de pescado, aceites de hígado de bacalao y demás derivados de los productos de la pesca tengan libre entrada en España siempre que sean de entidades españolas; que se exceptúe a éstas, durante un plazo no menor de quince días, del pago de los tributos generales y otros especiales y que, asimismo, se extienda esta protección a las industrias saliceras y conserveras que funcionan en España"¹⁷.

En la misma revista se quejaban de que esta noticia que había aparecido en diversos periódicos españoles no había recibido, por parte de éstos, la atención que merecía, dada la gran cantidad de bacalao que España importaba y el quebranto que suponía para la economía nacional el pago de estas importaciones.

Importaciones españolas de bacalao

Años	Quintales métricos	Valor en pesetas
1924	771.292	130.942.224
1925	703.630	75.992.040
1926	703.623	75.991.128

Fuente: *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de abril de 1929, pág. 1.

¹⁷ "La pesca del bacalao debe incrementarse", a.c., pág. 1.

La información seguía recogiendo datos y estableciendo comparaciones con otros países que protegían más decididamente a su flota bacaladera, como en el caso de Portugal, en que el Estado enviaba un buque que prestaba asistencia a los barcos que acudían a los caladeros de bacalao. España, a pesar de las campañas de la P.Y.S.B.E, "cubría apenas un 5% del consumo nacional, mientras que los portugueses llegaban a un 18%"¹⁰⁰.

Con la llegada de la II República empezó a tomar consistencia el intento de nacionalizar la industria bacaladera. "Este proyecto fue expuesto por el Gobernador del Banco Exterior y de Crédito Industrial, D. Ramón Viguri"¹⁰¹.

En el año 1932 ya la P.Y.S.B.E desarrollaba una labor importante en el abastecimiento de bacalao a los mercados nacionales, pero a pesar de los seis barcos con que contaba en aquella época; de que sus factorías, tanto en tierra como a bordo eran modernas; y de que sus campañas en Terranova o Groenlandia eran bastante satisfactorias, la capacidad de sus barcos no era suficiente para abastecer el consumo interno y dejar de ser tributarios al extranjero. Las opiniones expresadas en la prensa consideraban que era el Estado el que debía ayudar al capital privado, prestando su concurso material para llevar a cabo la nacionalización de esta industria. x

Sin embargo, los importadores de bacalao no se mostraban conformes con la idea de la nacionalización de la pesca del bacalao y atacaron a la P.Y.S.B.E desde los medios de comunicación, calificándola de industria "parasitaria", de suministrar bacalao de calidad muy inferior al importado y de venderlo a precios que duplicaban el costo del que ellos traían a la Península.

En Septiembre de 1932, las importaciones de bacalao realizadas por España fueron las siguientes:

¹⁰⁰ "La pesca del bacalao debe incrementarse", a.c., pág. 2

¹⁰¹ OCHOA, J.: "Unas maniobras: El comercio del bacalao", en V.I.P. de 20-10-1932, pág. 7.

Importaciones de bacalao en el mes de Septiembre de 1932 expresadas en kilogramos

Procedencia	Bilbao	Vigo	Coruña	Totales
Noruega.....	124.600	109.450	33.950	268.000
Islandia y Feroe.....	1.859.100	228.500		2.087.600
Islas Británicas y otros	33.482			33.482
Totales.....	2.017.182	337.950	33.950	2.389.082

Fuente: *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de diciembre de 1932, pág. 25.

La pesca del bacalao continuó desarrollándose hasta la guerra civil (1936-1939) en que quedó interrumpida por la contienda. En la postguerra se reinició, si bien irregularmente y a partir de 1945 ya funcionaba con carácter permanente, aunque su crecimiento no conseguía, todavía, abastecer totalmente el mercado nacional. A partir de 1949 se incorporó a esta industria el método del arrastre por parejas, que convivió con el antiguo sistema de bous, al que paulatinamente fue desplazando, por su indudable eficacia.

"El Rande y el Rodeira, pareja matriculada en Pasajes pero perteneciente a un armador gallego iniciaron en 1949, el arrastre bilateral en las pesquerías del bacalao... Se inició así esta modalidad pesquera de forma continuada ... "en 1929 una pareja de San Sebastián, el Tolosa y el Debatarra, alcanzaron Islandia"¹²⁰.

Para 1966 el sistema de pesca por parejas estaba ya consolidado, siendo las capturas efectuadas por ellas muy superiores a las realizadas por los bous tradicionales.

"Las parejas venían a capturar casi los dos tercios del bacalao y especies afines desembarcadas en la Península, contando con una flota netamente superior (82,2% de las unidades; 56,1% del T.R.B. y 64,6% de los tripulantes empleados). Dos años más tarde, en 1968, la desproporción sería aún mayor y la aportación de las parejas supondrá ya un 70% de las capturas, casi un 85% de las unidades de trabajo, algo más del 63,5% del arqueo bruto y poco menos del 70% de la tripulación

¹²⁰ I.P., nº 536, pág. 17.

de la flota bacaladera¹².

Tradicionalmente las industrias pesqueras dedicadas a la pesca del bacalao se concentraban en el País Vasco y Galicia, contribuyendo Gipuzkoa en los años sesenta con mas de la mitad del bacalao nacional.

c) *La anchoa*

Se la denomina también boquerón o bocarte. Es el pescado pelágico preferido desde antiguo por la flota vasca. Vive en cardúmenes en alta mar a profundidades superiores a los 150 metros y hacia el mes de abril se acerca a la costa en busca de alimento y aguas templadas para su reproducción. En junio se aleja de la costa para adentrarse en el mar y pasar el invierno en aguas profundas.

Se captura mediante artes de cerco. Como las capturas se efectúan en pleno proceso reproductivo y se da el fenómeno de la sobrepesca, desde hace años la anchoa está en crisis, habiendo descendido mucho las toneladas que pueden obtenerse. Se consume en fresco y en conserva, pudiendo estimarse que la mayor parte de los desembarcos se destinan a industrialización.

d) *La sardina*

Ha sido una especie muy importante para los pescadores vascos y se ha capturado en grandes cantidades en toda la costa. Vive, como la anchoa, en cardúmenes y también es migratoria, siendo los meses de enero, febrero y marzo son los más propicios para su captura pues es

¹²OYA, J. J.: "Las pesquerías españolas de onda larga: la "gran pesca" del bacalao en los bancos del Atlántico noroccidental", en *Revista de Geografía*, nº 10, 1976, pág. 72.

entonces cuando el pez, después de la puesta en alta mar, se acerca a la costa en busca de alimento. Se captura mediante las artes de cerco, y a veces de enmalle¹²² y se prepara en conservas en numerosas fábricas del N. y NO. de la Península, de las cuales gran parte se exporta al extranjero. Su precio en el mercado para su consumo en fresco es módico y su carne muy nutritiva.

A principios de los años treinta, se presentó para los pescadores vascos un problema relacionado con esta pesca y del que fueron protagonistas los delfines. Durante muchos años los pescadores del norte vieron en los cetáceos principalmente en el delfín, un elemento cooperador para sus capturas de sardina, ya que éstos denunciaban la existencia de bancos de sardinas y por ello los respetaron. Cuando la abundancia de capturas de sardinas disminuyó, los pescadores solicitaron del gobierno ayuda para combatir a los cetáceos, ya que éstos rompían las artes y ahuyentaban a los bancos de sardinas. En Francia se habían utilizado los fusiles y se capturaban los delfines como deporte; en Gipuzkoa se ensayó otro procedimiento aún más cruel.

“El Sr. Echarri, presidente de la Federación de Pósitos y Cofradías de Guipúzcoa manifestó que los pescadores guipuzcoanos estaban ensayando un procedimiento que consistía en llevar a bordo provisión de varillas de acero o de hierro, de unos tres o cuatro centímetros de largas con extremidades bien afiladas; estas varillas, al observar la presencia de los delfines, eran introducidas en el cuerpo de las sardinas, de forma que quedaran ensartadas, las cuales eran arrojadas a la voracidad de los tolínos, quienes al tragarlas se producían ellos mismos desgarrones interiores que provocaban un a modo de peritonitis, habiendo comprobado, por algunos ejemplares muertos encontrados en la costa, que el sistema de destrucción respondía a los propósitos que se perseguían¹²³.”

Las capturas por la flota pesquera vasca han disminuido mucho por lo que, actualmente, su importancia económica es escasa.

¹²² Consiste en colocar las redes en posición vertical, de modo que al pasar los peces queden enganchados.

¹²³ “El daño que ocasionan los cetáceos”, en V.I.P. de 20-07-1934, pág. 13.

e) *La merluza*

Tiene una importancia preponderante entre los peces de las costas del País Vasco, donde se ha capturado desde muy antiguo. Vive entre los 100 y los 300 metros y es sumamente apreciada por su fina carne. Recibe diversos nombres según su tamaño, siendo los principales: merluza, cuando es grande; mediana, cuando es de tamaño intermedio; y pescadilla, cuando es pequeña. En la pesca de la merluza, la edad de la misma tiene una gran importancia en relación con la calidad del producto, ya que la merluza adquiere su máximo desarrollo después de siete-ocho años de vida.

Cuanta más edad tiene una merluza su carne es más suave y el producto es más apreciado. Esto se comprobó durante la época de la Primera Guerra Mundial. Entre los años 1914 y 1919, la pesca a lo largo de la costa noruega, que es donde acuden las merluzas adultas durante el mes de febrero para poner sus huevas, se redujo considerablemente. En los años siguientes a 1920, los peces capturados habían alcanzado ya una edad respetable y en ellos se pudo apreciar la gran calidad y finura de su carne. En los ejemplares jóvenes el tejido muscular es más grueso, lo contrario de lo que sucede en un ejemplar longevo, lo que hace que su carne sea menos fina.

Hasta comienzos de los años veinte, la merluza se pescaba en toda la cornisa Cantábrica con anzuelo. Los pescadores de los puertos de Gipuzkoa y Bizkaia pescaban la merluza con aparejos de mano en calas situadas a unas doce o catorce millas al norte de Donostia-San Sebastián.

"Los pescadores de Bermeo, que eran los que más se dedicaban a esta pesca, venían a pasar la costera con sus lanchas a San Sebastián"¹²⁴.

Las lanchas -caleras- guipuzcoanas iban tripuladas por ocho o diez hombres y efectuaban la pesca en un solo día arribando a puerto a la caída de la tarde. Solamente de Donostia-San Sebastián salían, sin alejarse

¹²⁴OLAIZOLA ARIZAGA, F.: "La pesca de la merluza", en V.I.P. de 20-09-1928, pág. 43.

mucho de la costa, algunas parejas de vapores para la pesca de arrastre.

"Los primeros bous fueron adquiridos por el armador, José María de Aristeguieta, el "María" y el "Teresa", los cuales como las calas estaban repletas de peces, hacían grandes marcas. El hecho de que estos barcos tuvieran aportaciones tan halagüeñas despertó la natural codicia de otros industriales y entonces fue cuando las casas "Mamelena" y "Otermín" armaron varios buques con esos aparejos convirtiendo en "trawlers" a los que hasta entonces habían efectuado la pesca de parejas"¹⁵.

A finales de los años veinte las calas de la costa vasca estaban arrasadas y los pescadores se veían obligados a desplazarse cada vez más lejos, hasta las costas de Marruecos o a las inmediaciones del Canal de la Mancha, donde permanecían hasta diez y doce días. La sobrepesca de esta especie ha llevado a que sus capturas sean controladas severamente por la CEE, habiéndose fijado en 30 centímetros la talla mínima que puede capturarse.

f) Otros pescados capturados por la flota vasca

Además de los pescados anteriormente mencionados existen otras muchas especies más explotadas por la flota guipuzcoana, como pueden ser: el besugo, muy importante antes de que el bonito pasara a ocupar un lugar principal; el calamar, el gallo, el lenguado, el rodaballo, etc.. Muchos son capturados para el consumo en fresco y otros destinados a la fabricación de harinas o aceites de pescado¹⁶.

¹⁵OLAIZOLA ARIZAGA, F.: a.c. de 20-09-1928, pág. 43.

¹⁶ Ver anexo 3.1.

CAPITULO CUARTO

4. EL FACTOR HUMANO EN LA PESCA

4.1. El pescador a principios del siglo XX

El pescador en España podía dividirse, a principios del siglo XX, en dos categorías: el de oficio que eran generalmente los de Cantábrico y los de las zonas pesqueras de Galicia, sur de España y Levante; y el de ocasión, que trabajaba en la pesca cuando no encontraba empleo en otros sectores.

"El ámbito *arrantzale* (pescador) del litoral vasco es una subárea cultural diferenciada, con estilos de vida específicos con respecto tanto al ámbito rural como al urbano"¹⁴.

La profesión de pescador de oficio era muy dura: constante vida en el mar, con los peligros físicos que ello acarreaba; sueldos miserables que malamente daban para subsistir; alejamiento afectivo de la vida familiar durante largas temporadas -en cuanto a los que se dedicaban a la pesca de altura-; viviendas sin tipo alguno de comodidades; futuro azaroso ya que no contaban con más protección que la de la Cofradía a la que pertenecían o la caridad pública cuando les llegaba la vejez y no podían dedicarse a su trabajo, quedaban imposibilitados o morían en el desempeño del mismo.

Las familias de pescadores constituían un lamentable ejemplo de la desidia de la sociedad respecto a este grupo social. Sus escasos recursos les obligaban a vivir, generalmente, en miserables casuchas de las que el aire y el sol parecían desterrados. Sus hijos deambulaban descalzos y sucios por los puertos y en general su nivel de vida no alcanzaba ni el mínimo preciso para considerarse humano. Se hablaba de "barrio de pescadores" no en el sentido de una agrupación de viviendas que habitan personas que practican el mismo oficio, sino como un sinónimo de una agrupación de viviendas miserables, sucias e insanas.

¹⁴ HOMOBONO, J.I.: "Ámbitos culturales, sociabilidad y grupo doméstico en el País Vasco", en *Revista de Antropología Social* nº 0, Universidad Complutense, Madrid 1991 pág. 95.

Sus métodos de trabajo seguían las pautas trazadas durante siglos por sus antepasados. La falta de formación profesional les llevaba a vivir ignorantes de los adelantos que en materia pesquera estaban ya dando frutos en otros países. Las nuevas técnicas, cuando tenían noticia de ellas, se veían como cosas de otros planetas, como algo tan lejano y ajeno a ellos que no merecía se le prestase atención. Además, la falta de ayuda material en los momentos de necesidad graves y el tener que depender de la caridad pública les hacía indiferentes a mejoras de cualquier tipo.

Con esta perspectiva no es de extrañar que el pescador fuese un hombre que consumía una gran cantidad de bebidas alcohólicas. Las tabernas, que tanto abundaban en las costas, eran, la mayoría, locales muy frecuentados por los pescadores, tanto a su regreso del mar como en las temporadas que permanecían en tierra. En ellas se reunían para tratar de sus problemas de trabajo, a la vez que consumían bebida. Por ello, el alcoholismo era un problema constante en la clase pesquera.

D. Alfredo Saralegui, Secretario General de la Caja Central de Crédito Marítimo en la sesión inaugural de la Sección III (estudios sociales), de la Asamblea de Pesca Marítima Vasca celebrada en el año 1925 trataba este problema y citaba, del Diccionario de Artes de Pesca de España y sus Posesiones del que era autor Benigno Rodríguez, los siguientes datos:

"Quince puertos de norte de España, con 2.800 pescadores consumieron 1.700.00 litros de bebidas. Un puerto para 500 pescadores tiene 65 tabernas; otro con solo 6 pescadores, 8; otro con 129 pescadores, 22 tabernas y tres cafés; otro con 40 pescadores, 24 tabernas; otro para 200 pescadores, 25"¹⁷.

El mismo Benigno Rodríguez, firmaba en enero de 1926 un artículo reproducido en Vasconia Industrial y Pesquera de 20 de enero de 1928, tratando este tema y asegurando que aproximadamente el cuarenta y cinco por ciento de su sueldo lo gastaba el pescador en las tabernas. Ello repercutía fuertemente en la ya maltrecha economía familiar.

¹⁷ ITXASOA: "La obra social de la Caja Central del Crédito Marítimo", en V.I.P. de 20-10-1925, pág. 70.

Publicaciones en diversas revistas y diarios trataban, también, este tema y fomentaban la creación de centros similares a las instituciones existentes bajo el nombre de "Casas del Marino", "Casa del Pescador", "Albergue de Pescadores"¹², etc. a donde animaban a dirigirse a los pescadores, ya que en ellos podían encontrar un ambiente más beneficioso y gastar menos dinero que en las tabernas.

A finales de los años veinte, se empieza a considerar en serio y comienzan a darse los primeros pasos para la transformación de esta lamentable situación, que paulatinamente irá mejorándose con disposiciones que equiparán a los trabajadores del mar con los trabajadores terrestres.

4.1.1. La enseñanza profesional pesquera

Actualmente no se discute que todas las profesiones precisan de una enseñanza profesional que capacite a quienes vayan a practicarla. Sin embargo, a principios del siglo XX los pescadores salían a la mar fiados tan sólo en la práctica. Su trabajo mal pagado y lo incierto de su salario obligaban a que sus hijos empezasen desde muy niños a cooperar al sustento familiar, por lo que recibían instrucción en un grado tan ínfimo que cuando llegaban a hombres apenas sabía leer y escribir.

La primera Escuela de Pesca que se creó en España fue la de Donostia-San Sebastián, sostenida por la Sociedad de Oceanografía, con el Auxilio de la Diputación Provincial y alguna otra entidad.

¹² Correspondió a los vascos el honor de construir el primer albergue para pescadores. Pero en el año 1929 el de Guetaria se encontraba en un estado de conservación tal malo que precisaba la cifra de 10.000 ptas. para reparaciones. Se solicitó de las Diputaciones de Vizcaya y Guipúzcoa ayuda para repararlo, pero éstas respondieron al informe presentado acusando a la Cofradía de Guetaria de negligencia e incumplimiento de los convenios pactados. - Quisquilla, P.: "Sobre el albergue para pescadores de Guetaria, en V.I.P. de 05-12-1929, pág. 20.

"Se inauguró a las seis de la tarde del día 9 de enero de 1912 en el salón escolar de la capilla de San Pedro de los Mareantes del muelle...Se matricularon hasta 38 pescadores, cuyas edades oscilaban entre los 16 y los 36 años"¹²⁹.

Esta escuela de pesca funcionó durante casi diecinueve años. En ella se impartían enseñanzas a los pescadores que deseaban adquirir conocimientos más amplios sobre su profesión. Una vez adquiridos éstos se podían presentar a los exámenes de la Comandancia de Marina para adquirir el título de patrón de pesca, lo que muchos de ellos hicieron brillantemente. Las materias que se impartían como enseñanza en esta Escuela de Pesca de la Sociedad Oceanográfica de San Sebastián, eran las siguientes"

- "Dar de quilla a una embarcación para tomar una vía de agua.
- Conocimiento de la aguja náutica.
- Idem. de las líneas que deben llevar toda clase de embarcaciones desde el trasatlántico de mayor porte al más pequeño pesquero.
- Conocimiento de los faros de la costa entre Machichaco y Bayona (Francia).
- Idem de los vientos y corrientes del Golfo de Vizcaya.
- Idem de la sonda de esta costa.
- Idem de las reglas de rumbo y gobierno tanto en los buques de vapor como de vela, lo mismo en alta mar que a la entrada y salida de los muelles para evitar abordajes.
- Precauciones que se deben tomar en los temporales, tanto en la mar como en puerto.
- Señales fónicas en tiempo de niebla y precauciones que se deben tomar para no irse sobre la costa.
- Enfilaciones de los bajos de la costa y de la entrada de los puertos comprendidos entre Machichaco y Bayona.
- Distancia entre el puerto de San Sebastián y todos los de esta costa, hasta Machichaco por el oeste y hasta Bayona por el este.
- Conocimiento del aparejo y maniobra de los buques de vela costeros.
- Hallar la hora de pleamar por el método de la epacta"¹³⁰.

En el año 1926 siendo su director D. José Agote, "funciona la escuela, pero los cursos son incompletos"¹³¹. Entre las materias que se impartían figuraban, además de las citadas en el plan de estudios anteriormente señalado, las

¹²⁹ LABURU, M.: *La Escuela de Pesca de San Sebastián*. Colección Itsasoa nº 10, Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 1992, pág. 61.

¹³⁰ Firmado en San Sebastián el 13 de junio de 1912 por el Profesor Gerente José Agote.- LABURU, M.: o.c., 1992, pág. 75.

¹³¹ CASARES, D.: "La enseñanza profesional pesquera", en V.I.P. de 05-01-1926, pág. 18.

siguientes:

- Conocimiento de los artes de pesca y modo de emplearlos.
- Epocas de cada uno y vedas. Prohibiciones.
- Conferencia sobre Ictiología, Piscicultura e Industrias derivadas.
- Idem sobre Meteorología, Higiene naval y Salvamentos¹¹².

Los cursos se fueron desarrollando, pero con el paso del tiempo, y a pesar del entusiasmo de sus profesores, diversos problemas fueron frenando su continuidad. Entre ellos se encontraban los siguientes:

a) Los alumnos no asistían con asiduidad a las clases. Los pescadores tenían poca formación básica y muchos no se daban cuenta de la importancia que podían tener los estudios sobre la actividad pesquera.

b) Desde el año 1923 en que comenzó la Dictadura de Primo de Rivera, dejaron de percibir las pequeñas subvenciones que recibían de los organismos oficiales.

c) Cuando en 1924 la Sociedad de Oceanografía de Gipuzkoa, inicia las diligencias para solicitar los terrenos donde iba a edificarse el Palacio del Mar, los demás asuntos de esta Institución fueron perdiendo importancia ante este gran proyecto.

d) La necesidad de implantar con carácter nacional las enseñanzas pesqueras, que se justificaba ampliamente por:

1. La importancia de la industria pesquera española, que, según estadísticas oficiales arrojaba en el año 1920 las cifras siguientes:

¹¹²CASARES, D.: a.c., de 20-05-1926, pág. 13.

Industria pesquera en España en el año 1920

Embarcaciones pesqueras (motor, vela y remo)	30.612
Toneladas que representan	87.807
Valor de las embarcaciones en pesetas	111.382.909
Pesca anual en kilogramos	403.593.952
Valor de la pesca en pesetas	374.079.838

Fuente: *La pesca marítima en España en 1920*, Inspección de Pesca, Madrid, 1921.

2. La necesidad de intensificar la pesca fluvial, cuyos rendimientos iban aumentando considerablemente.

3. El alejamiento progresivo de los barcos pesqueros de sus bases, por el gran porvenir que ofrecía la zona del protectorado de Marruecos, y la necesidad de preparar adecuadamente a los pescadores para esta nueva situación. Así, las estadísticas del año 1920, ofrecían los datos siguientes sobre la pesca en aguas marroquíes:

Pesca española en aguas marroquíes. Año 1920

Número de embarcaciones	656
Valor de las embarcaciones en pesetas	5.000.000
Pesca anual en kilogramos	31.107.473
Valor de la pesca en pesetas	31.373.183

Fuente: Miranda, A. de: "La pesca marítima en España en 1920: Costas mediterránea del Sur y Marruecos español", en *Boletín de Pesca*, año VIII, nº 97-80, Dirección General de Pesca, Madrid, 1923

4. El reinicio de la pesca del bacalao en Terranova¹³.

5. El éxito creciente de la captura de ballenas en aguas españolas.

¹³ Todavía no había acudido a Terranova mas que el "Melitón González", aunque en Barcelona se proyectaba constituir una sociedad con el nombre de "Compañía Española de Industrias del Mar", también con el mismo objeto. La P.Y.S.B.E. no empezaría hasta 1927 sus actividades.

Los resultados de la balenofactoría -Compañía Ballenera Española-, de Getares en la bahía de Algeciras, en el año comprendido desde abril de 1921 a abril de 1922 fueron los siguientes:

Capturas de ballenas de la Compañía Ballenera Española, de Getares . Abril 1921 a abril 1922

Número de ballenas pescada	595
Idem de cachalotes pescados	47
Barriles de aceite producidos	18.695
Sacos de abono producidos	13.641
Kilogramos de barbas de ballena obtenidos	31.252
Valor del aceite y del abono en pesetas	3.000.00

Fuente: *Ibérica*, nº 550, de 01-11-1924.

6. El satisfactorio resultado alcanzado por la Escuela de Pesca de San Sebastián¹⁴ .

Es cierto que existían ya en los años veinte las escuelas de los Pósitos y también las Escuelas Navales, pero la necesidad de un programa intermedio se hacía patente, ya que los conocimientos adquiridos en las primeras eran insuficientes y los de las segundas tenían un nivel demasiado elevado para los pescadores.

Múltiples proyectos se ofrecieron a la consideración de la Administración, incluso con programas detallados de las materias a impartir y los cursos en que podrían ser divididos. En algunos lugares de España estas enseñanzas ya habían comenzado a crearse; por ejemplo, en Santander que, aunque no tenía con una industria pesquera tan rica como la de Gipuzkoa, contaba en el año 1931 con una escuela de pesca en Santoña y había aprobado el presupuesto para formar otras dos en

¹⁴ *Boletín de la Sociedad Oceanográfica de Guipúzcoa*, tomo I nº 5 y tomo V nº 18, correspondientes a septiembre de 1912 y enero de 1916.

Laredo y Castro Urdiales. En Gipuzkoa,

"en una sesión plenaria de la Diputación celebrada el 23 de diciembre de 1931 se debatió un dictamen de la Comisión de Fomento, referente a crear en San Sebastián una Escuela de Náutica para pilotos y patrones de pesca... análoga a las cuatro o cinco que actualmente funcionaban en Vizcaya y que en San Sebastián existió desde el año 1870 al 1875"¹⁸.

Este proyecto no prosperó ya que consideraron que las Escuelas de Náutica existentes eran suficientes para la preparación del personal de la marina mercante y que lo que Gipuzkoa necesitaba urgentemente eran escuelas de pesca. Por ello, en el mes de marzo del año 1931 se decidió suprimir la escuela de pesca de la Sociedad de Oceanografía de Gipuzkoa y se comenzó a perfilar la creación de una escuela especial de pesca por parte de la Diputación guipuzcoana.

4.1.2. El sistema de contratación del personal pesquero

Un modalidad típica de remuneración del trabajador en la industria pesquera era el sistema denominado "a la parte", sistema basado y perpetuado por los usos y costumbres, pero que también en el siglo XX tuvo una regulación jurídica¹⁹. Este tipo retributivo afectaba, sobre todo, a la flota de "bajura".

En Gipuzkoa, la industria pesquera se desarrolló, como en otras zonas, bajo este régimen de contratación. Ello suponía una participación efectiva de todos los trabajadores sobre el rendimiento bruto de las

¹⁸ QUISQUILLA, P.: "Proyecto que no prospera. ¿Escuela de Náutica o de Pesca?", en V.I.P., de 05-01-1931, pág. 17

¹⁹ El marco legal del sistema de retribución "a la parte" quedó establecido en la Orden de 28 de octubre de 1946, Reglamentación de trabajo en la industria de la pesca de arrastre (Orden de 16 de enero de 1961), Reglamentación de trabajo en la industria del cerco y otras artes (Orden de 26 de julio de 1963), Ordenanza de trabajo de la pesca marítima en buques arrastreros al fresco (Orden de 31 de julio de 1976).

capturas, cualquiera que fuese el resultado económico para los industriales.

Esta modalidad de salario se ha comparado con el régimen de explotación de tierras del campesino en la época feudal -que obligaba a entregar al señor una parte de la cosecha recogida-. De esta forma, el armador establece la forma de reparto del producto que se obtenga, independientemente de su cuantía, y especifica claramente las partes en que el mismo deberá dividirse y el porcentaje que le corresponderá a él -aproximadamente la mitad-, al barco y a la tripulación.

El pescador era considerado, por tanto, como un socio del armador, ya que trabajaba "a la parte" con su amo, pero las ganancias obtenidas de esta "sociedad" eran muy dispares. Massip Segarra, recoge del capítulo 167 del Libro del Consulado del Mar (1407), entre otros apartados uno que dice:

"Además, si ocurre que la nave no ha obtenido ningún beneficio, los marineros vienen obligados a resarcir y satisfacer al patrón todo lo que haya gastado en vituallas, ya que el patrón bastante pierde, pues consume su nave y su esfuerzo"¹⁷.

La retribución "a la parte" establece, pues, que el total de los ingresos de cada expedición, una vez deducidos unos gastos generales determinados se distribuya entre el armador y la tripulación en proporción a unos tantos por ciento predeterminados de antemano (generalmente 55% para el armador y 45% para la tripulación).

La parte que corresponde a la tripulación se divide, independientemente del número de tripulantes que lleve el barco, entre el total de miembros del mismo con arreglo, también, a unas proporciones fijadas para cada uno en función de su trabajo que variaban según los puertos y las costumbres de la localidad.

El producto bruto de la pesca, es decir, la cantidad que los

¹⁷ GARCIA BARTOLOME, J.M.: "El sistema de remuneración "a la parte" en la pesca. I.C.E., enero-febrero 1988, págs. 98 y 99.

armadores obtienen por la venta de la pesca en la lonja, sin deducción de clase alguna, se denomina 'Monte Mayor'. De este "Monte Mayor", antes de efectuar el reparto entre el armador y la tripulación, se deducen una serie de gastos de explotación de la embarcación, que varían de un puerto a otro. Entre los más comunes están: las cuotas a la Cofradía, las comisiones de venta, el transporte hasta la Lonja, los productos para la conservación del pescado (hielo, sal, etc), los gastos efectuados en la nave (combustible, comidas, a veces en su totalidad, a veces en parte, si no los abona el armador por completo), el costo de las artes de pesca (aparejos, cebo, etc), las tasas y arbitrios del pescado, etc. etc.

Una vez que a este "Monte Mayor" se le han deducido los gastos que con cargo al mismo se abonen y la cantidad correspondiente a la participación del armador, el resto se denomina "Monte Menor" y es la cantidad que corresponde percibir a la dotación del barco.

El "Monte Menor" se divide en partes entregando a cada tripulante las que le correspondan según el trabajo que desempeñe, de acuerdo con lo previamente esté establecido, según los usos y costumbres. De este importe participa también el patrón de la nave aunque sea el mismo armador.

Este sistema de remuneración "a la parte" ofrece las siguientes particularidades:

El trabajador cobraba su salario en proporción a su trabajo. Si se conseguía mucha pesca su salario era mayor que si se conseguía poca. Sin embargo, en las épocas en que los conocimientos sobre pesca eran escasos y en los que se salía al mar confiando en "la suerte", no parece justa esta modalidad salarial.

El armador no se obligaba a pagar salario alguno. Lo que pagase dependería de la pesca obtenida y generalmente variaba, según las zonas, desde un tercio hasta la mitad del producto obtenido. Conseguía así,

gratuitamente en principio, el trabajo de los pescadores durante la temporada de pesca.

Por venderse el pescado en pública subasta al arribar al puerto, los pescadores podían controlar el beneficio obtenido y determinar la parte que a cada uno le correspondería.

Este sistema tradicional contenía, por tanto, dos elementos modernos de la participación obrera en el trabajo: la participación del pescador en el producto de la pesca y el control sobre los rendimientos de la empresa -al ser testigos de la venta del pescado y del precio pagado por él-.

Cuando la pesca de altura volvió de nuevo a cobrar auge en Gipuzkoa en el siglo XX y se desarrolló con un carácter de empresa industrial, los obreros advirtieron una merma en sus rendimientos comenzando a exigir, entonces, un régimen de salario fijo, o bien un régimen mixto de salario fijo y participación. En ambos casos, como el sistema de venta de la pesca continuaba siendo en pública subasta, el control sobre los rendimientos subsistía.

4.1.3. Las Cofradías de Pescadores

Desde muy antiguo los pescadores, dado el peligro que suponía su profesión, y los inciertos beneficios que de ella podían obtenerse -condicionados por la existencia o no de bancos de pescado y las condiciones climatológicas favorables o desfavorables para salir a la mar-, se agruparon para la defensa de sus intereses y la ayuda mutua, en hermandades conocidas con el nombre de cofradías.

"Las funciones principales de las cofradías de pescadores, al igual que las de otros colectivos de carácter gremial, son regular la actividad laboral específica de sus asociados, es decir las faenas pesqueras. A este fin

primordial, así como al socorro mutuo de sus cofrades, consagran estas hermandades marítimas la mayor parte de los artículos de sus ordenanzas"¹¹⁸.

Estas cofradías tuvieron una base religiosa que se mantuvo a lo largo de los siglos, incluso cuando el carácter profesional de la asociación fue cobrando fuerza y prioridad. Los nombres así lo manifiestan, ya que es frecuente el que sus advocaciones sean marianas o de algún santo relacionado con el mar: San Pedro, San Telmo, San Nicolás .

"Hasta el siglo XVI las Cofradías engloban en el Cantábrico a pescadores y marinos de cabotaje. Pero, lentamente, se establece una diferenciación. Quedan las Cofradías para la pesca mientras que los transportistas de mar se agrupan en Consulados de Mercaderes"¹¹⁹.

Es muy difícil señalar con exactitud desde que fechas existen este tipo de asociaciones en el País Vasco, pero generalmente se acepta que se derivan del influjo europeo que penetró en la península a través de las peregrinaciones medievales a la tumba del apóstol Santiago, así como del comercio que desde los puertos vascos se mantuvo con puertos del norte de Europa¹²⁰. Se conservan en algunas Cofradías guipuzcoanas Bulas papales por las que las aprobaban, manuscritos y otros objetos que

¹¹⁸ HOMOBONO, J.I.: a.c., pág. 96.

¹¹⁹ AGUIRRE, R.: o.c., pág. 67.

¹²⁰ Concretamente en Gipuzkoa, existían ya en dicha época las de "Fuenterrabía, la de San Pedro en San Sebastián y la de Deva. Posteriormente y ya en la Edad Moderna se agruparon en este tipo de instituciones los pescadores de Pasajes de San Juan, Orio, Zarauz, Guetaria, Zumaya, y Motrico. Finalmente en el siglo XIX surgen las de Rentería, y Pasajes de San Pedro". ERKOREKA GERVASIO, J. I. : *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*. Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 1991, págs. 44 a 72.

demuestran su antigüedad"¹¹¹.

Las cofradías de pescadores del Cantábrico, conocidas también con el nombre de cabildos de mareantes, se regían por ordenanzas que regulaban todos los aspectos del oficio que ejercían: forma de llevar a cabo las capturas; sistemas para resolver las querellas que pudieran surgir; métodos de administración de los fondos comunes; ayudas a los pescadores necesitados; aspectos sobre la comercialización de la pesca; y medidas para evitar riesgos en el desempeño de su profesión, etc.

"Se fijaban las fechas de inicio de campañas de pesca de las distintas especies, los mecanismos de subastas y las obligaciones contraídas entre el vendedor y el comprador, la liquidación de la pesca con la retención para hacer frente a gastos, las derramas entre los cofrades para atender a gastos extraordinarios derivados de accidentes de mar, daños por catástrofes (naufragios, daños en barcos por temporales), etc."¹¹².

Aun cuando cada cofradía disponía de su propio reglamento, hay una serie de aspectos más o menos comunes a todas ellas en lo que respecta a la ayuda a sus propios miembros y a la venta de las capturas de pescado.

Una de las principales misiones que tenían encomendadas las

¹¹¹ "La de Fuenterrabía aporta datos fehacientes por los testimonios de un libro manuscrito, que empieza el año de 1606 nombrando los Abades Mayores y Menores, los Alcaldes del Mar y la Bula del Papa Clemente VIII, expedida en 1595, aprobando la Cofradía... La de Zumaya, denominada de San Telmo... conserva una Bula del Papa Paulo V, del año 1610, concediéndole varias mercedes... Guetaria vio perderse su archivo entre las muchas vicisitudes que sufrió por las guerras. No obstante tienen una bandera con la inscripción siguiente "Esta obra es de los marineros de la villa de Guetaria de la Cofradía del Señor San Pedro- hizose el año de 1658... La Cofradía de Mareantes de Santa Catalina, fundada en el siglo XII en San Sebastián, fue durante varios siglos una corporación de gran importancia en la vida de la población... una hermandad de comerciantes con navios propios, dedicados a la pesca de la ballena y bacalao... La hermandad de Zarauz data del año 1465 y su dedicación principal la tuvo en la pesca de la ballena, capturando entre 1637 y 1801, cincuenta y cinco de estos cetáceos". GOMEZ IZAGUIRRE, S.: "Las Cofradías de Mareantes de Guipúzcoa y su evolución social durante los últimos años", en V.I.P. de 05-06-1927, pág. 17.

¹¹² MACIAS PEREDA, L.M. y MURUAGA, M.: "La flota pesquera vasca: una breve reseña histórica y sociológica", en *Revista de Estudios Agrosociales* nº 160, Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 1992, pág. 216.

cofradías era la ayuda a los cofrades necesitados, cuando esta asistencia social todavía no estaba organizada por otras instancias. La ayuda cubría al propio trabajador en casos de incapacidad para el trabajo por enfermedad, accidente o vejez y a sus familiares en los casos de viudedad y orfandad. Asistían a las pérdidas originadas en los barcos por las inclemencias del tiempo, cuando tenían que permanecer sin salir a la mar, sufrían averías, o se perdían en un naufragio. También compensaban las ocasiones en que por la escasez de pescado los ingresos de los pescadores resultaban insuficientes para el mantenimiento de sus familias.

Los fondos de las cofradías procedían, en principio, de las aportaciones regulares de sus propios cofrades, en relación con los beneficios obtenidos de su actividad pesquera, y además de los servicios prestados a sus afiliados también realizaron obras de utilidad pública,

"La Cofradía de Fuenterrabía, una de las más antiguas, se encargaba, en aquellos lejanos tiempos, de limpiar la barra de aquella ría. A falta de draga, que aún no había sido inventada, una escuadrilla de lanchas remolcaba un árbol grande con todo su ramaje por el fondo de la ría levantando la arena, la cual era arrastrada por la corriente, dejando libre la entrada... La Cofradía Elcano de Guetaria, gracias al ánimo de ese abnegado sacerdote... don José Cendoya, construyó el puerto de refugio y la Casa de refugio más tarde... En 1848 la Cofradía de Zarauz se decidió y mandó construir el puerto y la pequeña dársena que hoy conocemos"¹⁰.

a) La creación de la Federación de Cofradías de Pescadores de Gipuzkoa

En los primeros años del siglo XX, las Cofradías de Gipuzkoa habían derivado a una situación de enfrentamientos entre ellas que perjudicaba los intereses de los pescadores afiliados a las mismas. La aparición del vapor y los nuevos artes de pesca eran un enemigo al que habían de enfrentarse los conocimientos tradicionales de los pescadores.

¹⁰ ITXASOA: "Influencia de las Cofradías en la Costa Vasca", en V.I.P. de 05-10-1925, pág. 36.

De ahí nacía el malestar, el recelo, las enconadas luchas, la falta de solidaridad con los compañeros y el evidente perjuicio, como consecuencia de ello, de los intereses comunes¹⁴⁴.

A raíz de este hecho, la Sociedad Oceanográfica de Gipuzkoa nombró una Comisión que salió a recorrer los puertos guipuzcoanos con la misión de llegar a fusionar, dentro de cada puerto, en una sola, todas las cofradías enemigas existentes. Esta misión aunque ardua consiguió un gran éxito.

En San Sebastián había dos Cofradías: la de "Nuestra Señora del Carmen" y "La Donostiarra". El grave problema a resolver era,

"que se exigía a la Donostiarra, al fusionarse con la otra, que pagase por cada afiliado suyo tres pesetas mensuales durante medio año, sin derecho a socorros facultativos. Para obviar esta dificultad los componentes de la Cofradía La Donostiarra disolvieron ésta, ya que individualmente podían ingresar más tarde en la otra sin condiciones depresivas"¹⁴⁵.

En Guetaria la guerra estaba entablada entre las Cofradías "Arrantzale Euskaldunak" y "Elcano", porque la segunda exigía, "a un armador una fianza en metálico para responder de las compras de pescado que hiciera"¹⁴⁶. El armador se separó de la Cofradía y formó otra con lo que los enfrentamientos se hicieron crónicos. Finalmente la Sociedad Oceanográfica consiguió la fusión entre los dos bandos bajo los Estatutos de la Cofradía "Elcano".

El mes de marzo de 1913 se propusieron en Motrico las bases para la reconstitución de la antigua Cofradía de "San Pedro", que había

¹⁴⁴ Un ejemplo de los extremos a que podían llevar estas rivalidades fue la catástrofe que sucedió entre los días 12 y 13 de agosto del año 1912 en Bermeo y en la que perdieron la vida muchos pescadores. La rivalidad entre las Cofradías del puerto vizcaino llevó a que sus embarcaciones entablaran un pugilato entre quienes se alejarían más de la costa. A las que más se alejaron no hubo forma de avisarles del cambio en el estado del tiempo, avisado por el observatorio meteorológico del monte Igueldo.

¹⁴⁵ GOMEZ IZAGUIRRE, S.: a.c., de 05-06-1927 pág. 18.

¹⁴⁶ Ibid.

sido disuelta hacía unos veinticinco años. Se consiguió convencerles de las ventajas que representarían para los pescadores la unión entre todos ellos, al igual que se habían unido los de otros puertos.

Más difícil de solucionar fue la unión de las Cofradías de Fuenterrabía. Las dos existentes: la "Cofradía de Mareantes de San Pedro" y "La Hermandad de Pescadores de San Ignacio", tenían enfrentamientos tanto dentro del puerto como fuera con los pescadores franceses. La noticia de que Francia iba a ampliar hasta nueve millas el límite de sus aguas jurisdiccionales creaba un clima de inquietud y preocupación no favorable a las reconciliaciones. En este puerto no se logró mas que la promesa de que reinarían buenas relaciones entre ambas. La fusión de las dos Cofradías llegaría más tarde.

Ante el éxito obtenido en esta misión de unión entre las cofradías, la Sociedad de Oceanografía se propuso todavía ir más allá. Su segunda acción fue una campaña para constituir una Federación de Cofradías que agrupase a todas las existentes entre el Cabo Higuer y Motrico. Para conseguirlo se realizaron diversas asambleas en distintos puertos con motivo de exponer el programa de la Federación que se pretendía constituir.

"La Federación debería funcionar bajo un patronato en el que tendrían representación la corporación provincial, las Cofradías y la Sociedad de Oceanografía ... La labor a desempeñar era: Cultura del pescador y evitar que salgan a la mar niños menores de catorce años sin conocer los principios fundamentales del hombre. Establecimiento de Escuelas de Pesca y proporcionar material en buenas condiciones a los federados. Proporcionar, asimismo, alimento bueno y barato a la clase pescadora, instituyendo cooperativas, y dar pensiones a los huérfanos y viudas y retiro a los ancianos"".

Este proyecto tuvo que esperar hasta más adelante para poder hacerse realidad.

"En el mes de julio de 1917 el Vicealmirante D. Juan J. de la Matta, presidente de la Sociedad Oceanográfica convocó a todas las Cofradías de

"" GOMEZ IZAGUIRRE, S.: a.c., de 05-06-1927, pág. 19.

Guipúzcoa a una reunión... Poco después quedaba constituida la Federación con sus Estatutos aprobados¹⁰⁰.

b) La creación de los Pósitos de pescadores

Antes de formarse la Federación de Cofradías de Pescadores, la Sociedad de Oceanografía ya había intervenido cerca del Ministerio de la Gobernación en defensa de la protección al pescador. Ya se había logrado que la Ley de Accidentes de Trabajo fuese extensiva a los trabajadores del mar y de ella se beneficiaban tanto los que navegaban, como los que trabajaban en los puertos y los pescadores que pertenecían a las casas armadoras. Pero a los pescadores de embarcaciones menores, a los que trabajaban "a la parte", se les seguía considerando como copropietarios, quedando, por tanto, fuera de los beneficios de dicha ley.

Muchas fueron las gestiones de la Sociedad Oceanográfica de Gipuzkoa en el sentido de que se reconociese a los pescadores los mismos derechos y ventajas que tenían ya otorgados los agricultores. Basaban sus peticiones en el modelo francés, que no solo había facilitado la formación de sindicatos y sociedades cooperativas entre los grupos importantes de pescadores, sino que proveía mediante leyes de créditos marítimos a los pescadores para la compra de embarcaciones y artes de pesca.

La Orden de 5 de marzo de 1928 creó los "Pósitos para Pescadores", una nueva forma de asociación cooperativa en la que se integraron, después de crearse la Caja Central de Crédito Marítimo, muchas Cofradías.

La Caja Central de Crédito Marítimo, creada en el año 1919 otorgaba a los trabajadores del mar una serie de beneficios entre los que pueden señalarse: socorros mutuos, cooperativas, montepío, construcción de casas, lonjas y embarcaciones, venta y exportación de los productos de la

¹⁰⁰ COMEZ IZAGUIRRE, S.: a.c., de 05-06-1927, pág. 19.

pesca, manipulación industrial de la pesca suprimiendo intermediarios, etc.

El siguiente paso fue la paulatina conversión de las Cofradías de Mareantes, que aún no lo habían hecho, en Pósitos Marítimos¹⁴⁹, y la creación de éstos allá donde no existía ninguna organización pesquera. La mayor parte de las Cofradías existentes en Gipuzkoa fueron transformándose en Pósitos, protegidos por la Caja Central de Crédito Marítimo, afecta al Ministerio de Marina, ya que los beneficios obtenidos para el desenvolvimiento de todos los fines sociales que podían afectar a la gente del mar con esta transformación, eran cuantiosos.

"La Cofradía de Pasajes de San Juan que había desaparecido poco antes de comenzar el siglo XX, se volvió a crear oficialmente el 30 de julio de 1917.... y el 26 de abril de 1926 se adaptó a las disposiciones emanadas del Estado español en orden a transformar aquella en Pósito de Pescadores"¹⁵⁰

La Cofradía de Nuestra Señora del Carmen de Donostia-San Sebastián a raíz de la Asamblea de Pesca Marítima celebrada en dicha capital en 1925, se transformó en Pósito y gracias al crédito concedido por la Caja Central de Crédito Marítimo,, construyó en el muelle un edificio dotado de todo tipo de instalaciones y servicios para sus propósitos, así como de una escuela para los hijos de sus asociados. Las anteriores instalaciones

"dejaban mucho que desear. No existían almacenes; las oficinas estaban mal acondicionadas y como domicilio social no existía, pues los pescadores no podían reunirse en el barracón y habían de pedir prestado

¹⁴⁹ Los Pósitos son asociaciones cooperativas de obreros marítimos que, persiguen la supresión de los intermediarios, la adquisición de la propiedad de los medios de producción y la realización de las demás funciones relacionadas con la explotación de su industria, dedicando las ganancias así obtenidas a fines de previsión social y a beneficiar al consumidor abaratando los productos de la pesca.

¹⁵⁰ BARANDIARAN IRIZAR, F.: *La comunidad de pescadores de bajura de Pasajes de San Juan. Estudio Antropológico*. Autor/editor, Guipúzcoa 1982.

al Municipio un local para sus reuniones"¹³¹.

En el año 1927 tenía una vida próspera habiendo aumentado el número de pescadores afiliados a ella.

"Del Pósito Marítimo de San Sebastián forman parte en la actualidad unos quinientos pescadores que abonan mensualmente una cuota de 3,50 ptas. Además de estos ingresos sociales cuentan con un impuesto de venta, que es el 2% del producto de la venta que traen al puerto las embarcaciones de Guipúzcoa y algunos puertos vizcaínos y para las embarcaciones de los demás puertos de la costa cantábrica, tienen establecido un sistema de reciprocidad cobrándoles el mismo tanto por ciento que a ellos se les cobra en aquellos puertos"¹³².

Las atenciones y ayudas que prestaba a sus asociados en el año 1927 eran las siguientes:

"Tiene a su cargo 22 jubilados con derechos pasivos de 2,25 ptas. al día cada uno; 8 inválidos, con un haber de 3,26 ptas. al día; y además a cada enfermo se le abonan 3 25 ptas. al día como socorro y 1,50 ptas. para visita médica"¹³³.

También el Pósito de Motrico pudo conseguir, de la misma forma, un edificio nuevo y una escuela,

"mediante los préstamos contratados con la Caja de Crédito al 3% de interés; uno para la finca y otro de 35.000 ptas para adquirir embarcaciones y artes de pesca"¹³⁴.

Guetaria, Pasajes de San Pedro y de San Juan, Fuenterrabia y Orio imitaron estas conductas y se convirtieron, también en Pósitos

¹³¹ "La conversión de la Cofradía donostiarra en Pósito marítimo", en V.I.P. de 20-05-1926, pág. 12.

¹³² "Un animador de los pósitos. Inteligencia clara al servicio de una firme voluntad", en V.I.P. de 05-01-1927, pág. 11.

¹³³ Ibid.

¹³⁴ GOMEZ IZAGUIRRE, S.: "La oceanografía, Calbetón y los pescadores", en V.I.P. de 20-06-1927, pág. 7.

abriendo escuelas de pesca y renovando sus edificios o construyendo otros nuevos.

El último paso en este desarrollo fue la creación de Federaciones de Pósitos que fueron extendiéndose por todas las costas españolas. Las Cofradías de Vizcaya y Gipuzkoa, casi todas convertidas en Pósitos fundaron y se integraron en la Federación Vasco-Cantábrica de Pósitos Marinos.

Un caso curioso es el del Pósito infantil de Pasajes de San Pedro, fundado el 21 de marzo de 1931¹⁵⁵ y que comenzó sus actividades con el importe de la venta de unos libros cedidos por el Instituto Social de la Marina.

El Pósito infantil fue sostenido por las cuotas de los niños de la escuela -los mayores abonaban 0,10 ptas y los pequeños 0,05 ptas a la semana. También diversas empresas les ayudaban como la sociedad Muelles y Almacenes para Vapores de Pesca de Pasajes con una cuota mensual de 25 ptas. o la Excma. Diputación Provincial de Gipuzkoa que les concedió una suscripción gratuita a la revista Vasconia Industrial y Pesquera.

Junto con compañeros de San Carlos de La Rápita (Tarragona), editaron un periódico infantil y su meta era conseguir una biblioteca circulante especializada en temas marítimos. El balance de resultados de su primer año de actuación figura en la página siguiente.

¹⁵⁵ "La memoria de un Pósito infantil", en V.I.P. de 05-02-1932,

Balance del Pósito Infantil de Pasajes de San Pedro. Año 1931

Balance de Resultados al 31 de diciembre de 1931

	Debe	Haber	Deudor	Acreedor
Socorros mutuos	20,55		20,55	
Cuotas		137,75		137,75
Muelles y Almacenes		50,00		50,00
Protectores		3,45		3,45
Libros del Instituto Social de la Marina		226,25		226,25
Gastos de Oficina	18,55		18,55	
Revistas	10,00		10,00	
Ignacio Arratibel		9,10		9,10
Comisiones	11,05		11,05	
SUMAS	60,15	226,55	60,15	226,55
Beneficio obtenido		166,40		
Balance de capital Caja	226,55	60,15	166,40	
Balance de comprobación de sumas				
Sumas del Balance de resultados	60,15	226,55	60,15	226,55
Sumas del Balance de capital	226,55	60,15	166,40	
Sumas del Diario	286,70	286,70	226,55	226,55

Pasajes de San Pedro. 31 de diciembre de 1931. El Contador: *Ricardo Arrillaga*. - El Presidente: *Francisco Goicoechea*. - El Inspector: *Pablo Robert*.

Fuente: *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de febrero de 1932.

Ya en los años cuarenta y conforme con la Ordenanza nº 29, de la Delegación Nacional de Sindicatos de fecha 31 de marzo de 1943, los Pósitos, Cofradías, Gremios de Pescadores e Instituciones de igual naturaleza, así como sus asociaciones y Federaciones que vivían bajo el amparo del Instituto Social de la Marina, se encuadraron en la Organización Sindical, a través de las Centrales Nacional-Sindicalistas Provinciales y del Sindicato Vertical de Pesca. No obstante, continuaron

subordinadas a la acción del Instituto Social de la Marina, conforme lo establecía la Ley de 13 de octubre de 1941.

4.1.4. La asistencia social a la vejez del pescador

El pescador era un trabajador que parecía condenado a trabajar sin poder participar de las ventajas que las leyes de carácter social iban concediendo a los trabajadores de tierra. Hasta 1926, en que por iniciativa de la Caja Central de Crédito Marítimo¹⁵⁶ se instituyó una obra de beneficencia social denominada "Homenaje a la vejez del marino", nadie, ni siquiera los medios oficiales, habían reparado en las necesidades de los trabajadores del mar, aunque existía un régimen de retiros obreros que acogía a los trabajadores que realizaban su labor en tierra.

Esta obra de beneficencia organizaba anualmente un acto de homenaje a los ancianos pescadores. En sus comienzos las ayudas las entregaba con carácter vitalicio, pero tuvo que modificar esta característica convirtiéndolas en temporales, para poder ayudar el creciente número de ancianos marinos y pescadores que, cuando ya no podían ejercer su oficio, quedaban sin medios para subsistir. Al sostenimiento de esta obra contribuían el Ayuntamiento y la Diputación de Donostia-San Sebastián, la Federación de Cofradías de Pescadores de Gipuzkoa, los Pósitos Marítimos, diversas entidades y particulares. También se recaudaban fondos mediante funciones benéficas.

En Gipuzkoa, el número de ayudas fue aumentando con el paso de los años. Se concedieron,

"22 en el año 1932; 26 en 1933; 28 en 1934 y 34 en 1935. En este último año la cantidad destinada a atender las 34 pensiones temporales concedidas ascendió a 12.410 pesetas. Los pensionados fueron los siguientes:

¹⁵⁶ La Caja Central de Crédito Marítimo había sido creada por un Real Decreto en el año 1919.

De Pasajes: Manuel Gárate Sorazu, Isidro Pouzo Martínez, Saturnino Vega Villa, Agustín Iraundegui Gorostiza, Joaquín Mancisidor Begoña, Félix Alsua Alzola, Angel Letamendía Berra y Sebastián Corta Gurruchaga.

De Fuenterrabía: Julián Lascorroregui Zuzaya, Fermín Oronoz Alza, Ramón Olaso Puig y Sebastián Esponda.

De San Sebastián: Donato Olaveaga Zumalabe, Eustasio Gorrostola Mancisidor, José Eulogio Zubizarreta Ulacia, José Antonio Agote Uribe, Román Echenique Bordu y Vicente Cabañas Bengoechea.

De Deva: Francisco Gorrostola Elósegui.

De Zumaya: José Joaquín Osa Gómez y Nicasio Azpiaz Olasua.

De Orío: José Rufino y Martín Irigoyen, José Antonio Manterola Lizara, José María Lerchundi Iturdui, Claudio Jáuregui Alcorta, Asensio Uranga Echeverría, Miguel Lopetegui Arregui y Francisco Celaya.

De Motrico: Policarpo Flores Beitia, Ciriaco Andonaegui y Lucio Eleuterio Uranga.

De Guetaria: Manuel Rodríguez Lizardi, Tomás Urquía Agote e Ignacio Ulacia¹³⁷.

La cantidad que cada pensionista consiguió en este acto, fue de 365 ptas¹³⁸.

4.1.5. Los salvamentos marítimos

Los naufragios de los barcos pesqueros en el Cantábrico no eran raros. Días había que los pescadores salían del puerto por la mañana con un sol resplandeciente y por la tarde se levantaba la galerna poniendo en dificultades e incluso a veces haciendo zozobrar a las embarcaciones.

¹³⁷ "Los viejos del mar. Reparto de pensiones a los ancianos pescadores y marineros de Guipúzcoa", en V.I.P. de 20-06-1935, pág. 14.

¹³⁸ "Con las pensiones se hizo entrega a los marinos de una boina y una petaca con cigarros puros, obsequios de boinas Elósegui y de la Caja de Ahorros Provincial, respectivamente".- Ibid.

Son frecuentes las noticias recogidas en la prensa sobre pérdidas de vidas humanas por este motivo, y algunas de ellas relatan verdaderas catástrofes, como la acaecida el 20 de abril de 1878 en la costa guipuzcoana en que como consecuencia de una galerna perdieron la vida cerca de 200 hombres.

Gipuzkoa, que tenía tantos hombres dedicados a las faenas pesqueras, concibió la idea de implantar la primera sociedad de salvamentos marítimos de España, la cual se constituyó el 30 de abril de 1879. Sus promotores fueron hombres de gran valía como,

"D. Antonio Corostidi, capitán de la Marina Mercante que mandó en sus tiempos una gran fragata y que luego fue Catedrático de lengua inglesa en la Escuela de Comercio y Director de la Escuela de Náutica de San Sebastián, en la que explicaba las asignaturas de Cosmografía, Pilotaje y maniobras. Este señor, unido a otros ilustres varones como D. Ignacio Mercader, D. José A. Tutón, D. Joaquín Imaz y otros, puso los cimientos de la nueva institución humanitaria"¹³⁹.

A la vista de la eficaz labor que esta sociedad llevaba a cabo, el Rey Alfonso XII se interesó por ella y en el año 1880 se creaba en Madrid la "Sociedad Española de Salvamento de Náufragos", a la que se agregó la guipuzcoana, aunque conservando su nombre y autonomía. Desde sus orígenes la sociedad de salvamentos marítimos guipuzcoana utilizaba un bote de remos para acudir en socorro de los pescadores en peligro, y el historial de esta sociedad está lleno de actos heroicos. A mediados de los años veinte se consideró imprescindible dotarla de un equipo de rescate más en consonancia con los adelantos del siglo XX.

"Inglaterra había sido la primera nación donde aparecieron las lanchas salvavidas, nada menos que en el año 1789, imitándola más tarde en 1825 Francia, y luego Dinamarca, Holanda y Alemania"¹⁴⁰.

¹³⁹ GOMEZ IZAGUIRRE, S.: "La primera sociedad de salvamentos marítimos de España", en V.I.P. de 20-06-1925, pág. 14.

¹⁴⁰ GOMEZ IZAGUIRRE, S.: a.c., de 20-06-1925, pág. 13.

A tal efecto se redactó un presupuesto para la adquisición de un bote salvavidas con motor, presupuesto que se elevó a 50.000 ptas. Para financiar este proyecto se tuvo que recurrir a una suscripción pública¹⁴¹.

Una vez en posesión del importe necesario para la adquisición de la barca y examinados diversas ofertas, se adjudicó la construcción del casco a los especializados talleres de Cai-Arriba, propiedad de D. Feliciano Gamboa y Cía, quien los había fundado en el año 1902.

"El casco será de una gran solidez constructiva y sin embargo muy ligera, interviniendo con una técnica concienzuda y perfecta, los más ricos materiales de roble, caoba, acacia, pino-tea superior; cobre, hierros forjados y galvanizados, etc. Sus dimensiones serían: Eslora 11 metros, manga 2,90, puntal 1,20"¹⁴².

El motor fue construido por Yeregui Hermanos, constructores de motores marinos en Zumaya.

La sociedad continuó sus humanitarias actividades dotada desde el año 1925 con un bote moderno, pero en los años siguientes tuvo que continuar buscando por si misma los recursos económicos que precisaba para su trabajo.

El Ayuntamiento y la Diputación de Donostia-San Sebastián no comenzaron a subvencionar a esta sociedad hasta el año 1928 y en el año 1930 sus cuotas eran de 3.000 y 2.400 ptas anuales, respectivamente. También en 1930,

"la Asociación Gremial de Armadores de Vapores de Pesca de Pasajes ingresó en esta sociedad abonando una cuota mensual de cinco pesetas por

¹⁴¹ La propia sociedad de salvamentos marítimos la inició con la cantidad de 10.000 ptas. y sus socios aportaron entre todos otras 1.000 ptas.. Entregaron donativos la Cámara de Comercio, los industriales, navegantes e incluso fábricas instaladas lejos del mar. También se organizó un concierto con el Orfeón Donostiarra cuya recaudación se destinó a este fin. Tanto el Ayuntamiento como la Diputación de Donostia-San Sebastián votaron créditos de 10.000 y 5.000 ptas.. respectivamente, para este proyecto.

¹⁴² GOMEZ IZAGUIRRE, S.: a.c., de 20-06-1925, pág. 17.

cada uno de sus 32 asociados"¹⁴³.

En el año 1930 tenía 115 socios y de ellos muy pocos eran armadores, navieros o industriales relacionados con el mar. No era esta sociedad la única que se dedicaba a la ayuda a los pescadores en peligros. Generalmente cualquier barco que presenciaba una desgracia acudía a prestar su ayuda. Entre los numerosos casos heroicos que se relatan podemos entresacar los siguientes:

El 26 de octubre de 1929 y en Guetaria un velero procedente de Corme (Galicia) que se dirigía a Bilbao con un cargamento de madera fue sorprendido por un temporal que lo arrastraba hacia la costa. Viendo el inminente peligro que corría el barco, unos cuantos hombres tripulando una trainera "La Escampavía guipuzcoana" cuyo patrón era D. Mateo Basurto, a fuerza de remos se dirigieron al lugar de la catástrofe. Igualmente fueron al rescate otros barquitos con la Junta de Gobierno del Pósito Elcano mandado por su patrón D. Ignacio Urresti. Consiguieron los esfuerzos de todos remolcar al velero hasta las boyas donde quedó anclado.

Otro suceso parecido fue el protagonizado por la tripulación de los vaporcitos "Dios te Salve" y "San José", que en el puerto de Orio salvaron a los tripulantes del vapor "San Antonio" cuando una ola volcó el barco y lanzó a los 17 tripulantes sobre la rompiente. Gracias a la rápida intervención de los dos vaporcitos mencionados los naufragos salvaron la vida.

Este hecho se puso de manifiesto en un acto celebrado en Orio a principios del año 1933, cuando por un caso parecido se entregaba la medalla de salvamento de naufragos al vaporcito "Amezti-Mendi", por un hecho similar al relatado. Los pescadores salvados aprovecharon la oportunidad para solicitar también para sus salvadores idéntica recompensa.

¹⁴³ "Pro sociedades de salvamento. Un ejemplo que debe ser imitado", en V.I.P. de 05-05-1930, pág. 4.

Tramitado el expediente a Madrid, la Sociedad Española de Salvamentos Marítimos concedió la recompensa pedida a la tripulación de los barcos "Dios te Salve" y "San José", recompensa que se concreta en lo siguiente:

" Medalla de plata, diploma y 100 pesetas a los patrones de los citados vapores D. Antonio María Uranga Gárate y D. Eulogio Murguiondo Achaga, y medalla de bronce, diploma y 50 pesetas a los tripulantes D. Juan María Michelena, D. Roque Uranga Echave, D. Nicasio Uranga Irigoyen, D. Miguel Lopetegui Aguirre, D. Francisco Celaya Expósito, D. Bernardo Uranga Azurza y D. José María Uranga Azurza. Igualmente se otorga un expresivo voto de gracias al resto de las dotaciones salvadores compuestas por D. Julio Dorronsoro Irastorza, D. José Murguiondo Achaga, D. Victoriano Oliden Iñarra, D. José Martín Bengoechea Ecenarro, D. José María Abaurrea, D. Gabriel Lopetegui, D. Manuel Indo Azpeitia, D. Manuel Arruti Aizpurúa, D. Tomás Peña Goicoechea, D. Andrés Azcue Larrañaga, D. Pablo Oyanguren Gaztañondo, D. Ignacio Arruti Aizpurúa y D. Francisco Achaga Elizalde. A cada uno de estos se les gratificará con 50 pesetas"¹⁴⁴ .

4.1.6. Los barcos hospitales

En el año 1934 todavía no se habían implantado en España los barcos hospitales para ayuda de los pescadores que faenaban en caladeros lejanos. La flota bacaladera que operaba en aguas de Terranova y la de altura que se trasladaba al Grand Sol no contaban con este tipo de apoyo.

No obstante, otros países como Francia y Portugal enviaban a Terranova barcos hospitales que sirviesen de ayuda a sus bacaladeros. La sociedad francesa "Ouvres de la mer" en su memoria anual del año 1933 relacionaba los servicios prestados por el buque hospital "Sainte Jeanne d'Arc " y que fueron los siguientes:

¹⁴⁴ "Recompensas a unos pescadores de Ono", en V.I.P. de 05-05-1933, pág. 22.

Servicios prestados por el buque hospital "Saint Jeanne D'Arc"

Servicio prestado	Nº de servicios
Comunicaciones con los buques	166
Enfermos hospitalizados	20
Días de hospital	414
Consultas en el mar	175
Medicamentos servidos	65
Cartas recibidas o remitidas	10.699
Telegramas cursados	439

Fuente: *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de septiembre de 1934, pág. 26.

Como en España este tipo de servicios no estaba organizado la misma revista ofrecía una relación de primeros auxilios que los pescadores debían conocer para poder atender a los accidentes que invariablemente se producían en las faenas del mar. Así, se daban instrucciones sobre como actuar en casos de heridas, contusiones, distensiones, esguinces, luxaciones y fracturas, quemaduras, y lesiones en los ojos.

4.2. Las mejoras en las condiciones laborales de los pescadores en los años treinta

4.2.1. El seguro de accidentes de mar y de trabajo

En el libro III del Código de Trabajo, se establecían las obligaciones y derechos en caso de accidentes de trabajo. Para resolver las dudas planteadas sobre la aplicación de este derecho a las tripulaciones pesqueras y teniendo en cuenta que los armadores modestos, aún cuando la embarcación no se perdiese, no disponían de medios para hacer frente a las indemnizaciones en casos de accidentes, se promulgó el Real Decreto nº

1.052 de 5 de abril de 1929.

Con él se modificó el capítulo IX, título II, del Libro III del Código de Trabajo y se declaró irrenunciable el derecho al seguro de las dotaciones de barcos contratadas "a la parte", aunque supeditando éste a la constitución de Mutualidades que obligatoriamente habrían de sostener los dueños de las embarcaciones, para cubrir los riesgos de los accidentes de mar y de trabajo marítimo. Estas obligaciones gravarían el monto mayor o producto total de la venta de la pesca obtenida.

En 1929, fue encargada la Caja Central de Crédito Marítimo para elaborar el proyecto de organización mutualista obligatoria. Una vez constituidas las Mutualidades el derecho a las indemnizaciones sería irrenunciable y no tendrían validez alguna los pactos o acuerdos en contrario, cualquiera que fuese la época en que se realizasen.

La Ley de Accidentes de Trabajo de 8 de octubre de 1932 aplicada al mundo pesquero, cubría dos clases de riesgos que daban lugar a responsabilidad patronal: uno marítimo y otro laboral. Consideraba como accidentes del mar y los cubrían los artículos 292 al 311 del Código de Trabajo, aquellos que tenían por causa el mar, pero no el trabajo. Por el contrario, se consideraban accidentes de trabajo, aquellos que sucediesen en el mar como consecuencia del ejercicio directo del trabajo que cada hombre tenía encomendado.

Un accidente de mar era perecer ahogado, sufrir una pulmonía consecuencia de una mojadura, etc.; un accidente de trabajo podía ser morir a consecuencia de una explosión de los tanques de combustible, romperse algún hueso como consecuencia de un golpe con un instrumento de trabajo, etc. A estos dos riesgos distintos se les aplicaban compensaciones diferentes. Los accidentes de trabajo se indemnizaban con rentas vitalicias y los de mar, como mucho, con el importe del salario correspondiente a dos años. Se exceptuaban los casos de fuerza mayor extraña al trabajo y la imprudencia profesional obrera. Esta diferenciación

daba lugar a problemas entre patronos y obreros para determinar cual había sido el origen del daño, pues de ello dependía una mayor o menor indemnización.

El Decreto de 26 de julio de 1935 (Gaceta del 27), puso fin a esta diferenciación, ya que con arreglo a la nueva ley se indemnizaba por las lesiones sufridas por o como consecuencia del trabajo ejercido por cuenta ajena. Sin embargo, al entrar en vigor estas prestaciones surgió el problema de como se aplicarían en aquellos casos en que la modalidad de contratación fuese "a la parte". Los armadores no disponían de medios suficientes para atender por ellos mismos los siniestros que pudieran presentarse, pero la legislación vigente establecía que todos los tripulantes de las embarcaciones pesqueras tenían derecho a gozar de un seguro de accidentes de trabajo. Así se llegó a la solución de que este tipo de trabajadores se integrasen en Mutualidades sostenidas por los dueños de las embarcaciones, con una contribución proporcionada al producto total de la venta de la pesca.

4.2.2. El descanso dominical de los pescadores

Fue un tema, que durante mucho tiempo ocasionó fuertes polémicas, y que defendieron desde sus respectivos puntos de vista tanto los armadores como los pescadores. El Real Decreto de 8 de junio de 1925¹⁸⁵, que regulaba el descanso dominical, no incluía en el enunciado de las industrias a que se refería ni a la pesca, ni a la navegación. Sin embargo, el reglamento de aplicación del Decreto incluyó dentro del descanso dominical a los trabajadores del mar.

Entonces las voces de los armadores pesqueros se elevaron como una sola alegando todo tipo de inconvenientes para dar el mismo tratamiento a ambos trabajos ya que, en su opinión, no podían regirse por

¹⁸⁵ El 17 de diciembre de 1926 se publicó el Reglamento que aplicaba el Decreto de referencia.

idénticas disposiciones. Por un lado los armadores cuyos barcos no pasaban fuera de puerto más de un día aducían el que si se presentaba pesca abundante en domingo no podían desperdiciar la ocasión de salir a pescarla. Los armadores de buques de altura y sobre todo los que se dedicaban a la pesca del bacalao, cuyos buques permanecían en sus campañas durante meses en el mar, consideraban que no podía suspenderse la actividad pesquera los domingos.

Todos ellos insistían en que el pescador permanecía muchos días laborables en tierra y que no podía, por tanto, regirse su actividad por idénticas normas que las del trabajo terrestre. En este sentido se dirigieron escritos razonando la imposibilidad de aplicar una ley idéntica al descanso de los trabajadores de tierra y a los del mar. Entre los diferentes armadores de España que elevaron este tipo de escritos se encontraban, por lo que afecta a la provincia de Gipuzkoa: la Asociación Gremial de Armadores de Vapores de Pesca de Pasajes, Tomás Lerchundi e Hijos, de Donostia-San Sebastián, Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España, S.A., y la Unión de Armadores de las Vascongadas.

Es significativo que la prensa especializada de aquella época se hiciese eco de las quejas de los armadores y, por el contrario, no publicase noticia alguna sobre la opinión de los pescadores acerca de esta medida.

Como consecuencia de estas discrepancias y de las numerosas gestiones que realizaron los armadores pesqueros en defensa de sus derechos, en el año 1928 se publicó una Real Orden por la que se introducían modificaciones al Decreto y Reglamento anteriormente citados. Tal vez la más significativa y que resumía las otras modificaciones era la que indicaba que cuando la aplicación de las disposiciones vigentes sobre descanso dominical pudiese ser motivo de problemas para la industria pesquera, se resolviese el conflicto mediante acuerdos o pactos entre armadores y personal pesquero, celebrados ante la Autoridad de Marina del puerto respectivo. Las modificaciones, no obstante, mantenían el descanso de los pescadores 13 días al trimestre o 26 días al semestre.

4.2.3. La jornada laboral de ocho horas en el mar

La jornada laboral en los barcos pesqueros también fue objeto de conflictos entre armadores y pescadores. La Real Orden de 7 de noviembre de 1930 (Diario Oficial nº 254) daba un plazo de información abierta para el estudio sobre la conveniencia de implantar una misma jornada laboral tanto para los trabajadores de tierra como para todo el personal, sin excepción, de los barcos pesqueros.

Las protestas no se hicieron esperar. Los armadores pesqueros no consideraban que se pudiese aplicar a los trabajadores del mar, en lo que hacía referencia a las jornadas de trabajo a bordo, las mismas condiciones que a los trabajadores de tierra por las diferentes circunstancias que concurrían en el trabajo marítimo. Repetidas veces se pronunciaron los armadores pesqueros y las Federaciones de Armadores de buques de pesca sobre las dificultades de aplicación de la misma en el trabajo en la mar, y sus protestas se publicaron en la prensa de la época y se tramitaron al Ministerio correspondiente.

La Federación Nacional de Armadores de Buques de Pesca de España emitió un informe que reflejaba la preocupación de los armadores pesqueros por una medida que, en su opinión, agravaba la crisis pesquera ya existente. Su protesta se basaba en los argumentos siguientes:

a) La imposibilidad de comparación entre el trabajo de las industrias terrestres y el de las industrias pesqueras.

b) El que la pesca era un producto aleatorio cuya abundancia o escasez no podía preverse, ya que la industria pesquera era la que más cambios de empresas registraba y los éxitos y fracasos de las mismas eran constantes y variados. Por ello, los capitales invertidos en la misma además de estar sujetos al azar que también regía a las industrias de tierra, estaban sometidos al riesgo adicional de que existiese o no la materia prima; de que existiendo fuese encontrada

por los pesqueros; de que una vez capturada fuese aceptada por el mercado y de que el clima, el transporte, etc. influyesen también en la conservación de un producto que debía consumirse en breve plazo de tiempo.

c) El sistema de venta del producto en pública subasta que llevaba a que el precio fuese fijado por el comprador y no por el vendedor.

A estos argumentos se añadían las quejas referentes a la presión fiscal que esta industria tenía que soportar. En tanto que en otros países el Estado eximía a la industria pesquera de cargas fiscales y la beneficiaba con su protección, en España era uno de los sectores que menos interés despertaba en los gobernantes, pese a representar una notable fuente de ingresos para la economía nacional.

Se mostraban de acuerdo en que había que regular el desgaste de energías de los trabajadores, pero indicaban que, si fuese posible cronometrar las horas de trabajo anual de los trabajadores de la industria pesquera, resultaría muy inferior a las ocho horas que se querían implantar, ya que a lo largo de una travesía el trabajo del pescador comenzaba únicamente cuando se alcanzaban los caladeros y se localizaba la pesca. y se terminaba cuando el barco iniciaba su regreso a puerto.

Además, los frecuentes temporales podían interrumpir el trabajo continuamente, perdiéndose por ellos, a lo largo del año, muchos días y semanas de trabajo. Reconocían que había días en que la jornada de trabajo excedía las ocho horas pero en compensación había otros que no exigían esfuerzo alguno.

Ponían de manifiesto que en la actividad pesquera el porcentaje de enfermedades o agotamientos era inferior al de cualquier otra actividad terrestre y como prueba de ello señalaban el que los pescadores que por edad abandonaban la pesca, mantenían en su senectud la actividad y vigor

de las gentes de mar.

Concluían resaltando que el espacio de que disponen los buques pesqueros está ocupado por las máquinas, el combustible, los lugares donde se guardan las redes y pertrechos y que además, por su propio fin, precisan destinar la mayor capacidad posible de la nave al almacenamiento de pescado. Por ello los locales destinados a la tripulación tienen una capacidad pequeña, y si la ley llegaba a aplicarse y la tripulación de los buques debía duplicarse o triplicarse, o bien el personal no dispondría de espacio suficiente o habría que reducir la cantidad de pescado almacenado con el consiguiente perjuicio económico que ello representaría.

Normalmente las embarcaciones que trabajaban "a la parte" llevaban más personal del que el buque permitía, ya que eran el remedio para aquellos trabajadores que se encontraban en paro. Aumentar su tripulación llevaría a que el trabajo se realizase en condiciones inhumanas.

Una vez más la voz del pescador quedaba en silencio, pero el Decreto de 1 de julio de 1931 (Gaceta del 2)¹⁸⁸, dispuso que la duración máxima de la jornada de trabajo fuese de ocho horas. En su capítulo IV, este Decreto regulaba la jornada de trabajo a bordo y la del personal de cubierta y de máquinas, proporcionando al pescador un tratamiento igual al aplicado al personal de tierra.

4.2.4. Las reivindicaciones pesqueras

En la época de la Segunda República empiezan a constatarse las primeras reivindicaciones pesqueras. Mientras los trabajadores de tierra, agrupados en apoyo mutuo, habían ido consiguiendo mejorar sus

¹⁸⁸ Ver anexo 4.1.

condiciones de trabajo, los trabajadores del mar, todavía en el año 1929, vivían despreocupados de las cuestiones sociales. Pero a partir de aquí comenzaron a tomar conciencia de su situación y a presentar a los armadores pesqueros la relación de mejoras que deseaban conseguir. En el año 1931, los pescadores de Pasajes y su radio, afiliados al sindicato "La Unión", presentaron sus reivindicaciones a los armadores de aquel puerto, amenazando con la huelga en caso de no aceptarse sus peticiones.

Las peticiones podrían resumirse en las siguientes: contratos por meses e indemnizaciones en caso de despido injustificado y no considerar como justificativo la reparación del barco; abono a los trabajadores despedidos sin causa justa del salario correspondiente a los días que faltaban para finalizar su contrato; el número de tripulantes en consonancia con el tiempo que la embarcación debía permanecer en la mar; el descanso dominical adaptado a todos los puertos y su obligación para las tripulaciones que trabajan al día o no más de 72 horas. Para los vapores de altura veinticuatro horas de descanso en puerto por cada domingo trabajado; inspección de los buques para no permitir salir a aquellos que no lleven el personal reglamentario.

Las negociaciones que se desarrollaron del 11 al 17 de mayo, en sesiones que no respetaron ni los días festivos resultaron estériles por lo que, "el uno de mayo de 1931 ciento ochenta barcos y dos mil hombres"¹⁸ del puerto pasaitarra entraban en la huelga.

"La Federación de Armadores Pesqueros estuvo representada en ellas por su letrado asesor Sr. Benet. Los marineros de Pasajes por el letrado asesor del sindicato "La Unión": Sr. López Reblet"¹⁹.

Los armadores pesqueros defendían la tesis de que dada la diversidad de la industria pesquera era prácticamente imposible dictar disposiciones generales rígidas e inflexibles para todos los puertos. Los obreros se mostraban partidarios de paralizar el trabajo en todos los

¹⁸ "Reflexión, cordura y buena voluntad", en V.I.P. de 05-05-1931, pág. 1

¹⁹ "Entre armadores y marineros", en V.I.P. de 20-05-1931, pág. 3.

puertos. No fueron los únicos en España, ya que conflictos parecidos se registraron en Vigo y Huelva. La huelga de Pasajes duró 43 días y perjudicó tanto a los pescadores como a los armadores. El 8 de junio de 1931, el Ministro de Trabajo y Previsión D. Francisco Largo Caballero, dictaba un laudo¹⁶⁹ por el que debían regirse las embarcaciones pesqueras de San Sebastián y Pasajes.

Los pescadores estaban jubilosos porque habían conseguido, incluso más de lo que habían pedido. En opinión de los armadores, las bases de trabajo ¹⁷⁰ derivadas de este laudo suponían la muerte de la empresa pesquera guipuzcoana y así lo manifestaron a través de un escrito dirigido al Gobierno de la II República, por el que ponían sus barcos a disposición del Estado para que éste se hiciese cargo de la explotación de los mismos, en la forma que considerase más conveniente.

D. Alberto Alonso Berrueta, armador de buques de pesca y Consejero-Gerente de la Revista Vasconia Industrial y Pesquera en aquella época, se dirigió al Ministro Largo Caballero, en el número correspondiente al 20 de junio de 1931 escribiendo un artículo en el que ponía de manifiesto los fallos que, a su juicio, contenía el laudo dictado en materia pesquera.

El más significativo era la escasa diferencia que, en cuanto a elevación del presupuesto, originaba el citado laudo entre las embarcaciones de amplio radio de acción y las que se alejaban del puerto como mucho 72 horas. Las primeras sufrían un aumento en el concepto de nóminas de 21.300 ptas, mientras que las segundas el aumento se elevaba a 27.600 ptas.

A su juicio el aumento mayor de costos a las embarcaciones de menor rendimiento era totalmente injusto. Traducido a salarios las

¹⁶⁹ Ver anexo 4.2.

¹⁷⁰ Ver anexo 4.3.

embarcaciones mayores sufrían con la aplicación del laudo un aumento de 50 ptas. mensuales por cada tripulante y de 100 ptas. por cada patrón de costa. A las embarcaciones pequeñas, del día, el aumento les suponía 75 ptas por cada tripulante y 100 por el patrón de costa. La injusticia venía dada en el menor aumento de salario a pescadores que permanecían días en el mar sin arribar a puerto y el mayor aumento concedido a aquellos que todos los días regresaban a sus hogares, ya que el esfuerzo de ambos era muy diferente.

Tampoco consideraba aceptable que a los patrones de cabotaje de primera, a los que se les exigían una serie de conocimientos mayores que a los de segunda clase, percibiesen el mismo aumento de salario que éstos, cuando el laudo establecía diferencias en los aumentos de salario de los fogoneros simples y los fogoneros habilitados, considerando su diferencia de categoría profesional.

Otro problema venía representado por el artículo 5º del laudo que especificaba que los tripulantes no estaban obligados a realizar otro trabajo que el propio de su cargo, entendiéndose como tales los que se realizaban a bordo. Esta disposición daba motivo a que los tripulantes se negasen a realizar aquellos trabajos -como la descarga del pescado o el embarque de los aparejos pesqueros- ya que para ello tenían que poner los pies fuera del barco, en tierra.

Si no se añadía una explicación al laudo que aclarase los puntos de fricción que de la aplicación estricta del mismo pudieran derivarse el perjuicio que se derivaría para las embarcaciones llamadas "del día" o aquellas de 24 a 72 horas sería muy grande, ya que a los jornales de mar habría que añadir los jornales de tierra y lógicamente aquellas embarcaciones que regresaban todos los días a puerto sufrirían un aumento de jornales mayor que las que pasaban meses en el mar.

D. Antonio Vega de Seoane y Echevarría, armador de vapores de pesca de Pasajes, aprovechó el número del 5 de julio de 1931 de Vasconia

Industrial y Pesquera para publicar un examen del laudo pesquero en el que, apoyando las tesis que, en su día, expuso el Sr. Alonso Berrueta, hacer ver al Ministro Largo Caballero, las injusticias que, a su entender, contenía la aplicación del mismo.

De su escrito merecen destacarse los siguientes puntos:

En relación con el artículo octavo del laudo que fijaba los salarios mínimos para los diferentes cargos de la tripulación hacía constar que, en el caso de los marineros, no se precisaba para el desempeño de dicho cargo aptitud alguna. Indicaba que es un oficio en el que se trabajaba con intermitencias mientras el buque llegaba la cala y que su intervención activa se limitaba a echar el arte, recogerlo y clasificar el pescado. Su sueldo por 25 días de trabajo era de 300 ptas, cantidad que consideraba no ganaba nadie que no tuviese especialidad alguna. Sin embargo se mostraba de acuerdo con el sueldo de los fogoneros habilitados y simples -450 ptas.- y los contramaestres -350 ptas.-.

Respecto a los patrones de costa, consideraba que no eran necesarios en los barcos pesqueros. Un patrón de cabotaje era el que mandaban buques de tonelaje limitado por las leyes de Marina, se dedicaban a la navegación de cabotaje y debían ser obedecidos por la tripulación del buque. Así se especificaba en el Real Decreto de 13 de diciembre de 1909, inserto en los reglamentos y disposiciones que regulaban el funcionamiento de la Marina Mercante. En ninguna de ellas se hacía mención a la pesca, pero al finalizar la Primera Guerra Mundial, quedaron sin trabajo multitud de patrones de cabotaje y se obligó a la industria pesquera a embarcarlos como patrones de costa. Esto resultaba, a juicio de los armadores pesqueros, una carga inerte que encarecía los costos.

La cláusula del Laudo más perjudicial para la industria pesquera era, no obstante, el artículo 4º que determinaba las dotaciones mínimas que debían llevar las embarcaciones según el tiempo que debían

permanecer en la mar., y que aumentaba considerablemente el número de trabajadores que, tradicionalmente se embarcaban, y por consiguiente el costo salarial, sobre todo de las embarcaciones más pequeñas que eran las más perjudicadas.

Un ejemplo que pone el Sr. Vega de Seoane y Echevarría referido al aumento de costos en la producción pesquera, considerando una pareja de barcos que se dedicase a la pesca por más de setenta y dos horas, era el siguiente:

"se eleva la nómina del barco en 1.075 ptas mensuales y por guardias en 137,50 ptas, es decir un total de 1.212,50 ptas, que, por pareja son 2.425 ptas y al año 29.100 ptas. Agregue Vd. a ésto el aumento del valor del seguro y el consumo de pescado, y pasará Vd. de las 30.000 ptas, anuales. No cuento con ninguna indemnización de despido porque suponemos que no habrá lugar... Si como cifra normal de gastos mensuales contrastada por todas las parejas de este tipo teníamos las de unas 28.000 ptas y le agregamos 3.000 ptas. venderemos en las 31.000 ptas, que al año son 372.000 ptas. Agregue Vd. a ellas 30.000 ptas. para amortización y tendremos 402.000 ptas. como cifra necesaria a partir de la cual el armador puede empezar a ganar"¹⁷¹.

Hasta la guerra civil la petición de reivindicaciones laborales de los trabajadores del mar van a ser cada vez más insistentes. Frecuentes huelgas en los puertos que paralizaron la embarcaciones pesqueras, a veces durante largos períodos, prueban como los pescadores trataban de forzar la obtención de aquello que, en justicia, consideraban era uno de sus derechos.

Las huelgas afectaron tanto a la pesca de altura como a la de bajura. En el año 1932 y en relación con las huelgas de pescadores de Vigo y Donostia-San Sebastián, se recoge lo siguiente:

"Apena profundamente el observar cómo transcurre el tiempo; ver inactiva la flota; cuál es la situación de numerosas familias; cómo se

¹⁷¹ VEGA DE SEOANE ECHEVARRÍA, A.: "Examen del Laudo pesquero", en V.I.P. de 20-07-1931, pág. 2.

agrietan las bases de unas industrias que tanto costó establecer"¹⁷² .

Esta situación de inestabilidad se prolongará hasta que la guerra civil prácticamente paralizó las actividades pesqueras.

4.3. La evolución de las condiciones de la vida del pescador después de la guerra civil

El Fuero del Trabajo del año 1938 estableció los nuevos principios que regirían las relaciones laborales, en los que se suprimieron aspectos como el derecho a la huelga y la libre sindicación. Si bien el trabajo fue más seguro, los salarios se mantuvieron muy bajos.

Un aspecto que se hace patente a partir de las estadísticas de los años cincuenta es que no se registran niños trabajadores en los oficios terrestres relacionados con la actividad pesquera. Sin embargo el número de trabajadores del mar crece a partir de mediados de los cuarenta"¹⁷³ .

El proceso acelerado de industrialización de la industria pesquera se produjo como consecuencia de la Ley de Protección y Renovación de la Flota Pesquera del año 1961. Sus consecuencias las sufrieron las gentes del mar que vieron modificarse tanto su sistema de trabajo como su modo de vida, cambio al que no todos pudieron adaptarse. Si bien desde entonces aumentó considerablemente la producción por el empleo de fuerza mecánica, las condiciones de trabajo tuvieron que adaptarse al ritmo de aquella.

Las jornadas laborales de los trabajadores del mar siguieron siendo considerablemente superiores a las de los trabajadores terrestres.

¹⁷² "Los problemas sociales", en V.I.P. de 20-10- 1932, pág. 1.

¹⁷³ Ver cuadro estadístico nº 4.2.

"La jornada laboral en la pesca es casi un 90% más larga que en el conjunto de los sectores productivos de tierra adentro"¹⁴

Desde mediados de los años setenta la crisis del sector ha reducido la oferta de puestos de trabajo que ha ido disminuyendo progresivamente hasta la actualidad. El impacto ha sido menor en la flota de bajura -pequeños propietarios de una embarcación cuya empresa es, normalmente, familiar- pero más acusado en las modalidades de altura y gran altura. La aparición en el año 1986 en Gipuzkoa de los arrastreros congeladores vino a compensar un poco la disminución de puestos de trabajo, pero las dificultades por las que atravesase este nuevo sector han frenado su desarrollo, disminuyendo el número de barcos y por consiguiente de mano de obra necesaria¹⁵.

El alejamiento de la familia, sobre todo en los tripulantes de la flota de altura que pasan meses sin regresar a sus hogares; el alto riesgo de accidentes de trabajo; los escasos descansos y las pocas vacaciones, dan una idea clara de las duras condiciones de vida que han padecido estos trabajadores, cuya desconfianza hacia el apoyo que el Estado pueda proporcionarles no ha variado desde principios de siglo.

No es de extrañar, por tanto, que en la última década del siglo XX, y a pesar de las ventajas laborales que la moderna legislación sobre este sentido ha implantado, cada vez escasean más las personas que quieran dedicarse al duro oficio de la pesca en las zonas del litoral vasco. Sin embargo, la falta de tradición marinera en quienes se arriesgan a enrolarse como asalariados en un buque pesquero ya no reviste tanta importancia como antaño. Los enormes adelantos técnicos permiten que en un breve plazo de tiempo, personas que no habían trabajado en este sector puedan recibir una formación mínima que les permita desempeñar su cometido con cierta eficacia.

¹⁴ MONTERO LLERANDI, J.M.: "Una aproximación sociológica a las gentes del mar", en I.C.E., enero-febrero 1988, pág. 89.

¹⁵ Ver cuadro estadístico 4.3.

4.4. De la tradición al abandono: un oficio en decadencia

Se ha visto como del atraso en las condiciones laborales de los pescadores, ligado a la tradición en el oficio de pescado, -que llevaba a que esta profesión se nutriese, preferentemente, de personas con tradición marinera en sus familias-, se ha pasado a lo largo del siglo XX a una equiparación de las condiciones laborales con el resto de los trabajadores de tierra y a la institucionalización de una formación profesional para el aprendizaje del oficio.

Desde principios de los años treinta en que se inició la mejora en las condiciones de trabajo de los pescadores, éstas se han ido equiparando a las de los trabajadores en tierra, pero siempre a remolque de las ventajas obtenidas por éstos. En la actualidad, ya no puede hablarse de desigualdades en cuanto a prestaciones sociales, pero el pescador continua teniendo un trabajo penoso. La confinación dentro del reducido recinto del barco durante largas temporadas, el alejamiento familiar, el duro trabajo y el riesgo que conlleva el ejercicio de la pesca, no resultan atractivos.

Si a estas condiciones se une el incierto horizonte del sector, la consecuencia es que los pescadores desean para sus hijos un trabajo menos costoso. Esto ha llevado a la incorporación de mano de obra foránea ajena a la tradición marinera guipuzcoana, siendo también un aspecto a destacar que, todavía hoy, cuando la mano de obra femenina se ha incorporado incluso a los trabajos más penosos, se da la ausencia de mujeres empleadas a bordo de los barcos.

CAPITULO QUINTO
5. PRODUCCION PESQUERA

En este capítulo de producción pesquera hay que tener en cuenta en primer lugar las diferentes modalidades de pesca que la industria pesquera guipuzcoana ha practicado y que, a grandes rasgos, pueden dividirse en dos: pesca de bajura y pesca de altura. Ambas son diferentes tanto en los medios necesarios para practicarlas como en los resultados de sus capturas. En segundo lugar y para poder analizar el desarrollo de la producción pesquera de Gipuzkoa a partir de la etapa moderna hay que distinguir dos grandes etapas:

- a) Antes del siglo XX, en que destaca sobre todo la pesca de ballenas.
- b) En el siglo XX, cuando renace la pesca de gran altura.

En lo referente a la segunda etapa, que es la que abarca el periodo estudiado, es preciso dividirla también en partes para una mejor comprensión de su evolución. Así se han considerado los siguientes periodos:

1. Primer cuarto del siglo XX.: Mantenimiento de la tradición.
2. El reinicio de la pesca de gran altura: Desde 1927 hasta la guerra civil.
3. La guerra civil: un paréntesis obligado.
4. La recuperación del tiempo perdido: 1940-1960.
5. El auge de los sesenta: Las consecuencias de la Ley de renovación de la flota pesquera.
6. La crisis de los setenta.
7. El ingreso de España en la CEE y su repercusión en la industria pesquera.
8. El Estatuto de Autonomía del País Vasco. Algunas consecuencias: El regreso a los caladeros de las Azores y Madeira.
9. Los problemas de la industria pesquera en los últimos años.
10. La situación de la industria pesquera vasca en los años noventa.

5.1. Modalidades de pesca

La industria pesquera está muy arraigada en el País Vasco y ha sido una ocupación que han desarrollado desde antiguo los pueblos del litoral, donde siempre se han localizado importantes núcleos de población dedicados a este trabajo. El sector extractivo, que es el que participa directamente en las capturas de pescado, se divide de acuerdo con las especies a las que se dedica y la distancia a la costa en la que ejerce su actividad en: Pesca de Bajura, Pesca de Altura y Pesca de Gran Altura.

a) La pesca de bajura

La extensa costa del País Vasco y los recursos que la misma ofrecía a sus pobladores determinaron que una parte considerable de los campesinos que residían cerca de ella encontrasen en el mar un complemento a los ingresos obtenidos de la explotación de su caserío. Son los pescadores tradicionales, cuya actividad, marcadamente artesanal, se caracteriza por la atomización de las empresas, el sistema de remuneración del personal, generalmente "a la parte", y la asociación de los trabajadores en Cofradías o Corporaciones. La pesca de bajura centra su actividad sobre las especies pelágicas, que son aquellas que viven en las capas del mar próximas a la superficie. Atendiendo al tipo de embarcación y artes de pesca empleadas, puede subdividirse en dos grandes modalidades denominadas: pesca de superficie y pesca artesanal.

La pesca de superficie. Es la más importante y se dedica, a la captura de las especies pelágicas migratorias, como la anchoa, bonito, sardina, chicharro, verdel y cimarrón y el mayor problema con el que se enfrenta es la estacionalidad y aleatoriedad de las capturas. Las artes dependen de la especie de pescado que se pretenda capturar, siendo las técnicas tradicionales las redes de cerco, o a la cacea con curricán.

2. *La pesca artesanal*. Llamada también "merlucera", explota especies demersales de fondo como la merluza, pescadilla, besugo, verdel etc, utilizando artes de pesca más simples como redes de costa, pincho, palangre etc.. Se practica, sobre todo, en caladeros localizados en las costas francesas que son los más abundantes, ya que los cercanos a la costa vasca son escasos y en ellos no se obtiene una productividad suficiente.

b) La Pesca de Altura

Explota las especies demersales de gran valor en el mercado, que son las que habitan muy próximas a los fondos marinos de la plataforma continental, como son, merluza, pescadilla, gallo, lenguado, besugo rape, etc. Emplea diversos artes y aparejos, pero sobre todo los de arrastre y palangre. Este tipo de explotación, más moderno que la pesquería de bajura, precisa, en función de su actividad, mayor capital y técnicas más modernas que aquella.

Esta modalidad pesquera está supeditada, primero, a que exista una plataforma continental y segundo, a que en dicha plataforma se encuentren en abundancia las especies que habitualmente se consumen. La costa de Gipuzkoa carece de plataforma continental, ya que a pocas millas de ella existen fondos abisales improductivos (Fosa de Cap Bretón). Por ello, esta modalidad no existe en las aguas guipuzcoanas y se realiza en caladeros alejados de las costas donde residen los armadores, generalmente en el Golfo de Bizkaia y sobre todo en Gran Sol y en el Paralelo 58º Norte.

c) La pesca de gran altura

En el País Vasco existen, actualmente, en esta especialidad de

tres modalidades:

La congeladora. Industrializa a bordo el pescado blanco y los cefalópodos, mientras que los túnidos son vendidos a fábricas de conservas nacionales o exportados a otros países.

La bacaladera. Vende la casi totalidad de sus capturas a los secaderos de bacalao, aunque algunas cantidades se exportan en verde, es decir, tal y como viene en los barcos.

La de arrastre al fresco. O bien vende directamente a los comerciantes para que la pesca llegue al consumidor en fresco, o bien vende a las industrias de conservas para su transformación, en conservas, salazones, harinas, aceite, o abonos de pescado.

No se sabe con certeza que país inició la pesca a larga distancia, pero cualquiera que fuese el pionero pronto tuvo que compartir con otros países esta explotación pesquera¹⁷⁴. Aunque esta modalidad se centra, casi exclusivamente en el bacalao, no desdeña otras especies asociadas, aunque la explotación de las mismas se ha llevado a cabo en menor medida. Tradicionalmente la pesca de altura estuvo ligada a la conservación del producto con sal, pero actualmente se aplica también la congelación a bordo mismo de los barcos, lo que permite alargar las campañas sin temor a que el producto pueda deteriorarse.

¹⁷⁴ A lo largo de la historia conocida se pueden establecer cuatro etapas fundamentales de expansión, basadas en los avances técnicos aplicados.

La primera, anterior al siglo XX, la protagonizan los portugueses que, desde principios del siglo XVI, pescan el bacalao en los caladeros de Terranova y la península del Labrador, conservando luego el producto obtenido con sal.

En el siglo XX tendrán lugar las tres siguientes. En los años cuarenta, son los norteamericanos quienes, con la ayuda de portugueses contratados, la realizan en el Pacífico, el Atlántico y más tarde en el África ecuatorial donde comienzan la congelación de los túnidos a bordo.

A mediados de los años cincuenta los japoneses irrumpen en esta especialidad de una forma avasalladora partiendo, en principio, de la explotación del Pacífico y el Índico y continuando, posteriormente, con el Atlántico. También por esta misma época la U.R.S.S. pone en funcionamiento el modelo de arrastrero factoría.

Por último tuvo lugar la ampliación del radio de acción pesquero hasta las zonas australes: la plataforma continental de Argentina y los bancos sudafricanos.

Ya en 1954 España figuraba entre los cinco primeros países en la pesca de Gran Altura y para 1969 había consolidado su posición siendo el tercero del mundo. Desde finales de los años sesenta y a través del Cabo de Buena Esperanza, la flota marisquera-congeladora española extiende su ámbito pesquero al océano Índico, y las pesquerías de cefalópodos explotan la plataforma continental nordoriental norteamericana. Igualmente, al abrirse el Atlántico Austral a la pesca industrial, es España y, sobre todo los pescadores gallegos, quienes se incorporan con fuerza a esta especialidad de las pesquerías de larga distancia, obligados por el agotamiento de las especies en los caladeros próximos.

5.2. La pesca en Gipuzkoa antes del siglo XX.

Los hallazgos prehistóricos en el País Vasco confirman que, aunque la base de la alimentación del hombre era la caza, no por ello desconocían la pesca y exploraron la costa para complementar aquella con los productos del mar.

Diversos enclaves prehistóricos de las Vascongadas muestran dibujos de figuras de peces. Las formas representadas se asemejan a las platijas (o gallos), a la dorada, e incluso algunos al salmón. También se han hallado restos de ostras, almejas, lapas, mejillones, cangrejos y diversas conchas de otras especies de moluscos. "La práctica del marisqueo y captura de peces de roca fueron las formas más primitivas de aprovechamiento humano de los recursos marinos en estas costas"¹⁷⁷.

A finales del siglo XII, los monarcas castellano-leoneses potenciaron en el litoral cantábrico y atlántico la creación de numerosas villas y los habitantes de las mismas encontraron en el mar una rica fuente de alimentos. Igualmente noticias sobre la preocupación de los reyes por

¹⁷⁷ CASADO, J.L.; GARATE M. M.; TELLECHEA, J.I. y PARDO, J.: *El País Vasco y el mar a través de la historia*. Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián 1995, pág. 19.

regular la actividad pesquera se encuentran también a partir de esta época¹⁷⁸

En la historia marinera y económica de los antiguos vascos tuvo una destacada importancia la ballena, animal del que aprovechaba casi todo: la carne, el aceite, la grasa, las barbas, y los huesos. De su importancia da fe la imagen de este cetáceo que se refleja en los escudos de Lequeitio, Bermeo, Guetaria y Biarritz. Juan Carlos Arbex, sitúa el comienzo de la pesca de la ballena en el País Vasco no antes del siglo VIII.

"No podemos precisar en que momento se inicia la captura de ballenas en el Golfo de Vizcaya. No debió ser antes del siglo VIII con la llegada de los normandos y sus arpones. Pero, a partir de esa temprana época, la pesquería se prolongaría a lo largo de diez siglos"¹⁷⁹.

No obstante, Fernando García de Cortázar, y Manuel Montero, la sitúan tres siglos más tarde, ya que dicen que dicen que,

"Las primeras referencias históricas de la caza de la ballena en el País Vasco datan del siglo XI, cuando conocemos que era conocida y practicada en Bayona. Para las costas del País Vasco peninsular habrá que esperar al año 1200 en el que la documentación alude, por primera vez a tal actividad..... Que no era tal actividad algo inusual lo revelaba la carta-fuero que, en 1237, donaba Fernando III a Zarauz, en la que el rey establecía como un tributo de la villa la entrega de un tajo desde la cabeza a la cola de cada ballena que matasen sus habitantes"¹⁸⁰.

Por otra parte Casado, J.L., Gárate, Ma. M., Tellechea, J.I. y Pardo, J., concretan aún más las evidencias documentadas sobre la caza de la

¹⁷⁸ "En 1150, en el Fuero dado a San Sebastián por el rey Sancho el Sabio de Navarra, se incluían aspectos relacionados con la regulación de pesquerías; en 1203, Alfonso VIII establecía las condiciones para la creación de fábricas de conservas de pescado, eximiendo expresamente a los pescadores y a sus cofradías de cargas fiscales; en 1237, Fernando III El Santo, regulaba la caza de la ballena; en el siglo XIV existía un acuerdo de pesca suscrito entre España e Inglaterra que permitía a los pescadores vascos faenar en aguas inglesas; en 1514, el Gobernador de la Isla de Mallorca prohibió la pesca con artes de jabega y boliche en el interior de la bahía de Palma de Mallorca". OLIVER, P. "La situación de los recursos en los que faena la flota española y sus perspectivas", en I.C.E., enero-febrero 1988, pág. 21.

¹⁷⁹ ARBEX, J.C.: o.c. pág. 186.

¹⁸⁰ GARCIA DE CORTAZAR, F. MONTERO, M.: o.c., págs. 194 y 195.

ballena por los pescadores vascos y la primacía de los mismos en este oficio arriesgado, señalando que,

"Baste recordar las explícitas referencias sobre el asunto en el privilegio de Bayona de Francia (1059), el Fuero de San Sebastián (hacia 1181), el Cartulario de Santoña (1190), la donación de la ballena de Mutriku a la Orden de Santiago (1200), etc., así como las cartas pueblas de los López de Haro a Plentzia (1299) y Portugaleta (1322) en que se les conceden "términos en la mar para ballenas matar"¹¹¹.

La presencia de numerosas ballenas en las cercanías de las costas vascas impulsó la caza de este cetáceo y ya en los siglos XIV y XV,

"los pescadores vascos detentaban el monopolio del aceite de ballena que vendían, principalmente, en Inglaterra y Holanda"¹¹².

A la vista de los beneficios que con estas capturas podían conseguirse, los pescadores vascos, cuando en el siglo XV empezaron a escasear estos cetáceos cerca de las costas españolas, las persiguieron mar adentro, alejándose cada vez más de sus costas hasta llegar a las de Terranova, a la Península del Labrador, y a las islas Spitzberg.

"El negocio ballenero era boyante. Un armador podía muy bien amortizar la compra del galeón en una sola campaña, amén de reunir una buena fortuna extra"¹¹³.

Aparte de los marinos escandinavos que, por proximidad, es lógico que se hubiesen desplazado ya a América, parece ser que los vascos fueron los primeros en arribar a sus costas, incluso antes de su

¹¹¹ CASADO, J.L., GARATE, M. y otros, : o.c., págs. 56 y 57.

¹¹² ALTUNA, J., BARANDIARAN, J.M., BUSCA ISUSI, J.M., CARO BAROJA, J., y PELAY OROZCO, M. *Itxaskaria. Los euskaros y el mar*, : Petronor, Bilbao 1978, pág. 374.

¹¹³ ARBEX, J.C.: o.c., pág. 1.

descubrimiento por Cristobal Colón¹⁴. Los balleneros vascos, ya en el siglo XVI realizaban, habitualmente, largas campañas en Terranova, Canadá y Groenlandia,

"en barcos-factoría que llegaban a transportar más de un centenar de hombres entre tripulantes, arponeros y especialistas en descuartizar los grandes cetáceos. Esta operación que requería hornos y calderas para fundir la grasa, así como toneles de madera para almacenarla, se realizaba habitualmente en la costa"¹⁵.

Al mismo tiempo que las ballenas encontraron otro pez: el bacalao. Este pescado, que en las primeras expediciones se consideró como algo complementario iba a ser, posteriormente, muy significativo para la industria pesquera vasca.

"La documentación no deja lugar a dudas sobre que la mayor parte de los barcos y tripulantes de las expediciones a Terranova en pos de bacalaos y ballenas fueron guipuzcoanos, mientras que la presencia en aquellas aguas de vizcaínos y cántabros fue mucho menor y más esporádica"¹⁶.

La ballena junto con el bacalao serán, en el siglo XVI, las que marquen la época de mayor esplendor en la pesca guipuzcoana. Sin embargo, desde finales de este siglo, los pescadores vascos empiezan a encontrar dificultades para sus traslados a América del Norte, debido a las guerras que las potencias de Europa entablaron contra la Monarquía de los Austrias.

"A partir del siglo XVII, cuando la caza de la ballena comienza a

¹⁴ "En una memoria del Archivo de la Marina de Baiona, y con fecha de 1684, se habla del descubrimiento de América a cargo de los vascos más de un siglo antes de la hazaña de Colón. Este habría seguido en su ruta las derrotas previamente indicadas por un piloto vasco que en algunos cronicones aparece como Juan de Vizcaya (Jean de Biscaye). Muy bien pudiera ser este Juan de Vizcaya, Juan de la Cosa, a quien se ha querido identificar como santanderino cuando lo rigurosamente cierto es que fue vizcaíno encartado, esto es, hijo de las Encartaciones. En la carta de Juan de la Cosa se menciona la presencia y vestigio de los marinos euskaros en el litoral sur de Terranova, interpretándose que éste estaba ya conocido y explorado antes de 1492". CASTELLANO, R. y KOCH, S.: *Misterio de Vizcaya*. International Book Creation S.A., Bilbao 1981, pág. 20.

¹⁵ *Puertos españoles en la historia*. o.c., pág.239.

¹⁶ CASADO, J.L.; GARATE M. M. y otros: o.c., pág. 59.

declinar, cerca de 200 embarcaciones faenan en Terranova y 20.000 vascos respiran el aire gélido de Canadá. A principios del XVIII el puerto de Pasajes es un hervidero de actividad donde se amontonan más de 300 embarcaciones de bajura y 40 o 50 buques de altura. 1.500 familias viven directamente de la mar¹¹⁶.

Los tratados de Utrecht, en los comienzos del siglo XVIII, consagraron el final de las expediciones vascas en busca de bacalao y cetáceos, ya que impedía a las flotas vizcaína y guipuzcoana faenar en aguas de Terranova. Aunque los Borbones, se preocuparon de impulsar el fomento de la pesca¹¹⁷, la decadencia de la de gran altura en el siglo XVIII en Gipuzkoa es tan evidente que incluso llega a olvidarse el oficio y es difícil encontrar pescadores hábiles en la pesca del bacalao o en la salazón del mismo.

"En el puerto de San Sebastián, por ejemplo, se indicaba que "solo existe tal o cual marinero que en otro tiempo navegó a Terranova, pero ninguno se puede llamar hábil en la pesca del bacalao". En Hondarribia, tan sólo 5 marineros habían salido "con los barcos franceses de la provincia de Labort" a la pesca del bacalao, pero no se habían dedicado a las labores de la salazón. El panorama de otros puertos guipuzcoanos era semejante¹¹⁸.

Tanto el siglo XVIII como el XIX, fueron épocas de crisis para el sector pesquero vasco. A la pérdida de caladeros habría que añadir la escasa industrialización del sector, el traslado de las aduanas a la costa y el imperdonable olvido que hizo el ferrocarril de los puertos pesqueros a los que no se dotó de medios de comunicación adecuados para poder comercializar sus productos adecuadamente en otros mercados.

Las diversas tentativas que se hicieron en el País Vasco para

¹¹⁶ ARBEX, J.C.: o.c., pág. 121.

¹¹⁷ "Los Borbones tomaron una serie de medidas, como la constitución de la Matricula del Mar en 1737 (Ordenanzas de Patiño), para agrupar a la gente de mar y darle un monopolio sobre la pesca, carga y descarga y navegación, con la contrapartida de contar con su servicio en la flota de guerra". VOLTES BOU, P.: *Historia de la Empresa española*. Hispano Europea, Barcelona 1979, pág. 116.

¹¹⁸ CASADO, J.L.; GARATE M. M. y otros: o.c., pág. 79.

reanudar las capturas de bacalao fueron baldías. Pero no era la pesca de gran altura la única que practicaron, tradicionalmente, los pescadores vascos. En la pesca de bajura había otras especies, -anchoa, sardina, atún, bonito, merluza, besugo, etc-, que, sin requerir desplazamientos tan costosos como la ballena o el bacalao, generaron importantes ingresos para esta industria y permitieron la supervivencia de los puertos pesqueros. Fue José Javier Uresberueta arrantzale donostiarra quien, modernizó esta especialidad pesquera,

"en el año 1900 con la introducción del vapor, por primera vez en España, en las pequeñas embarcaciones"¹⁰⁰.

Fue, sin embargo, desde la segunda mitad del siglo XIX, cuando van a comenzar a introducirse en Gipuzkoa los cambios técnicos que sentarán las bases del posterior desarrollo de la industria pesquera en el siglo XX, siendo el principal de ellos la introducción de la propulsión a vapor en las embarcaciones pesqueras. Así, la modernización del sector pesquero de altura se iniciaría de la mano de Ignacio Mercader, hombre amante del mar y aficionado a la pesca, quien adquirió en Inglaterra el primer buque a vapor que hubo en España dedicado a las faenas pesqueras. El impulso dado a la pesca de altura por los Mercader fue importante, pero tampoco ello supuso una mejora significativa para este sector, excepto en la ya apuntada introducción del vapor en los barcos destinados a la pesca de altura.

5.3. El desarrollo de la industria pesquera guipuzcoana en el siglo XX

A partir de finales de la década de los años veinte del presente siglo el sector pesquero va a ir desarrollándose en el País Vasco mediante la adopción de nuevas técnicas y la extensión de los caladeros tradicionales a otros nuevos.

¹⁰⁰ "Nota triste. Joshe Javier Uresberueta", en V.I.P. de 05-11-1927, pág. 3.

5.3.1. Primer cuarto del siglo XX: El mantenimiento de la tradición

En las dos primeras décadas del siglo XX las perspectivas pesqueras guipuzcoanas eran aún muy cortas. La rutina y la falta de estímulos de los marineros, así como la falta de conocimientos sobre las migraciones de los peces y su reproducción, motivaba el que se culpase de la escasez a determinadas artes de pesca o a la "mala suerte" de la campaña pesquera. En Gipuzkoa, el más importante armador pesquero continúa siendo la empresa de los Mercader, creada en el siglo XIX, que con sus vapores "Mamelena" era la mayor que existía en el sector de altura. La mayor parte de las embarcaciones utilizadas por los armadores pesqueros guipuzcoanos eran todavía de vela o de remo. El atún y el bonito eran capturados tan solo por las provincias de Gipuzkoa y Bizkaia:

Atún y bonito pescado en el Cantábrico en el año 1906, por puertos y provincias y valor de esta pesca

Puertos	Atún Kg.	Atún Ptas.	Bonito kg.	Bonito Ptas.	Nº Pescadores
Fuenterrabía	18.000	7.200	90.000	36.000	90
San Sebastián	43.200	13.680	171.000	68.400	171
Motrico	81.000	32.400	40.500	162.000	405
Total Gipuzkoa	133.200	53.280	666.000	266.400	666
Ondárroa	187.200	74.880	936.000	374.400	936
Lequeitio	72.000	28.800	360.000	144.000	360
Elanchove	16.200	6.480	81.000	32.400	81
Bermeo	127.800	51.120	639.000	255.600	639
Auymenza			18.000	7.200	18
Algorta			18.000	7.200	18
Santurce			36.000	14.400	36
Total Bizkaia	403.200	161.280	2.088.000	835.200	2.088

Fuente: Fuente: *Anuario de Pesca y Estadístico de la Marina Mercante y de la Pesca del año 1908*. Ministerio de Marina, Madrid 1909.

Como puede apreciarse a este tipo de pesca se dedican en Gipuzkoa tan sólo tres puertos, mientras que en Bizkaia son siete. Las capturas, por consiguiente, son considerablemente inferiores en Gipuzkoa,

e igualmente es muy inferior el número de pescadores dedicados a esta especialidad.

Todas las provincias marítimas de la península estaban agrupadas en tres apostaderos¹⁹⁾: El Ferrol, Cádiz y Cartagena. El volumen de las capturas del apostadero de El Ferrol, al que pertenecía Gipuzkoa es, con gran diferencia, el mayor de todos, aunque dentro del mismo la representatividad guipuzcoana, comparada con la de La Coruña, Vigo o Villagarcía, es poco representativa.

Año 1908. Resúmenes por apostaderos de la pesca en España *

Apostaderos	Embarcaciones				Gente empleada	Pescado capturado	
	Nº Vela	Nº Vapor	Ptas. Vela	Ptas. vapor		Kilogramos	Ptas
Ferrol	7.212	401	4.546.219	11.628.800	41.239	84.290.145	47.830.493
Cádiz	3.261	25	3.082.069	2.662.493	18.184	6.247.537	2.554.794
Cartagena	4.981	0	4.424.001	0	24.727	4.225.232	3.562.441

Fuente: *Anuario de Pesca y Estadístico de la Marina Mercante y de la Pesca del año 1908*.
Ministerio de Marina, Madrid 1909.

- ¹⁹⁾ a) El Ferrol comprendía las provincias marítimas de San Sebastián, Bilbao, Santander, Gijón, Ferrol, Coruña, Villagarcía, Pontevedra y Vigo.
b) Cádiz comprendía las provincias marítimas de Huelva, Sevilla, Cádiz, Algeciras, Málaga, Almería, Gran Canaria y Tenerife.
c) Cartagena comprendía las de Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona, Mallorca, Menorca e Ibiza.

Año 1908. Resúmenes por provincias marítimas del apostadero de El Ferrol *

Apostadero	Embarcaciones				Gente	Pescado capturado	
	Nº Vela	Nº Vapor	Ptas. Vela	Ptas. vapor		Kilogramos	Valor Pesetas
S. Sebastián	532	79	274.000	1.935.000	2.373	5.150.510	3.278.402
Bilbao	706	114	748.765	1.948.000	4.616	5.723.372	2.747.261
Santander	544	61	643.285	828.500	2.849	2.377.401	4.786.446
Gijón	424	25	208.983	507.000	2.502	6.484.825	2.825.560
Ferrol	675	20	280.000	393.300	2.628	5.223.350	1.560.098
Coruña	1.230	50	1.204.275	3.440.000	6.979	16.002.876	6.632.190
Pontevedra	459	16	327.850	416.000	3.196	7.844.400	4.112.818
Vigo	1.325	86	299.270	2.905.000	6.914	11.795.596	4.387.834
Villagarcía	1.999	0	522.824	0	8.910	13.778.993	5.286.583

Fuente: *Anuario de Pesca y Estadístico de la Marina Mercante y de la Pesca del año 1908*. Ministerio de Marina, Madrid 1909.

* En ambos cuadros, al estar registrados los datos por trimestres y no dar los totales anuales se han tomado las siguientes cifras:

- Para el número de embarcaciones, el del trimestre que más barcos han faenado.
- Para el número de personas empleadas, la media de los cuatro trimestres.
- Para el peso del pescado capturado y su importe, la suma de los cuatro trimestres.

Como puede apreciarse el primer apostadero de España por número tanto de embarcaciones, como de personal ocupado y por toneladas de pesca capturada, era el de El Ferrol, al que pertenecía Gipuzkoa. Dentro de las provincias marítimas integradas en el apostadero de El Ferrol, Gipuzkoa ocupa el séptimo lugar en número de embarcaciones de vela y remo y el tercero en buques de vapor. Esto demuestra que ya a principios del siglo XX, había modernizado su flota, siendo superada, en este aspecto, tan sólo por Bilbao y Vigo.

Sin embargo, en kilogramos de pesca capturada ocupa el octavo lugar, siendo patente que todavía no había despegado la industria pesquera de altura, ya que solamente supera a Santander.

Las principales especies que se capturan en la provincia marítima de San Sebastián eran anchoa, sardina, merluza, besugo y atún.

El total de toneladas capturadas en Gipuzkoa en 1914 se ha reducido respecto a la de 1908, siendo ahora de 3.545.250 kilogramos¹², lo que supone un descenso de 682.399 kilogramos. Sin embargo, el importe cobrado por la pesca capturada ha ascendido a 2.050.468 ptas., aumentando sobre el de 1908 en 1.230.868. ptas.

La primera guerra mundial, afectó al sector pesquero como a los demás sectores económicos. Entre los factores que incidieron negativamente en la industria pesquera se encuentran el aumento del precio del combustible; las dificultades de abastecimiento del mismo así como de los efectos navales y el peligro que el conflicto bélico supuso para la navegación.

"Aunque al principio será la marina mercante la más perjudicada...también los pescadores tuvieron sus víctimas. Así, el 4 de mayo de 1917, dos vapores de la sociedad pesquera donostiarra Mamelena fueron hundidos cuando faenaban más allá de las 20 millas de la costa, límite impuesto por los alemanes"¹³.

Como factores positivos habría que destacar el aumento de la demanda de pescado que hizo elevar los precios y supuso una oportunidad de incrementar los beneficios del sector pesquero durante el tiempo que duró. Tanto en Donostia-San Sebastián como en Pasajes, los armadores pesqueros rivalizaron por mejorar los elementos de trabajo, hasta llegar a convertirse en los pioneros del resurgimiento del sector pesquero de gran altura y es al finalizar la Primera Guerra Mundial cuando se registran las mayores inversiones en el sector pesquero.

"Según los libros del Registro Mercantil de Guipúzcoa, entre 1919 y 1923, se forman siete sociedades anónimas dedicadas a la pesca, con un total de 15.850.000 pas. de capital social nominal. A ellas hay que añadir otras dos que adoptan la forma legal de comanditas y algunas otras relacionadas directa o indirectamente con la pesca -exportación de pescados suministro de carbón a barcos pesqueros....- sin olvidarnos de los grandes astilleros, -cinco en total, todos fundados en 1918 y con un capital de más de siete millones de ptas-, que en buena parte viven gracias al

¹² Las cifras del año 1914 están tomadas de: GONZALEZ VIEYTES, L.: *Anuario Marítimo, Comercial, Industrial y de Navegación de 1914*. Bilbao 1915.

¹³ LUENGO TEIXIDOR, F.: o.c., pág.99.

sector pesquero¹¹⁴.

5.3. 2. El reinicio de la pesca de gran altura (1927-1936)

En los años veinte y mientras otras industrias de España iban asimilando poco a poco los avances técnicos del extranjero gracias a los estímulos y protecciones del Estado, la industria de la pesca se transformó con gran celeridad y acierto, gracias a la iniciativa privada. La empresa Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España S.A. que comenzó sus actividades en Gipuzkoa en el año 1927, resucitó la pesca de gran altura dedicándose principalmente al bacalao. Pronto fue imitada por otros armadores pesqueros guipuzcoanos consiguiendo que las modalidades de altura y gran altura se colocasen a un nivel destacado en el conjunto mundial.

A partir de los años treinta, la crisis mundial y la implantación de la II República produjeron situaciones de inestabilidad que no dejaron de afectar al sector pesquero. Las mejoras en las condiciones laborales de los trabajadores del mar y las reivindicaciones de los pescadores para igualarse a los trabajadores de tierra, llevaron a múltiples huelgas que, en los años inmediatamente anteriores a la guerra civil, incidieron negativamente en esta industria.

Sin embargo, hasta entonces la producción pesquera guipuzcoana había ido aumentando. De las 4.228 toneladas capturadas en el año 1908 se pasan a 32.274 toneladas registradas en el año 1932, lo que multiplica casi por cinco la producción pesquera de Gipuzkoa en este periodo. Si se representa con base 100 el año 1908, los números índices correspondientes a los años de los que ha podido encontrarse información hasta 1934, se obtienen las cifras siguientes de acuerdo con el cuadro estadístico nº 5.1.:

¹¹⁴ LUENGO TEIXIDOR, F.: o.c., pág. 102.

Números índices de producción pesquera
de Gipuzkoa con base en 1908.

1908	100,00
1913	100,93
1914	68,82
1920	248,96
1921	260,96
1931	267,90
1932	361,39
1933	496,70
1934	626,58

En junio de 1936, aunque Gipuzkoa, en su puerto de Pasajes, poseía la flota pesquera de altura más importante de España, la perspectiva no era muy halagüeña. La política, las finanzas, la industria, el comercio, las profesiones liberales, etc. etc. sufrían las consecuencias de un desquiciamiento impresionante, de los que la industria pesquera no podía ser una excepción. La situación que se atravesaba podía atribuirse tanto a errores de los propios interesados, como a falta de atención y comprensión de los poderes públicos. La crisis era general y las huelgas que tenían lugar en todas las localidades y en todos los oficios, con causa justificada o sin ella, eran constantes y repercutían gravemente sobre la economía general.

En el puerto de Pasajes, el conflicto pesquero, alcanzaba proporciones notables. La flota estaba amarrada en el mes de junio, época de buena pesca, originando un grave perjuicio a los armadores, a la economía nacional y a las propias familias de las tripulaciones, así como a todas aquellas empresas que dependían, para el ejercicio de su actividad de la pesca, como eran: fábricas de hielo y de envases de madera para la exportación, exportadores, empresas de transporte, manufacturas de cables, redes y malletas, almacenes de efectos navales y enseres para la pesca, obreros de la Pescadería, etc. etc.

Además, los huelguistas se negaban a realizar en los barcos los

trabajos o servicios que asegurasen su conservación y evitasen daños irreparables. Todos sufrían graves pérdidas como consecuencia de la huelga de pescadores, las cuales no podrían recuperarse por ser el pescado un producto temporal que si no se captura en las épocas adecuadas se ha perdido hasta la siguiente campaña. También el público sufría las consecuencias al verse privado de un alimento cotidiano que, entonces, por su escasez debía pagar a precios prohibitivos, cuando disponía de medios suficientes para ello.

En relación con el tema de las huelgas continuas e indiscriminadas, Indalecio Prieto, en el teatro Coliseo Albia de Bilbao, recomendaba a los miles de obreros que le escuchaban: "No basta que sea justo lo que pidáis, sino que es necesario que económicamente sea posible"¹³³. En el verano de 1936, el puerto de Pasajes aparecía con un centenar y medio de embarcaciones amarradas y desiertos los tinglados de los muelles. La situación, por tanto, era realmente angustiosa.

5.3.2.1. La promoción guipuzcoana de la industria pesquera

Gipuzkoa, en el último periodo analizado, se preocupó de impulsar el sector pesquero con múltiples actividades, entre las que se pueden destacar: la continua difusión de las investigaciones realizadas en materia pesquera y oceanográfica en todo el mundo; los adelantos en navegación -barcos, motores, etc-; la propaganda de los beneficios y conveniencia del consumo de pescado entre la población; el estudio de las necesidades y aspiraciones de la industria pesquera, puestos de manifiesto y defendidos por la Federación de Armadores de buques de pesca, etc. etc.

Como muestra de estas inquietudes se detallan algunas actividades de este tipo organizadas por la provincia de Gipuzkoa.

¹³³ "Como vemos la industria pesquera nacional", en V.I.P. de 05-06-1936, pág. 1.

a) *La Feria de Industrias del Mar*

En el año 1926, nació el proyecto de organizar una Feria de Industrias del Mar, impulsado por el Sr. Alonso Berrueta, Director de la Revista Vasconia Industrial y Pesquera. El camino hasta su realización exigió tenacidad y entusiasmo para superar los múltiples obstáculos que se oponían al mismo. Una empresa que colaboró decididamente desde el principio fue la de "Muelles y Almacenes para Vapores de Pesca, de Pasajes", que se comprometió a financiar el déficit inicial de la Feria. Esta postura animó y

"decidió al Estado, a la Diputación de Guipúzcoa y al Municipio donostiarra a prestar su concurso moral y material a la Primera Feria de Industrias del Mar"¹⁶.

La "I Feria de Industrias del Mar", primera de su clase que se celebró en España, tuvo lugar en el Gran Casino de Donostia-San Sebastián, en las fechas comprendidas entre el 5 y el 20 de septiembre del año 1928. Fue patrocinada por el Estado, la Diputación Provincial y el Ayuntamiento ostentando la presidencia de honor S.M. el Rey Alfonso XIII.

La Feria estuvo dividida en 10 secciones: Marina Militar; Marina de Comercio; Industrias Pesqueras; Navegación Fluvial; Motores; Navegación de Recreo; Climatología y Bibliografía; Industrias Eléctricas; Accesorios y Varios; contando, también, con una exposición a flote. El entonces Alcalde de Donostia-San Sebastián, D. José A. Beguiristain, como presidente del Comité Ejecutivo de la Feria, solicitó autorización para importar temporalmente por las aduanas de Irún y Pasajes, las mercancías extranjeras destinadas a la misma¹⁷.

¹⁶ "La primera Feria de Industrias del mar, fue inaugurada y clausurada con el mayor esplendor y éxito", en V.I.P. de 20-09-1928, página 1.

¹⁷ Por Real Orden número 354 de 14-06-1928 (Gaceta del 20), se autorizaron dichas importaciones, previa la prestación de una fianza que asegurase la reexportación.

Se acogió en el extranjero con entusiasmo y muestra de ello fueron los numerosos representantes de otros países que expusieron sus productos en ella. Sin embargo, hubo que lamentar que algunas industrias cercanas a Donostia-San Sebastián no se atreviesen a concurrir a la misma.¹⁹⁸ Contaba la Feria con

"51 "stands" correspondientes la mitad de ellos a industrias y entidades españolas y el resto a casas francesas, inglesas, suecas y noruegas, todas ellas de gran prestigio"¹⁹⁹.

El acto de inauguración tuvo lugar a las once de la mañana del día 5 de septiembre de 1928, en los locales del Gran Casino, y a él asistieron Sus Majestades²⁰⁰, así como el Jefe de Gobierno, autoridades, representantes diplomáticos españoles y extranjeros, comisiones y entidades relacionadas con la Feria y diversas personalidades. La familia real inició la visita por el stand en el que se exponía la industria de Zumaya y,

"el Rey interrogó al Sr. Yeregui sobre el funcionamiento y ventajas de sus motores, felicitándole afectuosamente"²⁰¹.

Entre las novedades presentadas S.M. el Rey elogió,

"la gasolinera de pesca y recreo construida en Zumaya y el monarca se interesó, además, en la instalación de motores marinos. Un proyecto del puerto de Pasajes, cuyo futuro aspecto es interesantísimo por las

¹⁹⁸ Las empresas españolas y extranjeras que presentaron stands en esta Feria fueron, entre otras: Construcción Naval; Trasatlántica Española; Transmediterránea; Naviera Sota y Aznar; Yeregui; Balenciaga; P.Y.S.B.E.; Uribe-Zumalabe; Radio Hispano-Marítima; Observatorio de Igueldo; Krupp, etc. "Congreso de Pesca y Feria de Industrias del Mar", en I. nº 748, de 20-10-1928, pág. 227.

¹⁹⁹ "La primera Feria de Industrias del mar fue inaugurada....." a.c., pág. 4.

²⁰⁰ "En primer lugar llegó la Reina Doña Victoria acompañada de las infantas Doña Beatriz y Doña Cristina y del infante D. Jaime. Poco después llegaba S.M. el Rey D. Alfonso y la Reina Doña María Cristina" . "La primera Feria de Industrias del mar fue inaugurada....." a.c., pág. 3.

²⁰¹ "La primera Feria de Industrias del mar fue inaugurada....." a.c., pág. 3.

importantes reformas que ha de experimentar, fue muy celebrado por el General Primo de Rivera"²⁰².

El balance económico de este primer certamen fue satisfactorio ya que los ingresos conseguidos superaron a los gastos en 48.540,88 ptas.

BALANCE de la I Feria de Industrias del Mar

Ingresos	Pesetas	Gastos	Pesetas
Entradas a la Feria	22.626,--	Obras, ornamentación, etc.	44.448,35
Canon por ocupación de stands	26.181,65	Instalaciones eléctricas y consumo	
Venta de Catálogos	10,--	de energía	3.601,35
Subvenciones	125.000,--	Propaganda	25.268,35
Imprevistos	209,--	Personal de oficina	8.737,25
		Material de Oficina	5.042,10
		Franqueo de impresos	2.938,45
		Viajes	5.102,05
		Personal de la exposición	4.908,45
		Imprevistos	21.837,85
Suman los ingresos	174.026,65	Suman los gastos	125.485,77

Fuente: *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de diciembre de 1928, pág. 3.

Además del beneficio conseguido contaba la Feria

"con objetos de su exclusiva propiedad, tales como los pabellones contruidos, materiales, muebles, vitrinas, etc. por un valor global de 38.982 ptas"²⁰³.

Los organizadores, alentados por el buen resultado obtenido, ya que "se calcula que el número de visitantes rebasó la cifra de 25.000 personas"²⁰⁴ nombraron una comisión que visitó el Salón Náutico de París, con el fin

²⁰² "Inauguración de la Feria de Industrias del Mar, en V.M. de 15-09-1928, pág. 266.

²⁰³ "La Feria de Industrias del Mar", en V.M. 15-12-1928, pág. 364.

²⁰⁴ "La primera Feria de Industrias de mar fue inaugurada.....", a.c., pág. 4.

de estudiar iniciativas para organizar una II Feria de Industrias del Mar y tomar contacto con diversos expositores. Se realizaron gestiones con vistas a financiar esta segunda Feria, cuyo presupuesto fue estimado en 135.000 ptas, y que se esperaba sufragar con aportaciones del Ayuntamiento, la Diputación y la recaudación obtenida por la venta de entradas.

Con asistencia del Infante D. Fernando se inauguró la II Feria de Industrias del Mar el 25 de Agosto de 1930²⁹⁵. Al igual que en la primera, el éxito acompañó también a esta segunda, tanto en participantes como en visitantes, hasta el punto de que, "el periódico The Times, la colmó de alabanzas y eso que no es pródigo en concederlas"²⁹⁶. Simultáneamente se celebró un Congreso Nacional de Consignatarios de Buques, que tuvo lugar del 1 al 6 de Septiembre en el Palacio Provincial.

La tercera edición de esta Feria no llegó a celebrarse. El principal problema con el que se enfrentaron fue la carencia de locales para llevarla a la práctica. Donostia-San Sebastián no contaba con un Palacio de Exposiciones adecuado para la celebración de este tipo de actividades y pese a las promesas de apoyo recibidas de las corporaciones municipal y provincial, el 27 de enero de 1932, se disolvió definitivamente el Comité Ejecutivo. En su última reunión, presidida por D. Javier Peña Veá-Murguía, se acordó el reparto del remanente que restaba y de los objetos pertenecientes a la Feria, conforme con la liquidación presentada por el Contador de la Feria.

²⁹⁵ Al igual que la primera contó con una nutrida participación nacional y extranjera, así como con interesantes demostraciones técnicas y prácticas de embarcaciones en la bahía de La Concha. Entre los detalles populares y al objeto de difundir el consumo de pescado se organizó también una semana del pescado, durante la cual se sirvió éste, condimentado, al público.

²⁹⁶ " La II Feria de Industrias del Mar", en V.M. de 15-11-1930, página sin numerar.

LIQUIDACION de la II Feria de Industrias del Mar

Conceptos	Pesetas
Superávit de la II Feria, según Memoria correspondiente	15.097,49
Subvención del C.A.T., para la organización de las regatas out-boards (500 pesetas menos el 1%) ²⁵⁷	495,--
Intereses devengados por la cuenta corriente en la Caja de Ahorros Municipal	253,95
Total.....	15.846,44
Pagos hechos con posterioridad a la redacción de la Memoria y que pertenecen a gastos realizados en la II Feria	952,50
Total de pagos efectuados con motivo de las regatas de out-boards que se celebraron el verano último	11.803,25
Total.....	12.754,75
Líquido a favor.....	<u>3.091,69</u>

Fuente: *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de febrero de 1932.

Por tratarse de una institución eminentemente marítima, el Comité acordó que este remanente fuera dado íntegro a la Caja de la Vejez del Marino. El resto de propiedades en material que poseía la Feria acordaron donarlos al Palacio del Mar y al Ayuntamiento.

b) El Congreso Nacional de Pesca

El interés de Gipuzkoa por los asuntos pesqueros llevó a realizar en Donostia-San Sebastián, coincidiendo en fechas con la celebración de la Primera Feria de las Industrias del Mar, el Congreso Nacional de Pesca, segundo que se celebraba en España y cuyas sesiones tuvieron lugar del 6 al

²⁵⁷ En el año 1931, se organizaron en el verano, por el propio Comité de la Feria y sin ayudas económicas de tipo alguno, unas regatas out-bord en la bahía de La Concha.

14 de septiembre de 1928. La importancia del mismo se refleja en su numerosa concurrencia ya que acudieron unas 690 personas, que ostentaban representaciones de 78 entidades de las siguientes localidades: Algeciras, Avilés, Bilbao, Cádiz, Cambrils, Canarias, Cartagena Castellón, Castro Urdiales, Ciérvana, Gijón, Isla Cristina, La Coruña, Madrid, Málaga, Mugaridos, Ondárroa, Palma de Mallorca, Pasajes, Port Bou, Puerto Selva, Rosas, San Carlos de la Rápita, San Sebastián, Santander, Santoña, Santurce, Sumpras, Tarragona, Torre Vieja, Valencia, Vigo, Villanueva, Vinaroz²⁰⁸.

Las sesiones del Congreso iban a tratar los temas siguientes: Transportes; Condiciones de pesca; Puertos pesqueros; Carbones; Técnicas; Impuestos y Arbitrios; Cuestiones Sociales; Problemas arancelarios; Industrias conserveras; Cuestiones internacionales.

La sesión de apertura tuvo lugar el día 6 de septiembre a las diecinueve horas en el salón de Actos del Gran Casino, bajo la presidencia de D. Odón de Buen, Director General de Pesca. Después del discurso inaugural pronunciado por D. José Beguiristain, Alcalde de Donostia-San Sebastián, el Presidente de la Federación Nacional de Armadores de buques de pesca, D. José Tejero, puso de manifiesto la aguda crisis que en aquellos momentos atravesaba la industria pesquera y que había llevado a la desaparición de muchas entidades dedicadas a esta actividad.

²⁰⁸ Estuvieron representados "el Ministerio de Estado, Ministerio de Trabajo, Dirección General de Pesca, Dirección General de Puertos, Consejo de Economía Nacional, Diputaciones, Ayuntamientos, Consejo Nacional de Combustibles, Gobernador Civil de Guipúzcoa, Caja Central de Crédito Marítimo, Confederación Española de Armadores de buques de pesca, Cámaras de Comercio, Delegaciones de Hacienda, Sociedades de Comisionistas de Pescado, Registro de la Propiedad Industrial y Comercial, Asociación Patronal Industrial Española de Cromolitografía, Junta Provincial de Abastos, Gremios de exportadores de pescado, Armadores de buques de pesca, Asociaciones de Industrias pesqueras, Juntas de Obras de Puertos, Pósitos marítimos, Cofradías de Pescadores, Laboratorios biológicos, Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, Ligas de Productores, Universidades, Cajas de Ahorros, Instituto Nacional de Previsión, Ferias de Muestras, C.A.M.P.S.A., Compañía Transmediterránea, y Escuelas de Pesca". "El Congreso Nacional de Pesca", en V.I.P. de 20-09-1928, págs. 14 y 16.

En aquella época en que la industrialización de la península no se había completado, la pesca, junto con la agricultura y la ganadería representaban el eje de la economía. Existían más de 29.000 embarcaciones afiliadas a diversas Comandancias de Marina y más de 146.000 hombres enrolados, pero la producción pesquera seguía un camino descendente. Si en el año 1920 la producción había superado los 400 millones de kilogramos, en 1927 se redujo a un 70% aproximadamente, ya que solamente se consiguieron 263 millones de kilogramos.

Por ello, el precio del pescado podía considerarse caro. Las causas de este encarecimiento no eran, por supuesto, el coste de la mano de obra, ya que el oficio de pescador era de los más arriesgados, duros y peor pagados. La crisis de la pesca habría que buscarla en la falta de protección arancelaria, la enorme cuantía del precio del transporte, y los diversos impuestos con los que se gravaba el pescado en los puertos. Por otro lado, con una industria pesquera en crisis, las importaciones de bacalao que se realizaban en España suponían una cuantía anual de cerca de 100 millones de pesetas.

Los problemas planteados en las sesiones del Congreso, se concretaron en los siguientes:

Transporte. Se pusieron de manifiesto los problemas más grave derivados del mismo, que incidían en la crisis pesquera, como: la lentitud de los trenes, la carestía del transporte, el no disponer de vagones frigoríficos para el pescado -cuando se estaban construyendo vagones especiales para el transporte de carne-, el que la mercancía permanezca expuesta al calor en las estaciones, el que no se admitan expediciones parciales de pescado en los trenes correos -aunque se admiten de otros productos-, etc. etc.

Carbón. Las quejas se plantearon por la obligatoriedad de que los barcos pesqueros de altura, tuvieran que consumir un 20% de carbón nacional, lo que dada la inferior calidad del mismo respecto al inglés,

encarecía el costo del producto pesquero. Los barcos dedicados a la pesca costera tenían la obligación de utilizar solamente carbón nacional. Para ellos se solicitó el que se les obligase únicamente al 20% que recaía sobre los pesqueros de altura. También se pidió una clasificación sobre los carbones y el que se reservase para los barcos pesqueros las calidades más adecuadas.

Condiciones de pesca. Se resaltó la necesidad de ejercer un control más estricto de la pesca ilegal; el exceso de barcos dedicados a las actividades pesqueras en comparación con la escasez de mercados donde colocarla; el perjuicio que ocasiona el pesaje por cajas sin considerar, como en otros artículos, el peso de la tara; la costumbre de redondear las fracciones de peso considerándolas como kilogramos y las monedas redondeándolas en reales, así como otras cuestiones. También se planteó la posibilidad de que se estableciese una información por aeroplanos a los barcos pesqueros, tal y como se había empezado a aplicar en Alemania. De esta forma podría conseguirse información sobre fondos peligrosos que no era posible establecer por el método del sondeo.

Cuestiones sociales. Se centraron en los seguros de accidentes de trabajo, de vejez y de paro forzoso, y que organismos debían encargarse de ellos. También se propuso la fijación de los salarios por comités paritarios y que a efectos de accidentes de trabajo se considerase a los pescadores que trabajaban "a la parte" en igualdad de condiciones que los asalariados, calculándose el jornal con arreglo a lo que en un determinado periodo de tiempo hubiesen obtenido en cada puerto. Otra cuestión de actualidad en aquella época era la del descanso dominical que, por las especiales características de la industria pesquera resultaba de muy difícil aplicación.

Impuestos y arbitrios. Los representantes de la actividad pesquera consideraron que eran excesivos y que su repercusión sobre el precio de la mercancía era negativa.

Puertos pesqueros. La cuestión más candente era el impuesto que iba a gravar al pescado para amortizar los gastos de renovación y

acondicionamiento de los mismos. La cantidad fijada del 1,5% no fue muy discutida, pero si se puso énfasis en solicitar que la misma fuese aplicada cuando el puerto estuviese renovado y no durante las obras que, por supuesto, iban a entorpecer la labor de los barcos pesqueros. También se solicitó que el total de impuestos no superase el 5%, para evitar sobre todo los gravámenes de tipo municipal, que sumados al de amortización de las obras portuarias encarecerían mucho el producto.

Industria conservera. Los representantes de esta industria, también en crisis, solicitaron respecto al transporte, igualdad de trato que el recibido por la aceitera y vinícola. Se mostraron de acuerdo en la legislación obligatoria del empleo del ácido acético, con intervención sanitaria del Estado, para mayor garantía del consumidor, y pidieron que las ayudas estatales a nuevas industrias se extendiesen a las de aprovechamiento de los residuos de pescado.

Cuestiones internacionales. Se pidió el mantenimiento de la soberanía proclamada en 1760 y respetada por todos los países del límite de seis millas de la costa para las aguas jurisdiccionales. También se planteó la necesidad de que se permitiese a los barcos aprovisionarse de material en puertos francos y el poder fabricar redes con material extranjero.

c) Divulgación de los adelantos en materia pesquera

Para poder al alcance de todas las personas interesadas en los asuntos pesqueros, los modernos adelantos que otros países aplicaban a esta industria, las revistas de los años veinte y principios de los treinta recogen con asiduidad todo tipo de novedades que pudieran tener importancia para los empresarios o trabajadores de este sector. Como ejemplo de ello puede citarse en Gipuzkoa, la revista "Vasconia Industrial y Pesquera" dedicada en gran medida a todo lo relacionado con la pesca.

Su director, D. Alberto Alonso Berrueta hombre interesado en el mar y poseedor de negocios pesqueros, volcó su actividad en proporcionar a través de los artículos publicados las últimas noticias de interés para este sector tales como: medios de conservación del pescado a bordo, sistemas de congelación, vagones aisladores para el transporte, aplicación industrial de los despojos de pescado, adelantos en los motores marinos, etc. etc.

d) La creación de la primera comisión pesquera

A Gipuzkoa le correspondió el honor de crear la primera Comisión Pesquera en el seno de su Corporación provincial. La Gestora provincial guipuzcoana creó en el año 1936, una Comisión Pesquera con el cometido de recoger y estudiar todas las palpitaciones e inquietudes del litoral guipuzcoano, desde el Cabo de Higuer hasta la punta de Saturrarán, tanto en lo que se refería a la industria pesquera de altura, o de bajura, como a sus derivadas o conexas.

Realmente eran muchas las empresas y actividades relacionadas con la industria pesquera: fábricas y fabriquines de conservas y salazones; astilleros; talleres mecánicos y de calderería; fábricas de motores y máquinas de vapor para las embarcaciones; manipulación de redes; cuerdas de cáñamo y abacá, anzuelos, velamen, cables, remos, etc.; fábricas de efectos navales y de envases de madera u hojalata para la exportación del pescado fresco o en conserva; fábricas de hielo y de pintura especiales para la flota; empresas de transporte mecánico por carretera para llevar el producto a los puntos de consumo, etc. etc.

Esta Comisión propondría a la Gestora, tanto en el orden industrial, como económico, social, científico, etc., aquellas resoluciones o apoyos que estimase pertinentes para el mejor desenvolvimiento de esta actividad.

5.3.2.2. Los problemas de la industria pesquera

La industria pesquera sufrió a lo largo del primer tercio del siglo XX múltiples problemas que dificultarían su desarrollo. Desde la falta de protección estatal, que se resalta a través de las numerosas publicaciones en este sentido y de los escritos dirigidos al gobierno en solicitud de ayuda, hasta los derivados de la aplicación de distintas leyes que, o bien pretendían favorecer a un determinado sector industrial -como la que obligó en los años de la dictadura de Primo de Rivera al consumo de un porcentaje determinado de carbón nacional-, o las que referentes a la regulación de descansos y jornada laboral, salarios, seguridad social etc. se fueron implantando durante la época de la II República Española.

Se añaden a ésto: los problemas para la exportación de pescado como consecuencia de los contingentes de importación establecidos por Francia y otros países; la elevación de derechos arancelarios en Inglaterra; la prohibición de Suiza de importar pescado español, fresco o en conserva; el aumento de las tarifas de gas-oil por C.A.M.P.S.A; las malas condiciones y la carestía de los transportes de pescado para su colocación en los mercados, etc. Estos y otros muchos fueron los escollos con los que tropezaron los empresarios pesqueros, algunos de los cuales no se diferencian prácticamente de los que les afectan hoy en día. Entre los que influyeron en gran medida pueden reseñarse los siguientes:

a) La obligatoriedad de consumo de carbón nacional

El Real Decreto de 27 de febrero de 1926, trató de dar una solución a la grave crisis por que atravesaba la explotación de hulla en España, en la cuenca del Norte y Asturias, disponiendo la obligatoriedad de consumo del carbón nacional por las entidades e industrias protegidas, entre las que se encontraban las empresas ferroviarias; las fábricas metalúrgicas, de gas, de electricidad, de azúcar, de tejidos, de cementos, etc;

la Marina de Guerra y los barcos que no eran de gran velocidad; la Marina Mercante; y los buques de pesca de altura.

Dicho Decreto establecía los precios únicos, la clasificación de los carbones, la forma de efectuar las compras, etc. etc. y en la exposición inicial del mismo, se recalcaba la imposibilidad de hacer obligatorio de modo absoluto dicho consumo, por no haberse perfeccionado las explotaciones a fin de poder disponer de todas las cantidades necesarias y existir un 30% más de consumo anual que de producción. No obstante, recomiendan que, aun con cierta tolerancia, las industrias protegidas diesen preferencia definida al carbón del país, para aumentar así el consumo de carbón nacional.

El carbón nacional era más caro y de peores resultados que el inglés que normalmente utilizaban y eran frecuentes en la prensa los artículos aludiendo a esta circunstancia²⁰⁸. Por ello, los industriales pesqueros, a través de sus representantes en la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca, realizaron innumerables gestiones ante el gobierno español, para evitar que los buques pesqueros fueran obligados a consumir carbón nacional.

²⁰⁸ Una muestra fue la editorial del diario madrileño El Sol del día 11 de noviembre de 1926: "A favor de los nuevos precios comienza a circular como bueno el combustible de peor calidad, y a explotarse las minas de difícil laboreo, distanciadas de las vías férreas, que dieron lugar en otra época a este aforismo "el carbón malo solo se puede vender caro". El gobernador de Oviedo ha impuesto alguna multa a vendedores que disfrazaban el producto de las escombreras con el nombre de carbones reputados de primera calidad. Bien sabemos que no puede atribuirse esta conducta a todos los productores de carbón. El sindicato hullero asegura que suministra el carbón al precio convenido y de la calidad requerida a las industrias nacionales protegidas y a sus clientes fijos, y para los demás sigue estableciendo precios asequibles y normales. Por su parte, el Sindicato minero, la organización obrera, se interesa, también, en que el comercio de carbones no se convierta en lo que fue durante la época de las "vacas gordas". La experiencia ha aleccionado a los hulleros. Los abusos de aquellos años dieron lugar a la crisis posterior; se ganó dinero, mucho dinero, pero se perdió el crédito. Por el afán inmoderado de ganancia se hipotecó el porvenir. A raíz de terminar la guerra, los hulleros no pudieron obtener la protección que deseaban; la opinión estaba en su contra. Todavía al surgir la huelga inglesa no habían podido ganar por completo la confianza del mercado nacional. Los hulleros deben haber advertido ya la situación azarosa de una industria que vive de las crisis extranjeras y no de sus propias fuerzas. Los obreros también se han dado cuenta de las consecuencias que comporta una crisis de crédito..."

Consecuencia de las mismas fue que en la parte dispositiva del mencionado Decreto se hiciese una excepción a favor de la industria pesquera, dejando sin establecer, por el momento, el tanto por ciento de consumo obligatorio de carbón nacional, indicándo que se fijaría más adelante. La Real Orden nº 82 de 18 de abril de 1928 fijó los coeficientes de carbón importado que podían consumir las empresas obligadas al consumo del carbón nacional. En lo que se refiere a la pesca establecía la cantidad de un 80% para los vapores pesqueros de altura y no autorizaba cantidad alguna para los buques de pesca costeros.

En la Revista Vasconia Industrial y Pesquera de 20 de agosto de 1928 se menciona la pretensión del Gobierno, en estudio en aquel momento, de obligar a la industria pesquera a consumir 1.500.000 toneladas de carbón asturiano, de la calidad llamada granza o menudos, cuyo precio era superior al de los carbones ingleses y cuya calidad, en cuanto a las calorías producidas, manifiestamente inferior. Como argumentos que probaban el grave perjuicio que sufriría la industria pesquera si este estudio se llegaba a materializar en una disposición de obligado cumplimiento, se enumeran los precios y las calorías de unos y otros²¹⁰.

En el año 1930 los precios del carbón peninsular, de acuerdo con la Real Orden de 11 de julio de 1930, del Ministerio de Fomento (Dirección General de Minas y Combustibles) quedaron fijados en las siguientes cantidades por tonelada:

²¹⁰ "El carbón de Cardiff, mezclado con el de Newcastle, se adquiere a 57 ptas. la tonelada en plaza; en Cádiz cuesta a 42 ptas y, en cambio, el carbón asturiano (el cribado) cuesta a 80 ptas la tonelada.

El carbón inglés, cualquiera de ellos, produce un mínimo de 7.000 calorías, y el mejor de los asturianos nunca llega a las 6.000...La diferencia es de 23 ptas la tonelada; por lo tanto, las parejas de 23 metros de eslora, que poseen caldera de llama de retorno, tendrían un consumo aproximado de 100 toneladas al mes, cuyo precio sería:

Carbón asturiano: 8.000 ptas

Idem. Inglés: 5.700 ptas

Diferencia: 2.300 ptas

...Esto sin contar que tienen los carbones asturianos mayor cantidad de materias volátiles, que oscilan entre 13 a 20 y por lo tanto dan un rendimiento menor de un 25%". - SUAREZ, M.L.: "La industria pesquera y la obligatoriedad de consumo de carbón asturiano", en V.I.P. de 20-08-1928, pág. 18.

Precios del carbón peninsular. Año 1930

Calidad	Sobre vagon mina. Ptas	Franco a bordo. Ptas
Cribado y galleta	44,75	52,25
Granza	33,75	43,25
Menudo	31,15	38,65

La misma disposición establece que la fijación de estos nuevos precios no puede constituir motivo, por parte de productores o de consumidores, para alterar los contratos vigentes. Este encarecimiento del precio del combustible representó para la industria pesquera un aumento de los costes de producción que repercutió negativamente en ella.

b) La C.A.M.P.S.A. y el combustible para la industria pesquera

La Compañía Arrendataria de Petr6leos S.A., creada en la 6poca de la Dictadura de Primo de Rivera, y a la que el sentimiento popular no acababa de aceptar, impuso unas condiciones en el aprovisionamiento del combustible en la que los precios variaban de acuerdo con las cantidades servidas, siendo m1s reducidos cuanto mayor cantidad de combustible se adquiriese. As1, los importes fijados para el a1o 1932 eran los siguientes:

Precios del gas-oil. A1o 1932

Cantidades	Precio por tonelada
Hasta 30 toneladas m1nimo (adquiridas de una sola vez)	160 ptas.
Inferiores a 30 toneladas, pero superiores a 5	210 ptas.
Cantidades inferiores a 5 toneladas	320 ptas.

Fuente: *Vasconia Industrial y Pesquera*, de 20 de junio de 1932, p1g. 4.

Esta circunstancia, en lo que hac1a referencia al consumo de los buques pesqueros, era injusta por el fuerte incremento que supon1a para los costes de producci3n, sobre todo, de los modestos armadores. As1, los

barcos grandes que efectuaban la pesca en parejas llevaban depósitos con capacidad para unas 30 toneladas. Como al ir a aprovisionarse de combustible, lógicamente no podían llevar vacíos los tanques, no podían adquirir las 30 toneladas, sino algo menos, por lo que debían pagar 50 pesetas más por tonelada. Ante las numerosas quejas en este sentido, la empresa C.A.M.P.S.A. autorizó a considerar el cupo de treinta toneladas como si los dos barcos que formasen pareja fuesen una única unidad.

Pero no todos los barcos que faenaban por parejas alcanzaban este cupo. Existían parejas pequeñas cuya capacidad de combustible era de 25 e incluso de 15 toneladas cada una, por lo que incluso entre los dos barcos no lograban alcanzar, a la hora de efectuar el aprovisionamiento, la cifra de 30 toneladas, debiendo pagarla tonelada del gas-oil a 210 pesetas, en vez de a 160. Por ello, esta medida solamente solucionó el problema de los grandes barcos, pero no el de las pequeñas embarcaciones que faenaban en solitario, ya que cuanto más pequeño era el barco y más modesto el armador más caro le resultaba el consumo de gas-oil.

Las pequeñas embarcaciones pesqueras que faenaban en solitario, aquellas que un pescador podía adquirir invirtiendo sus ahorros de muchos años o a base de un crédito hipotecario, se habían ido equipando con motores Diesel de 25 y 50 H.P., que en Gipuzkoa fabricaba la empresa Yeregui Hermanos. Como quiera que este tipo de embarcaciones no podían llevar a bordo más que un tanque capaz para dos o tres toneladas, el pequeño armador tenía que pagar el gas-oil a 320 pesetas la tonelada, el doble de los grandes armadores que lo conseguían a 160 pesetas.

c) Los contingentes de exportación

Como consecuencia de las medidas proteccionistas adoptadas por numerosos países, con la esperanza de remediar la crisis económica de los años treinta, se produjo una situación anormal del comercio internacional

que originó una serie de restricciones a la industria pesquera. Diversos países establecieron contingentes para las importaciones de pescado cerrando, prácticamente, sus fronteras al que tradicionalmente habían venido importando.

La protesta de los armadores pesqueros no se hizo esperar ante la falta de reciprocidad de los acuerdos de importaciones. Aún cuando el Ministro de Agricultura, Industria y Comercio hizo saber que se tenían entabladas gestiones con quince países sobre la cuestión de los contingentes, las empresas pesqueras no confiaban en el buen resultado de estas negociaciones.

El Gobierno de la República recurrió a medidas excepcionales para reducir la importación de productos a contingentes fijos, al objeto de dar respuesta adecuada a determinados países que castigaban a los productos españoles con excesiva rigidez. Por ello y para hacer frente a esta situación y conceder a cada país un trato equivalente al que él otorgase a España, se promulgó el Decreto de 23 de diciembre de 1931, firmado por el Presidente de la República en aquél momento Alcalá Zamora, en cuyo artículo segundo se establecía que,

“Los productos susceptibles de verse sometidos a contingentes de importación serán: automóviles, sedas y sederías, café, carnes frigorificadas, abonos, pescado fresco y seco, conservas de pescado, huevos, madera, tabaco, material eléctrico, vidrios y aparatos telefónicos y telegráficos”.

La fijación de los contingentes respectivos correspondería al Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio, en el momento que lo considerase necesario. Pero ese momento se fue retrasando cada vez más aumentando las protestas y quejas de los armadores pesqueros que veían como el pescado extranjero, sobre todo francés, seguía entrando sin limitación de cantidades en la península haciendo la competencia al que comercializaban nuestros pesqueros.

Los contingentes establecidos por los diferentes países, ocasionaron a los armadores de barcos arrastreros y pescadores de bajura graves perjuicios, por no poder exportar en las cantidades que acostumbraban la merluza, pescadilla, bonito, sardina etc.

Francia, desde el 21 de octubre de 1931²¹¹ sometió al pescado fresco o en conserva español a contingentes trimestrales de entrada, tan reducidos que casi equivalían a un cierre de frontera esta medida perjudicaba de manera notable a la industria pesquera, ya que era el mercado que tenía más intensa relación comercial con España, y además la exportación de algunas especies finas, así como la del bonito y la sardina, servía para regular el precio en el mercado nacional. Se conseguía en Francia con el pescado fresco y las conservas,

"una docena de millones de pesetas al año, cantidad que ahora quedará reducida a un millón de pesetas o poco más"²¹².

Suiza, siguiendo el ejemplo francés, implantó, en el año 1932 contingentes de importación para el pescado fresco y salado, prohibiendo la entrada en sus mercados de los productos pesqueros procedentes de España. Cerró así, completamente, su mercado al pescado español, ya que solo adjudicó cupos de importación a aquellos países que en 1930 habían introducido pescado por las aduanas suizas, caso que no hacía referencia a España, ya que todavía en dicho año no exportaba al mencionado país.

Inglaterra se mostraba propicia a elevar los impuestos arancelarios del pescado que los barcos españoles desembarcaban en su territorio²¹³ En el año 1933 prácticamente cerró sus fronteras al pescado fresco de origen español, sometiénolo a contingentes mensuales, lo que equivalía a limitar los desembarcos en Milford-Haven al cincuenta por ciento o menos todavía de lo que hasta entonces se les vendía.

²¹¹ "Sobre la política de contingentes", en V.I.P. de 05-10-1932, pág. 1.

²¹² "Los contingentes sobre el pescado español", en V.I.P. de 05-03-1932, pág. 2.

²¹³ OCHOA, J.: "No es posible continuar así", en V.I.P. de 20-07-1932, pág. 2.

"El miércoles 15 de los corrientes (diciembre) la Cámara de los Comunes aprobó, después de larga discusión, la nueva ordenación de pesca que entró en vigor el 21 de dicho mes y cuyo fin principal al establecer contingentes mensuales de importación de pescado era mantener altos los precios de dicho producto y defender los intereses de la industria pesquera inglesa sumamente perjudicada en los últimos años. Los contingentes concedidos a varias naciones no han sido completamente agotados. Al correspondiente a España le faltaron unos 2.000 kg."¹⁴

España era la única nación que reducía a medio año escaso la campaña pesquera en el Gran Sol y el único país que al vender su pescado en los puertos ingleses adquiría cables, carbón, malletas, grasas, etc., por ello, los armadores pesqueros continuaban sintiéndose olvidados por el Estado ya que la circunstancia del cambio efectivo de productos que los pescadores españoles realizaban en Inglaterra no fue aprovechada por el Gobierno para obtener un trato más favorable en la Ley de Pesca que acababa de ser puesta en vigor.

También el gobierno italiano aplicó la política de contingentes, fijando para el año 1932 en 10.000 toneladas al trimestre la importación de pescado español y en otras 10.000 toneladas la procedente de Marruecos bajo el protectorado español.

Diecisiete meses después de haberse promulgado el Decreto sobre la implantación de contingentes de importación en España, no había sido llevado a la práctica. Todavía, en 1933 la Gaceta del 26 de mayo establecía para el Decreto de 23 de diciembre de 1931, una pequeña lista de los productos susceptibles de ser sometidos a limitación de entrada en España. Y por lo que respecta a la industria pesquera nada se hablaba ni del pescado fresco ni del pescado en conserva. Sin embargo el pescado extranjero seguía entrando en España. En los dos primeros meses del año 1933

"entraron en España, según datos oficiales, 4.225 quintales de bacalao y pez palo de Dinamarca; 730 de Francia; 731 de Inglaterra; 29.920 de Islandia; 5.225 de Noruega y 9 de otros países. En total 54.661 quintales

¹⁴ "Inglaterra y los contingentes al pescado fresco", en V.I.P. de 20-01-1934, pág. 16.

con un valor de 2.726.544 pesetas oro"²⁵.

d) El transporte del pescado

Una de las graves preocupaciones de la industria pesquera fue siempre la de conseguir un adecuado medio de transporte para el producto de su actividad. El pescado que se consumía en fresco, tenía una vida perecedera, y si había de comercializarse en las regiones del interior, precisaba de medios adecuados en cuanto a rapidez y sistemas de conservación en frío para poder alcanzar los mercados en óptimas condiciones.

Gipuzkoa remitía hacia Barcelona la mayor parte de su exportación interior de pescado, por ser un gran centro consumidor y donde se alcanzaban las más altas cotizaciones. No obstante, pequeñas partidas se desviaban hacia Vitoria, Logroño y pueblos de Navarra y de La Rioja. El ferrocarril, que podría haber sido el medio más adecuado para este producto, resultaba en el primer tercio del siglo XX lento, caro y deficiente²⁶.

En España no existían todavía vagones frigoríficos para el transporte del pescado. El tiempo que transcurría desde la facturación hasta la salida del ferrocarril, el correspondiente al recorrido del tren hasta la estación de destino, más el que había que contar hasta que la mercancía se entregase al destinatario, llevaban muchas veces a la descomposición del pescado que se remitía en fresco. Además, el coste de la exportación encarecía mucho el precio del producto. Enviarla desde Gipuzkoa a

²⁵ ZURRIOLA, J.: "El por qué de la inquietud", en V.I.P. de 05-06-1933, pág. 2.

²⁶ Para esas fechas ya diversos países utilizaban en sus líneas de ferrocarril vagones adecuados para el transporte del pescado. Es el caso de Francia que, poseía vagones con paredes perfectamente aislantes del ambiente exterior, aunque sin procedimientos artificiales de refrigeración en su interior, pero cuya eficacia se había constatado en transportes realizados hasta Italia; o el de "Alemania, donde la fábrica Wegenfabrik Werdan A.G., construyó un modelo de vagón para utilizarlo en el transporte de pescado fresco" - "Un adelanto en el transporte del pescado", en V.I.P. de 05-03-1926, pág. 25.

Barcelona suponía, a veces, perder dinero en la venta.

"El transporte, hielo, caja y demás gastos que se originan hasta que es vendido importan cerca de ochenta céntimos por kilo y muchos días se vende a 60 y 70 céntimos, si bien el precio corriente es de una peseta"²¹⁷.

Frecuentemente las revistas especializadas en asuntos pesqueros denunciaban el malestar de los armadores por la poca cooperación del ferrocarril y por el perjuicio que ello representaba para sus intereses. A principios de los años treinta,

"remitir desde Vigo a Madrid un automóvil (artículo de lujo), que ocupe un vagón cuesta 450 pesetas. Ese mismo vagón cargado de pescado (artículo de primera necesidad), produce a la compañía ferroviaria 2.415 pesetas, sin incluir la Cuota del Tesoro. Transportar 10 toneladas de pescado fresco en el correo desde Dieppe a Hendaya (964 km.), importa 2.185 pesetas que, al cambio actual supone a favor de los exportadores franceses 976 pesetas menos por un recorrido 345 km. más largo"²¹⁸.

El encarecimiento de los costes ferroviarios se refleja también en una carta dirigida en el verano del año 1932 por el comerciante de pescado D. Antonio Fuster, de Barbastro, al Jefe de Estación de dicha localidad, en relación con una partida de palometa recibida desde Ondárroa y reproducida, literalmente, en la Revista Vasconia Industrial y Pesquera.²¹⁹ También dirige el mismo señor otra carta a su proveedor de Ondárroa exponiéndole el asunto indicando que si no se soluciona se verá obligado a traer el pescado la próxima temporada de otra parte".

Al precio del transporte habría que añadir, también, la enorme serie de dificultades que las compañías ferroviarias ponían para las facturaciones y las entregas del pescado, las dilaciones que los vagones cargados de este artículo sufrían en las estaciones de empalme, y el que no existiesen en la mayor parte de las estaciones lugares cubiertos para evitar

²¹⁷ SUAREZ, M.L.: a.c. de 20-08-1928, pág. 18.

²¹⁸ "Lo que es y lo que podría ser la industria pesquera", en V.M. de 31-12- 1931, pág. 396.

²¹⁹ Ver anexo 5.1.

que la lluvia o el sol acelerasen la licuación del hielo.

El pescado, que se aceptaba solamente en el tren correo, salía de Donostia-San Sebastián a primera hora de la mañana, por lo que las facturaciones habían de efectuarse a las seis de la mañana. Este horario ocasionaba un perjuicio grave para la pesca de bajura, ya que las capturas de sardina, anchoa y atún, en verano, no arribaban antes de media mañana y tenían que esperar para su transporte al día siguiente.

La implantación del transporte por carretera en España vino, en un principio, a paliar algo la problemática del ferrocarril. Fueron primero empresas catalanas las que lo realizaron, después aparecieron ya en Gipuzkoa industriales que viendo los beneficios que podían obtenerse con este negocio se dedicaron de lleno a él, realizando el transporte por carretera del pescado de Pasajes y Donostia-San Sebastián.

"Pasajes y San Sebastián principiaron con dos camiones; más tarde pusieron seis, y hoy son docena y media"²²⁰.

Esta alternativa aunque más elevada de precio, resultaba mas rápida. A finales de los años veinte el ferrocarril tardaba veintidós horas desde Irún a Barcelona, mientras que los camiones hacían el mismo recorrido en dieciséis. Además recogían el pescado en la misma puerta de la pescadería para descargarlo en el mercado, evitando el tener que acarrearlo hasta la estación, facturarlo, transportarlo de la estación al mercado, etc. A pesar de estas ventajas se daba un problema en las épocas de calor, ya que no existían camiones frigoríficos para evitar la descomposición del pescado, y por ello circulaban pocos vehículos dedicados a este transporte. Además, el aumento de la flota pesquera guipuzcoana y la descarga en los puertos de Pasajes y Donostia-San Sebastián de muchos pesqueros gallegos, hizo que las facturaciones por ferrocarril no descendieran apenas.

²²⁰ "El transporte de pescado fresco por ferrocarril y en camiones", en V.I.P. de 20-04-1929, pág. 9.

En los años treinta, el Consejo Superior de la Industria Pesquera de Gipuzkoa, solicitó de la Compañía del Norte que el pescado pudiese transportarse en los trenes expresos, indicando como conveniente la cantidad de una tonelada en cada remesa para poder abastecer al mercado madrileño. Esta petición, que fue apoyada por el Ayuntamiento donostiarra, no fue aceptada por la compañía ferroviaria ya que los furgones destinados al transporte de mercancías no reunían las condiciones necesarias para ello. Sin embargo, se estudió la forma más conveniente de poder atender esta demanda y en julio del año 1934 comenzó a funcionar un

"tren pescadero que parte de Irún a las 13, de San Sebastián a las 13,35, llega a Venta de Baños a media noche, donde se fusiona con el tren pescadero de Galicia, para llegar a Madrid, aproximadamente a las seis de la mañana"²²¹.

c) El cierre dominical de los mercados

El cierre de los mercados de Madrid y Barcelona en los años treinta, el primero de ellos con el carácter de distribuidor del producto pesquero, perjudicó no sólo a los consumidores sino también a los armadores pesqueros ya que paralizaba la flota durante los días festivos, sin tener en cuenta si era época de campaña pesquera o no.

Las subastas de pescado se realizaban inmediatamente de arribar la flota a puerto, fuese de día o de noche, y el pescado, una vez subastado, salía rápidamente para los mercados del interior de la península donde se distribuía y consumía: ambas Castillas, Aragón, Cataluña, Valencia, etc.

En Madrid las subastas se realizaban a las ocho de la mañana, por lo que las adquisiciones de pescado en sábado no se ponían a la venta por los propietarios de pescaderías hasta el lunes. Así la venta tenía lugar

²²¹ "Los transportes. El nuevo tren pescadero", en V.I.P. de 20-07-1934, pág. 8.

como pronto a los seis días de haber sido sacado el producto del mar. Si a ésto se añade que el pescado se conservaba únicamente mediante la aportación de hielo a sus envases, y que hielo tenía una duración limitada al viaje del puerto al mercado, la conservación no era óptima, perdiendo frescura algunos, entrando en descomposición otros y perjudicando en todos los casos a la calidad de la mercancía y, por supuesto, al precio que podía obtenerse por ella.

Además, como las embarcaciones arribaban a los puertos los siete días de la semana trayendo el producto, el lunes la acumulación de pescado correspondiente a los dos días anteriores hacía que el precio del mismo se depreciase ante el exceso de oferta.

"El no poder vender pescado en domingo en los mercados de Madrid y Barcelona, perjudica a cerca de dos millones de consumidores y paraliza la flota 54 días más dejando en el mar seis millones de pesetas que sería el valor de la pesca capturada en esos días, cuando todo podría arreglarse descansando el pescador cualquier otro día de la semana"²².

También en Gipuzkoa el Ayuntamiento donostiarra, con fecha 18 de junio de 1931, y en relación con la nueva Pescadería de San Sebastián²³ "tomó el acuerdo de cerrarla desde las doce del mediodía del domingo hasta las seis de la mañana del lunes"²⁴. Este acuerdo supuso una fuerte polémica entre los defensores de dar a los empleados de la pescadería un descanso necesario y los armadores que se veían perjudicados en su negocio por esta medida. Incluso algunos llegaron a proponer el que la factoría "Muelles y Almacenes para Vapores de Pesca" de Pasajes, dotada de magníficas instalaciones para la manipulación y carga del pescado, montase una sala de ventas, con lo que el Ayuntamiento se vería perjudicado al perder los

²² OCHOA, J.: "Problemas pesqueros", en V.M. de 30-12-1932, pág. 463.

²³ La Pescadería de San Sebastián había sido inaugurada oficialmente el 24 de septiembre de 1929.

²⁴ "Un acuerdo desacertado. El cierre de la Pescadería en San Sebastián", en V.I.P. de 20-06-1931, pág. 5.

ingresos que percibía por los servicios ofertados por la Pescadería²²⁵. En Donostia-San Sebastián la repercusión del descanso dominical en el precio del pescado era notorio, como se desprende del cuadro siguiente en que se se reflejan los precios de las cuatro especies que constituían alrededor del 95% de las capturas:

Precios por kg. en la Pescadería de San Sebastián de la merluza, pescadilla, gallos y potas, antes y después de la obligación del cierre dominical

Especies	Antes del cierre. Ptas	Después del cierre. Ptas
Merluza	3,25	2,67
Pescadilla	1,65	1,05
Gallos	2,05	1,75
Potas	0,78	0,60

Fuente: *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de marzo de 1935, pág. 39.

²²⁵ El edificio cuyas dimensiones eran 32 metros de ancho por 65 de largo, contaba con una planta baja, de 5 metros de altura, pavimentada de asfalto y con las paredes revestidas hasta una altura de dos metros con pizarras de 5 centímetros de espesor para evitar su rotura con el choque de las cajas. Dentro de esta nave se colocan los armadores a la izquierda y los exportadores a la derecha, dejando el centro reservado para el tráfico por el que podían marchar a la vez tres camiones. De esta nave partían varios potentes montacargas que llevaban el pescado a la parte superior, a la gran sala de ventas al por menor y a la azotea, donde estaba el secadero de angulas, langostinos, cigalas, etc. También poseía un ascensor para el público que conducía a la sala de ventas al por menor, por la cantidad de diez céntimos. En el sótano estaban ubicadas las cocinas para la cocción del pescado, y un gran depósito para el hielo, aunque en la fecha de la inauguración todavía no se habían instalado los frigoríficos.

La sala de ventas al público, dotada de amplios ventanales y adoquinada con pequeños baldosines de cemento, contaba con 48 puestos sencillos, 16 puestos dobles, 24 bancos corridos y 7 grupos de mesas de cinco metros cada una para las vendedoras eventuales; en total podían instalarse 88 vendedoras, más las ambulantes. Los puestos eran de mármol y en esta misma planta estaban establecidos los servicios de higiene y la sala de subastas con un gradería capaz para 200 compradores. Todo el alumbrado era de gas y electricidad.

Derribar la antigua Pescadería y construir la nueva costó 800.000 pesetas, y las obras fueron dirigidas por el arquitecto municipal Sr. Alday".- "Inauguración oficial de la nueva Pescadería de San Sebastián", en V.I.P. de 05-09-1929, pág. 5.

f) Los impuestos municipales sobre la pesca

Un grave problema que afectaba a la industria pesquera de finales del primer tercio del siglo XX eran los impuestos municipales, que gravaban todavía más y , veces de forma ilegal, los ya elevados costes de esta actividad. La Ley de Puertos de 1880 colocaba bajo la jurisdicción de las Juntas de Obras las zonas marítimas de los puertos que eran considerados de interés general. Cuando algún puerto no tenía Junta de Obras, las funciones de la misma las realizaba el Ayuntamiento.

En el caso del puerto de Pasajes, considerado de interés general y en el que existía Junta de Obras, las instalaciones pesqueras habían sido construidas únicamente por el esfuerzo de industriales privados, aunque se hallaban ubicadas dentro de los dominios de la Junta de Obras. Sin embargo , "el Municipio cobraba a la industria pesquera tres céntimos por kilo de pescado desembarcado y 10 pesetas por tonelada de hielo utilizada"²²⁶. Este gravamen al pescado se aplicaba no solamente al destinado al consumo local, sino también al que se descargaba "en tránsito", con destino a otras plazas, por lo que este último sufría un doble arbitrio, el abonado en Pasajes y el que debía abonar en la plaza final de destino, dándose la paradoja de que el pescado que se trasladaba a Donostia-San Sebastián pagaba arbitrios dos veces dentro de la misma provincia. Además, las cantidades fijadas diferían notablemente de las que figuraban en el presupuesto del Municipio - capítulo 10, artículo 1º -Ingresos- que expresaba lo siguiente:

"Pescado de toda clase que entre en la plaza y de ella se exporte, o sea todo el que se desembarque en este puerto y que preparado o no para la exportación salga de la provincia, pesetas 0,02 el kilogramo. Hielo, pesetas 0,10 los 100 kilogramos"²²⁷.

Esta actitud era contraria a la legislación vigente, ya que la Ley sobre Sustitución del Impuesto de Consumo, de fecha 12 de junio de 1911,

²²⁶ OCHOA, J.: "La industria pesquera y el intrusismo de los ayuntamientos", en V.I.P. de 05-09-1933, pág. 3.

²²⁷ Ibid., pág. 2.

en el artículo 7º párrafo 4º del Reglamento para la ejecución de la misma establecía de manera expresa que los Ayuntamientos no podían gravar, en ningún caso ni en forma alguna, las especies incluidas en una relación publicada en la Gaceta del 30 de junio de 1911, entre las que se encontraban -párrafos 6º y 20º- el pescado fresco de mar o de río y la nieve o hielo natural o artificial. Además, en contrapartida el Ayuntamiento no prestaba servicio alguno por estos arbitrios, ya que la conservación y limpieza de los accesos al muelle pesquero -carreteras, caminos, etc- corrían a cargo de la Diputación Provincial de Gipuzkoa o de la Junta de Obras del Puerto.

5.3.3. La guerra civil: un paréntesis obligado

El puerto de Pasajes en Gipuzkoa reunía en el año 1936 la flota pesquera más importante de España. "Representaba un 37% de las embarcaciones y un 46% del tonelaje de toda la flota pesquera del Estado"²⁷. El alzamiento del General Franco y su posterior expansión por la península sometió, también, a bloqueo a los puertos de Gipuzkoa, y la repercusión de esta situación en las labores pesqueras fue inmediata, ya que se requisaron las embarcaciones de todo tipo existentes en Donostia-San Sebastián y Pasajes. Así, durante el periodo de la guerra civil, diversos buques pesqueros guipuzcoanos se vieron obligados a prestar servicios en otros menesteres diferentes a los suyos propios, tanto para el Gobierno de Euskadi como para el ejército del General Franco.

Los buques más apropiados para utilizarlos en la contienda eran los de gran tonelaje, por lo que los primeros en requisarse fueron los pertenecientes a la empresa P.Y.S.B.E., S.A., por su gran tamaño y por estar sus tripulaciones acostumbradas a largas y duras travesías. Así, estos barcos fueron "pintados en gris naval, rebautizados... y ligeramente artillados a proa y popa con

²⁷ SAN GIL, J. P.: "La flota de arrastre de Pasajes durante la guerra civil (1936-1939)", en *Bilduma* nº 4, 1990, pág. 49.

dos cañones..."²⁹ . Los nombres con los que se rebautizó a cuatro buques de la P.Y.S.B.E. fueron

"los de los cuatro territorios vascos del Sur. Así, el Hispania pasó a llamarse Araba; el Euskal Erria, Bizkaya; el Mistral, Gipuzkoa; y el Vendaval, Nabarra"³⁰ .

Poco después, también se requisaron las embarcaciones pertenecientes a otros armadores pesqueros que, aunque eran de menor tonelaje que los bacaladeros de la P.Y.S.B.E., fueron utilizados para los mismos fines.

Algunos buques pesqueros participaron, también, en la evacuación de numerosas personas que trataban de escapar hacia Francia u otras zonas del Cantábrico; otros permanecieron casi inactivos en diversos puertos del Cantábrico, o consiguieron llegar a Francia y Bélgica. Sin embargo, durante el periodo comprendido entre mediados de 1936 y septiembre de 1937 se perdieron, por las causas que a continuación se indican, los siguientes buques pesqueros guipuzcoanos, según el estudio hecho por Juan P. San Gil:

²⁹ ARBEX, J.C.: o.c., pág. 217.

³⁰ SAN GIL, J. P.: o.c., 1990, págs. 76 y 77.

Buques guipuzcoanos perdidos durante la guerra civil

"Buques hundidos

Jata Mendi	Hundido para taponar la entrada al puerto de Pasajes, cosa que no se logra. (Noche del 12 al 13 - 09-1936)
Agustíncho	Hundido en el Abra de Bilbao por abordaje del destructor Velasco (23-09-36)
Arkale	Hundido en la ría al evacuarse Bilbao (Junio 1937)
Delfina	Abordado accidentalmente por el destructor Ciscar y hundido en el Abra de Bilbao (21-05-1937)
Eduardito	Hundido por bombardeo aéreo en Portugalete (13-06-1937)
Goixeko Izarra	Hundido al chocar con una mina en el Abra de Bilbao (17-01-1937)
Gonzalito	Hundido cerca de Castro por el España (29-03-1937)
Hispania	Autohundido en Sestao (16-06-1937). Reflotado e incorporado a la marina del general Franco donde operó como guardacostas con el nombre de "Alava"
Julia nº 2	Hundido por bombardeo aéreo en Portugalete (junio 1937)
Marcos	Hundido al chocar accidentalmente con un bajo en la playa Noja y explotar (14-08-1937)
Mary Tere	Hundido por un destructor inglés para que no entorpeciese la navegación ya que había quedado al garete por avería al salir de Avilés (26-10-1937)
Mary Toya	Hundido cerca de Castro al chocar con una mina (18-01-1937)
Vendaval	Hundido en combate con el Canarias cerca de Machichaco (05-03-1937)

Buques Perdidos

Bikaña	Perdido al embarrancar en Punta del Lobo (Santander) (28-10-1937)

Buques capturados

Ay Ni	Capturado en Bilbao (Junio 1937)
Bonanza	En la evacuación se entregó en Santoña (Agosto 1937)
Constante Manuel	Apresado por el crucero Cervera en la evacuación de Santander (26-08-1937)
Ederra	Se entregó en Lequeitio (junio 1937)
Euzkera	Apresado por el minador Júpiter cerca de Santander (01-07-1937)
Galanta	Capturado por el Galerna cerca de Bilbao en la evacuación (16-06-1937)
Galerna	Apresado por los bous de la marina franquista (15-10-1936). Incorporado a ella como guardacostas. Operó con su mismo nombre.
Gure Itzaropena	Capturado por el Galerna cerca de Bilbao en su evacuación (16-06-1937)
Itxas Gain nº 2	Capturado por el Canarias (06-03-1937)
Jaimín	Apresado en la evacuación de Bilbao o de Santander
Jatorra	Debió ser capturado en la evacuación de Bilbao o Santander
Maite	Apresado por el minador Júpiter cerca de Santander (01-07-1937)
Ntra. Sra. Pilar 2	Capturado en Bilbao (Junio 1937)
Ondo Etorri	Apresado en Pasajes (Septiembre 1936)
Ondo Jan	Apresado en Pasajes (Septiembre 1936)
Punta Sabinal	Apresado por el Galerna cerca de Santoña (25-06-1937)
Rafael Canto (Bizi-Nai)	Apresado en la evacuación de Bilbao o Santander
Zerupe	Capturado por el Canarias (06-03-1937)"

Fuente: SAN GIL, J. P.: "La Flota de Arrastre de Pasajes durante la guerra civil (1936-1939)", en *Bilduma* nº 4, 1990, págs. 57 y 77 a 80.

La actividad pesquera en Gipuzkoa, por tanto, estuvo prácticamente paralizada y habrá que esperar al fin de la guerra para contemplar de nuevo su reorganización después de las pérdidas sufridas durante la contienda.

5.3.4. La recuperación del tiempo perdido: 1940-1960

Inmediatamente a la terminación de la guerra, la flota pesquera comenzó a reorganizarse. Los armadores que ya habían operado en los años anteriores a 1936, arreglaron sus embarcaciones, fueron adquiriendo otras y reemprendieron sus campañas con renovado espíritu. Nuevos armadores vinieron a sumarse a los ya veteranos y la década de los cuarenta va a registrar un desarrollo verdaderamente notable en cuanto a número de armadores, número de embarcaciones y aumentos de capital en las sociedades pesqueras.

Respecto a las capturas de pescado, ya en el año 1940 se registra una cifra de 29.383 toneladas, inferior tan solo en un 8,96% a la correspondiente al año 1934. Al final de este periodo, en el año 1960 se ha alcanzado la cifra de 61.048 toneladas, lo que representa un aumento del 107,77% sobre lo alcanzado en 1940.

La década de los cuarenta representa, en las cifras ofrecidas, un esfuerzo considerable por parte de los armadores guipuzcoanos para recuperar las cotas alcanzadas antes de la guerra civil. En los primeros años se refleja el impacto de la segunda guerra mundial con un ligero descenso de las capturas superado ya en el año 1944.

Sin embargo el sector de la construcción naval no responde a las necesidades de expansión de la pesca. La demanda de embarcaciones supera a las posibilidades de oferta nacional y muchos armadores tienen que proveerse de buques en astilleros extranjeros. Las dificultades para el

aprovisionamiento de combustible fueron otro escollo a salvar y limitaron la actividad de los pescadores guipuzcoanos.

"El ejercicio de 1942, conoció una situación delicada por la paralización total de la flota debida a la falta de gas-oil. El ejercicio económico de 1944, tuvo idénticos resultados, por cuanto que de nuevo la flota estuvo paralizada por órdenes superiores hasta Octubre"²¹.

El esfuerzo denodado día a día de los armadores pesqueros guipuzcoanos desarrolló rápidamente la industria pesquera guipuzcoana durante los años cuarenta y cincuenta. Para el año 1955 el sector pesquero guipuzcoano se ha situado, dentro de la economía guipuzcoana, en el quinto lugar en cuanto a número de empresas - dato que puede no ser muy significativo dada la atomización del sector pesquero- y en tercer lugar en cuanto a mano de obra empleada.

Empresas y mano de obra en Gipuzkoa en el año 1955

Mutualidad a la que pertenecen	Nº de empresas	Nº de trabajadores
Metallurgia	1.255	11.601
Madera	911	4.711
Construcción	469	9.160
Alimentación	328	2.798
PESCA	285	5.987
Confección	237	1.400
Químicas	173	4.373
Artes Gráficas	129	2.050
Textil	123	3.981
Piel, cuero y calzado	100	829
Cementos, yeso y cal	56	1.195
Vidrio	40	1.540
Electricidad, agua y gas	40	483
Papel	38	5.021
Industrias extractivas	12	379
Actividades diversas	297	1.932

Fuente: *Reseña Estadística de la provincia de Guipúzcoa*. Instituto Nacional de Estadística, Madrid 1959.

²¹ GARATE OJANGUREN, M.M. y MARTIN RUDI, J.:o.c., pág.107.

5.3.5. El auge de los años sesenta

La pesca de altura guipuzcoana era ya importante desde finales de los años cuarenta. En los años sesenta, cuando la economía española va a despegar definitivamente, la flota pesquera contaba ya con una serie de condiciones favorables para su expansión. La empresa P.Y.S.B.E., S.A. dedicada preferentemente a la pesca del bacalao, llegó a ser la más importante de la península e incluso a figurar, según Carreras y Tafunell, como una de las doscientas mayores empresas españolas de todo tipo en el año 1948, y en el año 1960 con los números de orden 122 y 181 respectivamente²²¹.

Aunque la Ley de Protección y Renovación de la Flota Pesquera, de 23 diciembre de 1961²²², se promulgó más para tratar de solucionar la crisis del sector de la construcción naval que para fomentar el desarrollo pesquero, sin embargo, algunos aspectos de esta normativa van a ayudar al sector de la pesca. Entre los objetivos de esta ley se manifestaban: el deseo de ampliar y modernizar la flota pesquera; la potenciación de su desarrollo tecnológico, el que se ofreciese una financiación preferente, el que se atendiese al abastecimiento del mercado interno, tanto a nivel de consumo de la población como de abastecimiento de las industrias derivadas de la pesca, y el deseo de llegar a eliminar las importaciones de pescado.

Esta coyuntura, unida al hecho de que España contaba con un mercado de consumo aún no abastecido, como era el de las zonas rurales, animó a un empresariado dispuesto a correr riesgos en las cuantiosas inversiones que precisaba el sector pesquero. La mayor parte de las ayudas fueron dirigidas a la construcción de embarcaciones superiores a 150 T.R.B., lo que benefició a la flota pesquera de Altura y, sobre todo, a la de Gran Altura que creció irracionalmente. El desarrollo de la de Bajura fue más modesto y en gran medida, siguió manteniendo sus caracteres

²²¹ CARRERAS, A. y TAFUNELL, X.: "La gran empresa en España (1917-1974). Una primera aproximación", en *Revista de Historia Industrial* nº 3, 1993, págs. 160 y 166.

²²² Esta Ley fue desarrollada en los sucesivos Planes de Desarrollo y derogada en 1974.

tradicionales.

Las facilidades otorgadas por el Estado a través de sus organismos públicos, en forma de créditos y beneficios financieros para la construcción naval, fueron tan notables que muchos de los armadores apenas tuvieron que desembolsar efectivo para renovar las embarcaciones que ya tenían o para adquirir otras nuevas, ya que,

"el 83% del valor del buque era financiado por el Crédito Oficial y para los barcos de gran autonomía la cobertura era del 74%"²³⁴.

Esto no solamente originó el aumento del número de buques, sino que también aumentó el tonelaje de los mismos y su autonomía de desplazamiento²³⁵. Si a ello se añaden las modernas técnicas pesqueras utilizadas, la consecuencia fue un incremento considerable de las capturas.

Durante los años en que la Ley se mantuvo vigente las capturas aumentaron de forma notable, sobre todo en las especies gadiformes. La merluza y pescadilla se obtenían en las pesquerías africanas por la flota congeladora y en Gran Sol y el Mar Céltico por los arrastreros al fresco. Por su parte, los bacaladeros, cuya principal base estaba en Pasajes, faenaban en Terranova y Noruega. Sin embargo, Gipuzkoa apenas producía crustáceos ni moluscos, diferenciándose en ésto del resto de las provincias pesqueras españolas.

El aumento de las capturas pesqueras guipuzcoanas en los años

²³⁴ GONZALEZ LAXE, F.: "Desenrolo capitalista e crise pesqueira", en *Galaxia*, La Coruña 1977, pág. 6.

²³⁵ Este periodo de esplendor llevó a la flota pesquera española a ocupar el tercer lugar mundial, por dimensión de arqueo, detrás de la Unión Soviética y Japón. Superó, por tanto, en aquellos años, a las grandes potencias pesqueras tradicionales como Noruega o E.E.U.U. En el año 1969 España por número de buques y tonelaje de los mismos ocupaba el tercer lugar mundial con 1.289 buques y 398.000 T.R.B.. En el año 1976, a pesar de seguir aumentando su número de buques hasta 1844, pasaba al cuarto lugar, -habiéndose sido adelantada por Estados Unidos- pero se mantenía en tercer lugar en cuanto a las T.R.B., con 581.000. OTERO M., "España y las Pesquerías Internacionales", en I.C.E., febrero 1979, pág.135.

sesenta pasó de 61.048 toneladas en 1960 a 120.236 en el año 1969, lo que casi duplica la cantidad obtenida. No es de extrañar que, a finales de los años sesenta Gipuzkoa y Pontevedra concentrasen el 42% de toda la riqueza pesquera española. Estas dos provincias, con otras seis -Coruña, Cádiz, Huelva, Las Palmas y Vizcaya- reunían el 82% del total.

En el aspecto económico la pesca había venido a representar un factor importante, según el informe GAUR:

"Las instalaciones pesqueras vascas representaban en 1965 el 4,1% de la riqueza total de ambas provincias. Esta cifra supone duplicar el valor de todas las industrias alimenticias, cuadruplicar, prácticamente, el de las textiles y el de la madera y muebles, siendo equivalente al de la industria del papel y artes gráficas. En Guipúzcoa la flota pesquera tiene un valor que equivale a CINCO VECES el de su ganadería y el doble de la riqueza agrícola descontado el valor de las tierras no labradas. En Vizcaya el valor de su flota TRIPLICA al de toda la industria extractiva...El valor añadido bruto pesquero representa el 30% del de todas las siderúrgicas e industrias metálicas básicas y equivale al de todas las fundiciones españolas"²².

Por consiguiente, al finalizar la década de los sesenta, el sector pesquero guipuzcoano había alcanzado un nivel notable de participación en la economía provincial y en el sector pesquero nacional. Sin embargo, y a pesar de los aspectos positivos ya enunciados, la evolución de la productividad en el mismo periodo había sido desfavorable, habiendo descendido con respecto a la evolución de la productividad nacional "su relación entre PBP/TRB es inferior a la media nacional en un 14%"²³.

5.3.6. La crisis de los setenta

El desarrollo del sector pesquero se estancó, como el de otros sectores económicos en los años setenta. Comienza así una etapa de crisis, a la que diversos factores contribuyeron de forma destacada y que afectó

²² GAUR, S.C.I.: o.c., pág. 12.

²³ *Panorama Económico de Guipúzcoa*, o.c., pág. 110.

profundamente al puerto de Pasajes, principal puerto vasco de Altura y Gran Altura.

Durante los años sesenta y primera mitad de la década de los setenta Pasajes fue el segundo o tercer puerto pesquero de España, después de Vigo y Las Palmas. En él se había consolidado la pesca de gran altura, la del bacalao, en la que siempre fue el primer puerto nacional. En desembarcos de pesca fresca ocupaba, generalmente, el tercero o cuarto lugar siendo, sin embargo escasa su representatividad en la pesca de bajura o en los congelados.

Aunque la crisis pesquera se agravó con el incremento del precio de los combustibles y de la ampliación a 200 millas de las aguas jurisdiccionales por parte de los países del Mercado Común, otros problemas incidieron en la industria pesquera vasca que coadyuvaron a la situación en la que se vio inmersa. Entre las causas más destacadas están:

- a) El establecimiento de la ZEE.
- b) El agotamiento de los caladeros.
- c) El aumento de los costos de explotación.
- d) La mala estructura del sector pesquero.
- e) Los deficientes canales de comercialización.

a) El establecimiento de la ZEE (zona económica exclusiva), de las 200 millas por diversos países limitó la libertad de los mares para el desarrollo de la actividad pesquera. El Derecho Marítimo internacional se basó en la libertad de los mares hasta, prácticamente, los años sesenta. A partir de aquí, toma cuerpo en los países ribereños la idea del derecho a disfrutar de la explotación exclusiva de los recursos marinos existentes en las zonas adyacentes a su mar territorial,

"sobre la que el Estado ribereño tiene los mismos derechos que en su mar territorial en lo relativo a la pesca y a la explotación de los recursos

biológicos"²⁸.

Esto unido al deseo de contar en exclusiva con la explotación de determinados caladeros, restringió de forma sensible las zonas de mar libre en las que tradicionalmente habían faenado los buques españoles.

"El origen de esta limitación de los mares en el siglo actual se encuentra en la "Proclamación Truman" de 1954 por los estados Unidos, pero fue en 1952 cuando Perú, Chile y Ecuador extendieron sus aguas jurisdiccionales a 200 millas, provocando una revolución y revisión en el Derecho Marítimo Internacional"²⁹.

Antes de celebrarse en Nueva York, en el año 1973, la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, diversos países ribereños habían aumentado el límite de sus aguas jurisdiccionales a 200 millas, ante el temor de llegar al agotamiento de los recursos pesqueros. Esta medida va a afectar negativamente a la flota pesquera que, tradicionalmente, había pescado en aguas internacionales afectadas ahora por el límite de las 200 millas mencionado.

b) La reducción del número de capturas por empobrecimiento o agotamiento de algunos caladeros y la consiguiente limitación en las cantidades autorizadas fue consecuencia de una explotación irracional llevada a efecto sin una política de investigación pesquera que facilitase datos sobre las zonas geográficas más adecuadas, el hábitat de las distintas especies, su reproducción y desarrollo, etc.. Esta situación comenzó a ponerse de manifiesto en los años setenta ya que la explotación pesquera internacional se ha concentrado, generalmente, sobre unas determinadas especies, provocando el riesgo de desaparición de algunas de ellas y repercutió en las capturas obtenidas.

²⁸ CHAMORRO y GONZALEZ TABLAS, S.: "La política bilateral de España", en I.C.E. n° 546, 1979, pág. 105.

²⁹ TOLOSA BERNARDEZ, M.: "La pesca en el País Vasco. Un sector económico en graves dificultades", en Cuadernos de Sección: Geografía e Historia, volumen 5, 1985, pág.250.

Toda la flota pesquera española, se vio afectada de forma muy particular ya que el país, al no contar con una plataforma continental adecuada tuvo que someterse al sistema de licencias de pesca y cuotas de capturas que fueron estableciendo los países a cuyos caladeros había acudido desde antiguo. Estos condicionantes repercutieron de forma diversa en la flota pesquera que operaba en mares libres o pertenecientes a terceros países, pero los efectos en la flota bacaladera o a la de arrastre-congelador fueron muy graves y sus barcos se vieron obligados a buscar caladeros cada vez más alejado. Esta circunstancia aumentó los costos de explotación y causó el abandono de muchos empresarios pesqueros que no pudieron hacer frente a la situación creada.

"El sector pesquero más afectado fue el del bacalao ya que pasa de un desembarque de 200.000 toneladas en 1976 (equivalentes a 90.000 toneladas de bacalao salado), a un cupo asignado por Noruega y Canadá de 26.000 toneladas en 1978 (equivalente a 12.000 toneladas en salado)"²⁰

A finales de los años setenta las capturas de bacalao habían disminuido considerablemente, con lo que se presentaban unas expectativas bastante negras para el porvenir de la flota bacaladera, cuya situación en 1979 puede resumirse en: Grave reducción de las capturas; manifiestas pérdidas de las empresas bacaladeras; dificultad para afrontar una puesta al día en técnicas pesqueras; exceso de flota; y falta de ayuda decidida por parte de la Administración.

Con el fin de paliar en parte la grave crisis bacaladera, el sector pesquero solicitó de la Administración ayuda para afrontar prospecciones en busca de esta especie y otras similares en las costas del Pacífico de U.S.A.. Igualmente se recabó la insistencia en las negociaciones con la U.R.S.S., U.S.A., Islandia y Noruega, a fin de poder faenar en las zonas que les atañen.

Al objeto de que la producción pesquera pudiese alcanzar unas

²⁰OTERO, M.: a.c., pág. 133.

cifras óptimas se hicieron recomendaciones tales como: capturar cantidades inferiores a la capacidad real de reproducción de cada especie; establecer cupos limitados de capturas por países; prohibir la pesca en determinadas zonas especialmente empobrecidas; o fijar las dimensiones máximas de las redes que se utilizaban.

La producción pesquera de Gipuzkoa había comenzado a descender en el año 1969 y ha continuado disminuyendo hasta la actualidad. Las 125.170 toneladas registradas en el año 1968 se habían reducido a 109.169 en el año 1970 y en 1980 se habían reducido a la cifra de 56.304. toneladas. También la crisis del bacalao llevó a que

"en 1978 se capturen tres veces menos que en 1968 ya que no se construya ningún buque en el periodo 1972-79"²⁰¹ .

c) La subida del precio del petróleo, el alza de los salarios, el aumento del precio de los materiales utilizados en las faenas pesqueras y la necesidad de buscar cada vez caladeros más alejados, incidieron, también, de forma negativa en los costos de producción del sector pesquero. Además, los armadores se vieron obligados a firmar convenios con los pescadores, que tuvieron una repercusión en el tradicional sistema de remuneración, sobre todo de los sectores de Altura y Gran Altura. Allí, donde los salarios eran muy bajos, aunque se compensaban con importantes primas según la pesca obtenida, se fueron paulatinamente sustituyendo por salarios dignos, independientes de las capturas conseguidas. Pasajes fue,

"el puerto pionero en la implantación de estos convenios pesqueros, y el que posee las mejores condiciones salariales para los trabajadores, lo que ha provocado el traslado de numerosas empresas pesqueras a otros puertos nacionales o del País Vasco, como Ondárroa, con costes salariales

²⁰¹ GARCIA CRESPO, M., VELASCO BARROETABEÑA, R. y MENDIZABAL GOROSTIAGA, A.: *La economía vasca durante el franquismo*, Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1981, pág. 365.

menores¹⁴²

Pero las condiciones de trabajo del sector pesquero y las grandes diferencias salariales con las empresas de tierra, han ido llevando al abandono del sector a numerosos trabajadores que encuentran mayor seguridad y mejores salarios en las empresas terrestres.

También en el capítulo de energía, a pesar de las subvenciones que la Administración otorgaba a los armadores pesqueros por el consumo de combustible, el aumento sufrido por éste ha sido un factor negativo que incide en la crisis pesquera.

d) La estructuración del sector pesquero español no era demasiado eficiente. La falta de planificación de la flota pesquera la llevó a nutrirse de barcos de excesiva potencia y, por consiguiente, de elevado coste, sin tener en cuenta sus posibilidades y rentabilidad futura. Tampoco existió una política pesquera racional que se preocupase de dotar a la flota de barcos hospitales, barcos factoría, helicópteros, etc., como ya se había hecho en otros países. El sobredimensionamiento de la flota pesquera española hacia 1975 era patente, como se desprende del cuadro que a continuación se expone:

Flota pesquera española en el año 1975

Modalidad de pesca	Tanto por ciento de embarcaciones	Tanto por ciento de T.R.B.
Bajura artesanal	71,73	7,30
Bajura Costera	15,46	16,85
Altura y Gran Altura	12,80	75,82

Fuente: TOLOSA BERNARDEZ, M.: "La pesca en el País Vasco. Un sector económico en graves dificultades", en *Cuadernos de Sección: Geografía e Historia*, volumen 5, 1985, pág. 248.

¹⁴² TOLOSA BERNARDEZ, M.: a.c., 1984, pág. 273.

En el año 1975, al final de una carrera de construcción de barcos superdotados para las posibilidades de extracción que los caladeros ofrecían, la pesca de altura alcanzó su cenit. Desde ese año, la flota pesquera vasca, al igual que el resto de las flotas nacionales, ha venido reduciéndose rápidamente, buscando alcanzar una dimensión racional de acuerdo con las posibilidades de explotación de los caladeros. Paralela a la disminución de la flota se ha dado una reducción en el número de empleos. En el caso del puerto de Pasajes, máximo representante de la pesca del bacalao, se ve claramente la disminución.

En el año 1977, es de destacar los continuos apresamientos de que fueron víctimas los barcos de altura, a cargo de las marinas de guerra inglesa, irlandesa y sobre todo, francesa. Estos apresamientos tuvieron como consecuencia la imposición de fuertes multas, requisas de pescado y artes, y pérdidas de días de trabajo. También en el año 1979 fueron apresadas y conducidas a Bayona, 38 embarcaciones de Fuenterrabía por el guardacostas francés "Ancelle", aunque posteriormente todos los patronos fueron absueltos, incluso por el Tribunal de apelación al que recurrieron los franceses. El veredicto se basó en el "Acuerdo de Londres", entre Francia y España, de 9 de marzo de 1964, que defiende los derechos históricos de pesca entre 6 y 12 millas, siempre que se defienda el stock de peces y no se varíen, sustancialmente, los lugares de pesca tradicionales.

La flota costera, que también había crecido por encima de sus posibilidades, se sumergió en una profunda crisis. Para intentar hacerla frente se creó, en 1980, el FROM (Fondo de Regulación y Organización de Mercados de Productos de la Pesca y Cultivos Marinos), que entre sus acciones más destacadas potenció el consumo de pescado azul, que no tenía buena aceptación entre la población por considerarlo de calidad inferior al pescado blanco.

e) El problema de la comercialización es importante, porque la organización de los canales de distribución del producto pesquero incluyen

un gran número de intermediarios que lo encarecen excesivamente.

"La pesca descargada es vendida en las lonjas o factorías por el procedimiento de subasta a la baja; el 10% puede ser vendido directamente por el armador y el resto se vende a los exportadores"³³.

A ello hay que añadir, la dependencia de las grandes industrias conserveras, y el número limitado de mercados a los que se envía el producto. Muchas empresas pesqueras, no pudiendo soportar los costes de explotación, han ido desapareciendo.

La respuesta estatal a esta situación se concretó a nivel interno en la creación de planes de reestructuración y ordenación de la flota pesquera y a nivel internacional en el intento de defender los intereses españoles en materia pesquera. La reestructuración de la flota llevó a la disminución del número de buques que la formaban. Para ello, el primer paso fue la eliminación de los barcos viejos mediante la concesión de primas para su desguace³⁴, para continuar con un Plan Global de Reestructuración de la flota pesquera.

A nivel internacional, una de las fórmulas con terceros países, fue la renovación o establecimiento, de acuerdos bilaterales, la mayoría de ellos referentes a pesquerías en fresco³⁵. Otro sistema fue la creación de sociedades entre armadores españoles y empresas de otros países. Esta fórmula conocida como empresas pesqueras conjuntas, permite que la

³³ TOLOSA BERNARDEZ, M.: ac. 1984, pág. 272.

³⁴ Real Decreto 2595/1976 de 30-10-1976. Igualmente otras disposiciones legales posteriores coadyuvaron en esta medida como El Real Decreto 681 de 28-05-1980 sobre Ordenación de la Actividad Pesquera Nacional en lo que hace referencia a la flota bacaladera y el Real Decreto de 20-08-1981 acerca de la modernización y renovación de la flota congeladora y la reconversión de la de arrastre al fresco que opera en aguas de la C.E.E.

³⁵ Se renovaron acuerdos con Mauritania, Marruecos, Portugal, Senegal y se firmaron acuerdos nuevos de cooperación con Angola, Cabo Verde, Guinea Ecuatorial, Guinea Conakry, Mozambique, Seychelles; y acuerdos según el nuevo Derecho del Mar con Noruega, Canadá, Estados Unidos, Chile, la CEE, y Sudáfrica.

aportación de capital español se realice mediante buques, tripulación y tecnología pesquera. Consecuencia de esto último fue la participación de inversiones españolas en empresas extranjeras en el sector pesquero, que en los años 1976, 1977 y 1978, fue como sigue:

INVERSIONES ESPAÑOLAS EN EMPRESAS EXTRANJERAS EN EL SECTOR PESQUERO
(expresadas en millones de ptas.)

Países	Año 1976			Año 1977			Año 1978		
	Nº de proyectos	Valor	% total	Nº de proyectos	Valor	% total	Nº de proyectos	Valor	% total
Argentina	-	-	-	12	428,17	48,80	15	1 433,74	67,00
Marruecos	5	36,20	41,60	10	196,07	22,30	10	347,73	16,10
Venezuela	1	21,34	24,50	1	19,34	2,20	3	79,88	4,00
México	-	-	-	1	17,81	2,00	4	51,20	2,30
Uruguay	1	20,00	23,20	-	-	-	1	13,27	0,60
Chile	-	-	-	1	20,82	2,30	1	29,75	0,70
Sudáfrica	-	-	-	-	-	-	2	16,66	0,80
Reino Unido	-	-	-	-	-	-	1	4,10	0,20
Irlanda	-	-	-	1	41,16	4,60	1	11,00	0,50
Ecuador	-	-	-	1	26,66	3,00	1	76,86	3,60
Brasil	-	-	-	1	82,42	9,30	1	44,59	2,10
Haití	-	-	-	-	-	-	1	43,49	2,00
Nigeria	-	-	-	1	44,88	5,00	-	-	-
Libia	1	29,40	33,50	-	-	-	-	-	-
Túnez	-	-	-	-	-	-	1	0,19	-

Fuente: OTERO, M.: "España y la pesquerías internacionales", en I.C.E. nº 546, febrero 1976, pág. 142.

La solución de las empresas pesqueras conjuntas impulsó a España a desarrollar una legislación que estimulase y facilitase las inversiones a este respecto. El Real Decreto nº 2.517 de 8 de octubre de 1976 sobre Empresas Pesqueras Conjuntas concedió a las empresas españolas que participasen en esta modalidad, con al menos un 40% del capital de la empresa conjunta beneficios sobre la exportación de buques en explotación, cobertura de las inversiones por riesgos no comerciales, o inclusión de cupos de las capturas realizadas en convenios acordados con fines de

regulación del mercado³⁴⁶.

5.3.7. El ingreso de España en la C.E.E y su repercusión sobre la industria pesquera

La adhesión de España a las Comunidades Europeas el 1 de enero de 1986, supuso el establecimiento de fuertes limitaciones para el ejercicio ordinario de la actividad pesquera, obligando a una reestructuración de la flota y reduciendo el número de unidades que la componían.

En 1986, al entrar en la CEE España y Portugal, - que son países con peso importante en el sector pesquero-, el número de pescadores se duplicó y el tonelaje de la flota comunitaria aumentó en un 50% e hizo necesario establecer una normativa transitoria que regulase los derechos de los nuevos miembros y de los antiguos. Estas disposiciones aunque garantizaban el acceso a diversos caladeros, limitaban, hasta el año 1996 en que las mismas podrían ser revisadas, el número de capturas y el de buques que podían faenar simultáneamente.

En el País Vasco hasta 1986 se vivió un periodo de espera que impidió planificar adecuadamente el futuro del sector pesquero debido al desconocimiento de las condiciones reales en que se accedería a la C.E.E. Tras en el ingreso en la misma, las condiciones aplicadas a la pesca

³⁴⁶ El Real Decreto citado se desarrolló, posteriormente, por la O.M. de 1 de agosto de 1977 en la que se establecían las condiciones necesarias para solicitar la fijación de un cupo de capturas exentas de derechos de importación a la entrada en España. Se autorizaba, también, a la Dirección General de Pesca Marítima a que, en atención a las necesidades de abastecimiento del mercado nacional y a la cantidad de capturas que pueda realizar la flota, estableciese semestralmente el cupo máximo de autorizaciones para las importaciones libres de derechos.

Este Decreto fue modificado, posteriormente, por los Reales Decretos 1075/77 y 2839/77. El primero de ellos autorizaba al Ministerio de Comercio para fijar, dentro de los cupos establecidos, la importación de pescado libre de derechos.

española han sumido al sector en una de las peores crisis de su historia. Además, como la plena integración no se produciría hasta el año 1996, ello suponía otro periodo de incertidumbre que dificultaba la debida planificación de este sector. El límite de las 200 millas²⁴⁷ y los cupos de captura establecidos afectaron sobre todo a las provincias de Gipuzkoa y Bizkaia, que cuentan, después del de Vigo, con los dos puertos más importantes de España para la pesca de arrastre: Pasajes y Ondárroa. Las limitaciones a las capturas, impuestas por la C.E.E. se realizan por tres vías:

1. Contingentación.
2. Licencias.
3. Limitación de especies a extraer.

Las licencias y contingentes afectan a la flota vasca y a la gallega, entre las que se reparten, y llevaron a que numerosas embarcaciones pasaran largos periodos sin faenar, así como a propiciar el desguace de numerosos barcos por el constante deterioro de la rentabilidad del sector

Además, la organización comunitaria de los mercados, impuso unas normas de comercialización. Por ellas tanto los pescados como los crustáceos, deben ajustarse a unas características determinadas de tamaño, peso, grado de frescura, etc. También la CEE fija unos precios orientativos para la mayoría de las especies, establecidos en relación con unas determinadas variables como son: los precios anteriores del mercado, el interés de los consumidores por determinadas especies, las perspectivas de evolución de la producción y de la demanda, etc.. Estos precios teóricos van a permitir determinar aquellos precios por debajo de los cuales el

²⁴⁷ "La delimitación de las aguas jurisdiccionales ha pasado de las tres millas (el alcance de un disparo de cañón) fraguado en el siglo XVIII, a la zona marítima de las 200 millas aprobada en 1982 en la Convención sobre el Derecho del Mar. Estos límites agravan el problema pesquero, ya que, aproximadamente, el 95% de los recursos pesqueros se capturan dentro del límite de las aguas jurisdiccionales de las 200 millas". VALDES FERNANDEZ, P.: "La crisis de la flota congeladora española", I C E, noviembre 1990, pág. 202 y 203

pescado se retira de la venta -normalmente entre el 70 y el 90% del precio que se establece como orientación-.

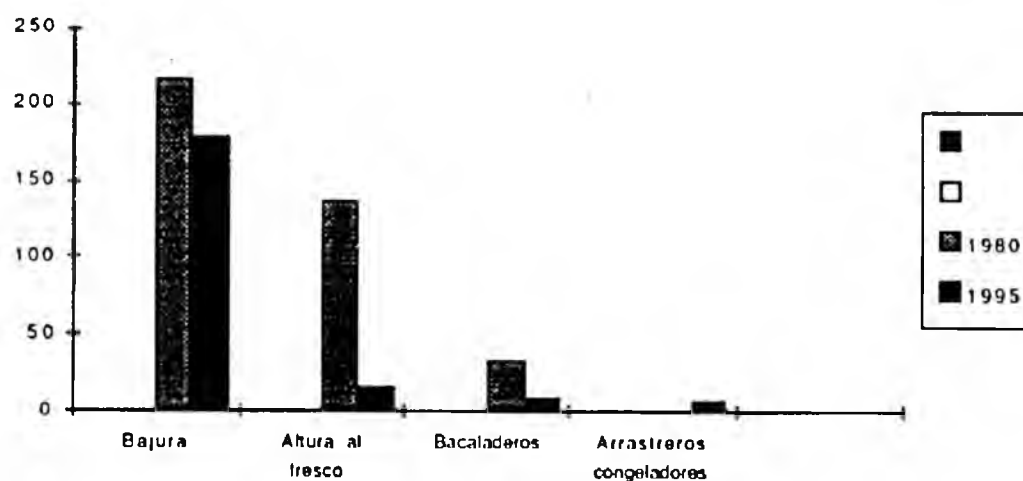
Esta situación ha llevado a que la producción guipuzcoana haya descendido desde 1980 a 1995 en un 44,65%, a la vez que la flota pesquera ha visto reducido el número de sus unidades; de los 386 barcos registrados en el año 1980 tal sólo quedan 212 en 1995. El mayor descenso se ha registrado en la flota de altura al fresco que se ha visto reducida en un 87,69%.

Número de barcos por modalidades pesqueras en Gipuzkoa. 1980-1993.

Años	Bajura	Altura al fresco	Bacaladeros	Arrastreros congeladores	Total
1980	216	138	32		386
1995	179	17	9	7	212

Fuente: *Economía Vasca. Informe*. Caja Laboral Popular. Mondragón.

Barcos por modalidades pesqueras en Gipuzkoa. 1980-19



Los arrastreros congeladores comienzan a registrarse por la estadística mencionada a partir del año 1986, en que figuran 12 barcos de este tipo, reducidos, como se ha visto a 9 en el año 1993.

Este descenso en la producción y en el número de embarcaciones ha llevado a la consiguiente reducción de las plantillas de trabajo que han descendido en el mismo periodo considerado, 1980-1993, a las cifras siguientes:

Personal embarcado, por modalidades pesqueras, en Gipuzkoa. 1980-1993

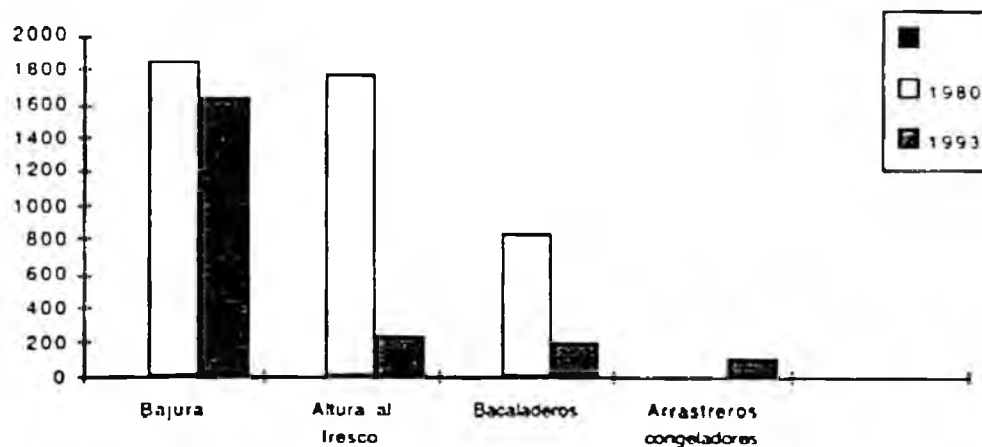
Años	Bajura	Arrastre al fresco	Bacaladeros	Arrastreros congeladores	Total
1980	1.853	1.770	835	*	4.458
1995	1.635	231	200	107	2.831

Fuente: *Economía Vasca. Informe*. Caja Laboral Popular. Mondragón.

Anuario Estadístico Vasco. Instituto Vasco de Estadística. Vitoria-Gasteiz.

* Los arrastreros congeladores empleaban en 1986 a 247 personas, por lo que también han reducido su plantilla.

Personal embarcado por modalidades pesqueras. Gipuz
1980-1993



5.3.8. El Estatuto de Autonomía del País Vasco. Algunas consecuencias para la industria pesquera: el regreso a los caladeros de Las Azores y Madeira

Desde el año 1977 en que se establecieron las Zonas Económicas Exclusivas, los arranzales vascos se vieron obligados a abandonar el caladero de las Azores, donde habían venido faenando durante muchos años. A finales de la década de los ochenta, los responsables del Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco comenzaron una serie de contactos, al objeto de lograr que fuesen autorizados a regresar de nuevo.

Estas gestiones culminaron en el año 1990 en que se consiguió un acuerdo por el que se les permitía volver a faenar en aquella zona. Desde 1990 la flota vasca, única autorizada, viene faenando en aguas de las Azores, excepto en el año 1992 en que no fueron autorizados. Allí se desplazan los pesqueros para capturar túnidos, con la posibilidad de realizar sus descargas en las propias islas Azores o en puertos peninsulares.

En el año 1994 se consiguió, tras múltiples intentos, el permiso para acudir a la isla de Madeira, en la que ya habían faenado en la década de los setenta. Quince embarcaciones del sector de bajura -5 de Bermeo, 2 de Lekeitio, 1 de Ondárroa, 2 de Guetaria, 2 de Hondarribia, 2 de Orio y 1 de Zumaya- se desplazaron allí, para capturar el llamado "atún volador". No obstante, este acuerdo es experimental, por lo que en un futuro podría ser revocado.

5.3.8. Los problemas actuales de la industria pesquera

Entre los múltiples problemas con los que la industria pesquera guipuzcoana ha tenido que enfrentarse en los últimos años pueden destacarse los siguientes:

a) Los derechos arancelarios a las exportaciones

Un gran obstáculo con el que tropieza la exportación de productos pesqueros es el de los derechos arancelarios y las tasas a la exportación. Durante los años sesenta, los países de la EFTA permitieron importar los productos pesqueros transformados libres de derechos, pero, posteriormente, con la ampliación de la CEE se volvieron a aplicar las tarifas arancelarias sobre múltiples productos. Son, por otra parte, los países menos desarrollados los que, a través de derechos aduaneros elevados, mayores obstáculos comerciales imponen.

La crisis pesquera se tradujo en una mayor dependencia de las importaciones, que llevaron paulatinamente a que la balanza comercial pesquera resultara deficitaria. Para paliar este déficit se recurrió también a crear, en el año 1976, un régimen bilateral de importación de productos pesqueros.

b) Las limitaciones impuestas por Noruega y Canadá

La flota bacaladera ha sufrido, por una parte, una enorme reducción de cuotas de pesca, tanto en aguas canadienses como en las noruegas y por otra no ha tenido éxito en la constitución de sociedades mixtas. La flota congeladora, -merlucera, atunera- también tiene problemas y la flota de pesca al fresco se enfrenta a la limitación de aguas jurisdiccionales en la CEE y en otros países.

Durante años, la flota pesquera española había faenado en las ricas aguas de Noruega, pero en el año 1981 fueron expulsados de aquellos caladeros por abusos en las extracciones. Noruega se ha esforzado en conservar y aumentar los recursos pesqueros de su zona y parece que su política pesquera ha dado resultado, ya que mientras en el resto del mundo los recursos se reducen, en las costas noruegas y en el riquísimo Mar de Barents van en aumento. Una de las causas del recelo de Noruega a

ingresar en la Comunidad Económica Europea derivaba del temor a que los barcos pesqueros españoles regresasen a sus aguas. La opinión noruega de los pescadores españoles no es buena. Piensan que han agotado sus caladeros y quieren volver a acceder a los suyos para arrasarlos, lo que impediría la conservación de las especies en la que se están esforzando.

En el año 1994 la flota española regresó a los caladeros noruegos gracias a unas pequeñísimas cuotas arrancadas al gobierno noruego en la negociación del Espacio Económico Europeo (EEE, entre la UE y los países de la EFTA), en 1992.

También en el año 1994 comienzan los conflictos con Canadá que acusa a los pescadores españoles y a los portugueses, de ser los mayores violadores de las normas internacionales, en el llamado caladero de la NAFO, fuera de las 200 millas de la costa canadiense, donde pescan especies protegidas.

Todos los problemas apuntados anteriormente han afectado a la flota pesquera española de forma particular, ya que la mayor parte de las capturas se realizan en aguas internacionales.

La flota de bajura vasca, por su parte, cada vez encuentra más difícil obtener buenas capturas de bonito en los caladeros cercanos. La campaña del bonito cada año es más corta y tienen que desplazarse a zonas cada vez más lejanas para obtenerlo, con el perjuicio económico que ello representa. Otros armadores sustituyen estas capturas por las de especies de anzuelo como el chicharro, la merluza y el besugo, aunque las cantidades obtenidas son muy escasas.

c) La lucha contra el empleo de las redes de volanta o la "guerra del bonito"

Francia, que casi no disponía de flota pesquera por su baja

rentabilidad, ideó, para sustituir a las tradicionales cañas, unas redes con las que se podía capturar gran cantidad de piezas utilizando solamente una tripulación de unos seis hombres, es decir, con la mitad de los necesarios. Este invento comenzó a ser utilizado, "por la flota gala a partir de 1987, provocando una situación conflictiva con la flota española"²²⁸.

La flota francesa empezó a crecer y en el Atlántico nororiental los buques pesqueros franceses, británicos e irlandeses utilizaron, para la pesca de los túnidos, este método denominado de redes de enmalle a la deriva o volantas. Este arte de pesca causa un fuerte impacto, ya que provoca la muerte de una cantidad no controlada tanto del atún como de otras especies marinas que quedan enganchadas a las redes, tales como, cetáceos, tortugas, aves marinas, etc.. Se estima que un total de 700 barcos europeos utilizan este tipo de artes para la pesca, con las que esquilman los fondos marinos.

Ante esta situación, los pescadores del Cantábrico comenzaron a denunciar los efectos devastadores de las volantas, -arte que está rechazado por la mayoría de los países del mundo"²²⁹ -, y la repercusión que el mismo tenía sobre las capturas. En el País Vasco, los estudios realizados por el Instituto Tecnológico, Pesquero y Alimentario AZTI, también han puesto de relieve que la utilización de este tipo de artes y la proliferación de las embarcaciones que las utilizan, originan un grave perjuicio en el stock de bonito y habían incidido de manera importante en el descenso de las capturas de los arrantzales vascos que desde el año 1990 han ido descendiendo de forma notable.

"Según datos facilitados por el sindicato ELA, en 1977 en Euskadi existían 537 buques que ocupaban a 4.383 hombres, una cifra que en 1991 se redujo a 420 barcos y 3.448 tripulantes. En 1994 en Guipúzcoa sólo hay 185 embarcaciones contabilizadas"²³⁰.

²²⁸ "La Comisión y el Parlamento europeo discrepan sobre la prohibición de las redes de enmalle", en *El País*, de 08-09-1994, pág. 41.

²²⁹ El uso de estas redes está totalmente prohibido en el Estado español desde 1990.

²³⁰ "Clamor contra las volantas", en *El Mundo*, 25-09-1994, pág. 39.

Descargas de bonito en los puertos vascos, expresados en toneladas

Puerto	1994	1993	1992	1991	1990
Getaria	1.632	2.049	2.086	1.933	2.764
Hondarribia	530	1.165	1.224	653	763
Mutriku	585	669	572	465	1.064
Otros	96	117	171	116	--
Total Guipúzcoa	2.843	4.000	4.053	3.167	4.591
Ondárroa	1.148	1.344	1.166	1.042	1.870
Lekeitio	277	415	520	403	623
Bermeo	2.048	2.579	2.554	1.937	3.521
Otros	1	-	-	-	-
Total Bizkaia	3.474	4.338	4.240	3.382	6.014
Total Euskadi	6.317	8.338	8.293	6.549	10.605

Fuente: *Deia* 1994, Urriak, Osteguna, pág. 23 (Fuente propia con datos de las Cofradías hasta el 30 de Septiembre de 1994).

La legislación comunitaria en vigor desde primero de enero de 1994, prohíbe la utilización de redes de volanta de largo superior a los 2,5 kilómetros, a fin de proteger las reservas naturales de los fondos marinos. Se prevé la supresión de estas artes el 31 de diciembre de 1997. En contra de este método pesquero, los arrantzales vascos van a protagonizar, en el año 1994, una protesta contra la utilización de las redes de volanta y las redes de arrastre, de longitud superior a la permitida por la U.E., utilizadas por las parejas de arrastreros pelágicos franceses que faenan a la pesca del bonito en el Golfo de Bizkaia, a pocas millas de la costa vasca²⁵¹.

d) La "guerra de la anchoa"

También en esta especialidad pesquera, durante los últimos años, los arrantzales mantienen un conflicto con los pescadores galos, por la

²⁵¹ Ver Anexo 5.2.

superación en las capturas por parte de éstos, de los cupos asignados por la U.E.. El 28 de marzo de 1994, bloquearon la bahía de Txinguri por este motivo. Poco después, el 18 de abril, los arrantzales, tras fuertes enfrentamientos, apresaron y condujeron al puerto de Hondarribia a un pesquero francés, "el "Laetitia", después que los franceses superaran el cupo de capturas asignado por la U.E."²².

La anchoa francesa entra en España en cantidades muy superiores al límite de capturas autorizadas por la U.E. y a las otorgadas por la Administración española por acuerdo suscrito entre ambos países.

"Los responsables de las cofradías de bajura recibieron unas estadísticas de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao en las que se constataba que en 1993 el mercado estatal había recibido la entrada de más de 22.000 toneladas de anchoa francesa, cuando la flota gala solo tenía derecho a capturar 3.000 toneladas, concedidas por la U.E. y otras 6.000 toneladas, otorgadas por la Administración española en virtud de un acuerdo suscrito por los titulares de agricultura y pesca de ambos estados"²³.

Esta entrada masiva de anchoa, perjudica a la flota pesquera, que ve esquilados los caladeros a los que acude, por lo que acordaron controlar los camiones con pescado procedentes de Francia. Esto dio lugar a sucesos como el protagonizado el día 30 de septiembre de 1994 en que,

"un grupo de pescadores interceptó en Lezo un camión galo cargado con 3.000 kilos de anchoa que fueron arrojados a la calzada y rociados con gas-oil"²⁴.

Los enfrentamientos y conflictos por esta causa se multiplican como en los ejemplos apuntados.

²² "Bonito parche", en *El Mundo*, 19-07-1994, pág. 3.

²³ "Los puertos vascos han registrado la entrada de 12.700 toneladas de anchoa en la costera de 1994", en *Deia*, 09-10-1994, pág. 36

²⁴ "Los arrantzales piden el cese de las importaciones de anchoa francesa", en *Deia*, 04-10-1994, pág. 28.

e) Las importaciones de pescado efectuadas por las industrias conserveras

Las empresas conserveras de Euskadi compran el 30% del bonito capturado por los arrantzales, pero tienen que importar las cantidades que precisan para completar la totalidad de sus elaborados. Los pescadores se oponen a estas importaciones porque consideran que potencian la utilización de las redes de volanta que ellos pretenden erradicar, y pretenden obtener de los industriales conserveros el que se abastezcan de materia prima en otros mercados.

Los conserveros, por su parte, consideran que el pescado recogido por los pescadores con sus artes tradicionales no es suficiente para cubrir sus necesidades de producción. Precisarían para su industria la totalidad del pescado capturado por la flota de bajura, pero como la mitad de las capturas de la flota vasca van destinadas a los mercados de fresco, les obliga a tener que importar aproximadamente el 60% de su materia prima. Rechazan, por otra parte, la utilización de pescado congelado para sus productos, y aunque se oponen a las redes de volanta, no lo hacen a las redes pelágicas que, prohibidas en España, son legales en los países de la Unión Europea, por ser un arte más selectivo aún que la cacea o el cebo vivo y que no afecta a los alevines.

Este problema, que parece sin solución, ha venido enfrentando a pescadores e industrias conserveras, por las adquisiciones que estas últimas realizan de bonito importado. Múltiples reuniones se han llevado a efecto para intentar llegar a un acuerdo, existiendo, por parte de los pescadores, la impresión de que la Administración no les apoya como debiera en la defensa de sus intereses. La postura del Ministerio de Agricultura y Pesca se concreta en la imposibilidad de cerrar las fronteras de España a la anchoa capturada en Francia mediante redes de enmalle a la deriva o volantas, ya que carece de competencias para cerrar las fronteras al comercio intracomunitario.

En muchas comunidades autónomas entran partidas de pescado extranjero procedentes de capturas ilegales. En Euskadi, según la opinión del presidente de la Federación de Cofradías de Vizcaya, D. Antón Garay, existen suficientes medidas para impedir la importación de anchoa francesa, pero la realidad es que "las partidas entran por Zaragoza o Navarra"²⁵

f) La necesidad de renovación de la flota pesquera

Los Decretos sobre Construcción, Modernización y Reconversión de la flota pesquera de los años 1984 y 1985 tenían como fin la renovación de las embarcaciones cuyo número de años de vida así lo hiciese necesario. Sin embargo, al amparo de estos Decretos se construyeron muy pocos buques.

A principios de los años noventa la flota continúa estando anticuada, por lo que la renovación y modernización de la flota pesquera sigue siendo una asignatura pendiente. En el sector de altura y gran altura en el año 1990, se calculaba la edad media de la flota pesquera vasca en 17,5 años, con un envejecimiento progresivo, derivado del estancamiento en el número de altas así como del incremento en las bajas registradas.

Los buques de mayor antigüedad corresponden a la flota bacaladera, seguida de la de altura al fresco. En esta última se observa un progresivo envejecimiento y los buques adquiridos en el año 1990 tienen más edad que la media de la flota, mientras que los que han sido vendidos son de construcción más reciente.

La flota bacaladera está polarizada hacia el puerto de Pasajes, aunque hay embarcaciones con base fuera del territorio de la Comunidad Autónoma Vasca, concretamente en Vigo y La Coruña. La edad media de esta flota sobrepasa los 21 años, destacándose como la flota

²⁵ "Los arrantzales vascos se hacen hoy a la mar", en *El Mundo*, de 10-10-1994, pág. 77.

más vieja dentro del sector pesquero vasco. Esta situación de envejecimiento sigue la tendencia de una flota regresiva por la pérdida de caladeros y ampliación de los límites de las aguas jurisdiccionales

En la flota de bajura no se observaba en el año 1990 un incremento de la edad de la flota. Muchas embarcaciones han sido destinadas al desguace o se han perdido por naufragio, y los nuevos buques incorporados o bien eran de reciente construcción o su edad era relativamente baja.

Por otro lado se ha ido creando una flota congeladora sobredimensionada para la capacidad de los caladeros donde puede acudir a pescar.

5.3.10. La situación de la industria pesquera vasca en los años noventa

La flota pesquera española, en cuanto a capacidad extractiva, continúa siendo la primera de la Europa Comunitaria, aunque en el volumen de pesca el primer lugar lo ocupe Dinamarca. El desequilibrio entre el exceso de flota y las posibilidades de captura origina un déficit creciente en la balanza comercial pesquera. Además, el incremento de las exportaciones no ha sido suficiente para superar el alza de las importaciones. Respecto a las capturas, la situación en las distintas modalidades de pesca es la siguiente:

Bacaladeros - Esta modalidad pesquera, en el País Vasco, existe solo en el Puerto de Pasajes. Las capturas de bacalao de Gipuzkoa son procesadas con sal y conservadas de esta forma hasta llegar al puerto de Pasajes, donde está, prácticamente, concentrada esta flota. Todas las embarcaciones trabajan en parejas, y estas unidades se agrupan en

asociaciones, destacando la asociación de Pasajes, Arguiba, por el número de embarcaciones que la componen.

Faenan frente a las costas de Canadá -Terranova y Labrador-, Estados Unidos y Noruega, utilizando el sistema de arrastre y durando la campaña entre cinco y seis meses, aproximadamente. El bacalao extraído, una vez tratado con sal, se almacena en las bodegas de los barcos y al final de la temporada se vende a los secaderos que son los que, posteriormente, lo comercializan.

La flota bacaladera hasta el año 1977 había pescado libremente en todos los caladeros del Atlántico Norte, pero a partir del año 1978 en que la zona económica se extiende hasta las 200 millas, ha perdido caladeros como los de Groenlandia, Noruega, Rusia-Unión Soviética y se han tenido que limitar a la zona de Terranova, fuera de las 200 millas y a la zona del Artico, al norte de Noruega. También las 250.000 toneladas de cuota de bacalao que tenía asignada la flota española se han visto reducidas a las 20.000 actuales. Sus áreas de pesca se limitan cada vez más, lo que está llevando a tener que importar bacalao de terceros países, sobre todo de Islandia.

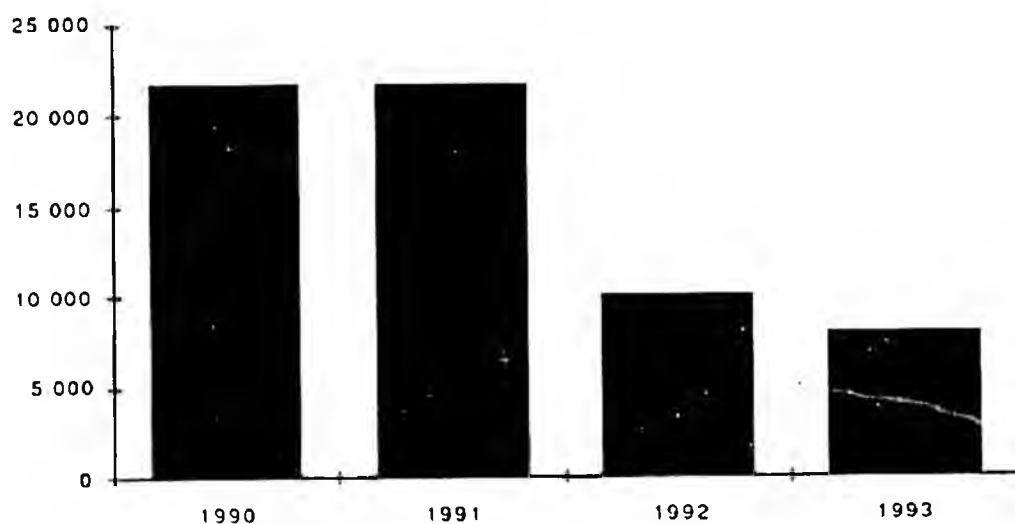
PASAJES. Fota bacaladera. Personal empleado, desembarcos y valor en miles de pesetas.
Años 1990 a 1995

Años	Personal empleado	Capturas en toneladas	Valor en millones de pesetas
1990	476	21.600	7.560
1991	477	21.600	9.720
1992	477	10.000	4.500
1993	479	8.000	3.200
1994	296	s.d.	s.d.
1995	200	s.d.	s.d.

Fuente: *Memorias de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa*. San Sebastián.
Economía Vasca. Informe. Caja Laboral Popular. Mondragón.

* Desde 1986 la mayor parte de las descargas se efectúan en Galicia.

Capturas en toneladas, de los bacaladeros de Pasajes. Años 1990-1993



Desde 1994 la cuota disponible para los bacaladeros consiste en cerca de 11.500 toneladas en Noruega (caladeros de Svalbard), más la parte correspondiente a las 7.250 toneladas asignadas por E.F.T.A. (Asociación Europea de Libre Cambio). Las cuotas de este último origen para los próximos años se elevan a 8.500 toneladas para 1995, 9.750 toneladas para 1996 y 11 para 1997, a repartir entre España (45%), Portugal, Grecia e Irlanda.

La caída de los precios del bacalao desde la entrada en la Comunidad Europea fue originada por las fuertes importaciones de este producto que saturaron el mercado, por el menor tamaño de las unidades capturadas y por el descenso del consumo de bacalao salado, única forma en que lo provee la flota española.

Precios del bacalao

Años	Precios medios en pesetas
1986	365
1987	345
1988	260
1992	226
1993	272

Fuente: *Economía Vasca. Informe.*
Caja Laboral Popular, Bilbao.

Las dificultades para la continuidad de este sector son innegables. Una de las salidas que se estudian para aumentar el rendimiento de esta flota es la búsqueda de nuevos caladeros -habiéndose realizado algún intento en aguas próximas a Alaska- o inclinarse hacia la versatilidad de la flota mediante la instalación de capacidad congeladora, que permitiría capturar, también, otras especies.

Altura al fresco. Se denomina así porque el pescado, una vez desembarcado y subastado en lonja, se distribuye a los mercados para su consumo directo. Desde el año 1994, esta modalidad pesquera en el País Vasco solo se practica en los puertos de Pasajes y Ondárroa. Realiza sus capturas en aguas comunitarias bajo el sistema de licencias, empleando las artes de palangre y arrastre de fondo, acudiendo, principalmente, a los caladeros de las costas del Gran Sol, norte de Gran Bretaña, Irlanda y Francia, aunque hay también barcos que faenan, alternativamente, en las costas de Galicia y Portugal.

La implantación por la C.E.C. de la extensión de sus aguas jurisdiccionales a las 200 millas a partir del 1 de enero de 1977 planteó un futuro incierto para la flota de altura. Antes de la entrada de España en la Comunidad, ésta sometió a las flotas españolas a un sistema de regímenes transitorios mientras no se elaborara un acuerdo marco. Así, ya desde

febrero de 1978 se reducen las licencias de capturas concedidas a esta flota.

Con la entrada de España, en 1986, en la C.E.E., las cuotas de capturas empezaron ya a regirse a partir de 1987 en base al TAC y a las Cuotas²⁵⁶, que desde entonces han ido disminuyendo. Aunque la mayor parte de las capturas se destinan al consumo en fresco, en Pasajes, una pequeña parte se destina a la producción de harina.

PASAJES. Flota de altura al fresco. Desembarcos, valor en miles de ptas y precios por kg. Años 1990-1995

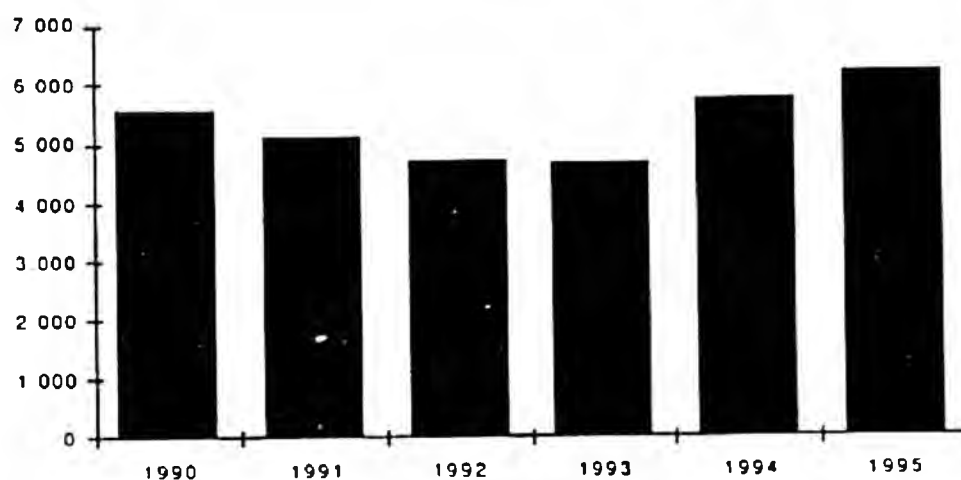
Años	Toneladas	Valor en millones de ptas.	Pts./kg.
1990	5.545	1.085	300,0
1991	5.093	2.068	484,6
1992	4.726	1.914	481,7
1993	4.658	2.422	443,6
1994	5.750	2.524	438,8
1995	6.188	2.399	387,6

Fuente: *Memorias de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa*. San Sebastián.
Economía Vasca. Informe. Caja Laboral Popular, Mondragón.

²⁵⁶ El TAC y las cuotas de capturas son el principal instrumento para la conservación y recuperación de las poblaciones de peces. Su funcionamiento es como sigue:

Estudiando la evolución de las poblaciones de peces se establece el total de capturas que se permiten para cada año (TAC). Una vez conocida esta cantidad se procede a repartirla en cuotas entre los interesados. A la C.E.E. le corresponde una cuota determinada cada año, en los distintos caladeros. Dentro de la Comunidad, la cuota correspondiente se reparte entre los países miembros, correspondiendo a cada uno de ellos el porcentaje que se señala sobre la cuota comunitaria. La cuota correspondiente a España se vuelve a repartir entre las distintas asociaciones dedicadas a la pesca en base a unos coeficientes de importancia. Posteriormente, cada Asociación reparte la cuota que le ha correspondido entre los miembros que la forman.

Capturas en toneladas de la flota de arrastre al fresco de Pasajes. Años 1990-1995



Los buques pasaitarras, buscando más pesca, afluyen desde entonces a la Zona VI -al norte del Paralelo 58º-, lo que conlleva mayores costes de desplazamiento -ocho días de viaje entre ida y vuelta- y capturas de especies de menor valor. Además, el aumento del precio de los carburantes, de los pertrechos y del personal, repercuten negativamente en la obtención de beneficios.

Bajura. Se realiza en todos los puertos del País Vasco, asociándose los arranzales en Cofradías. La inmensa mayoría de las empresas dedicadas a la pesca de bajura lo hacen bajo la forma de sociedades personales con una sola embarcación. Muy pocas tienen dos embarcaciones.

Cuenta con una gran tradición en Gipuzkoa y es la más extendida a lo largo del litoral practicándose en todos los puertos. En ella están englobadas dos modalidades distintas, cada una de ellas con una problemática específica: la primera conocida como "pesca de superficie"

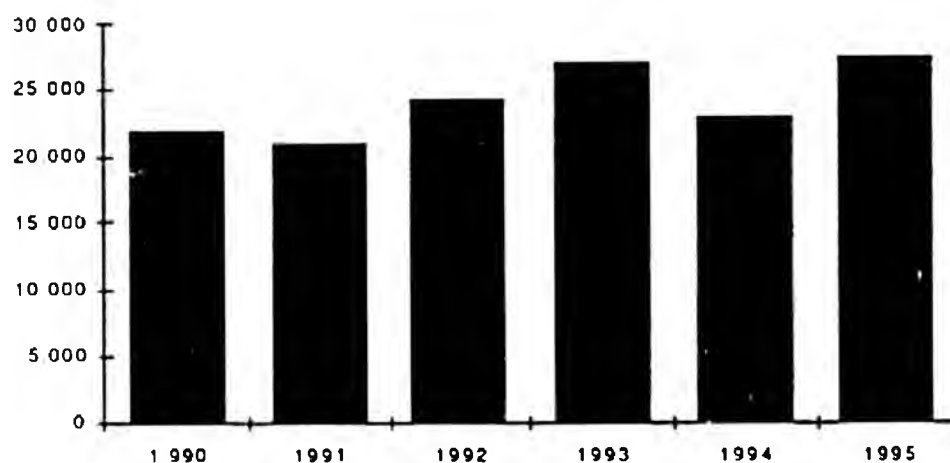
que puede considerarse como una pesca industrial y la segunda, denominada pesca "artesanal". Estas dos modalidades se integran en Cofradías, y su actividad es estacional Aunque se encuentran distribuidas por todo el litoral vasco, se produce una concentración apreciable en dos puertos: Bermeo y Fuenterrabía, siguiéndole en importancia Donostia-San Sebastián, Guetaria y Pasajes.

GIPUZKOA. Flota de bajura. Desembarcos y valor en millones de ptas.
Años 1990-1995

Años	Toneladas	Millones de ptas
1990	21.715	5.809
1991	20.843	6.234
1992	24.333	6.758
1993	27.146	7.315
1994	22.912	6.661
1995	27.312	7.233

Fuente: *Memorias Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa*. San Sebastián.
Economía Vasca. Informe. Caja Laboral Popular, Mondragón.

Capturas en toneladas de la flota de bajura de Gipuzkoa. Años 1990-1995



La pesca de superficie . Depende, fundamentalmente, de las costeras de la anchoa y el bonito, que por sus épocas de pesca, (marzo-junio para la primera y julio-octubre para la segunda), ocupan el calendario laboral de los pescadores de esta modalidad. Estas dos especies representan, aproximadamente, más del 60% de las capturas de toda la flota vasca de bajura. El destino del 90%, aproximadamente, de la anchoa y el bonito es la industria conservera. El resto se dirige a la venta en fresco. Otras especies como el chicharro, verdel, etc. que no tienen apenas demanda por parte de los consumidores se destinan a la fabricación de harinas y aceites de pescado.

Esta gran dependencia que la pesca de superficie tiene con la industria conservera viene condicionada por el periodo limitado en que estas especies aparecen en nuestras costas en grandes bancos. Por ello las capturas se realizan en cantidades tan grandes y en periodos tan limitados que no pueden ser absorbidas por el consumo en fresco.

El gran problema al que se enfrentan actualmente es la escasez de la anchoa por agotamiento de la especie -al que ha contribuido la flota francesa con sus excesivas capturas en los últimos años- y la insuficiencia de caladeros permitidos para poder faenar en ellos con una rentabilidad adecuada. Múltiples embarcaciones de esta modalidad han pasado a la artesanal.

La pesca artesanal. El objetivo principal de sus capturas es la merluza, mediana y pescadilla, aunque también capturan chicharro, verdel, besugo y otras especies de menor importancia. En los últimos años el besugo, que fue antaño importante apenas es ahora significativo por el escaso volumen de sus capturas. El destino de las capturas es, mayoritariamente, el consumo en fresco, y en menor medida la fabricación de conservas. Los porcentajes destinados a congelación son muy pequeños y prácticamente el subproducto ya no existe.

Los arrastreros congeladores. Las técnicas de congelación desarrolladas en el siglo XX y aplicadas a la pesca a partir de los años sesenta, han permitido la captura masiva de peces que pueden mantenerse en buen estado hasta su llegada a los mercados.

Esta modalidad pesquera opera a gran distancia (Canarias, Marruecos, Sudáfrica, Mauritania, Malvinas, Guinea Conakry y las aguas reguladas por la NAFO - zona 3 M principalmente-), dependiendo de terceros países las posibilidades de acceso a los caladeros, o estando reguladas por organismos internacionales. Las principales especies que capturan son: merluza, cefalópodos -calamar, pulpo, pota-, y crustáceos - langostino y gamba-.

Junto con la atunero-congeladora es la que más sufre las variaciones del mercado internacional, sometido a grandes fluctuaciones, y se aprecia una fuerte competencia proveniente, principalmente, de los países del Este. La reducción de licencias para los caladeros de Las Malvinas, los conflictos con Marruecos con la consiguiente expulsión de todas las flotas de Namibia han sido un factor negativo que ha incidido con fuerza en este sector.

Los atuneros congeladores. Sus áreas de pesca están muy alejadas y dispersas, situándose las principales en la costa africana y el océano Indico. Esta modalidad se polariza en Bermeo, no teniendo representatividad alguna en la provincia de Gipuzkoa.

5.3.11. Balance general de la evolución del sector

Al tratar de situar a la industria pesquera dentro del contexto de la economía guipuzcoana del siglo XX, no hay que olvidar las especiales características de este sector. En la producción pesquera no puede preverse

el resultado final de la producción ya que no depende por completo del empresariado. La existencia o no de pesca suficiente y la posibilidad de acceso a los caladeros van a condicionar el resultado de estas empresas.

Antes de hacerse efectivas las medidas por las que los organismos internacionales y los países ribereños limitan el libre acceso a los mares, existía la posibilidad de conseguir más toneladas de pescado con mayor esfuerzo. En la actualidad la productividad de una empresa pesquera viene fijada en función del número de barcos autorizados a faenar, de los caladeros a los que se permite el acceso, del tiempo que se autoriza a permanecer en ellos y de los cupos de capturas que se autorice a extraer. Por ello, determinar el papel que representa hoy el sector pesquero guipuzcoano dentro de la economía de la provincia no daría una visión exacta de lo que pudiera ser si las limitaciones impuestas no existiesen.

Desde que la P.Y.S.B.E. abrió el camino a la explotación pesquera del bacalao, muchos armadores guipuzcoanos siguieron su ejemplo y la pesca de gran altura se consolidó en la provincia con empresas realmente notables como las de Hijos de Francisco Andonaegui; Hijos de Tomás Lerchundi; Sarriegui y Sagarzazu; Olasabe y Compañía; Ladislao Calpasoro; Otaegui y Malcorra; Juan Velasco; José Antonio Lasa; o Explotaciones Pesqueras S.A. , quienes participaron en esta modalidad pesquera con resultados satisfactorios. Por ello ,en los años en que los caladeros estaban abiertos a todos, la pesca guipuzcoana representó un papel importante, no solo a nivel provincial sino también a nivel nacional.

En el año 1957 la industria pesquera en Gipuzkoa ocupaba el quinto lugar en cuanto al número de empresas y el tercero en cuanto al número de asalariados que empleaba. Por delante de ella estaban la Metalurgia -que sin duda es la gran empresa de Gipuzkoa- , la madera, la construcción y la alimentación.

Según un estudio efectuado por la Universidad de Deusto en el año 1965 y titulado *Riqueza Nacional de España* el valor conjunto de la

flota pesquera y artes de Gipuzkoa ascendía a la cantidad de 6.503,1 millones de pesetas, cantidad que suponía el 20,9% del patrimonio pesquero español. Este porcentaje tan solo lo superaba la provincia de Pontevedra con el 21,4%. En este aspecto la industria pesquera guipuzcoana era la segunda de España.

En el año 1971 y según un estudio realizado por el Banco de Bilbao titulado *Panorama Económico de Guipúzcoa*, el personal ocupado en el subsector pesquero guipuzcoano era de 9.631 personas de las que 7.335 eran tripulantes; éstos representaban el 76,2% del empleo del sector, habiendo experimentado un crecimiento notable en el trienio 1969-71 y siendo su aumento desde el año 1964 del 40,4%. Este porcentaje supera al del crecimiento de la población ocupada en el sector pesquero a nivel nacional que, en el mismo periodo, fue de un 25,5%.

En relación con los otros sectores económicos guipuzcoanos representaba el 3,55% de todos los ocupados de la provincia y era superior al del Papel, Prensa y Artes Gráficas (3,54%); Químicas (3,45); Madera y Corcho (3,23); Alimentación, Bebidas y Tabaco (2,70); Materiales de construcción, vidrio y cemento (1,21) y Textiles (1,19). Su importancia en este aspecto era similar al sector papelero de tanta importancia para Gipuzkoa.

El Producto Bruto generado por el sector pesquero de Gipuzkoa en el año 1971 fue de 2.658,3 millones de pesetas, siendo el mismo a escala nacional de 21.752,6 millones. El aumento respecto al año 1970 fue para Gipuzkoa del 35,92% y para España del 37,79%, cifras muy parecidas. La aportación del producto pesquero al Producto Bruto provincial fue descendiendo desde 1967 hasta 1969 recuperándose un poco en 1971. La participación del producto bruto pesquero fue,

Años	% sobre el P.B. provincial	% sobre el P.B. nacional
1967	4,71	1,02
1968	4,59	0,98
1969	4,01	0,91
1970	3,76	0,87
1971	3,88	0,88

Fuente: *Panorama Económico de Guipúzcoa*. Banco de Bilbao, Bilbao, 1973

En la segunda mitad de la década de los setenta, según datos facilitados por la Delegación Provincial del Ministerio de Industria y publicados en las Memorias de la Cámara de Comercio de Gipuzkoa, entre los 24 sectores considerados en la provincia, la actividad pesquera se sitúa dentro de la mitad que alcanza aportaciones más altas. En el año 1976 en el puesto noveno, en 1977 en el décimo y en 1978 en el undécimo.

Por consiguiente, si bien la industria pesquera de Gipuzkoa no alcanzó, en los años del desarrollo económico de España, la importancia de la metalurgia, tampoco puede considerársela como una industria poco representativa ya que su posición como generadora de empleo y productora de riqueza puede situarse entre las primeras de la provincia.

Desde la entrada de España en la Comunidad Europea la actividad pesquera guipuzcoana se ha visto duramente limitada. El tener que reducir su capacidad productiva a las cuotas impuestas ha hecho declinar este subsector económico y, en consecuencia, ha reducido el número de sus embarcaciones, su oferta de empleo, sus capturas y sus beneficios. En la actualidad, y con graves dificultades, sigue luchando para no verse desplazado, pero su repercusión dentro de la economía provincial ya no ocupa un lugar tan destacado como antaño. A pesar de ello, todavía es una fuerza importante en el sector pesquero español y comunitario.

CAPITULO SEXTO
6. LAS EMPRESAS PESQUERAS

Los armadores pesqueros tienen como base de su actividad la captura de pescado y su traslado, en buenas condiciones de calidad, a los puertos donde debe ser desembarcado para su venta. Esta actividad, que puede implicar la realización de funciones más o menos complejas según el volumen de la misma, se organiza bajo la forma de empresas que pueden ir desde la familiar a la sociedad anónima.

Las empresas pesqueras precisan para su funcionamiento medios materiales y humanos. En ambos de ellos y dependiendo de la magnitud de la empresa pueden necesitarse todos o algunos de los siguientes:

Materiales. Embarcaciones con su equipamiento; artes de pesca; edificios en tierra; instalaciones para almacenamiento o conservación del pescado; oficinas o delegaciones de la misma; industrias auxiliares; etc.;

Humanos. Personal embarcado: marineros, maquinistas, fogoneros, patrón de pesca, etc.; personal de tierra: empleados de los almacenes, personal de reparación de redes, personal de oficina, etc.

Además, se necesita una organización que planifique, dirija y administre la labor a realizar, controle los ingresos y gastos y gestione los créditos necesarios para su mejor desarrollo, efectuando para ello funciones contables, financieras, laborales, de dirección, etc., al igual que en cualquier otra empresa.

En Gipuzkoa, los empresarios pesqueros de cierta importancia, generalmente, participaban o eran propietarios, además, de diversas industrias complementarias de la pesca como: fábricas de hielo, depósitos de carbón, fábricas de conservas, material de transporte, pescaderías para la venta del producto al por menor, fábricas de envases, etc. etc. Cada una de estas empresas tenía una vida económica independiente de las demás y los armadores de las que dependían, solían compensar la economía de cada una de estas actividades con la de las otras.

En el siglo XX, la industria pesquera guipuzcoana ha contado con empresas de todo tamaño, desde la gran empresa con muchas embarcaciones, numeroso personal, reparto funcional de las actividades de la misma y donde el armador o propietario no participa directamente de las faenas extractivas, hasta la pequeña empresa de pesca de bajura donde el armador posee, generalmente, un único barco y trabaja auxiliado por un pequeño número de ayudantes, realizando él mismo todo tipo de funciones.

Es en la pequeña empresa pesquera, por tanto, donde el armador realiza funciones de gerencia y dirección, actividades que, difícilmente pueden compaginarse con las estancias en el mar que, en función de los caladeros a los que se acuda, pueden ser muy largas. Programar con anticipación las actividades a realizar por la empresa pesquera, entre las que se cuentan el plan de pesca, el plan de comercialización del producto obtenido y el plan financiero de previsión de los recursos necesarios para el desarrollo de la actividad que se pretende, es difícil que pueda ser efectuado satisfactoriamente por una misma persona. Aparte de la falta material de tiempo para salir a navegar y atender adecuadamente la gerencia, es casi imposible, que una única persona esté capacitada para poder llevar a efecto funciones tan diversas. Si el patrón pesquero es siempre el propio armador - o uno de los socios de la empresa- puede no ser la persona más adecuada para gestionar un máximo rendimiento de la misma.

Además, en el rendimiento que puede obtenerse de una empresa pesquera influyen tres factores principales:

El costo de producción. Comprende las primeras materias, personal, seguros, arriendos, amortizaciones de propiedades, etc., etc. Como el sistema salarial de las empresas pesqueras pequeñas, es el denominado "a la parte", ya explicado en otro capítulo, del éxito de la campaña dependerán no sólo los beneficios del armador, sino también los salarios de los tripulantes. Este tipo de retribución pertenece al sistema

llamado "destajo puro", es decir, que el trabajador percibirá su remuneración en función de la productividad del negocio. El armador no se obliga, por tanto, a pagar ningún salario fijo. Contrasta esta situación con la gran empresa pesquera donde el sistema de retribución es el salario fijo, independientemente del producto obtenido por la empresa. Otra ventaja laboral para el empresario es que los trabajadores no tienen carácter estable, sino que, se contratan por campañas o costeras, quedando en principio, cesantes al finalizar al mismas.

El precio de venta. El precio de venta en la industria pesquera, prácticamente lo señala el comprador. El pescado se vende en pública subasta hecha desde arriba hacia abajo y arrancando de un precio que se supone normal. El armador tan solo podía parar la venta cuando estimaba que iba a producirse una desvalorización arbitraria. Por consiguiente un armador, cuando lleva una partida de pescado a la venta, no podía saber, por anticipado, lo que iba a valer.

La capacidad de producción. La producción tampoco podía preverse ya que el ejercicio de la pesca tradicional fue durante muchos años como una ruleta en la que se podía tener o no suerte, es decir, encontrar o no pescado. En la actualidad la producción viene condicionada por los cupos extractivos aplicados por la Unión Europea y por los convenios entre España y terceros países.

Por ello, la pequeña empresa pesquera que todavía hoy sigue funcionando con estructuras organizativas perpetuadas por la costumbre, posiblemente podría obtener mejores rendimientos efectuando una división del trabajo en función de las capacidades idóneas para desempeñarlo. Esto, por otro lado, no es factible ya que la atomización del sector de bajura, donde la tónica es que la mayoría de los armadores posean un único buque, hace que no se generen suficientes beneficios para permitir un cambio de la estructura empresarial que facilite el crecimiento de las mismas.

6.1. Las empresas pesqueras de Gipuzkoa: su evolución en el siglo XX

Dentro de la provincia de Gipuzkoa y durante el siglo XX la modalidad pesquera va a condicionar jurídicamente el tipo de empresa. Así, en la pesca de bajura predominan las pequeñas empresas familiares, generalmente con una única embarcación, mientras que en la modalidad de altura y gran altura al ser necesarios capitales de mayor cuantía los armadores pesqueros tienden a asociarse e incluso a crear o a participar en otras actividades relacionadas con la extracción pesquera.

Es en estas dos últimas modalidades donde la constitución de sociedades²⁵⁷ va a ir evolucionando hacia formas cada vez más complejas a medida que avanza el siglo. Hasta la guerra civil predomina el tipo de sociedad colectiva o limitada, seguido de la anónima y con una mínima representación de la comanditaria. Esta situación cambia en el periodo comprendido entre la guerra civil y el año 1960; entonces la forma predominante es la limitada seguida a corta distancia por la anónima, quedando muy rezagadas las formas colectiva y comanditaria. A partir de los años sesenta el predominio de la sociedad anónima es claro, pudiendo decirse que prácticamente todas las que se constituyen adoptan esta forma.

Traducido a tantos por ciento la evolución en la forma de constituirse las sociedades pesqueras de Gipuzkoa en el siglo XX es la siguiente:

Evolución de la forma jurídica de constitución de las sociedades pesqueras de Gipuzkoa

Periodo	Comanditaria	Colectiva	Limitada	Anónima
1902-1935	6,25	21,88	50,00	21,87
1941-1958	12,96	12,96	40,75	33,33
1966-1986	0,00	0,00	8,00	92,00

Fuente: *Memorias Comerciales*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación. Guipúzcoa.

²⁵⁷ Ver anexos 6.3, 6.4. y 6.5.

Si se analiza a lo largo del siglo XX la cuantía de los capitales con los que fueron fundadas las sociedades pesqueras guipuzcoanas puede verse el crecimiento de las mismas. En el periodo comprendido hasta la guerra civil predominan las empresas cuyos capitales no superan el medio millón de pesetas, siendo tan solo tres las que superan el millón" la "Compañía Industrial" fundada en 1918 con un capital de 2.000.000 ptas. cuya actividad figura como explotación de pesca; la "P.Y.S.B.E.", creada en 1919 también con un capital de 2.000.000 ptas., ampliado en 1927 a 4.000.000 ptas. y en 1928 a 6.000.000; la "Sociedad Anónima de Pesca y Navegación" constituida en 1920 con un capital de 12.000.000 pero que, aunque figura como dedicada a la explotación de la pesca, apenas se dedicó a ella siendo su actividad principal la navegación; y la "Industria Ibérica del Bacalao" que con un capital de 4.000.000 ptas. se constituye en 1929 para dedicarse a la pesca, manipulación y venta de bacalao y otros pescados.

Después de la guerra civil y hasta el año 1960 la mayor parte de las empresas se constituyen con capitales entre uno y cinco millones de pesetas. Tan sólo una sociedad supera estas cantidades y es "Iriarte y Cía" fundada en 1957 en Pasajes de San Pedro con un capital de 15.000.000 de pesetas, mas en sus actividades figuran además de la pesca, la construcción siderometalúrgica, la fabricación de conservas, etc., por lo que puede suponerse que su principal actividad no era la captura de pescado.

A partir de los años sesenta prácticamente no se constituyen sociedades con capitales menores de un millón de pesetas. La mayor parte se encuentran entre uno y diez millones, seguidas por las de entre diez y veinte millones. Tres sociedades pesqueras superan esa cifra. Son "José Antonio Lasa S.A.", fundada en 1967 con un capital de 70.000.000 ptas. y dedicada a la explotación pesquera, secadero de bacalao y reparación de buques; Pesquera Echalar S.A., constituida en 1973 con un capital de 30.000.000 ptas.; y Aizkala S.A. con 40.000.000 ptas. constituida en 1986 para la explotación de barcos de pesca.

Representada en tantos por ciento y en las mismas etapas

señaladas anteriormente la evolución de la cuantía de los capitales con que se constituyen las empresas pesqueras en forma de sociedades, dan las siguientes cifras:

Evolución de la cuantía de los capitales con que se constituyen las sociedades pesqueras de Gipuzkoa

Periodo	Hasta 499.000	De 500.000 a 999.000	De 1.000.000 a 4.999.999	De 5.000.000 a 25.000.000	Más de 25.000.000
1902 a 1935	84,21	5,26	10,53		
1941 a 1958	14,75	11,47	68,86	4,92	
1966 a 1986	3,45	3,45	31,03	44,83	17,24

Fuente: *Memorias Comerciales*.. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación. Guipúzcoa. San Sebastián.

En relación con el número de sociedades que se dedican a la pesca y el tonelaje de las embarcaciones que poseen, se observa un aumento continuado desde 1926 a 1958, tanto en el número de armadores como en el número de barcos y en el tonelaje de los mismos. Considerando, exclusivamente, aquellas empresas en las que la suma del tonelaje de todos sus barcos supera la cifra de 100.T.R.B. se obtienen las siguientes cifras:

Nº de empresas de Gipuzkoa que poseen un tonelaje de barcos superior a las 100 T.R.B.

T.R.B.	Año 1926	Año 1934	Año 1944	Año 1958
Más de 10.000				
5.000-10.000		1	1	
1.000 a 5.000	1	3		1
500-1.000	3	8	6	13
100-500	20	37	58	49

Fuente: *Memorias Comerciales*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa. San Sebastián.

Los empresarios pesqueros comenzaron la transición del vapor al motor antes de la guerra civil y la continuaron después, aunque todavía en el año 1958, no han desterrado completamente la propulsión a vapor y siguen utilizando un 37% de embarcaciones movidas por este antiguo sistema.

A continuación se refleja brevemente el desarrollo de las empresas pesqueras guipuzcoanas hasta la actualidad dividida en tres períodos: a) hasta la guerra civil, b) desde la guerra civil hasta el año 1960, c) de 1960 hasta la actualidad.

a) Periodo desde 1900 hasta la guerra civil

Antes de la aplicación del motor de vapor a los barcos pesqueros, la dedicación a la pesca de altura escaseaba. Los barcos de vela y de remo tenían un radio de acción muy limitado y no podían aventurarse a adentrarse en el océano, pues las consecuencias eran casi siempre desastrosas. Por ello la mayoría de las empresas pesqueras existentes en la provincia de Gipuzkoa a principios del siglo XX eran de tipo familiar y entre sus objetivos no figuraba el sector de gran altura. Sin embargo, desde el último cuarto del siglo XIX hasta la primera guerra mundial, los armadores guipuzcoanos fueron sustituyendo, poco a poco, las antiguas embarcaciones de vela y remo por modernos vapores, tanto en los buques de gran calado como en los pequeños barcos dedicados predominantemente, a la pesca de la sardina y el besugo.

Ya en las dos primeras décadas del siglo XX, la pesca en Gipuzkoa, inicia tímidamente su desarrollo con la mejoras en las instalaciones de su infraestructura pesquera, el aumento del número de

embarcaciones, la creación de nuevas empresas²⁵⁴, así como de astilleros, talleres de reparación de buques, fábricas de salazón, establecimientos de venta de pescado, y otras diferentes industrias relacionadas con la pesca. Igualmente se constata una creciente población de pescadores.

Un factor que impulsó el desarrollo de las industrias pesqueras fue la necesidad de sustituir las costosas importaciones de pescado y poder abastecer a otros mercados, además del local, ya que una parte importante de la pesca entrada en el puerto de Donostia-San Sebastián se exportaba fuera de la provincia. En los precios de los pescados publicados en el primer tercio del siglo XX se diferencia la merluza o el besugo francés - importados- de los capturados por la flota guipuzcoana.

La primera guerra mundial, representó para el sector pesquero una oportunidad de incrementar sus beneficios durante el tiempo que duró. Tanto en Donostia-San Sebastián como en Pasajes, los armadores pesqueros rivalizaron por mejorar los elementos de trabajo y la seguridad de los pescadores, registrándose el definitivo desplazamiento de la vela por el vapor. Al ser más costosas las embarcaciones modernas movidas por la fuerza del vapor o por los motores diesel, se va a constatar, a partir del final de esta guerra, la asociación de armadores en sociedades que van a ir desplazando, sobre todo en la pesca de altura y gran altura, a las pequeñas empresas familiares.

Es en el periodo siguiente al fin de la Primera Guerra Mundial cuando se registran las mayores inversiones en el sector pesquero.

"Según los libros del Registro Mercantil de Guipúzcoa, entre 1919 y 1923, se forman siete sociedades anónimas dedicadas a la pesca, con un total de 15.850.000 pas. de capital social nominal. A ellas hay que añadir otras

²⁵⁴ "Tal es el caso de la sociedad comanditaria que nacería en 1902 bajo la denominación de José María Aristeguieta y Compañía... En esta ocasión el 80% del capital era de origen madrileño (del Marqués de Tovar, Rodrigo Figueroa y Torres) y el resto, 50.000 ptas eran aportadas por Aristeguieta mediante la cesión a la empresa de los vapores María, Teresa y Amelia... A la empresa anterior se uniría otra sociedad pesquera, de gran tradición en Guipúzcoa, como fue P. Ciriza y Compañía, cuyos socios más relevantes fueron Pedro Ciriza y Luis Caperochipi".- CASADO, J.L., GARATE, M.M. y otros, o.c., pág. 125.

dos que adoptan la forma legal de comanditas y algunas otras relacionadas directa o indirectamente con la pesca -exportación de pescados suministro de carbón a barcos pesqueros....- sin olvidarnos de los grandes astilleros, -cinco en total, todos fundados en 1918 y con un capital de más de siete millones de ptas-, que en buena parte viven gracias al sector pesquero". Las nuevas empresas que se van formando a partir de este periodo adoptan cada vez más la forma de sociedades limitadas, comanditarias o anónimas"²³⁹.

Será en la segunda mitad de los años veinte cuando Gipuzkoa se lance de lleno a la pesca de altura del bacalao. A partir del año 1924, un intento gallego, el de Esmeraldo Domínguez, de Vigo, reemprende este tipo de pesca. Junto con su hermano arman un barco, el "Melitón Domínguez", y se arriesgan a reiniciar las capturas del bacalao abandonadas en España desde hacía muchos años²⁴⁰. Esta experiencia dura poco, pero abre el rumbo de una fructífera actividad pesquera que pronto será continuada por otras empresas. El siguiente intento fue realizado en Gipuzkoa con un gran éxito por la empresa P.Y.S.B.E., S.A. (Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España S.A.), de Pasajes, cuya participación en la pesca del bacalao sería predominante, llegando a convertirse en la empresa más importante de esta modalidad pesquera.

Los buenos resultados obtenidos por la P.Y.S.B.E., arrastraron tras de sí la creación de otras empresas dedicadas a la misma actividad, como I.B.A.S.A (Industrias del Bacalao, S.A.), con base también en el puerto de Pasajes, que la inició en el año 1929 sin éxito y desapareció, "del panorama

²³⁹ LUENGO TEIXIDOR, F.: o.c., pág.102

²⁴⁰ La revista Vida Marítima extracta de la revista "Industrias Pesqueras", los siguientes datos de este buque: "Mide 54 metros de eslora, tiene 660 toneladas de arqueó, una maquinaria de 760 caballos de fuerza y desarrolla una velocidad horario de 9 millas y media. Su dotación la componen 50 hombres, todos españoles. Pescó 280.000 kg. de bacalao en 1924; 560.000 en 1925 durante dos temporadas pesqueras; y 260.000 kg. en un solo viaje en 1926. La compañía ha instalado en Palmeira secadores al aire libre para la curación natural del pescado y cuatro más mecánicos a vapor, con radiadores para la calefacción, grandes ventiladores para la renovación del aire y vagonetas divididas por pisos para la curación artificial, en la cual interviene el vapor necesario que suministran dos calderas. El personal de esta fábrica lo forman 100 obreros" - "España y la pesca del bacalao", en V.M. de 15-09-1927, pág. sin numerar.

bacaladero nacional después de haber realizado sólo media campaña²⁴¹, o C.O.P.I.B.A. (Compañía de Pesca e Industrias del Bacalao S.A.), de Vigo, hoy en día desaparecida, o P.E.B.S.A (Pesquerías del Bacalao S.A.), en el Cantábrico que utilizaron buques tipo trawler de gran tamaño.

El aumento de la flota pesquera va a suponer una oferta de puestos de trabajo que, en el caso de la pesca de bajura va a cubrirse con personal autóctono, pero en el de la pesca de altura va a necesitar reforzarse con mano de obra foránea, principalmente gallega. Igualmente la demanda de este sector va a promocionar la constitución de una serie de industrias auxiliares de la pesca y se va a registrar la paulatina concentración de las empresas de altura y gran altura en el puerto de Pasajes, el mejor dotado de todos los puertos de Gipuzkoa.

La crisis de los años treinta estancó el crecimiento del sector pesquero guipuzcoano, disminuyó el número de sociedades de nueva creación e incluso llevó a la desaparición de algunas de ellas. La guerra civil española supondrá la casi total paralización de las actividades pesqueras durante los años de la contienda, sobre todo en los referente a los grandes buques que se dedicaban a la pesca de altura y que fueron requisados por los bandos contendientes.

b) Periodo desde la guerra civil hasta el año 1960

Una vez terminada la guerra los empresarios pesqueros comienzan a reorganizarse y reinician sus actividades en la década de los cuarenta con gran empuje. No solo continúan empresas que anteriormente ya se dedicaban a esta actividad sino que surgen otras nuevas que van a llevar a las actividades pesqueras, sobre todo del puerto de Pasajes donde se concentra a flota de altura, a un lugar privilegiado dentro del contexto pesquero español. La evolución del censo de

²⁴¹ OYA, J. J.: a.c., pág. 61.

armadores de buques de pesca mayores de 20 T.R.B. que en la provincia de Gipuzkoa pagaban contribución industrial entre los años 1943 a 1958, es el siguiente:

Censo de armadores pesqueros de la provincia de Gipuzkoa que pagan contribución industrial. Años 1943 a 1958.

Años	Nº de armadores de buques de pesca mayores de 20 T.R.B.
1943	78
1944	80
1945	72
1946	75
1947	82
1948	98
1949	95
1950	96
1951	103
1952	104
1953	100
1954	102
1955	107
1956	108
1957	82
1958	81

Fuente: *Memorias Comerciales*. Cámara Oficial de Comercio Industria y Navegación de Guipúzcoa. San Sebastián.

La participación de los empresarios pesqueros en el sector de altura y gran altura fue significativa. No solo la empresa PYSBE acudió con sus barcos a las campañas del bacalao, también otros armadores siguieron su ejemplo y participaron con sus barcos en ellas.

Relación de armadores pesqueros y embarcaciones que participaron en las campañas pesqueras del Atlántico Noroeste. Gipuzkoa 1950-1953

Armadores	Barcos	T.R.B.	Potencia H.P.	Propul- sión	Tripu- lantes
P.Y.S.B.E.	Abrego	1.241	1.000	Motor	59
	Alisio	1.359	1.300	Motor	58
	Aquilón	1.360	1.300	Motor	58
	Cierzo	1.241	1.000	Motor	58
	Euskal Erria	1.190	900	Vapor	61
	Galerna	1.204	950	Vapor	61
	Hispania	1.197	900	Vapor	61
	Mareiro	1.359	1.300	Motor	58
	Mistral	1.252	950	Vapor	61
	Tifón	1.360	1.300	Motor	58
	Tornado	1.359	1.300	Motor	63
	Tramontana	1.252	950	Vapor	61
	Vendaval	1.359	1.300	Motor	58
Hijos de Francisco Andonaegui	Andonaegui Bernardo	158	550	Motor	16
	Andonaegui Calari	158	550	Motor	16
	Andonaegui Clo	158	550	Motor	16
	Andonaegui Javier	158	550	Motor	16
Hijos de Tomás Lerchundi	Lerchundi Luis	201	385	Motor	17
	Lerchundi Tomás	201	385	Motor	17
Jesús Aramendi Altuna	Bedua	156	430	Motor	s.d
	Narrondo	156	430	Motor	s.d
José Ant. Lasa Atorrasagasti	Buenavista	153	500	Motor	17
	Miracruz	153	500	Motor	17
	Irune	128	362	Motor	s.d
	Sasueta	128	362	Motor	s.d
	Monseñor	201	500	Motor	s.d
Ladislaco Calpasoro Sasiain	Cambo	170	472	Motor	s.d
	Txindoqui	170	472	Motor	s.d
	Masso 10	165	226	Motor	s.d
	Uli	151	360	Motor	s.d
	Arrospe	151	500	Motor	s.d
Bontigui y Cía. S.A.	Loly	143	500	Motor	s.d
	Santichu	143	500	Motor	s.d
Sarriegui y Sagarzazu	Monte Jaizquibel	156	385	Motor	17
	Monte San Marcos	153	450	Motor	17

Armadores	Barcos	T.R.B.	Potencia H.P.	Propul- sión	Tripu- lantes
Explotaciones Pesqueras S.A.	Ogoño	156	430	Motor	18
	Isla de Izaro	157	540	Motor	32
J. López Merallo	Rosarito López	143	350	Motor	s.d
Luis María Arroyo y Cía.	Virgen de la Pastora	157	365	Motor	17
	Virgen de Coro	157	365	Motor	17
	Virgen de Almudena	158	360	Motor	16
	Virgen de la Antigua	158	360	Motor	16
Juan Velasco	Abra de Bilbao	233	550	Motor	19
	Bahía de Pasajes	233	580	Motor	19
Pedro Otaegui Malcorra	Beizama	300	700	Motor	20
	Villa de Lizarza	300	700	Motor	20
Olasaboa y Cía. S.L.	Monte Izarraitz	190	420	Motor	17
	Monte Udalaiz	190	420	Motor	17
Alvamar S.A.	Laga	159	430	Motor	18
	Larra	159	430	Motor	18
Domingo Bontigui	Ignacio Mercader	194	350	Motor	18
	Mamelena	193	350	Motor	18

Fuente: *Estadística de Pesca*. Ministerio de Comercio. Madrid.

Estos barcos practicaron el sistema de arrastre por parejas y tríos capturando bacalao, lubina, locha, platija, solla y especies afines.

Pesca, expresada en toneladas, descargada por los barcos que, saliendo y regresando al puerto de Pasajes, participaron en las campañas del Atlántico Noroeste en el año 1952

Barcos	Nº de viajes	Bacalao toneladas	Lubina toneladas	Locha y afines toneladas	Platija Total tonelada
Aloña-Igaratza	4	317.260	82.440		399.700
Andonaegui Bernardo y Andonaegui Calari	4	362.400	47.100	21.840	431.340
Andonaegui Javier, Andonaegui Clo y Andonaegui Rosario	*4	451.500	56.900	34.600	543.000
Bahía de Pasajes y Abra de Bilbao	1	135.100	63.830	70	199.000
Ignacio Mercader y Mamelena	3	227.000	158.000		385.000
Laga y Larra	3	255.268	43.204		298.472
Lerchundi Luis y Lerchundi Tomás	3	306.839	40.004		346.843
Miracruz y Buenavista	1	79.520	10.400	3.240	93.160
Monte Jaizquibel y Monte San Marcos	3	252.206	74.826	10.423	337.455
Monte Udalaiz y Monte Izarraiz	2	203.540	34.535		238.075
Ma. Isabel Alonso y Ma. M Alonso	3	412.000	52.150	25.150	489.300
Rande y Rodeira	4	375.762	27.355		403.117
Río Dobra y Río Narcea	3	351.655	41.183		392.838
Santa Cruz de Bezana y Santa Cruz Llanera	2	125.900	17.750	4.750	148.400
Virgen de la Antigua y Virgen de la Almudena	2	154.680	39.824		194.504

Fuente: *Estadística de Pesca*. Ministerio de Comercio. Madrid.

* El último viaje faenaron solos en pareja el Andonaegui Javier y Andonaegui Clo.

Hay otras embarcaciones que partiendo de Pasajes descargan en puertos gallegos o, al revés, que partiendo de puertos gallegos descargan en el de Pasajes.

Pesca, expresada en toneladas, descargada por los barcos que, saliendo y regresando al puerto de Pasajes, participaron en las campañas del Atlántico Noroeste en el año 1953

Barcos	Nº de viajes	Bacalao toneladas	Lubina toneladas	Locha toneladas	Palero toneladas	Total toneladas
Abra de Bilbao y Bahía de Pasajes	3	367.354	77.348		157	444.869
Aloña-Igaratza	4	319.284	125.063			444.347
Andonaegui Bernardo y Andonaegui Calari	2	188.650	25.000	16.300		229.950
Andonaegui Clo y Andonaegui Javier	2	153.500	19.950	20.850		194.300
Beizama y Villa de Lizarza	3	596.000				596.000
Ignacio Mercader y Mamelena	3	434.052	21.307			455.359
Isla de Izaro, Ogoño e Istúriz	1	42.700	10.000			52.700
Istúriz	4	273.460	4.560			278.020
Lerchundi Luis y Lerchundi Tomás	2	243.553	4.767			248.320
María Isabel Alonso y María M. Alonso	4	485.548	23.392	1.460		510.400
María J. Dominaga y María Coro Dominaga	1	21.400				21.400
Miracruz y Buenavista	2	177.770	12.000			189.770
Monte Jaizquibel y Monte San Marcos	3	338.047	66.623			404.670
Monte Udalaiz y Monte Izarraiz	4	362.100	135.020			497.120
Río Dobra y Río Narcea	2	249.630	30.000			279.630
Santa Cruz de Bezana y Santa Cruz de Llanera	2	107.100	20.600			127.700
Virgen del Coro y Virgen de la Pastora	2	209.677	63.959	2.087		275.723

Fuente: *Estadística de Pesca*. Ministerio de Comercio. Madrid.

También en este año 1953 hay barcos que descargan en otros puertos o salen de ellos, como, por ejemplo, el caso de los Andonaegui que además de Pasajes operan en el puerto de Saint Pierre.

c) Periodo desde 1960 hasta la actualidad

La expansión empresarial se prolongaría en los años siguientes hasta finales de la década de los sesenta, favorecida por la renovación de las técnicas pesqueras y la construcción de buques de mayor capacidad y autonomía favorecidos por la Ley de Renovación y Reconstrucción de la Flota Pesquera. Las empresas pesqueras guipuzcoanas se han definido en este periodo por una continuidad de las empresas pesqueras que van pasando de padres a hijos. Es el caso, entre otros, de los hijos de Tomás Lerchundi o los de Francisco Andonaegui que continuaron y ampliaron las empresas iniciadas por sus padres.

En el año 1965 existían registradas en Gipuzkoa veintiuna empresas pesqueras, cuyos buques sumaban un tonelaje superior a las 500 T.R.B.:

Empresas pesqueras de Gipuzkoa que poseen, en el año 1965, un tonelaje de buques superior a 500 T.R.B.

Empresa	Puerto TR.B.	Nº de buques	Total	Modalidad
P.Y.S.B.E.	S. Sebastián	14	18.776	Gran Altura
Ciriza Hermanos, S.A.	Pasajes	7	1.081	Altura
Estela S.A.	Pasajes	9	1.620	Altura
Hijos de Francisco Andonaegui, S.A.	Pasajes	13	3.190	Gran Altura (6) y Altura (7)
Laboa y Cía, S.A.	S. Sebastián	4	1.350	Gran Altura (2) y Altura (2)
Lasa Atorrasagasti, J. Antonio	S. Sebastián	4	1.212	Gran Altura
Otaegui Malcorra, Pedro	S. Sebastián	7	2.097	Gran Altura (4) y Altura (3)
Alvamar S.A.	S. Sebastián	5	925	Altura
Bordalaborda S.A.	Pasajes	2	942	Gran Altura
Celestino de la Cruz, S.A.	S. Sebastián	4	581	Altura
Ciriza Huarte, S.A.	S. Sebastián	4	809	Gran Altura (1) y Altura (3)
Echevarría y Cía., S.R.C.	Pasajes	2	536	Gran Altura
Hermanos Lasa y Cía., S.L.	Pasajes	3	545	Altura
Iriberry, S.A.	Pasajes	4	625	Altura
José Antonio Lasa Hijos S.R.C.	S. Sebastián	3	585	Altura
López Torrónategui, Ciriaco	Pasajes	2	578	Gran Altura
Pérez Carnes, José	Pasajes	2	675	Gran Altura
Pesqueras Reinaku, S.L.	S. Sebastián	4	738	Altura
Sarriegui Sagarzazu y Cía.	Pasajes	4	760	Altura
Tomás y Carmen Arrieta, S.R.C.	S. Sebastián	3	643	Gran Altura (1), Altura (2) y Costera (1)

Fuente: *Flota Pesquera española en 31 de diciembre de 1965*. Subsecretaría de la Marina Mercante, Dirección General de Pesca Marítima, Madrid 1966.

La decadencia del sector se va a iniciar originada por diversos factores tales como, el sobredimensionamiento de la flota pesquera, el aumento del precio de los carburantes, el agotamiento de las especies, el

aumento de los límites de las aguas jurisdiccionales, las cuotas de capturas impuestas por la C.E.E., etc. que han ido sumándose para que una actividad que antaño fue vital para la economía vasca, haya entrado en declive. También, estas nuevas circunstancias fueron acabando con el tipo de empresas que hasta entonces habían predominado y que no tuvieron otro remedio que adaptarse a los tiempos modernos. Una posible solución a este estado de cosas fue la constitución de las Empresas Conjuntas²⁶², salida que intentaron diversas empresas españolas.

"Se trata de abanderar los buques españoles en países ribereños pues esos países prefieren buques abanderados en su propio país que conceder licencias o cuotas de pesca a países extranjeros"²⁶³.

La opción por esta solución trataba de compensar, de alguna forma las dificultades crecientes para establecer acuerdos pesqueros con otros países; el aumento del límite de las aguas jurisdiccionales; el mantenimiento de los puestos de trabajo de los trabajadores del mar; y el abastecimiento del mercado español -el de mayor consumo de pescado por cápita de Europa-.

La integración en la comunidad Europea llevó a las empresas pesqueras a no poder disponer, como hasta entonces, de la total capacidad de trabajo de sus embarcaciones -limitadas ahora por los cupos de capturas y por el número de ellas que podían faenar cada vez-; a la limitación del número de caladeros a los que habían acudido desde siempre, y a ver restringido el tiempo de permanencia en cada uno de ellos. Como consecuencia de ello, en los últimos años, los empresarios pesqueros han tenido que enfrentarse a múltiples problemas como la búsqueda de nuevos caladeros; los resultados de negociar con terceros países acuerdos de pesca; las numerosas bajas que en el censo de la flota pesquera se han registrado; las desavenencias con Francia; el problema de las capturas del

²⁶² Empresas Pesqueras Conjuntas son las que constituyen las empresas pesqueras españolas en asociación con personas físicas o jurídicas de otros países ribereños, con el fin de explotar conjuntamente los recursos pesqueros del mar.

²⁶³ VALDES FERNANDEZ, P.: a.c., pág. 201

atún asociadas con delfines; la crisis de la construcción naval, etc. etc. El principio de los años noventa podría calificarse como de crisis-reajuste del sector. Toda esta situación repercute, lógicamente, en los sectores de comercialización, transformación y auxiliar del sector pesquero, arrastrando, en cierta medida, al resto de las empresas a una situación delicada. En el año 1992 las empresas pesqueras guipuzcoanas constituidas en forma de sociedades han quedado reducidas a las dieciocho siguientes:

Empresas pesqueras de Gipuzkoa constituidas bajo la forma de sociedades. Año 1992.

Empresa	Tipo de pesca	Localidad
Aizkala S.A.	Altura, fresco	Pasaia
Aramar S.A.	Altura, fresco	Pasaia
Eustaquio Sagarzazu S.A.	Altura, fresco	Pasaia
Lazgue S.A.	Altura, fresco	Pasaia
Pesquera Bare S.A.	Altura, fresco	Pasaia
Pesquera de Norte S.A.	Altura, fresco	Pasaia
Pesquera Ondartxo S.L.	Altura, fresco	Pasaia
Pesqueras Arias, S.A.	Altura, fresco	Pasaia
Tellería García S.A.	Altura, fresco	Pasaia
Pesquera Laurak Bat, S.A.	Altura, Bacaladero	Pasaia
Pesquera Rodríguez S.A.	Altura, bacaladero	San Sebastián
Bordalaborda S.A.	Bacaladero	Pasaia
Herederos de J. Velasco S.A.	Bacaladero	Pasaia
Pesqueras Kai Alde, S.A.	Bacaladero	Pasaia
Goitune S.A.	Arrastrero congelador	Pasaia
Pesquera Almiketxu S.A.	Arrastrero congelador	Pasaia
Pesqueras Elías, S.A.	Arrastrero congelador	Pasaia
Pesquera Etxalar S.A.	Arrastrero congelador	San Sebastián

Fuente: *Guía de actividades pesqueras de la Comunidad Autónoma Vasca*. Cámaras de Comercio de Bilbao y Gipuzkoa, Bilbao 1992.

6.2. Las grandes firmas pesqueras del sector: una historia empresarial

La historia de los armadores pesqueros guipuzcoanos que desarrollaron el sector daría lugar a una historia empresarial que podría estudiarse para cada uno de ellos o por sectores de pesca. A través de la misma se podría poner de manifiesto las diferencias entre las empresas familiares, algunas de las cuales van pasado de padres a hijos y creciendo hasta convertirse en grandes empresas y las que desde su origen surgieron como grandes empresas bajo el tipo de sociedades anónimas, cuyo ejemplo más representativo sería el de la P.Y.S.B.E.

Como ejemplo de los cambios citado, a continuación se ofrece una breve referencia de los armadores pesqueros guipuzcoanos que en el primer tercio del siglo XX sentaron las bases del posterior desarrollo de la industria pesquera de Gipuzkoa y entre los que destacan los siguientes:

6.2.1. Joshe Javier Uresberueta

En el año 1849 nació Joshe Javier Uresberueta, que llegó a ser uno de los más genuinos representantes de los clásicos arrantzales donostiarros. Su historia está ligada a la parte antigua de Donostia-San Sebastián donde vivió y desarrolló su vocación pesquera, iniciando, contra toda opinión, empresas que en su época fueron acogidas con escepticismo e incluso con hostilidad. Fue el primer pescador que practicó en las costas guipuzcoanas, el arrastre con parejas pequeñas y también el primero el que utilizó la embarcación pequeña con vapor en sustitución de las tradicionales traineras.

"Su "Denak-Bat" (acogido con sátiras y burlas) no encontró tripulantes, pero Joshe Javier, seguro del éxito de la innovación, embarcó en el vaporcito a su esposa, a su padre, a sus tres hijos y a su entrañable amigo Larragoyen y se hizo a la mar, y solo cuando al pitar de la sirena acudieron los arrantzales al muelle y comprobaron el resultado de su pesca, tan magnífico como remunerador, las sátiras se convirtieron en

elogios y las burlas en sinceros parabienes"²⁴⁴.

El Danak-Bat, llegó a Donostia-San Sebastián el 17 de septiembre de 1900²⁴⁵, para dedicarse a la pesca en sustitución de las clásicas traineras y caleras. El vaporcito fue adquirido en el puerto francés de San Juan de Luz²⁴⁶ y se dedicó a la pesca de anchoa y sardina a la traina y cerco, aunque también hizo alguna costera de bonito. Con él España iniciaba una nueva era en la pesca de bajura.

La iniciativa del audaz arrantzale Joshe Javier Uresberueta, dio comienzo a la época en que las embarcaciones de vela y remo fueron sustituyéndose por los vaporcitos, aunque esta apertura hacia nuevos métodos de navegación no arrastró a los pescadores vascos a la modernización de sus artes de pesca que continuaron siendo las tradicionales. Las redes fueron las mismas que habían utilizado las traineras, "treinta y ocho metros de lago por catorce de caída en el centro y doce metros en los extremos, formando media luna y sin apenas diferencia entre el cerco y la traina"²⁴⁷.

Joshe Javier Uresberueta falleció a los 78 años en Donostia-San Sebastián, después de una vida dedicada a las actividades pesqueras, primero personalmente y cuando por su edad ya no pudo participar en ellas de forma activa, siguió al tanto de las vicisitudes pesqueras en sus diarias tertulias con los viejos y jóvenes arrantzales que reconocían en el veterano pescador una autoridad que hacía de sus opiniones y consejos un artículo de fe.

²⁴⁴ "Nota triste. Joshe Javier Uresberueta", a.c., pág. 3.

²⁴⁵ OLAIZOLA, F.: "El primer vaporcito de pesca que vino a España", en V. I.P. de 05-06-1927, pág. 21.

²⁴⁶ El magnífico resultado obtenido por la utilización de este moderno sistema de fuerza impulsora en la pesca de bajura llevó a que, en el citado puerto francés, se construyesen en corto plazo más de 50 embarcaciones de este tipo para los puertos guipuzcoanos y vizcaínos. Además también se construyeron barcos de este tipo en diversos astilleros del Norte de España.

²⁴⁷ OLAIZOLA, F.: a.c., 05-06-1927, pág. 21.

Su decisión, su tesón y su valor al introducir métodos modernos contrarios a la opinión popular hacen de él un empresario innovador, tal y como lo concebía Schumpeter. Aunque no fue un fuerte armador que amasó considerable capital y su campo de actividad fue la pesca de bajura, siempre de menor rendimiento que la de altura o gran altura, ocupa un lugar importante entre los que iniciaron la renovación pesquera de Gipuzkoa.

6.2.2. Ignacio Mercader

Ignacio Mercader no procedía de una familia con tradición pesquera. Su padre, Francisco Luciano Mercader y Minondo creó en Donostia-San Sebastián una empresa dedicada a fines diversos.

"El 12 de junio de 1869, se constituía en San Sebastián, la sociedad mercantil regular y colectiva, Mercader e Hijos la importante empresa, "Mercader e Hijos por una duración de seis años y contando con un capital de 87.596 escudos, equivalentes a 218.990 pesetas, cantidad elevada para aquellas fechas. Componían esta sociedad Francisco Luciano Mercader y Minondo junto con su hijo Ignacio Mercader y Echaniz"²⁶.

La empresa de los Mercader comerciaba con productos coloniales, era propietaria de tres vapores con los que importaba mercancías procedentes de las colonias americanas, además de participaban también en otros negocios. La empresa "Mercader e Hijo" va a disolverse en el año 1886,

"Tras varios años de actividad, en octubre de 1886 se produjo la disolución de la sociedad Mercader e Hijos...Al día siguiente se constituía una nueva sociedad como continuadora de Mercader e Hijos, fundada por Ignacio Mercader y su hijo Manuel Mercader Vidaurre"²⁷.

²⁶ GARATE OJANGUREN, M.M. y MARTIN RUDI, J.: o.c., pág. 77.

²⁷ GARATE OJANGUREN, M. M. y MARTIN RUDI, J.: o.c., págs. 78 y 79.

Era Ignacio Mercader un gran aficionado al mar y sus ratos libres solía emplearlos pescando. En 1878 fue nombrado presidente de la Sociedad de Salvamentos de Náufragos. Su actividad en la misma, y sobre todo la vivencia de las catástrofes marinas, fueron el germen que dio origen a una importante empresa pesquera guipuzcoana. El 20 de abril de 1878, en una gran tempestad, perdieron la vida más de 200 pescadores. Esta tragedia llevó al Sr. Mercader a investigar sobre que medios podían ser más efectivos para salvaguardar la vida de los pescadores. Fruto de ello fue la utilización de barcos de vapor para remolcar las embarcaciones de pesca desde el puerto hasta los bancos donde iban a echar las redes.

"El Sr. Mercader proporcionó uno de sus vapores, el llamado "Comerciante, un vapor de 300 toneladas de desplazamiento, perfectamente dotado y que la casa Mercader e Hijo tenía para su servicio de importación de Cuba"²⁷⁹

En el vapor se trasladaban los pescadores que solamente transbordaban a las embarcaciones pesqueras para realizar su trabajo, regresando posteriormente al puerto de la misma forma que se habían desplazado al mar. El éxito obtenido en cuanto a seguridad de los pescadores animó al Sr. Mercader a dotar de vapor a las embarcaciones pesqueras. Para ello realizó un largo viaje por los puertos pesqueros de Europa, regresando desanimado, ya que en países que figuraban a la cabeza de la industria pesquera mundial no se había siquiera pensado en esta iniciativa. Decidido a llevar a cabo su proyecto,

"encargó a un constructor inglés Mr. David Allan, de Leith, la construcción de un buque, de 40 toneladas, al que dotó de una máquina sistema "Compound", de 80 caballos de vapor efectivos. El barco fue construido con tal esmero que parecía más un yate de recreo que un barco pesquero: la cámara del barco, pintada de blanco con aplicaciones de oro; las cortinas de los camarotes de seda azul..."²⁸⁰.

El nombre con el que fue bautizado este buque fue "Mamelena I",

²⁷⁹ ARRANTZALE "El primer vapor de pesca que hubo en el mundo fue el Mamelena nº 1", en V.I.P. de 05-08-1925, pág.13.

²⁸⁰ Ibid.

como recuerdo a la esposa del Sr. Mercader, fallecida poco tiempo antes, cuyo nombre era Elena, y a quien sus hijos llamaban "mamá Elena". Fue el primer buque de vapor dedicado en España a la pesca. "En diciembre de 1879 comenzó el "Mamelena 1" sus faenas remolcando diez o doce lanchas besugueras"²⁷². Pronto se comprobó que el vapor podía ser la base de un buen negocio en la industria pesquera, por lo que El Sr. Mercader y sus socios adquirieron, "en 1880 un segundo vapor de 70 toneladas y 125 caballos de vapor efectivos, el "Mamelena 2"²⁷³. En ambos buques se cimentó la empresa pesquera "Mamelena S.A." que llegó a ser una de las más importantes de España,

"Tras el fallecimiento de Ignacio Mercader -29 de julio de 1901- la sociedad debió ser disuelta.... Como continuación de los negocios de los Mercader en esta actividad a fines de 1909 -30 de diciembre- se constituyó la sociedad "Mamelena" que comenzó sus actividades el 1 de enero del siguiente año con un capital de 200.000 ptas"²⁷⁴.

Fue esta empresa, la primera de España en implantar la técnica del arrastre utilizando grandes parejas de vapores. A los dos primeros fueron añadiendo otros hasta llegar a poseer una importante flota. Todos los buques de esta empresa llevaron el mismo nombre, "Mamelena", diferenciándose por el número que se les asignaba. Sin embargo, la flota de los Mamelena se fue perdiendo en pocos años,

"En los primeros 12 años se perdieron los números 2, 6 y 7.; el 9 y el 12 fueron cañoneados por submarinos alemanes.... el Mamelena 3 embarrancó en el Pico de Loretope, mientras que el 11 agonizó lentamente sin mástiles ni chimeneas, en el varadero de Pasajes de San Pedro, siendo desguazado, con lo que siguió el mismo camino del número 1, cuya máquina fue regalada a la Escuela de Artes y Oficios de San Sebastián"²⁷⁵.

El "Mamelena 1" después de prestar servicios durante muchos años fue desguazado. Como recuerdo del mismo todavía hoy se conserva

²⁷² ARRANTZALE: a.c., , pág. 14.

²⁷³ Ibid.

²⁷⁴ GARATE OJANGUREN, M.M. y MARTIN RUDI, J.: o.c., págs. 78 y 79.

²⁷⁵ GARATE OJANGUREN, M.M. y MARTIN RUDI, J.: o.c., pág. 81.

lo que resta de su primera máquina en el Museo Municipal. También en la Sociedad Oceanográfica de Gipuzkoa puede contemplarse una reproducción en madera del casco, así como un retrato del Sr. Mercader.

La iniciativa de Ignacio Mercader fue pronto seguida por otros armadores, como Aristeguieta, Erquicia y Otermín²⁷⁶ que, formaron flotas pesqueras, si bien con una vida relativamente breve.

6.2.3. José María Aristeguieta

Funda en 1902 la empresa José María Aristeguieta y Cía. dedicada a la explotación pesquera, siendo la primera empresa española que implantó el método ya utilizado en Europa de las redes de arrastre con puertas.

"Los socios fundadores fueron: el comerciante donostiarra José María de Aristeguieta y Amilibia, como socio colectivo y el Marqués de Tovar, Rodrigo Figueroa y Torres, propietario madrileño, como socio comanditario. Del capital de 250.000 ptas., el Marqués de Tovar participó con 200.000 y José María de Aristeguieta con el resto y con los vapores "María", "Amelia" y "Teresa...Esta sociedad fue disuelta el 9 de abril de 1906"²⁷⁷.

6.2.4. Francisco Andonaegui Garmendia

El actual barrio de Trintxerpe, en Pasajes, debe su existencia a un esforzado empresario guipuzcoano, D. Francisco Andonaegui Garmendia. La experiencia adquirida en Inglaterra le sirvió para, a su regreso a Guipúzcoa, crear en San Sebastián, en 1902, un modesto astillero, en el

²⁷⁶ ARRANTZALE: a.c. ,págs. 12 y 13.

²⁷⁷ GARATE OJANGUREN, M. M. y MARTIN RUDI, J.: o.c., pág. 83.

que no trabajaban más de 14 o 16 obreros. El negocio tuvo tanto éxito y los encargos crecieron de tal forma que el Sr. Andonaegui decidió ampliarlo, trasladándose para ello a la entrada del barrio de San Pedro, en Pasajes, lo que actualmente se conoce con el nombre de Trinxterpe. Allí, en una zona de marismas,

"montó los Astilleros Andonaegui, con instalaciones para hacer calderas, máquinas, cascos, fundición, etc. etc., dando ocupación a unos 150 obreros en la construcción de vapores de pesca de todas clases y tamaños y barcos para el cabotaje hasta de 500 toneladas. Pero en 1917, y a pesar del mucho trabajo que existía, D. Francisco Andonaegui decidió traspasar los astilleros"²⁷.

El siguiente paso de este activo empresario, fue aprovechar la excelente coyuntura por la que atravesaba la industria pesquera, propiciada por la primera guerra mundial, que mantuvo alejados a los pescadores franceses e ingleses de sus actividades cotidianas durante la contienda. Su trayectoria como armador pesquero comenzó con una modesta pareja de barcos, que fue aumentando paulatinamente hasta convertir su empresa a finales de los años veinte en una de las más importantes de Gipuzkoa.

Convencido de que para el desarrollo favorable de su negocio era preciso contar con servicios auxiliares, y a medida que éste iba creciendo diversificó su actividad con empresas derivadas de la pesca. Así, instaló unos modernos talleres de carpintería, calderería y ajustaje, que dieron empleo a 44 obreros. Su empresa pesquera, a finales de los años veinte, empleaba a unos 215 trabajadores, entre tripulantes, obreros, personal de oficina, etc., y su mercado principal era el de Barcelona, a cuya plaza remitía cada año,

"de 25 a 30 mil cajas de a 30 kg. cada una, lo que da una suma de 750.000 a 900.000 kg.. Y por lo que respecta a otros mercados (Tarragona, Valencia y Madrid), en conjunto viene a exportar anualmente de cinco mil a seis mil cajas de 30 kg. cada una"²⁸.

²⁷ "Industrias de Guipúzcoa. Don Francisco Andonaegui Garmendia", en V.I.P. de 05-03-1930, pág. 13.

²⁸ "Ibid, pág. 15.

La enorme energía de este empresario le llevó, también, a contribuir con su esfuerzo a la creación de otra empresa "Muelles y Almacenes para Vapores de Pesca", también en Pasajes, y animar la construcción de una fábrica de hielo, material imprescindible para el negocio pesquero.

La necesidad de buscar albergue para los pescadores y sus familias, le hizo entrar en el negocio de la construcción donde, "en 10 años llegó a construir ocho grandes casas de vecindad que albergan a unas 140 familias"²⁰⁰. Su preocupación por el bienestar de los trabajadores del mar le condujo a construir otros tipos de servicios necesarios para ellos, como una escuela -convertible en capilla los domingos- y un frontón, donde pudiesen practicar en el tiempo que les dejaba libre su trabajo, el juego de la pelota.

Los barcos de este empresario fueron de vapor y con un tonelaje menor de 100 T.R.B. hasta la guerra civil.

²⁰⁰ "Industrias de Guipúzcoa. D. Francisco Andonaegui", a.c., pág. 15.

Embarcaciones propiedad de Francisco Andonaegui

Nombre de barco	Año de construcción	T.R.B.	Clase	Año de la baja y causa
Primavera nº 2	1914	41	vapor	
Grullo	1919	52	vapor	1930
Mascota	1922	53	vapor	1931 Vendido a Echarri Hnos.
Trincher	1923	57	vapor	
Herrera	1923	58	vapor	
Totó	1926	60	vapor	
Totito	1926	60	vapor	1945 Vendido a Jesús López López
Bikaña	1927	67	vapor	Perdido en la guerra civil
Jatorra	1928	67	vapor	
Ederra	1928	102	vapor	1946
Galanta	1928	102	vapor	1946
Trincher-Alde	1931	116	motor	1947
Trincherpe	1931	116	motor	1946 Vendido a Pesquera Vizcaína
A. Mari	1931	86	vapor	
Mentxu	1931	86	vapor	
Trincher-Alai	1932	119	vapor	1947
Trincher-Eder	1932	119	vapor	1947
Ay Ni	1919	45	vapor	Desaparecido en la guerra civil

Fuente: *Memorias Comerciales*. Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Guipúzcoa. San Sebastián.

En el año 1944²⁰¹, aparece Francisco Andonaegui como propietario del barco "Totito", que vende en el año 1945 y su negocio pesquero figura ya a nombre de "Hijos de Francisco Andonaegui". La diferencia con la etapa anterior está cifrada en el mayor tonelaje de los buques -que ahora superan las 100 T.R.B.-, y el que los barcos sean de motor

²⁰¹ No se han encontrado datos entre los años 1935 y 1943. En el año 1944 aparecen los barcos siguientes como propiedad de los armadores que se detallan:

Mascota.....propiedad de.....Embrido Pérez y Compañía.

Jatorra.....propiedad de.....José Suárez Álvarez y Cía.

Bikaña.....propiedad de.....Jesús Suárez

Mentxu y A. Mari.....propiedad de.....Pedro José Otaegui Malcorra

En el mismo año 1944 no vuelven a aparecer registrados los siguientes barcos: Primavera nº 2, Trincher, Ederra, Totó. Posiblemente fueron vendidos a armadores de otras provincias.

y no de vapor como los que fueron propiedad de su padre.

La sociedad "Hijos de Francisco Andonaegui", en 1944, aparecen como propietarios de los buques "Ederra", "Galanta" Trincher-Alde", "Trincherpe", "Trincher Alde" y "Trincher Eder", que ya existían en la etapa anterior. A éstos les añaden en 1945 cuatro "Andonaegui Bernardo", Andonaegui Calari", Andonaegui Petrancho" y "Andonaegui Antón". En 1946 les suman el "Andonaegui Clo" y el "Andonaegui Javier". En 1950 el "Andonaegui Rosario".

Los diferentes barcos que llevan en su nombre el apellido "Andonaegui" participaron en campañas bacaladeras en los bancos de Terranova. En los años 1950 a 1953 aparecen así registrados en las Estadísticas de Pesca del Ministerio de la Marina, el "Andonaegui Bernardo", formando un trío de pesca con el "Andonaegui Calari" y el "Andonaegui Rosario" y el "Andonaegui Clo", formando pareja con el "Andonaegui Javier". y siguen figurando como de su propiedad en el año 1958. Las características de los barcos "Andonaegui" eran las siguientes:

Barcos de motor adquiridos por la empresa Hijos de Francisco Andonaegui

Nombre del buque	Propulsión total	Arqueo H.P.	Potencia	Nº de tripulantes
Andonaegui Bernardo	Motor	158	550	16
Andonaegui Calari	Motor	158	550	16
Andonaegui Clo	Motor	165	400	16
Andonaegui Javier	Motor	165	400	16
Andonaegui Rosario	Motor	165	400	16

Fuente: *Estadística de Pesca*. Ministerio de Comercio. Madrid.

En la "Lista oficial de buques de España" del año 1959, aparece la empresa Hijos de Francisco Andonaegui como una de las principales empresas pesqueras de España y dentro de Gipuzkoa, junto con la P.Y.S.B.E., como las dos más importantes. Sus factorías en Pasajes de San Pedro cuentan con almacenes, depósitos, secaderos de redes, talleres

mecánicos, etc.. Posee siete buques con un total de 1.113 T.R.B. En el año 1965 son propietarios de 13 embarcaciones, seis dedicadas a la pesca de Gran Altura y siete a la pesca de Altura, con un tonelaje total de 3.190 T.R.B.

La empresa Andonaegui es un ejemplo de como una pequeña empresa fue creciendo y pasando de padres a hijos hasta llegar a convertirse en una gran empresa y Trintxerpe es hoy una muestra de lo que un empresario arriesgado y enérgico puede hacer de una zona que, por sus características, había permanecido durante muchísimo tiempo improductiva.

6.2.5. Los Ciriza

La familia Ciriza, emprendió, a partir del año 1914, diversos negocios relacionados directa o indirectamente con las actividades pesqueras. Los tres hermanos Pedro, Angel y Agustín, por su cuenta, asociados a su madre Gila Lafuente, a sus hermanas Juana y Rufina, o a otros inversores constituyeron diversas sociedades de explotación pesquera o de negocios relacionados con dicha actividad. La primera fue fundada en 1914, bajo la denominación de P. Ciriza y Cía. y dedicada a la pesca por el sistema de arrastre.

"Los socios son Pedro Ciriza, Luis Caperochipi, Agustín Ciriza y Vicente García. En 1915 se incorporan Gila Lafuente y Arteaga, sus hijas Juana y Rufina Ciriza Lafuente y Nicolás Lizarraga y Juaristi"²⁰².

Angel Ciriza se asocia, también, con el industrial donostiarra Andrés Sáenz de Parayuelo y López antiguo piloto de la marina mercante, fundando la sociedad "Ciriza y Parayuelo". Esta empresa adquirió un buque pesquero, el mayor de su clase en España, para dedicarlo a la pesca

²⁰²GARATE OJANGUREN, M.M., y MARTIN RUDI, J.: o.c., pág. 84.

de altura, ya que en la primera década de los años veinte, la pesca escaseaba en las costas y según declaraciones del Sr. Sáez de Parayuelo a la revista Vasconia Industrial y Pesquera, había que ir a buscar la pesca fuera de las costas guipuzcoanas. El destino de este nuevo barco sería, principalmente, las costas de Africa en invierno y las del Gran Sol, en Irlanda, en verano.

"El barco cuyo nombre era "Angel de la Paz", era propiedad de unos armadores franceses y fue adquirido en el puerto de Fécamp, cerca de El Havre. Había sido construido en 1920 en Inglaterra, y contaba con 575 caballos de vapor, 42,62 metros de eslora; 7,62 metros de manga y 4,17 metros de puntal. Su tonelaje bruto era de 591. Contaba con luz eléctrica, capacidad para 25 hombres de tripulación, 220 toneladas de carbón, 65 toneladas de agua dulce y 50 toneladas de hielo. Sus depósitos pesqueros podían albergar 150 toneladas de pesca"³⁰.

Otras empresas pertenecientes a esta misma familia son:

- "Casa Ciriza", fundada en 1918 por Angel y Agustín Ciriza Lafuente, para explotación de la industria pesquera, y disuelta en 1920.

- "Ciriza y Cía." Angel Ciriza con la parte que le corresponde de la disolución de "Casa Ciriza" continua las actividades pesqueras constituyendo la empresa "Ciriza y Cía" y asociándose para ello con el "marino donostiarra Zenón Amunárriz, y un militar santanderino, Alejandro Tejedor"³¹.

- "Angel Ciriza y Cía. S.R.C. - Onena". Dedicada a la fabricación de hielo y en la que participan, "la madre Gila Lafuente, los hermanos Pedro y Angel y un comerciante de Tolosa Francisco Huarte"³².

En el año 1965 la empresa "Ciriza Hermanos S.A.", posee 1.081 T.R.B. entre sus 7 embarcaciones, dedicadas todas ellas a la pesca de Altura,

³⁰ "La industria pesquera en Guipúzcoa", en V.I.P. de 20-01-1925, pág. 19.

³¹ GARATE OJANGUREN, M.M., y MARTIN RUDI, J.: o.c., pág. 94.

³² GARATE OJANGUREN, M.M., y MARTIN RUDI, J.: o.c., pág. 85.

y "Ciriza Huarte, S.A." 809 T.R.B. entre cuatro barcos dedicados uno de ellos a la pesca de Gran Altura y los otros tres a la pesca de Altura.

6.2.6. Julio Ciganda Lafuente

Así como muchos armadores pesqueros habían vivido desde niños en contacto con el mar y con la industria pesquera, Julio Ciganda Lafuente procedía de una familia que siempre había vivido tierra adentro. A pesar de ello, en el año 1915 Julio Ciganda se convierte en armador de barcos de pesca, asociándose a los Sres. Solano y Quintana, y más tarde a Pedro Ciriza y al Sr. Lizarraga., con los que permaneció durante cinco años en el negocio pesquero. Después de este periodo, continuó el negocio en solitario con una pareja de vapores.

Finalizada la primera guerra mundial y una vez que los diversos países que participaron en la misma van volviendo a la normalidad, la favorable coyuntura que atravesaron los pescadores tocó a su fin, al intensificar los pescadores franceses sus actividades. No son, por tanto, los mejores años para la pesca y Julio Ciganda, montó hacia 1920, un pequeño taller mecánico, en el que, si bien al principio se dedicó solamente a la reparación de sus propios buques, pasado el tiempo lo amplió para ocuparse, también, de la reparación de buques ajenos e incluso a la fabricación de maquinaria,

"ingeniosísima para el triturado del hielo, que pronto tuvo mucha aceptación, tanto entre los industriales pesqueros como en hoteles, cafés, bares, hospitales, clínicas, etc"²⁸⁸.

El éxito acompañó las iniciativas del Sr. Ciganda y para la ampliación de su negocio adquirió el edificio que ocuparon los "Astilleros Eraso", entre el barrio de Trintxerpe y la entrada al pueblo de Pasajes de San

²⁸⁸ "Industrias de Guipúzcoa. D. Julio Ciganda Lafuente", en V.I.P. de 05-04-1930, pág. 8.

Pedro, donde instaló una factoría, con secciones de calderería, forja, carpintería, tornos, y ajuste, donde se construyen "las máquinas marinas "Compound" de alta y baja, para trabajar a 16 atmósferas y de 15 HP efectivos, para vaporcitos de pesca"²⁸, así como también maquinillas para vaporcitos de pesca, máquinas trituradoras de hielo, elevadores de hielo, grupos electrógenos, maquinillas de arrastre, bombas horizontales, e incluso máquinas para negocios que no tienen relación con la pesca, como panaderías y fábricas de chocolate. Julio Ciganda también atravesó períodos de dificultades como cuando en un sólo año perdió, por accidente, tres barcos.

"Sin arredrarse por ello, aunque él mismo era el asegurador de sus buques, pronto los sustituyó y continuó su negocio. El volumen de la pesca obtenida en el período comprendido entre 1925-1930, se aproximó al millón y cuarto de pesetas"²⁹.

Embarcaciones propiedad de Julio Ciganda

Nombre del barco	Año de construcción	T.R.B.	Clase	Año de baja y causa
Aneladgam	1919	58	vapor	1933 Vendido a Toledo y Elio S.L.
Julito	1928	77	vapor	(*)
Ailasor	1928	74	vapor	1932
María Angeles	1929	77	vapor	(*)
Carmentxu	1930	112	vapor	1947
María Luisa C.	1930	112	vapor	1947
Julio C.	1932	104	motor	
Rosalía C.	1932	104	motor	1954
Artzu		104	motor	

Fuente: *Memorias Comerciales*. Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Guipúzcoa. San Sebastián.

En el año 1944, ya no aparecen registrados los vapores Julito y María Angeles. En el año 1958 figuran a su nombre solamente el "Julio C." y el "Artzu".

²⁸ "Industrias de Guipúzcoa. Don Julio Ciganda Lafuente" a.c., pág. 9.

²⁹ "Ibid, pág. 7.

6.2.7. Tomás Lerchundi

Este armador pesquero, cuyas empresas explotó en sociedad con otras personas y posteriormente con sus hijos Ramón y Luis María, comenzó sus actividades a principios de siglo vendiendo efectos navales en San Sebastián. La primera sociedad la constituye bajo la razón social de

"Lerchundi y Olaizola, en 1917 con un capital de 190.000 ptas. Dos años más tarde se convierte en comanditaria ingresando nuevos socios y ampliando el capital a 500.000 ptas. Es disuelta en 1922 cuando contaba con un activo de 1.375.576 ptas"²⁹⁹.

Seguidamente, Tomás Lerchundi asociado a sus dos hijos funda, en 1922, para dedicarse al negocio de la pesca, la sociedad,

"Tomás Lerchundi e Hijos, con un capital de 900.000 pesetas representado por los vapores de pesca "Ondarribia", "Ondarraitz", los bous de pesca "Pasaya" y Donostia", además de otros bienes"³⁰⁰.

La sociedad Tomás Lerchundi e Hijos fue adquiriendo más barcos, añadiendo a los anteriormente mencionados el "Santa Clara" y posteriormente en 1928, "San Pedro"; en 1929 "San Juan", "Motrico", y "Ondárroa"; en 1932 comienzan sus adquisiciones de barcos de motor con "Pesquero Churruca" y "Pesquero Elcano", a los que añaden en 1944 "Pesquero Legazpi" y "Pesquero Oquendo". También tuvo en Pasajes de San Pedro una fábrica de hielo.

A la muerte de Tomás Lerchundi, sus hijos continúan su tradición pesquera fundando, como continuadora de la empresa "Tomás Lerchundi e Hijos", la de "Hijos de Tomás Lerchundi S.R.C.", que compraría en 1953 los buques de motor "Lerchundi Luis" y "Lerchundi Tomás".

²⁹⁹GARATE OJANGUREN, M.M. y MARTIN RUDI, J.: o.c., pág. 96.

³⁰⁰GARATE OJANGUREN, M.M. y MARTIN RUDI, J.: o.c., pág. 96.

Embarcaciones propiedad de Tomás Lerchundi e Hijos

Nombre del barco	Año de construcción	T.R.B.	Clase	Año de baja y causa
Pasaya	1906	176	vapor	1930 Pasa a propiedad de Tomas Lerchundi e Hijos.
Donostia	1906	176	vapor	1930 ídem. ídem.
Santa Clara	1907	190	vapor	
San Pedro	1918	202	vapor	
San Juan	1919	295	vapor	1930
Ondarribia	1920	58	vapor	1928
Ondarraitz	1920	58	vapor	1928
Motrico	1927	73	vapor	
Ondárroa	1927	77	vapor	
Pesquero Legazpi	1930	126	motor	1958
Pesquero Oquendo	1930	126	motor	1958
Pesquero Churruca	1931	112	motor	1955 Vendido a Fco. Rodríguez Pérez
Pesquero Elcano	1931	112	motor	1955 ídem. ídem.
Lerchundi Luis		201	motor	
Lerchundi Tomás		201	motor	

Fuente: *Memorias Comerciales*. Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Guipúzcoa. San Sebastián.

En el año 1944 ya no aparecen registrados los buques Santa Clara y San Pedro. En 1945 aparecen todavía matriculados a nombre de Tomás Lerchundi e Hijos. los barcos Motrico y Ondárroa. No se han encontrado datos entre 1946 y 1949. El año 1950 ya no aparece matriculado a nombre de esta familia barco alguno.

6.2.8. Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España S.A. (P.Y.S.B.E.)

La pesca del bacalao que, juntamente con la de la ballena, había sido practicada en otras épocas por los marinos vascos, había desaparecido hacía muchos años. La idea de volver a practicar esta especialidad pesquera, en la que predominaron en otros tiempos los pescadores

guipuzcoanos y vizcaínos, fue tomando cuerpo en la mente de algunos industriales pesqueros guipuzcoanos. Así,

" en 1919 se crea en España las Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España (P.Y.S.B.E.), por D. Luis Legasse y de Bigot, vecino de Pasajes, y D. Gaudioso de Celaya y Zabala, vecino de Rentería, con un capital de dos millones de pesetas, para dedicarse a la pesca en general, comercio de pescado y especialmente todo lo relacionado con el bacalao" ²⁹¹ .

D. Luis Legasse tenía amplia experiencia en el negocio pesquero pues era un armador parisino que,

"en compañía de sus hermanos Arnaud y Jean, ya había creado en Francia varias casas armadoras y constituido una flotilla de más de 50 buques" ²⁹² .

a) El capital de la P.Y.S.B.E.

La P.Y.S.B.E., nombre con el que se conocería a esta empresa se constituyó con un capital de

"2.000.000 ptas. representado por 4.000 acciones de 500 ptas. cada una , divididas en dos series, en principio con los mismos derechos en las juntas. Pero a partir de 1926, las acciones de la serie A tenían 100 votos por acción, mientras que las de la serie B, tenían 100 votos por acción" ²⁹³ .

Sus objetivos se concretaban en la pesca, compra y comercio del pescado, principalmente del bacalao. Entre sus accionistas se contaban el propio rey Alfonso XIII, su madre la reina Doña María Cristina, y diversos miembros de la nobleza y de la alta burguesía.

En 1927 se transformó en sociedad anónima, y el 31 de mayo, el

²⁹¹ REIZABAL ARRÚABARRENA, G., y otros: o.c., pág. 157.

²⁹² "El bautizo del barco bacaladero Rey Alfonso XIII", en V.I.P. de 05-09-1927, pág. 4.

²⁹³ GARATE OJANGUREN, M.M. y MARTIN RUDI, J.: o.c., pág. 100.

Consejo de Administración . haciendo uso de las facultades que tenía concedidas, y a la vista de la trayectoria de la empresa elevó su capital de 2.000.000 a 4.000.000 de ptas.²⁹⁶ ,por tener ya liberadas totalmente las acciones emitidas cuando se fundó, condición indispensable para la ampliación de capital. La buena marcha de la sociedad les llevó a continuar las ampliaciones de capital y así, en el año 1928, "aumentó su capital social hasta la cifra de 25 millones²⁹⁷ . En los años posteriores a la guerra civil esta sociedad siguió creciendo y precisando, por consiguiente, de ampliar sus disponibilidades, lo que consiguió con

"sucesivas ampliaciones de capital...emisión de obligaciones hipotecarias y solicitando importantes préstamos bancarios concedidos por el Banco de Crédito Industrial, mediante la apertura de cuentas de crédito"²⁹⁸ .

Con fecha 8 de agosto del año 1945 realiza un desembolso de 24.000.000 de ptas. que, junto con otros 24.000.000 de ptas desembolsados anteriormente, iban destinados a cubrir otra ampliación de su capital que ahora se elevaba a 60.000.000 ptas. ²⁹⁹ En el año 1952 y con fecha 21 de junio, aumenta su capital social a 72.000.000 ptas.³⁰⁰ . Vuelve a ampliar su capital social, esta vez en el año 1956, elevándolo a la cifra de 108.000.000 de ptas.³⁰¹

b) Las instalaciones

Desde sus comienzos las instalaciones de esta empresa se

²⁹⁶ *Memoria) Comercial de la Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Guipúzcoa*. Año 1928 pág. 74.

²⁹⁷ GARATE OJANGUREN, M. M. y MARTIN RUDI J.: o.c., pág. 100.

²⁹⁸ Ibid.

²⁹⁹ M.C.C.G. Año 1945, pág. 99.

³⁰⁰ M.C.C.G. Año 1952, pág. 105.

³⁰¹ M.C.C.G. Año 1956, pág. 109.

Desde sus comienzos las instalaciones de esta empresa se ubicaron en la zona de Pasajes. Así, la factoría de recepción y secado del bacalao fue instalada en Pasajes de San Juan, en el edificio conocido como "La Casa de los Almirantes, ocupada por Ignacio Mercader en los balbuceos del vapor"¹⁰⁰, que se convirtió hasta 1930 en la casa central de esta empresa bacaladera.

Para ello se hicieron importantes obras de mejora del edificio, de su interior en estado ruinoso, y adosado a su fachada se construyó "un magnífico muelle de hormigón que permitiera a las unidades de la Sociedad atracar y realizar la faena de descarga"¹⁰¹. En el año 1928, la P.Y.S.B.E., contaba ya con las instalaciones siguientes:

"- La antigua casa llamada del Almirante, con las instalaciones de almacenes y oficinas; su edificio adjunto con cepilladoras y calderas.

- Los antiguos "Talleres Arrieta", hoy almacenes de bacalao fresco, almacenes de sal y local para talleres.

- Los antiguos "Astilleros", donde se han instalado cinco túneles de secado, con todos los elementos completos para tres de ellos y preparados otros dos para ponerlos en marcha con un gasto insignificante.

- La antigua "Casa-Palacio", donde están instaladas las calderas, la caseta de transformadores, y el depósito elevador para el lavado con sus bombas y motores"¹⁰².

Como las primitivas instalaciones no resultaban suficientes para elaborar la pesca suministrada por los cuatro vapores y estando en los planes de la empresa el adquirir todavía más barcos, el Consejo de la P.Y.S.B.E., en 1928, adquirió los edificios de los antiguos "Astilleros de Pasajes de San Juan", contiguos a su factoría, al objeto de realizar un muelle de unos 350 metros de longitud sobre la bahía de Pasajes, a continuación del ya existente, con una capacidad de amarre para 6 barcos. La construcción de este muelle fue autorizada por Real Orden de 15 de diciembre de 1928, (Gaceta del 12 de enero de 1929).

¹⁰⁰ ARBEX, J. C.: o.c., pág. 193.

¹⁰¹ "Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España, S.A.", en V.I.P. de 05-09-1928, pág. 6.

¹⁰² M.C.C.G. Año 1928, pág. 110.

En el año 1930, y con el fin de mejorar sus servicios, cambió el domicilio de su sede central y "el 1 de agosto de 1930 se acordó trasladar su domicilio social de Pasajes de San Juan a San Sebastián"³⁰³, siendo la calle en la que se instaló la Avenida de la Libertad, número 12, piso primero³⁰⁴. El 21 de julio del año 1933 vuelve a trasladar sus servicios centrales esta vez dentro de la misma ciudad de Donostia-San Sebastián, al número 2 de la calle Aguirre Miramón³⁰⁵.

También en el año 1933 se anuncia en la revista Vasconia Industrial y Pesquera con las siguientes características:

- Domicilio Social: Aguirre Miramón 2, San Sebastián

Factoría: Pasajes de San Juan

Depósito frigorífico: Málaga

Agencias:

Inglaterra (Cardiff y Grimsby)

Noruega (Tromsö)

Islandia (Reykjavik)

Canadá (Halifax, North Sidney, Louisbourg)

Terranova (St. Pierre et Miquelon, St. Jone' s).

Después de la guerra civil y en pleno auge de esta empresa, el volumen de sus negocios hizo que los muelles e instalaciones de Pasajes resultasen insuficientes, por lo que tuvo que establecer otra factoría esta vez en tierras gallegas. En 1959 posee dos factorías en la que 500 personas distribuyen y venden pescado al interior y al exterior³⁰⁶.

Su factoría en Pasajes tiene una superficie de 26.000 metros

³⁰³ GARATE OJANGUREN, M. M. y MARTIN RUDI J.: o.c., pág. 100.

³⁰⁴ M.C.C.G. Año 1933, pág. 92.

³⁰⁵ Ibid. .

³⁰⁶ REIZABAL ARRUABARRENA, G. y otros: o.c., pág. 161.

cuadrados y posee dos muelles de atraque, almacenes frigoríficos, lavaderos y secaderos para la pesca, taller de confección de redes, almacenes generales, etc. etc. También posee otra factoría en El Ferrol del Caudillo con una superficie de 16.000 metros cuadrados e instalaciones similares a las de Pasajes. Además de su domicilio social en la calle Aguirre Miramón de San Sebastián, tienen establecida una delegación en Madrid, en la Carrera de San Jerónimo nº 36¹⁰⁷.

c) Las embarcaciones

Los primeros buques pesqueros que adquiere la empresa P.Y.S.B.E., S.A. son de vapor y se construyen en el extranjero, dada la escasez de astilleros nacionales en aquella época capaces de construir buques de las características que se precisaban. Fueron la pareja, "Rey Alfonso XIII" y "Euskal-Erria", contruidos en Francia, "en La Ciotat por la Société Provençale de Constructions Navales y entregados en 1927"¹⁰⁸. Ambos buques, que formaban una pareja de bous, y tenían,

"65 metros de eslora, 10, 5 de manga y 6 de puntal, y capacidad para guardar cada uno en sus depósitos unas 1.000 toneladas de bacalao después de secado y salado. Sus calderas desarrollaban una fuerza nominal de 1.200 caballos y de 800 efectivos. Podían llevar 141 toneladas de agua potable para las calderas de a bordo y 22 toneladas para beber y usos domésticos; 300 toneladas de carbón en la carbonera principal, más 250 en las dos adicionales. Estas últimas, al no guardar combustible, eran limpiadas, baldeadas y desinfectadas para convertirlas en almacén de bacalaos. Cada barco podía guardar en sus depósitos, cómodamente, unas 1.000 toneladas de bacalao después de salado y preparado"¹⁰⁹.

Eran barcos grandes. El Euskal-Erría tenía 1.199 T.R.B. y el Rey Alfonso XIII -que con la llegada de la República cambiaría su nombre por el

¹⁰⁷ *Lista Oficial de Buques de España*. Subsecretaría de la Marina Mercante, Madrid 1964.

¹⁰⁸ SAN GIL J. P.: "La flota de la Pysbe durante la guerra civil", en *Bilduma* nº 5, 1991, pág. 7.

¹⁰⁹ "El retorno de Terranova", en V.I.P. de 20-08-1927, pág. 3.

de Hispania-, 1.197 T.R.B.. "La proa reforzada y ligeramente inclinada para poder navegar en zonas heladas.... Podía alcanzar 10 y hasta 11 o 12 nudos de velocidad"¹⁰.

El día 24 de agosto de 1927, tuvo lugar en Pasajes el acto de imponer oficialmente el nombre de "Rey Alfonso XIII" a uno de los dos primeros barcos adquiridos por la Sociedad "Pesquerías y Secaderos de bacalao de España" el cual ya había realizado su primera campaña en Terranova. A la ceremonia de inauguración de esta factoría asistió el Rey Alfonso XIII, que apadrinó el bautizo del buque que llevaba su nombre¹¹.

En uno de los diversos actos celebrados con motivo de esta inauguración, el Presidente del Consejo de Administración de la P.Y.S.B.E., D. Luis Pradera¹², resaltó el hecho de que era la primera empresa de España que dedicaba sus actividades a la pesca del bacalao en Terranova, y destacó el propósito de que las actividades de la misma llegaran a sustituir las importaciones de bacalao que realizaba la península y que ascendían a más de cien millones de pesetas anuales.

Aludió a las facilidades que la empresa había encontrado, tanto en Madrid en el Ministerio de Marina, especialmente en la Dirección General de Pesca Marítima, como en los demás Ministerios y en Guipúzcoa por parte de la Junta y Dirección del Puerto de Pasajes y el Ayuntamiento de Pasajes de San Juan. Pero aprovechó también la ocasión para recordar que siendo una industria que comenzaba una actividad que durante un largo periodo había estado abandonada, precisaba de atenciones especiales

¹⁰ SAN GIL, J. P.: a.c., 1991, págs. 70 y 71.

¹¹ "Cerca de las once llegó el Rey acompañado del duque de Miranda, no concurriendo la Reina Doña María Cristina por hallarse levemente indispuesta a causa de una afección a la boca. Recibieron a D. Alfonso las primeras autoridades civil y militar de la provincia; el Presidente de la Diputación señor Luzunáriz; el Arzobispo de Santiago Fr. Zacarías Martínez; el Comandante de Marina del Puerto de San Sebastián, señor Nárdiz; el capitán del puerto de Pasajes; el ingeniero del mismo Sr. Marquina; el interventor de la Aduana de Pasajes, señor García Cuerva; la primera autoridad local y algunos concejales de Pasajes y numeroso público que tributó al Monarca un cariñoso recibimiento". "El bautizo del barco bacaladero Rey Alfonso XIII", a.c., pág. 3.

¹² "El Rey alfonso XIII para la pesca del bacalao", en I. nº 696, 1927, pág. 197.

del Gobierno y esperaba encontrarlas después de demostrar lo que por sí mismos eran capaces de hacer.

El discurso del Sr. Pradera finalizó "rindiendo un tributo de gratitud a D. Luis Legasse, iniciador y fundador de la sociedad y promotor de las industrias pesqueras en Francia"¹¹. El Sr. Legasse aprovechó también la ocasión para pedir concesiones especiales para la empresa que la ayudasen en sus primeros años y para ello solicitó al Rey,

"que proteja a la nueva industria eximiéndola de algunos tributos y dispensando del servicio militar a los tripulantes de los buques pesqueros que se dirigen a Terranova en busca de bacalao"¹².

A la vista de las buenas perspectivas de la empresa una segunda pareja de bous fue adquirida en 1928. La formaron el "Galerna"¹³ y el "Vendaval", "construidos en las astilleros escoceses de Hall Russell Co. Ltd., en Aberdeen"¹⁴, especializados en la construcción de buques pesqueros. Era buques preparados, especialmente, para faenar en los bancos de Terranova y se contaban entre los de mayor tamaño que existían entonces en España destinados a las tareas de la pesca. Desplazaban 1.204 toneladas cada uno y sus características eran: 65 metros de eslora y 10 de manga. Sus calderas eran capaces de producir 1.100 caballos de fuerza.

"El Galerna, contaba con una bodega para el pescado, excepcionalmente grande, que medía 38.500 pies cúbicos, y sus carboneras tenían una capacidad de almacenamiento de 600 toneladas. El barco llevaba, además una instalación eléctrica completa, con dos grupos de producción instalados en la sala de máquinas y llevaba a bordo un equipo de ondas

¹¹ "El Rey alfonso XIII para la pesca del bacalao", a.c., pág. 197

¹² Ibid

¹³ "El "Galerna", fue bautizado el día 1 de junio de 1928 siendo madrina la Sra. de Don Luis Pradera, miembro de la sociedad explotadora, y padrino el señor Legasse. Bendijo el cura párroco de Pasajes de San Juan y a la ceremonia que se celebró en los muelles particulares de la P.Y.S.B.E. asistieron también la oficialidad y la tripulación del bacaladero".- "La llegada y bautizo del bacaladero Galerna", en V.I.P. de 05-06-1928, pág. 12.

¹⁴ SAN GIL, J. P.: a.c., 1991, pág. 71.

ultrasonoras"¹⁷ .

La empresa P.Y.S.B.E. no se arredró ante la disminución de los beneficios obtenidos en el año 1929, inferiores a los del año anterior"¹⁸ y en enero de 1930 recibió una nueva pareja de barcos, el "Tramontana" y el "Mistral", contruidos en "los astilleros de COX & C^o. (Engineers) Ltd. de Falmouth (Inglaterra)"¹⁹ , y que desplazaban 1.252 T.R.B. cada uno.

La situación económica derivada de la crisis de 1929 se prolongó en los años siguientes encareciendo el precio del combustible y de los víveres de los que tenían que aprovisionarse, en el extranjero, los buques en sus campañas pesqueras. A ella se le unieron diversos problemas sufridos por las embarcaciones. En el año 1930, tres de los pesqueros tuvieron averías que les obligaron a retrasar su salida del puerto.

"El día 23 de enero, se produjo una explosión en el "Mistral" que, además de producir sensibles pérdidas entre la tripulación, dejó el barco seriamente averiado, por lo que hubo necesidad de enviarlo a Bilbao para su reparación. También los buques "Rey Alfonso XIII" y "Euskal-Erria" tuvieron necesidad de reparar las tuberías de sus calderas"²⁰ .

Los seis buques que la P.Y.S.B.E. tenía en el puerto de Pasajes en julio de 1936, así como la factoría y los pertrechos y suministros, fueron requisados durante la guerra civil y los buques combatieron, con nombres diferentes a los suyos, a las órdenes de "la Marina Vasca, la Marina del General Franco en el Cantábrico y la Marina republicana en el Mediterráneo"²¹ .

¹⁷ *Industrias Pesqueras* nº 17, 1928, págs. 14 y 15.

¹⁸ Ver anexo 6.1. Balances de la P.Y.S.B.E.

¹⁹ M.C.C.G. Año 1929, pág. 147.

²⁰ M.C.C.G. Año 1930, pág. 189.

²¹ SAN GIL, J. P.: a.c., 1991, pág. 70.

De los seis barcos, el Vendaval, rebautizado con el nombre de Nabarra se hundió en un combate en Matxitxako y se perdió definitivamente. Los otros cinco fueron recuperados finalizada la contienda y a ellos se les unieron otros dos, el "Cierzo" y el "Abrego", buques de motor de 1.240 T.R.B., que habían sido encargados en 1936 a "los astilleros de Frederikshavn, en Dinamarca, con motores de combustión interna"²². Aunque ya en 1937 estaban terminados, las circunstancias de la guerra civil impidieron su entrega hasta la terminación de la contienda. Todos ellos continuarían navegando hasta comienzos de los años sesenta, siendo desguazados, finalmente en 1966 y causando baja en el Registro de Buques"²³.

Finalizada la guerra civil y aprovechando las ayudas oficiales a la construcción naval, la P.Y.S.B.E., encargó sus barcos a los Astilleros de la Naval en Sestao. "De allí salieron el "Alisio", el "Aquilón", el "Tifón", el "Vendaval" y el "Mareiro"²⁴. En 1945, la flota de la P.Y.S.B.E., cuenta

"con más de una docena de embarcaciones de acero, casi todas con nombres de vientos: Abrego, Cierzo, Galerna, Mistral, Tramontana, Alisio, Tifón, Tornado, etc."²⁵.

En el año 1959 esta empresa cuenta con 16 buques que representan 20.762 T.R.B., más otros cuatro buques en construcción"²⁶. También en Sestao se construyeron

"en 1946 el "Tornado"; en 1954, el "Bochorno", "Brisa", "Regañón" y "Solano"; en 1958, el "Huracán" y el "Virazón" y en 1959 el "Céfiro", siendo la flota completa en 1960 de 19 barcos"²⁷.

²² SAN GIL, J. P.: a.c., 1991, pág. 71.

²³ SAN GIL, J. P.: a.c., 1991, pág. 100.

²⁴ REIZABAL ARRUABARRENA, G., y otros: o.c., pág. 157.

²⁵ ARBEX, J.C.: o.c., pág. 194.

²⁶ *Lista Oficial de buques de España*, o.c., 1964.

²⁷ REIZABAL ARRUABARRENA G., y otros: o.c., pág. 157 y 159.

En el año 1965 se han reducido a 14 en número de sus embarcaciones, que representan en total 18.776 T.R.B. y siguen dedicándose a la pesca de Gran Altura³²⁸ y en 1970 le restan solamente 10 embarcaciones, tripulados por 55 personas cada una de ellas³²⁹.

d) Personal

La P.Y.S.B.E., en sus comienzos, empleó mano de obra francesa³³⁰, tanto en tripulantes como en patrones de pesca y especialistas en la preparación del pescado a bordo, por no disponer en aquel momento en Guipúzcoa de personal preparado para este tipo de trabajo y dado que la preparación del producto obtenido era fundamental para poder competir dignamente con el bacalao importado. No obstante, dentro de sus planes figuraba la sustitución de los trabajadores franceses por españoles tan pronto como fuera posible, lo que así hizo llegando a ser

"los capitanes y pilotos y el personal de cubierta guipuzcoanos o vizcaínos, mientras entre los maquinistas, fogoneros y paleros abundaban los naturales de Galicia. Como curiosidad habría que señalar que los tripulantes de los barcos de la P.Y.S.B.E. estaban exentos del servicio militar"³³¹.

La Real Orden de 16 de mayo de 1928 (Diario Oficial nº 117) autorizó el embarque en los vapores "Rey Alfonso XIII" y "Euskal Erría" de veinte hombres españoles y treinta extranjeros.

³²⁸ *Flota Pesquera Española en 31 de diciembre de 1965*. Subsecretaría de la Marina Mercante, Madrid, enero 1966.

³²⁹ REIZABAL ARRUABARRENA, G., y otros: o.c., pág. 161.

³³⁰ Aunque las Reales Ordenes de 26 de abril y 24 de mayo de 1927 contemplaban la sustitución del personal extranjero por español, a fin de nacionalizar completamente la industria pesquera, no existía en aquella época personal nacional preparado en número suficiente para sustituir a los especialistas extranjeros.

³³¹ SAN GIL, J. P.: o.c., 1991, pág 71.

"La tripulación que llevaba el Alfonso XIII era de 56 hombres, de ellos 18 españoles, casi todos de Lequeitio. La oficialidad estaba integrada por dos capitanes, uno de ellos español y dos oficiales maquinistas"¹²².

La tripulación del primer viaje estuvo compuesta por:

"Capitán: D. Eustaquio Arrinda
Primer Oficial: D. Gabriel Aguirre
Segundo Oficial: D. Lucio Garechana
Segundo Oficial agregado: Sr. García
Maquinista: D. Angel Louvelli
Segundo Maquinista: D. Santos Gamecho
La marinería española estuvo integrada por vascongados y la francesa por bretones"¹²³.

A principios de los años treinta los planes iniciales de ir sustituyendo el personal extranjero por autóctono, se fueron llevando a cabo. Las tripulaciones adquirieron paulatinamente el adiestramiento necesario y tres capitanes nacionales navegaban ya con la responsabilidad de patrones de pesca. En la campaña de 1932 les acompañaron especialistas islandeses, ya que el tratamiento que se daba en Islandia al bacalao era superior al que recibía en Francia, y la calidad obtenida superaba con mucho a la francesa. Por ello la sociedad se inclinó a que sus especialistas se formasen con los métodos islandeses.

e) Campañas pesqueras

En la noche del mismo día en que fue bautizado el "Rey Alfonso XIII" zarpó de Pasajes para unirse al "Euskal-Erria" en Terranova y realizar juntos la campaña de invierno del bacalao. Esta sería para el "Rey Alfonso XIII" su segunda campaña bacaladera, ya que la primera la había realizado antes de su bautizo. Para ello el buque salió de Cádiz, el día 21 de abril de 1927, después de aprovisionarse de sal y vituallas y el 2 de mayo llegó a

¹²² I.P. nº 9, 1927, págs. 14 y 15.

¹²³ "El retorno de Terranova", a.c., pág. 3.

Terranova. Caló sin resultados en diversos bancos hasta llegar al de "Banquereau" donde obtuvo una media de 6 toneladas diarias durante toda la campaña, aunque hubo días que consiguió hasta 21 levantando la red cada dos horas. Hubo una levantada, la mayor, que rindió 9 toneladas de bacalao en dos horas.

"Cada veinticinco días, el Alfonso XIII se dirigía a la costa, unas veces a St. Pierre et Miquelon, y otras a Sidney, según el lugar en el que se hallaba pescando, para aprovisionarse de carbón, agua y vituallas"¹⁰⁰.

Dados los buenos rendimientos obtenidos en las campañas del año 1927 y sobre todo de 1928, (ver balances), donde sobrepasó el término medio de pesca mundial en los bancos de Terranova, decidió ampliar tanto el número de barcos como las instalaciones en tierra.

"En la primera campaña del año 1928 se llegó a la cifra de 2.420 toneladas. De ellas corresponden: 670 al buque "Vendaval", 530 al "Galema", 570 al "Rey Alfonso XIII" y 650 al "Euskal-Erria"¹⁰¹.

En esta primera campaña el vapor "Vendaval" regresó anticipadamente a puerto - el día 31 de mayo- como consecuencia del accidente sufrido al ser abordado, a causa de la niebla, por el buque "Neptunia". Las averías producidas por este suceso le impidieron seguir pescando hasta el final de la campaña. En la segunda campaña obtuvo 1.705 toneladas. Es sabido que siempre la segunda es inferior a la primera"¹⁰².

Los óptimos resultados obtenidos durante los dos primeros años de actividades sufrieron un revés en 1929, a pesar de que dicho año añadieron la zona de Groenlandia a la de Terranova, que hasta entonces había sido la única visitada en los años anteriores. Sin embargo, en la primera campaña pesquera en Terranova, su media de pesca estuvo por

¹⁰⁰ I.P. nº 9, 1927, págs. 14 y 15.

¹⁰¹ "El retorno de los bacaladeros españoles", en V.I.P. de 05-08-1929, pag. . 11.

¹⁰² M.C.C.G. Año 1928, pág. 111.

encima de la extranjera y aunque fue

"inferior en 10.000 quintales, aproximadamente a la del año último...su vapor "Vendaval", se ha colocado en tercera posición de todos los pesqueros, extranjeros y nacionales, que han afluido a Terranova"¹⁷ .

Otra circunstancia adversa se unió a la falta de pesca; la excesiva temperatura registrada durante aquél verano, que se reflejó en la calidad del bacalao y llevó a un descenso en las ventas. Por ello, la segunda campaña, fue inferior a la primera, pero se la consideró buena comparándola

"con el resultado de las pescas que se han observado en Terranova durante estos últimos meses.....que el bacalao no es tan abundante ahora en los bancos de Terranova por derivar, temporal o definitivamente a los placeres de Groenlandia, donde parece haber encontrado temperatura y alimentación más de su agrado"¹⁸ .

En el año 1930 la inestabilidad política española se reflejó en perturbaciones del orden público, violencias sociales y depreciación de la peseta. La crisis mundial desencadenada en 1929 con el crack de la Bolsa de Nueva York se fue extendiendo a otros países y el incremento general de los precios se reflejó en la elevación del costo de la pesca. La campaña no fue satisfactoria por la escasez de pesca en Terranova, aunque en Groenlandia y Noruega fue algo mejor. Se obtuvieron "4.907 toneladas de bacalao y 139,50 toneladas de aceite y residuos"¹⁹ , y el balance de este año refleja unas pérdidas de 286.169 ptas²⁰ .

Diversos factores externos se conjugaron para que este año se

¹⁷ M.C.C.G. Año 1929, pág. 147.

¹⁸ "Los bacaladeros españoles regresan de Terranova", en V.I.P. de 20-12-1929, pág. 9.

¹⁹ M.C.C.G. Año 1930, pág. 189.

²⁰ Ver anexo 6.1.

saldase con pérdidas superiores a las de 1929³⁴¹. El más representativo fue el descenso de la libra esterlina, que favoreció las importaciones de bacalao extranjero, e hizo disminuir los precios de los productos de la P.Y.S.B.E.. Otros países, ante la crisis, tomaron también medidas que afectaron a las exportaciones. Islandia, que poseía un gran stock de existencias rebajó los precios a "menos del 50% de los de 1929...Francia se defiende fijando contingentes de importación"³⁴².

En 1931 se amplió el número de los caladeros a los que acudían con los de Islandia. Dicho año acudieron en la primera campaña, a Terranova, Islandia y Noruega y en la segunda a Groenlandia y Terranova.

La implantación de la Segunda República, con el cambio de política que conllevaba, no proporcionó en el año 1931, las condiciones más idóneas para la buena marcha de los negocios. Sin embargo, la empresa P.Y.S.B.E. va a conseguir, entre las dos campañas, 6.200 toneladas de pescado, la mayor cantidad obtenida desde su creación. Se distinguieron,

"principalmente, los buques "Vendaval" y "Tramontana", que se colocan por su pesca en primero y tercero lugar de todos los barcos nacionales y extranjeros que frecuentaron aquellas aguas"³⁴³.

Aunque España no atravesaba una coyuntura favorable y el desnivel de la peseta respecto a otras monedas extranjeras se hizo notar en el año 1931, la factoría pasaitarra había disminuido en gran medida sus costes de fabricación, lo que permitió no sólo abastecer a los mercados habituales, sino también ampliar las ventas a otros nuevos, pudiendo, por primera vez, colocar sus productos en todos los mercados nacionales, pero para cubrir la demanda de bacalao salado precisaba mayor cantidad de materia prima de la que, a pesar del aumento de sus capturas, podía conseguir, por lo que tuvo que recurrir a importar de diversos países, tal y

³⁴¹ Ver anexo 6.1.

³⁴² M.C.C.G. Año 1930, pág. 131.

³⁴³ M.C.C.G. Año 1931, pág. 130.

como se indica en el cuadro siguiente:

Importaciones de bacalao de la P.Y.S.B.E., en los años 1927 a 1934

Países de procedencia	Cantidad importada (en miles de toneladas)							
	Año 1927	Año 1928	Año 1929	Año 1930	Año 1931	Año 1932	Año 1933	Año 1934
Islandia	34,20	38,10	21,40	31,10	21,70	28,40	28,30	22,70
Terranova	16,60	18,30	15,60	12,70	9,90	9,90	10,40	9,50
Dinamarca	7,00	6,40	6,30	9,20	7,60	10,30	10,00	13,30
Noruega	10,70	8,80	9,10	6,80	5,40	7,00	6,80	11,90
Gran Bretaña	4,10	3,60	3,80	2,20	2,00	0,70	0,60	0,70
Francia	5,80	2,70	2,20	0,60	0,50	0,40	0,40	0,20
Otros países	0,10	0,70	5,00	2,00	1,50	0,10	0,20	s.d
Total.....	78,50	78,60	63,40	64,60	48,60	56,80	56,70	58,30
Valor en millones de pesetas oro	77,70	77,80	74,10	62,30	30,30	27,40	26,60	25,80

Fuente: *Estadística de Pesca*. Ministerio de Industria y Comercio. Madrid. y *Memorias Comerciales*. Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Guipúzcoa.

Durante estos mismos años la producción de bacalao de esta empresa, alcanza las cifras indicadas en el cuadro siguiente:

Producción de bacalao de la empresa P.Y.S.B.E. durante los años 1927 a 1934, expresado en miles de toneladas.

Producción salazón	Año 1927	Año 1928	Año 1929	Año 1930	Año 1931	Año 1932	Año 1933	Año 1934
	1,7	4,2	3,8	4,9	6,2	8,4	9,7	10

Fuente: *Estadística de Pesca*. Ministerio de Industria y Comercio. Madrid. y *Memorias Comerciales*. Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Guipúzcoa.

Puede observarse como ya, en sus ocho primeros años de vida va reduciendo la cantidad de las importaciones y aumentando la producción de salazón, lo que muestra la buena marcha de sus campañas pesqueras que, aunque no han conseguido el autoabastecimiento, redundan en una

menor dependencia de los mercados extranjeros. Los productos que fabrican son:

- Bacalao en sal y bacalao seco, marca P.Y.S.B.E..
- Filetes de bacalao sin espinas, marcas ESPAÑA, EUSKAL
ERRIA y PLUS ULTRA.
- Lenguas de bacalao, marca PASAJES.
- Aceite de hígado de bacalao.
- Raba.

Ha obtenido, también, un Gran Premio y una Medalla de Oro en las exposiciones de Barcelona y Sevilla, y se anuncia con el lema siguiente "proteged a la industria nacional comprando bacalao pescado y preparado por españoles".

Los años de la postguerra, con las dificultades económicas que acarrearón a los diferentes sectores de la economía, representaron para el sector pesquero un lento resurgir con la reorganización de antiguas empresas y creación de otras nuevas. La P.Y.S.B.E. reemprendió sus actividades con gran empuje y va a ser a partir de aquí cuando su trayectoria la lleve a ocupar un lugar preeminente dentro de las empresas españolas.

Durante la segunda guerra mundial, ante las dificultades para trasladarse a la zona de Terranova, acude también a los caladeros saharianos que si bien son ricos en pesca no se presta la clase de las especies allí capturadas para ser sometidas al procedimiento de salazón propio de esta empresa. Sin embargo, no deja de acudir, a pesar del peligro, a los caladeros del norte, como se desprende de las noticias publicadas por la prensa en el año 1941.

"El 7 de diciembre arribaron a Pasajes de San Juan el "Cierzo" y el "Abrego"... llegaron con dos mil toneladas de bacalao...el "Abrego" ha establecido un record de carácter mundial...Salió de Pasajes el 25 de julio y ha regresado al mismo puerto el 7 de diciembre sin hacer escala ni siquiera para reponer víveres o combustible. En total 153 días de

navegación en zona de guerra internacional, en un viaje de Pasajes a Pasajes, pasando por Groenlandia"¹⁴⁴.

A mediados de los cuarenta, una vez terminada la guerra vuelve a desplazarse para sus campañas a los bancos de Terranova y Labrador, acudiendo con frecuencia a los de Groenlandia y ocasionalmente a Islandia, norte de Noruega y otros caladeros.

Esta empresa aprovechaba del bacalao todos sus elementos. Uno de ellos, las huevas, se utilizaban como raba. "En 1941, la P.Y.S.B.E. suministró 10.000 kilos de huevas, sin tener que comprarla a Noruega que era el proveedor habitual"¹⁴⁵.

En los años 1950 a 1953, las campañas de esta empresa ofrecieron los siguientes resultados en cuanto a pesca verde¹⁴⁶.

Pesca verde obtenida por la empresa P.Y.S.B.E. en los años 1950 a 1953

Años	En verde o salado Kg.	Equivalencia en pesca fresca, entera, en la mar Kg.	Valor en Ptas.
1950	19.500.620	48.751.550	292.509.300
1951	17.024.030	51.072.090	306.432.540
1952	17.192.280	42.980.890	
1953	18.426.005	46.065.012	

Fuente: *Estadística de Pesca*. Ministerio de Comercio. Madrid.

Entre los pescados capturados en estas campañas se citan, además del bacalao grande, mediano y pequeño, otros como el eglefino, lubina, el

¹⁴⁴ *La Voz de Guipúzcoa*, de diciembre de 1941.

¹⁴⁵ ARBEX, J.C.: o.c., pág. 194.

¹⁴⁶ Se denomina bacalao verde a la cantidad que se descarga una vez despojado de cabeza, vísceras, etc., y conservado en sal. La relación que existe entre el peso del pescado recién recogido del mar y el peso en verde, es del orden de 3 a 1, aproximadamente, o sea que 100 kilogramos de pescado entero se convierten en unos 33 a la descarga.

barbudo o locha, y el colín²⁷.

Si se compara la producción de la P.Y.S.B.E. a principios de los años cincuenta, con la de las otras dos grandes empresas de bacalao existentes entonces en España, C.O.P.I.B.A. (Compañía de Pesca e Industrias del Bacalao S.A.), y P.E.B.S.A. (Pesquería Española de Bacalao S.A.), las capturas de la empresa guipuzcoana son considerablemente superiores a la suma de capturas de las otras dos.

Capturas en toneladas de las empresas P.Y.S.B.E., C.O.P.I.B.A. y P.E.B.S.A. en los años 1950 a 1953

Empresas	Año 1950	Año 1951	Año 1952	Año 1953
P.Y.S.B.E.	19.501	17.024	17.192	18.426
C.O.P.I.B.A.	5.611	5.482	3.978	4.452
P.E.B.S.A.	3.333	4.663	8.279	9.148

Fuente: *Estadísticas de Pesca*. Ministerio de Comercio, Madrid.

Los barcos de la empresa P.Y.S.B.E. no siempre descargaban la totalidad de sus capturas en el puerto de Pasajes. Las toneladas de esta empresa descargadas en el puerto guipuzcoano entre los años 1945 y 1958 se indican en el cuadro siguiente:

²⁷ Detalle de las capturas por especies y de los buques que intervinieron en ellas se amplían en el cuadro estadístico 6.2.

Capturas de la empresa P.Y.S.B.E. descargadas en el puerto de Pasajes

Años	Toneladas	Miles de pesetas
1945	3.622	
1946	8.415	
1947	9.129	45.639
1948	8.034	40.168
1949	10.138	70.929
1950	10.021	60.128
1951	9.041	49.726
1952	10.147	55.808
1953	10.168	55.927
1954	10.979	64.774
1955	12.265	78.265
1956	10.626	66.412
1957	9.125	61.596
1958	8.124	56.868

Fuentes: *Memorias Comerciales*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa. San Sebastián.

f) El declive de la P.Y.S.B.E.

La P.Y.S.B.E., fue una gran empresa pesquera, pero cuando comenzó a escasear el bacalao como consecuencia de la esquilación que las técnicas de arrastre y parejas habían practicado en los distintos caladeros, se enfrentó a graves problemas para poder mantener las cuotas de beneficios que hasta entonces había disfrutado. También la nueva tecnología que permitió la conservación y el consumo de los alimentos congelados fue dejando obsoleta la técnica de la salazón, disminuyendo el consumo de estos productos a medida que aumentaba el de los congelados.

"Las flotas europeas se renuevan y la P.Y.S.B.E. encarga un estudio de viabilidad que aconseja cerrar la empresa...Así se hace en 1973, antes de

que entrase en vigor la figura jurídica de la Zona Económica Exclusiva”³⁰⁰.

6.2.9. Compañía Pesquera Guipuzcoana

Fue una de las empresas que impulsaron el sector pesquero de Gipuzkoa y que, utilizando el sistema de arrastre, consiguieron aumentar de forma significativa el número de capturas.

“Fue fundada en el año 1920 en San Sebastián, siendo el capital social de un millón de ptas.. Estaba controlada por los “Astilleros de Pasajes de San Juan”, que eran dueños del 45% de las acciones en circulación, siendo uno de sus consejeros Francisco Letamendía, presidente del Consejo de Administración de la Compañía”³⁰¹.

Las embarcaciones con las que trabajó recibieron los nombres de “Guipuzcoano”, con los números 1, 2, 3 y 4. En el año 1933, último en que aparece registrada en la matrícula de Gipuzkoa, figuran solamente los dos últimos, “Guipuzcoano nº 3” y “Guipuzcoano nº 4”.

6.2.10. Bibiano Olaizola

La empresa Bibiano Olaizola va a surgir como continuadora de las actividades de “Olaizola, Eraso y Cía”, empresa pesquera que se disolvió

“el 26 de septiembre de 1925, ante el notario de San Sebastián D. Adolfo Sáez Alonso, pasando su activo y pasivo íntegramente a los Sres. Bibiano

³⁰⁰ REIZABAL ARRUBARRENA, G., y otros: o.c., pág. 161.

³⁰¹ LUENGO TEIXIDOR, F.: o.c., pág. 104.

Olaizola y Jacinto Ezcurdia"¹⁰⁰.

Al mismo tiempo y por los Sres. Olaizola y Ezcurdia se constituyó la sociedad "Bibiano Olaizola y Compañía, S.L." de la que eran socios gestores los dos señores mencionados, desempeñando los cargos de Gerente y Administrador, respectivamente. Siguió esta nueva empresa los pasos de la anterior dedicándose al negocio de la pesca y de las exportaciones de pescado, instalando sus oficinas en un edificio de su propiedad, sito en Pasajes de San Pedro, que destinaba sus bajos a almacenes de pertrechos pesqueros y taller de reparación de buques.

Contaba esta nueva empresa con cuatro barcos: dos bous: el "Igueldo" y el "Ernio", vapores dotados de los más modernos adelantos; y una pareja de pesca, formada por los vapores "Inesita" y "Josefina", contruidos en los Astilleros Eraso. Pronto la mala suerte se abatió sobre la vida de la nueva empresa. El 11 de abril de 1926 el vapor "Ernio" se hizo, como de costumbre a la mar. Tras doce días sin noticias del barco cundió la alarma y se trató de localizar su paradero telegrafiando a todos los puertos de España. El barco "Musel" comunicó la noticia de que el "Ernio" había permanecido los días 19, 20 y 21 de arribada en un puerto asturiano, pero dado que el "Ernio" tenía una pareja, el primitivo "Igueldo" -que había cambiado su nombre por el de "Cimadevilla"-, persistió la duda de cual de los dos buques había arribado al puerto asturiano.

A los quince días de haber zarpado de Pasajes el "Ernio", desde San Juan de Luz se comunicó la noticia de que el mar había arrastrado a aquellas costas el cadáver de un hombre. Bibiano Olaizola se trasladó a San Juan de Luz acompañado de otras personas entre las que se encontraba e identificaron el cuerpo como el de José Zorrozuá fogonero del barco perdido. Algunos días más tarde, a la altura de Motrico, se recogió un

¹⁰⁰ "De la industria pesquera. Bibiano Olaizola y Compañía S.L.", en V.I.P. de 12-10-1925, pág. 47.

salvavidas del "Ernio". Después nada más se supo del buque perdido, con los trece hombres que componían su tripulación ni se llegaron a descubrir las causas de su naufragio. Los hombres fallecidos fueron:

" Capitán, D. Alejo Garay, de 41 años, de Algorta (Vizcaya); Maquinista, José Alijoste, de 28 años, de Pasajes; Patrón de Pesca, José Ichaso, de 36 años, de Zarauz; Contramaestre, José Castresana, de 32 años, de Cestona; Redero, Benito González, de 40 años, de Riveira (Coruña); Marineros: Francisco Mayo, de 30 años, de Cangas (Pontevedra); Ramón Insúa, de 23 años, de Corme (Coruña); Adolfo Oliveira, de 25 años, de Cangas (Pontevedra); José Epelde, de 37 años, de Zumaya; Cocinero, Bernardo Bilbao, de 38 años, de Bermeo (Vizcaya); Fogoneros: Julián Iturbe, de 27 años, de Larrabezua (Vizcaya); José Zorrozuá, de 29 años, del mismo pueblo que el anterior; José María Mayo, de 23 años, de Cangas (Pontevedra)"³⁵¹.

El Director de Vasconia Industrial y Pesquera, Sr. Alonso Berrueta organizó una velada benéfica a beneficio de las víctimas de este naufragio, con la colaboración del

"Presidente del Colegio de Consignatarios de Buques de los Puertos de San Sebastián y Pasajes, D. Fernando de Salazar y el Presidente de la Asociación Gremial de Armadores de Buques de Pesca de puerto de Pasajes, D. Julio Ciganda"³⁵².

La velada, celebrada en el teatro Victoria Eugenia, tuvo un gran éxito y la Asociación de Armadores de Buques de Pesca contribuyó con la cantidad de mil pesetas. Estos actos benéficos eran necesarios en una época en que no existía una cobertura de los accidentes o muertes de los pescadores y sus familias quedaban en la miseria al faltarles la persona que contribuía a su sustento.

³⁵¹ "El misterio envuelve la catástrofe", en V.I.P. de 05-05-1926, pág. 3

³⁵² Ibid.

6.2.11. Pesquerías Pasaitarras S.A.

La empresa Pesquerías Pasaitarras S.A., "fue fundada por D. Andrés Sáez de Parayuelo, D. Angel Ciriza, y el Sr. Bravo"¹³³. El primero, antiguo piloto de la marina mercante, ya había creado una pequeña flota pesquera con base en Pasajes; el segundo era profundo conocedor de la empresa pesquera por haber desempeñado la profesión de armador toda su vida. La sociedad comenzó sus actividades en

"mayo de 1925 con dos vapores bous, el "María Teresa", de 222 toneladas de registro y el "María Luisa", de 190, adquiridos en los puertos de Hull y Milford-Haven"¹³⁴.

El comienzo de esta nueva empresa pesquera no fue muy afortunado, dado que coincidió con una época en la que se registró escasez de pesca en el litoral guipuzcoano, por lo que al principio no rindió los beneficios que de ella se esperaban. A este problema hubo que añadir, además de la siempre citada falta de protección estatal, los múltiples impuestos que gravaban la pesca y el tributo que habían de pagar por la utilización del dispositivo francés "Vigneron Dahl" que le suponía a la empresa la cantidad de 1.500 ptas. mensuales.

Se dedicó a la pesca de bajura, aunque, si no hubiese sido por sus malos comienzos, tal vez se hubiese arriesgado a la pesca de altura.

6.2.12. Javier Arcelus Irizar

Este armador pesquero adquirió en Alemania, en el año 1927, un vapor pesquero, el Gain-Gañekoa-Da,

"construido en los astilleros Atlas de Werkle, A.C., de Bremen. Las

¹³³ "Las industrias pesqueras guipuzcoanas. Pesquerías Pasaitarras S.A.", en V.I.P. de 12-10-1925, pág. 28.

¹³⁴ Ibid.

dimensiones de este buque eran 27 metros de eslora; 5,75 de manga y 2,70 de puntal. Su desplazamiento era de 100 toneladas, y su cala era capaz para 30.000 toneladas de pescado, cantidad que podía ser aumentaba aprovechando algunas características de este modelo de barco. Llevaba un motor Diesel de 270 caballos de fuerza y un semi-Diesel que ponía en acción a una dinamo de 86 caballos de fuerza. Además de la instalación de luz eléctrica, tenía otra supletoria para luz de petróleo"³⁵⁵.

Ofrecía la novedad de ser el primero en España que usaba una especie de "contra hélice", que consistía en una hélice horizontal colocada detrás de la hélice vertical. Este sistema facilitaba la expulsión posterior de las aguas y consecuentemente, la absorción anterior de las mismas, que es lo que originaba la marcha de la embarcación. En lugar de utilizar la propulsión de carbón, utilizaba la de petróleo.

"De esta forma evitaba embarcar las 80 toneladas de carbón necesarias para su desplazamiento y las sustituía por doce toneladas de petróleo, de las cuales consumía 700 litros diarios. Su capacidad era, de esta forma, proporcional a la de un barco de 35 metros de eslora"³⁵⁶.

Su tripulación estaba compuesta por:

"un capitán; un patrón de pesca; dos mecánicos navales; un contramaestre; cuatro marineros; y un cocinero. Además lleva a bordo dos mecánicos de la casa constructora que más tarde serán sustituidos por dos mecánicos ayudantes españoles"³⁵⁷.

Javier Arcelus, a pesar de la dilatada crisis pesquera que se padecía en aquellos años, se arriesgó a introducir este nuevo modelo de buque cuyo sistema de propulsión no lo llevaba mas que "el vapor "Richard Ologge" dedicado a la pesca"³⁵⁸.

³⁵⁵ "Las industrias pesqueras guipuzcoanas. Javier Arcelus Irizar" en V.I.P. de 05-10-1927, pág. 9.

³⁵⁶ Ibid.

³⁵⁷ Ibid.

³⁵⁸ Ibid.

Junto con el vapor "Neure Fedea" comienza su actividad como armador y pronto en el año 1929 añade otra pareja de vapores, el "Chit-Ona" y el "Da-Ona". Su época de mayor auge es la comprendida hasta la guerra civil española, ya que va a ir aumentando el número de buques que poseía con el "Batallán" en el año 1930, o los cinco que matricula en el año 1931: "Mercedes", "Manin", "Tito", "Fina", y "Angelita".

Ya en los años cuarenta su flota pesquera se ve bastante reducida, aunque todavía figura a su nombre en el año 1947, y únicamente en dicho año, un nuevo barco, el "Cristo de Urdaburu", velero a motor ; o el "Santo Job" que registrado en 1948 es vendido dos años más tarde. En el año 1958 sólo aparece registrado a su nombre un barco, el "Tito".

Embarcaciones de Javier Arcelus

Nombre del barco	Año de construcción	T.R.B.	Clase	Año de baja y causa
Mercedes	1907	278	vapor	
Manin	1907	251	vapor	
Fina	1907	251	vapor	
Angelita	1908	256	vapor	1949
Tito	1909	294	vapor	
Neure Fedea	1909	219	vapor	1930 Vendido a José Planells
Chit-Ona	1917	281	vapor	
Da-Ona	1918	300	vapor	1933
Batallán	1918	300	vapor	1934
Gain-Gañecoa-Da	1927	279	vapor	1949
Cristo de Urdaburu		143	V.M.	1948
Santo Job		132	motor	1950 Vendido a Fco. Martínez Gurruchaga

Fuentes: *Memorias Comerciales* . Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Guipúzcoa. San Sebastián.

En el año 1944, el buque "Chit-Ona" aparece como propiedad de Pedro Campo Ugido; el "Fina" como propiedad de Celestino de la Cruz; y el "Manin como propiedad de José López Merallo.

6.2.13. Otros armadores pesqueros

Existieron muchos otros armadores pesqueros que hasta la guerra civil sentaron las bases del gran despegue que vendrá a continuación de la misma. Entre ellos podemos destacar las siguientes empresas:

La Sociedad Anónima de Pesca y Navegación que fue fundada,

"en el mes de abril de 1920, con un capital social de doce millones de ptas. y en el momento de su disolución, 1926, tenía 58 accionistas"¹⁰⁰.

Sus promotores fueron catalanes, aunque junto a ellos figuraron empresarios guipuzcoanos.

"Sin datos que confirmen su funcionamiento en la provincia, se la ha considerado más como una empresa naviera que pesquera, pese a su nombre"¹⁰¹.

Laurak Bat cuya razón social era 'Solano, Quintana y Ciganda', y se dedicó a las operaciones de pesca entre 1916 y 1919.

"El capital social de 60.000 ptas. había sido aportado por los cuatro socios que la componían: Santiago Solano y Sáiz, Francisco Solano y Cerdón, Alfredo Quintana y Muguerza y Julio Ciganda y Lafuente"¹⁰².

A mediados de los años sesenta se mantienen algunos empresarios de los que participaron en el primer despegue pesquero del

¹⁰⁰ GARATE OJANGUREN, M.M. y MARTIN RUDI, J.: o.c. págs. 99 y 100.

¹⁰¹ LUENGO TEIXIDOR, F.: o.c., pág. 102.

¹⁰² GARATE OJANGUREN, M. M. y MARTIN RUDI, J.: o.c., pág. 84.

siglo XX en los años anteriores a la guerra civil. Entre los que en 31 de diciembre de 1965 poseen un tonelaje de su flota superior a las 500 T.R.B. están, además de los anteriormente mencionados P.Y.S.B.E., Ciriza Hermanos S.A., Ciriza y Huarte S.A. e Hijos de Francisco Andonaegui, los siguientes: Celestino de la Cruz: (581), , Sarriegui Sagarzazu y Cía. (760) y Tomás y Carmen Arrieta (643).

Además de ellos otros nuevos empresarios fueron apareciendo en la provincia de Gipuzkoa continuando el esfuerzo de aquellos pioneros que impulsaron de nuevo el despegue pesquero de altura. Entre estos tenemos con el tonelaje que se indica entre paréntesis a:

Estela S.A. (1.620); Laboa y Compañía (1.350); Lasa Atorrasagasti, J. Antonio (1.212); Otaegui Malcorra, Pedro (2.097); Alvamar S.A. (925); Bortalaborda S.A. (942); Echevarría y Compañía S.E.C. (536); Hermanos Lasa y Compañía S.L. (545); Iriberry S.A. (625); José Antonio Lasa Hijos S.R.C. (585); Ciriaco López Torrónategui (578); José Pérez Carnes (675); Pesqueras Reinaku S.L. (738); y Sarriegui Sagarzazu y Compañía (760).

En la actualidad y aun cuando siguen funcionando las Cofradías, los armadores pesqueros se encuentran integrados en asociaciones. La pesca capturada se atribuye a la provincia donde radica la asociación, pudiendo los armadores integrarse en asociaciones de otras provincias. En Gipuzkoa existen las siguientes:

ARGUINCON. Asociación guipuzcana de congeladores. Pasajes.

ARGUIBA. Asociación de armadores guipuzcoanos de bacalao. Pasajes.

A.A.B.P. Asociación de armadores de bajura. Pasajes.

Norpesc. Asociación de pequeños y medianos armadores pesqueros del Norte y del Noroeste. Pasajes.

Asociación de armadores de buques de pesca. Pasajes.

Asociación de armadores guipuzcoanos de bajura. Donostia-San Sebastián.

CAPITULO SEPTIMO
7. LAS INDUSTRIAS RELACIONADAS CON LA PESCA

La industria pesquera integra en torno suyo una serie de actividades complementarias, fundamentales para su desenvolvimiento, que han generado numerosos puestos de trabajo y han contribuido, significativamente, al desarrollo económico vasco.

De la natural evolución y modernización de la actividad pesquera han ido surgiendo y multiplicándose industrias tales como la conservera, la de salazón, las fábricas de hielo, las plantas de congelación y manipulación, los transportes de pescado, los astilleros, los talleres de reparación de buques, los muelles e instalaciones, la fabricación de efectos navales, etc. etc.

Dentro de lo que estas actividades han representado a lo largo del siglo XX para la provincia de Gipuzkoa se van a considerar, brevemente, algunas de ellas.

7.1. La construcción naval en Gipuzkoa

La construcción naval apareció en el litoral vasco derivada de la actividad comercial y pesquera. La abundancia de recursos en madera - material del que se construían los barcos-, y de hierro para los clavos y anclas, favorecieron el desarrollo de esta industria que ha desempeñado un brillante papel en la historia de esta provincia. De todos los puertos guipuzcoanos, tres han destacado sobre todos los demás en la construcción naval: Pasajes³⁶², Zumaya y Orio.

³⁶² "Los primeros navíos construidos en Pasajes de los que se tiene noticia fueron el "Mari Galant" y el "San Salvador". El primero tomó parte en el segundo viaje de Colón".- REIZABAL ARRUABARRENA, G., y otros: o.c., pág. 85.

7.1.1. La construcción naval antes del siglo XX

Ya desde la Edad Media se construyeron embarcaciones en diversos puertos guipuzcoanos¹³ destinadas a distintos fines, tanto por encargo de particulares, como de la Corona para su armada. A partir del siglo XV, ya se encuentra documentada la existencia de astilleros dispersos por la costa vasca. Esta característica de la dispersión acompañará a esta industria durante la Edad Moderna, originando pequeñas unidades de producción que no generaron beneficios suficientes para adaptar la construcción naval a las nuevas necesidades que se iban creando.

Diversas medidas estatales favorecieron la actividad de los astilleros guipuzcoanos.

"Del favor y la protección de la Corona nos informa la existencia de astilleros reales en Pasaia desde fines del siglo XVI. Tanto auge tomó esta industria en Guipúzcoa que prácticamente toda la cornisa se encontraba jalonada de pequeños astilleros. Existían canteras navales en San Sebastián, Pasaia, Usurbil, Orio, Zarauz, Deba, Zumaia, Irún y Hondarribia"¹⁴.

El desarrollo posterior de esta industria naval se vio obstaculizado por las continuas y numerosas guerras en que España participó en la época de los Austrias, y que no crearon las condiciones necesarias para su buen funcionamiento. Más adelante, en el puerto de Pasajes, la actividad de los astilleros,

"queda totalmente paralizada con la ocupación de puerto por las tropas de Napoleón... La última tentativa que se realiza en este lugar para construir barcos de alguna importancia (1824). Posteriormente, "Astilleros del Pasaje S.A.", "...Hijos de E. Laboa" primero y "Clemente Goldaracena" después, construyeron en sus talleres de Bordalaborda

¹³ "La mayor concentración se encontraba en la bahía de Pasajes, San Pedro, Lezo y Rentería reunían más de media docena de estas industrias. Irún, San Sebastián (en el arenal de Santa Catalina), Zarauz, las riberas del Oria, eran otros de los puertos donde se construían barcos". GARCIA DE CORTAZAR, F. y MONTERO, M.: o.c., pág. 106.

¹⁴ IBÁÑEZ GOMEZ, M., TORRECILLA GORBEA, M. J. y ZABALA LLANOS, M.: *Arqueología Industrial en Guipúzcoa*. Universidad de Deusto, Bilbao 1990, págs. 233 y 234.

embarcaciones modestas de madera"³³³.

Cuando en el siglo XIX se comenzaron a construir los buques de hierro y a utilizar la propulsión de vapor como fuerza impulsora de los mismos, Gipuzkoa siguió utilizando métodos tradicionales en la construcción naval, por lo que no pudo afrontar la fuerte competencia de otros países europeos que ya habían modernizado los suyos entrando por tanto en una fuerte crisis. Sin embargo, aunque los cascos de las naves guipuzcoanas siguen construyéndose de madera"³³⁴, comienzan a incorporarse a los buques pesqueros los motores de propulsión a vapor.

7.1.2. La construcción naval en el siglo XX

Gipuzkoa, a comienzos del siglo XX continua, en sus técnicas de construcción naval, retrasada respecto a los astilleros de los países desarrollados de Europa. Las embarcaciones se siguen construyen, todavía, de madera. A comienzos del siglo XX, en el año 1908, figuran construidas en Gipuzkoa las siguientes embarcaciones, todas ellas de madera:

³³³ ITURRIOZ TELLERÍA, F.: *Pasajes. Resumen histórico*. PYSBE, Pasajes 1952.

³³⁴ "En 1840 se fundó, con el objeto de construir buques de guerra y de vapor, en Pasai-Donibane *Empresa de Pasajes*. La iniciativa hay que inscribirla como pionera y de una importancia notable, si tenemos en cuenta que los primeros registros de barcos de hierro datan de tan sólo tres años antes. Sin embargo su historia fue tan efímera que ya en 1866 había cesado su actividad" IBÁÑEZ GOMEZ, M., y otros: o.c., pág. 238.

Embarcaciones construidas en Gipuzkoa en el año 1908

Nombre del barco	Clase	Lugar de construcción	Tonelaje Neto	Valor pesetas	Propietario	Domicilio
Evaristo	Bote	S. Sebastián	3,13	350	Angel Agote	S. Sebastián
Dolores	Bote	S. Sebastián	3,13	350	Antonio Uribe	S. Sebastián
Inocencio	Bote	S. Sebastián	3,07	250	I. Echeverría	S. Sebastián
Ntra. Sra. Asunción	Bote	S. Sebastián	1,78	250	José Olaizola	S. Sebastián
Manolito	Bote	S. Sebastián	3,13	350	Pantaleón Isasa	S. Sebastián
Pellorena	Vapor	S. Sebastián	9,93	14.000	R. Luzuriaga	S. Sebastián
Donostiarra	Bote	S. Sebastián	1,60	275	Nicolás Iturralde	S. Sebastián
Cándido	Bote	S. Sebastián	1,64	275	Valero García	S. Sebastián
San Luis	Bote	S. Sebastián	1,57	300	Antonio Burgaña	S. Sebastián
San Pedro	Bote	S. Sebastián	1,11	260	Justo Vidal	S. Sebastián
Marcelina	Bote	S. Sebastián	1,77	275	Fco. Santa María	S. Sebastián
Marta	Bote	S. Sebastián	1,78	325	Carlos Vic	S. Sebastián
San Pedro	Bote	S. Sebastián	1,74	250	G. Manterola	Orreaga
Maitagarriya	Vapor	S. Sebastián	9,50	14.000	Fco. Andonaegui	S. Sebastián
Alejandro	Bote	S. Sebastián	1,74	300	Alej. Bidaurreta	S. Sebastián
Elías	Bote	Pasajes	1,25	240	Manuel Prieto	Pasajes
Príncipe Alfonso	Balandro	Pasajes	9,25	18.000	Marqués de Cubas	Madrid
Pappose	Balandro	Pasajes	6,24	8.000	A. Echeguren Cia	S. Sebastián
Encarnita	Chinchorro	Pasajes	0,79	250	Marqués de Cubas	Madrid
Príncipe Alfonso	Chinchorro	Pasajes	0,79	300	Marqués de Cubas	Madrid
María	Canoa aut.	Pasajes	3,90	1.000	Mariano Amedo	S. Sebastián
Ntra. Sra. de Iciar	Bote	Pasajes	1,01	260	Eug. Astigarraga	Pasajes
Pepita	Bote	Motrico	1,43	250	Francisco Agote	S. Sebastián
San Francisco	Bote	Motrico	1,17	200	C. Barrenechea	Motrico
Purificación	Bote	Motrico	3,45	400	A. Aguirrezabala	Motrico
Lucita	Bote	Motrico	3,60	400	M. Aguirrebengoa	Motrico
Paloma	Bote	Motrico	1,65	250	L. Saicarbitoria	Motrico
San Francisco	Bote	Motrico	1,37	250	Martín Belaustegui	Motrico
San Pedro	Bote	Motrico	1,27	200	Fco. Mendizabal	Motrico
San José	Bote	Motrico	3,02	400	Juan B. Ituarte	Motrico
Ama Doloretaena	Bote	Motrico	3,15	400	Juan B. Ituarte	Motrico
San Julián	Bote	Motrico	3,15	400	A. Arruabarrena	Motrico
Virgen del Mar	Bote	Motrico	3,17	400	Martín Belastegui	Motrico
Segui-Segui	Bote	Motrico	1,52	250	Antonio Lecertua	Motrico
San José	Bote	Deva	0,59	60	B. Aguirrebale	Motrico
Claudio	Lancha	Fuenterrabía	2,80	520	R. Lecuona y Cia	Fuenterrabía
Jesús en Biotza	Lancha	Fuenterrabía	16,34	3.375	José Basurto	Motrico
Angela María	Bote	Zumaya	1,24	250	José M. Osa	Zumaya
San Martín	Bote	Zumaya	1,33	175	José J. Olaizola	Zumaya

Fuente: *Anuario de Pesca y Estadístico de la Marina Mercante y de la Pesca del año 1908*.
Ministerio de Marina, Madrid, 1909.

Pero, al igual que en el siglo XIX, y tratándose de embarcaciones de cierto tonelaje, los armadores pesqueros seguían interesados en conseguir buques a bajo costo, sin importarles si eran adquiridos en la península o en el extranjero. Por su parte, los propietarios de los astilleros se interesaban en que se protegiese la producción nacional mediante medidas arancelarias¹⁰⁷ que les librasen de la competencia extranjera.

La industria de construcción naval guipuzcoana intentó adaptarse a los nuevos tiempos modificando sus productos, adaptándolos a las necesidades del mercado y, aprovechando la favorable coyuntura de la primera guerra mundial, incrementó la producción de barcos con destino sobre todo a las compañías navieras. Finalizada ésta, el auge se vio frenado, aunque los años veinte no supusieron la paralización de los astilleros.

A principios de los años treinta se comienza en Pasajes la construcción de cascos de acero y los motores diesel van sustituyendo a la antigua fuerza del vapor. Aunque la proclamación de la República y la crisis mundial de los años treinta no fueron factores que ayudasen a la recuperación, la mayor parte de los astilleros compensaron su falta de actividad constructora reparando buques. En el año 1919 existían registrados en la provincia de Gipuzkoa los siguientes astilleros:

¹⁰⁷ En 1909 se promulgó la Ley Protectora de las Industrias y Comunicaciones Marítimas.

Astilleros de Gipuzkoa en el año 1919

Empresa	Localidad
Lizarbaburu Hermanos y Compañía	Deva
Astilleros del Deva en Motrico	Eibar
Sociedad Astilleros del Bidasoa	Irún
Astilleros Donostiarras	Orio
Astilleros del Oria	Orio
Astilleros Oriotarras	Orio
Astilleros Andonaegui	Pasajes
Astilleros de Pasajes	Pasajes
Astilleros de Pasajes de San Juan	Pasajes
Eraso y Compañía	Pasajes
Francisco Andonaegui	Pasajes
Ajuria, Yeregui y Compañía	Zumaya
Astilleros Alberdi y Compañía	Zumaya
Astilleros Eraso	Zumaya
Astilleros Irureta y Compañía	Zumaya
Querejeta e Hijos	Zumaya
Talleres Urola	Zumaya

Fuente: *Memoria Comercial e Industrial*. Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa. San Sebastián 1919.

En los años posteriores se producen modificaciones en los astilleros anteriormente reseñados, desapareciendo unos, transformándose otros y creándose algunos nuevos.

- Año 1927. Se anuncia la liquidación de los Astilleros de Pasajes, cuyo capital social de 3.000.000 ptas. estaba totalmente desembolsado³⁰⁰.

- Año 1928. Con fecha 10 de marzo se disuelve la sociedad anónima Astilleros Oriotarras, con domicilio en Orio³⁰¹.

³⁰⁰ "Un poco de estadística marítimo racional", en V.M. de 15-03-1927, pág. 70.

³⁰¹ M.C.C.G. Año 1928. pág. 77.

- Año 1929 se crean dos nuevos astilleros:

- Sanz y Jiménez, S.L., en Pasajes de San Pedro, con un capital de 10.000 ptas. dedicada a la explotación industrial de astilleros -fecha de constitución 30-01-1929-¹⁷⁰.

- La Constructora Metálica, S.L., de Zumaya, con un capital de 40.000 ptas., dedicada a la construcción de buques, puentes metálicos, etc. - fecha de constitución 14-05-1929-¹⁷¹.

También en el mismo año 1929, y con fecha 20 de septiembre, se modifica la Sociedad Astilleros Erquicia, Arrazola y Uranga, Sociedad Colectiva, que cambia su denominación social -antes era Astilleros Arrazola, Uranga y Cía.-, modifica sus estatutos y continua con el mismo capital de 12.000 ptas¹⁷².

De las empresas dedicadas a la construcción naval en Gipuzkoa, en el primer tercio del siglo XX, se pueden destacar las siguientes :

a) La Constructora Guipuzcoana

Esta empresa naval, ubicada en Pasajes de San Pedro,

"la más antigua entre las que en la época contemporánea han continuado la tradición de las afamadas atarazanas guipuzcoanas."¹⁷³

contribuyó de forma muy notable a que el puerto pesquero de Pasajes se

¹⁷⁰ M.C.C.G. . Año 1929, pág. 96.

¹⁷¹ Ibid.

¹⁷² M.C.C.G. . Año 1929, pág. 99.

¹⁷³ GUERRA, R. : o.c., sin paginar.

desarrollase, poniendo al alcance de los armadores pesqueros embarcaciones modernas y eficaces.

Fue la continuadora de los "Astilleros Andonaegui" y se anunciaba, en el año 1931 en la revista Vasconia Industrial y Pesquera, como la factoría naval más antigua y acreditada de la provincia en la construcción de barcos, especialmente remolcadores y barcos en acero y madera para la pesca. Además de la construcción naval reparaba barcos y construía y reparaba máquinas y calderas.

Construyó para Francisco Acebal un pesquero, el "Tomás", botado el 7 de mayo de 1932, que formaría pareja con el "Carmen", anteriormente construido, y que constituyeron una de las mayores parejas del puerto de Pasajes. Sus dimensiones fueron:

"25 metros de quilla, 5,20 de manga, 5,35 de puntal, casco de hierro y carbonera capaz para 70 toneladas"³⁷⁴.

Durante los cinco primeros meses del año 1932, "La Constructora Guipuzcoana"³⁷⁵ había botado ya tres barcos pesqueros, tenía en construcción otros dos y encargados cuatro más.

b) Astilleros Balenciaga S.A.

Los Balenciaga fueron una familia dedicada a la industria pesquera, en la que aparecen registrados como propietarios de buques pesqueros y que, también, explotaron empresas dedicadas a la construcción y reparación de buques, como la fundada en el año 1921 bajo la forma de sociedad anónima, y que ha permanecido hasta el presente en dicha actividad.

³⁷⁴ "La botadura del pesquero Tomás", en V.I.P. de 20-05-1932, pág. 23.

"Se fundó en Zumaya el 7 de febrero de 1921 y se dedicó, en principio, a la construcción de maquinaria de vapor, calderas, motores marinos de explosión y reparación de vapores de pesca. Su primer barco de pesca, "El Fernández" fue construido el 29 de noviembre de 1951 ¹⁷ .

En el año 1929 se anuncia ya como especialista en:

- Máquinas marinas de vapor.
- Calderas patente 100,974.
- Vapores de pesca.
- Constructores de cascos de acero, según plano, de todas clases.
- Construcción y reparación de maquinaria.
- Fundiciones de hierro y bronce
- Soldadura eléctrica ¹⁸ .

Aunque a partir de los años cuarenta empezó su expansión , va a ser en los años sesenta cuando su crecimiento, inversiones y producción de cascos de acero le lleven a alcanzar un lugar notable entre los astilleros guipuzcoanos.

"El resultado de estas importantes inversiones ha sido un espectacular aumento de la producción de Balenciaga S.A., que, cuando menos para 1963, le convirtió en el líder del sector naval de Zumaia y en una de las empresas navales más competitivas y pujantes de la escena guipuzcoana" ¹⁹ .

c) *Astilleros Eraso S.A.*

Situados en Pasajes de San Pedro, eran los más importantes de Gipuzkoa y uno de los primeros, en construcción de embarcaciones de pesca, de España. Construían y reparaban buques, pero su especialidad era

¹⁷ IBANEZ GOMEZ, M., y otros: o.c., pág. 240.

¹⁸ Anuncio publicado en V.I.P. de 05-06-1929, pagina sin numerar.

¹⁹ ODRIOSOLA OYARBIDE, L.: *Zumaia: historia de un puerto*..(En trámite de publicación).

la construcción de buques pesqueros de todo tipo y tonelaje, así como remolcadores y barcos aljibes para la Marina de Guerra. En el año 1925, ocupaban

"una extensión aproximada de 11.500 metros cuadrados. Constan de amplios talleres perfectamente dotados, distribuidos en cinco grandes naves, una campa apta para las nuevas edificaciones proyectadas, y un dique varadero capaz para buques de hasta 500 toneladas. En sus departamentos de carpintería, ajustaje, fundición, calderería y almacenes, encuentran diariamente ocupación ciento cincuenta obreros"¹¹⁸.

Además de diferentes tipos de barcos como botes-bomba, remolcadores, buques-aljibes, barcazas de madera y otras muchas embarcaciones, diferentes armadores pesqueros guipuzcoanos encargaron algunos de sus barcos en esta empresa, como:

"D. Angel Ciriza: una pareja de arrastre con casco de hierro; Vda. de D. Pedro Ciriza: una pareja de arrastre con casco de madera; Sres. Lerchundi e Hijos: una pareja de arrastre con casco de madera; D. Bibiano Olaizola y Cia: una pareja de arrastre con casco de madera. Además de estos barcos, verdaderos modelos en clase, los "Astilleros Eraso" han construido en estos últimos tiempos más de 150 vaporcitos para las costas de Guipúzcoa, Vizcaya, Asturias y Galicia"¹¹⁹.

La crisis de la construcción naval, obligó a los "Astilleros Eraso S.A.", a utilizar sus instalaciones para diversas actividades relacionadas con la industria metalúrgica. Entre los encargos realizados en esta rama industrial destacan:

"Un puente de hierro, que habrá de ser tendido sobre el río Tajo, con un peso de 170 toneladas... Una tubería destinada a un salto de agua, de 100 toneladas y otras 150 toneladas de cubiertas metálicas para edificaciones..."¹²⁰.

¹¹⁸ "Astilleros Eraso", en V.I.P. de 05-10-1925, pág. 29.

¹¹⁹ Ibid., pág. 29 y 30.

¹²⁰ Ibid., pág. 30.

En el año 1930, y con fecha 28 de febrero se disuelve la sociedad anónima Astilleros Eraso, con domicilio de Pasajes, cuyo capital era de 2.500.000 ptas¹⁰¹.

d) *Astilleros Luzuriaga*

En el año 1931, los Astilleros de Victorio Luzuriaga, de Pasajes, construyeron ,

"para "Artaza y Cía" , también de Pasajes el pesquero Txirista, con casco de acero y capaz de desplazar 120 toneladas"¹⁰².

En el año 1933 esta empresa adquirió y empezó la instalación en la bahía de Pasajes de un moderno dique flotante en el que podrían carenar barcos de hasta 2.000 toneladas¹⁰³.

La guerra civil y la postguerra, épocas de aislamiento de España y de estancamiento económico, mantuvieron la construcción naval a niveles muy bajos. Sin embargo, en el año 1943, los astilleros de Victorino Luzuriaga S.L., sitos en Pasajes se consideran como unos de los de mayor importancia de España¹⁰⁴. Contaban con una extensión de 12,363 metros cuadrados y tenían siete gradas cuya longitud, anchura y pendiente eran, en todas ellas, inferiores a cien metros. Poseían, también, cuatro grúas en las gradas y dos en el muelle, así como un dique flotante.

En el periodo siguiente a la guerra civil española y a pesar del fuerte proteccionismo a la construcción naval nacional, los armadores

¹⁰¹ "Un poco de estadística marítimo racional", a.c., pág. 70

¹⁰² "La botadura del pesquero Txirista", en V.I.P. de 20-06-1931, pág. 21.

¹⁰³ "Un dique flotante en los astilleros de V. Luzuriaga", en V.M. de 15 y 30 de septiembre de 1933, pág. 308.

¹⁰⁴ *Anuario Marítimo de España*. Editorial Católica S.A., Madrid, 1945.

pesqueros continuaron adquiriendo barcos en el extranjero¹⁶⁵, por lo que muchos astilleros guipuzcoanos tuvieron que simultanear la construcción naval con la reparación de embarcaciones.

Número de astilleros de Gipuzkoa, por puertos. Años 1941-1960¹⁶⁶

Años	Pasajes	S. Sebastián	Zumaya	Guetaria	Motrico	Orio	Total
1941	5	1	4	1	1	2	14
1942	5	1	9	-	-	2	17
1943	5	3	9	-	-	-	17
1944	5	3	9	-	-	-	17
1945	5	3	9	-	-	-	17
1946	5	3	8	-	-	-	16
1950	6	2	8	-	-	-	16
1951	5	3	8	-	-	-	16
1952	5	3	11	-	-	-	19
1953	5	3	6	-	-	-	14
1954	5	4	5	-	-	-	14
1955	6	3	5	-	-	-	14
1956	4	3	13	-	-	-	20
1957	4	3	8	-	-	-	15
1958	4	5	6	-	-	-	15
1959	4	4	5	-	-	-	13
1960	4	4	5	-	-	-	13

Fuente: *Estadística de Pesca*. Ministerio de Industria y Comercio, Madrid.

¹⁶⁵ "La sociedad de los Ciriza, en 1945, mostraba una flota de 5 unidades; de ellas: dos (del año 1932) estaban fabricadas por la empresa Construcciones Metálicas de Zumaya; otras dos (de 1933) habían sido construidas por la sociedad Constructora Guipuzcoana de Pasajes; otra, que databa de 1895, procedía de los astilleros ingleses Cochrane y Cooper... Otra sociedad afincada en San Sebastián, también en 1945, Celestino de la Cruz y Compañía, constaba de 7 unidades, de las cuales, dos de ellas, habían sido construidas por la empresa Cochrane Son Ltd., de Inglaterra, el año 1907... Un caso parecido se daba con la P.Y.S.B.E., ya que de las 16 embarcaciones que disponía en 1945, por lo menos 6 de ellas eran de construcción extranjera". CASADO, J.L., GARATE, M.M., y otros: o.c., pág. 139-140.

¹⁶⁶ Esta relación hace mención, exclusivamente, a los establecimientos dedicados a la construcción naval de embarcaciones de vapor, de motor, de remo y de vela. En las estadísticas correspondientes a este capítulo, se detallan las embarcaciones producidas por los astilleros de Pasajes, San Sebastián, Zumaya, Orio, Fuenterrabía y Guetaria durante estos años, indicando número de cada clase, toneladas e importe en pesetas de las mismas.

La siguiente tabla engloba, tanto a los astilleros como a los talleres que se han dedicado a la reparación de buques en el mismo periodo de tiempo. No diferencia unos de otros, limitándose a contabilizar los que cada año han trabajado en esta modalidad.

Número de astilleros y talleres de reparación de buques de Gipuzkoa 1941-1960³⁸⁷

Años	Pasajes	S. Sebastián	Zumaya	Guetaria	Motrico	Orio	Total
1941	1	1	3	1	-	-	6
1942	1	1	3	-	-	2	7
1943	5	1	6	-	-	-	12
1944	5	-	4	-	-	-	9
1945	5	-	-	-	-	-	5
1946	5	2	8	-	-	-	15
1950	3	4	-	-	-	-	7
1951							
1952	2	5	-	-	-	-	7
1953	2	4	-	-	-	-	6
1954	2	4	-	-	-	-	6
1955	2	4	12	-	-	-	18
1956	8	4	-	-	-	-	12
1957	8	3	-	-	-	-	11
1958	8	4	6	-	-	-	18
1959	8	3	5	-	-	-	16
1960	8	4	5	-	-	-	17

Fuente: *Estadística de Pesca*. Ministerio de Industria y Comercio, Madrid.

Ocho empresas dedicadas a la construcción naval figuran en la provincia de Gipuzkoa en el año 1943:

³⁸⁷ En las estadísticas nº 10.6.1.2.1. a 10.6.1.2.6., ambas inclusive se detallan las reparaciones realizadas en las distintas localidades portuarias durante los años 1941 a 1960.

Astilleros de Gipuzkoa en el año 1943

Puerto	Nombre	Características
Pasajes	Erquicia Arrazola y Aranga	Pasajes de San Pedro
	Victorio Luzuriaga, S.L.	Pasajes de San Pedro
	Hijos de Tomás Lerchundi	Creada en 1922 con 40 metros de muelle.
Zumaya	Z. Arrizabalaga y Olasagasti	Con maquinaria eléctrica. En el año 1939 construyó 2 pesqueros de madera con un tonelaje de 115,50 y en 1940 otros 3 con 154,67 toneladas.
Motrico	Pedro Manuel Egaña	Varadero para pesqueros de hasta 500 Tn.
		Construcción cascos de madera para barcos pesqueros. En el año 1939 construyó 7, con un tonelaje de 250 toneladas.
Guetaria	Eusebio Lazcano	Dos varaderos. Pesqueros hasta 30 Tn.
San Sebastián	Sra. Viuda de Gamboa	Reparación de pesqueros de hasta 20 toneladas.
	Varadero de Cay-Arriba	Pesqueros hasta 20 Tn. Capacidad 3 embarcaciones.

Fuente. *Anuario Marítimo Español de 1943*. Editorial Católica, Madrid 1944.

Hay que esperar a finales de los años cincuenta para que, finalizado el aislamiento español, y promulgada la Ley de Protección y Renovación de la Flota Mercante Española, que estableció un plan de diez años 1956-1966, con la meta de lograr construir 100.000 toneladas anuales de registro bruto, los astilleros comiencen a revitalizarse. La expansión se prolongaría a lo largo de los años sesenta potenciada por la Ley de Renovación y Protección de la flota Pesquera de 1961.

En el año 1964 existían en la provincia de Gipuzkoa 4 astilleros en Zumaya, 3 en Pasajes, 2 en Orio, 1 en Fuenterrabía y 1 en Motrico.

Astilleros y Factorías en Gipuzkoa ordenados según su situación geográfica, al 1 de marzo de 1964

Localidad Pendiente	Nombre	Extensión	Nº	Longitud	Anchura
Pasajes	Astilleros Luzuriaga S.A.	7.232	2	86,5	13,45,0
Pasajes	Pablo Azcorreta	825	1	50,0	14,02,0
Pasajes	Clemente Goldarocena	800	1	30,0	12,014,0
Orio	Manuel Elizondo	400	1	18,0	7,07,0
Orio	Manuel Ostolaza	420	1	20,0	14,05,0
Guetaria	Eusebio Lazcano Basurto	400	1	20,0	20,07,0
Zumaya	José María Egaña Epelde	280	1	2,0	14,05,0
Zumaya	Arrizabalaga y Olasagasti	455	1	35,0	13,05,0
Zumaya	Lasquibar, Urbieta y Galarraga	1.742	2	35,0	12,05,0
Zumaya	Balenciaga S.A.	4.140	2	180,0	23,05,0
Motrico	Pedro Manuel Egaña	420	2	17,0	10,04,0

Fuente: *Lista Oficial de Buques de 1964*. Subsecretaría de la Marina Mercante, Madrid, 1964.

En 1973, y coincidiendo con la crisis del petróleo la actividad de los astilleros se retrajo. Tras una serie de años en que la producción se mantuvo a niveles mínimos inmersa en la crisis del sector, en el año 1989 se reactivó notablemente multiplicándose la cifra de producción por 3,6. Considerando las cifras de producción bruta ponderada (CGT), la situación de los astilleros Balenciaga y Luzuriaga en 1989 y 1990 era la siguiente:

Cartera de pedidos, buques terminados y buques comenzados (en unidades de CGT). Años 1989 y 1990

Astilleros	Cartera de pedidos		Buques terminados		Buques comenzados	
	1989	1990	1989	1990	1989	1990
Balenciaga S.A.	17.247	8.591	9.432	15.939	14.079	13.583
Luzuriaga		496	1.028	496		496

Fuente: *Economía Vasca. Informe 1989-1990*. Caja Laboral Popular. Mondragón.

Todavía el sector de la construcción naval en el País Vasco sigue dependiendo de un fuerte volumen de subvenciones para el desarrollo de su actividad.

En el siguiente cuadro, referente al número de establecimientos dedicados a la construcción naval, reparación y mantenimiento de embarcaciones en Gipuzkoa, puede observarse la enorme disminución que este tipo de industria ha sufrido.

Construcción naval, reparación y mantenimiento de embarcaciones en Gipuzkoa .

Años	Nº establecimientos
1983	30
1984	31
1985	34
1986	35
1987	35
1988	39
1989	40
1990	17
1991	17
1992	32
1993	16

Fuente: *Anuario Estadístico Vasco*. Instituto Vasco de Estadística, Vitoria-Gasteiz.

Nota: De 1983 a 1989 están contabilizados establecimientos de más de dos empleados. En los años 1990, 1991 y 1993 se relacionan los de más de nueve empleados. En el año 1992 se

contabilizan todos los existentes.

Las empresas de construcción naval han quedado, por tanto, limitadas en el año 1992 a nueve astilleros, de los cuales cinco simultanean la construcción naval con la reparación de buques. De los nueve, los más importantes -los que fabrican embarcaciones de acero- se encuentran en Pasajes (3) y en Zumaya (2). Hay que destacar en Zumaya la casa Balenciaga que se mantiene desde el año 1921 en esta actividad.

Astilleros y empresas de reparación naval de Gipuzkoa en el año 1992.

Nombre	Localidad	Actividad
Astilleros Olarciregui S.A.	Fuenterrabía	Construcción de buques
Iriondo Echarte, Jesús María	Fuenterrabía	Construcción de buques de madera y poliéster
Azcue Albizu, María Carmen	Guetaria	Construcción y reparación de buques de poliéster
Garin Tejería, Pedro	Irún	Construcción de buques de madera y poliéster
Astilleros Ascorreta S.A.	Pasajes	Construcción y reparación de buques de acero y madera
Astilleros Luzuriaga S.A.	Pasajes	Construcción y reparación de buques de acero
Lasa Hermanos y Cia. S.A.	Pasajes	Construcción y reparación de buques de acero
Balenciaga S.A.	Zumaya	Construcción y reparación de buques
Construcciones Beardana S.A.	Zumaya	Construcción de buques de acero
Náutica Jáuregui S.A.	Fuenterrabía	Reparación de buques
Pérez Ecenarro, F.	Fuenterrabía	Reparación de buques de madera
Talleres Mecánicos Féix P.	Fuenterrabía	Reparación de buques
Hermanos Ostolaza, C.B.	Guetaria	Reparación de buques
Talleres Ingoyen	Guetaria	Reparación de buques
Talleres Osa S.A.	Irún	Reparación de buques
Yeregui Larrañaga, I.	Motrico	Reparación de buques
Etura Iraola, R.	Orio	Reparación de buques
Talleres Arostegui S.L.	Orio	Reparaciones navales
Talleres Ur-Lan, C.B.	Orio	Reparación de buques
Transformaciones Marinas S.A.	Oyarzun	Reparación de buques
Berrito S.L.	Pasajes	Reparación de buques
Bordaberri S.A.	Pasajes	Reparación de buques
Carpintería Mendiola	Pasajes	Reparación de buques
Fagoaga y Cia. S.A.	Pasajes	Reparaciones navales eléctricas
Lopetegui Legorburu, M.	Pasajes	Reparaciones de buques de madera
Mendoza y González S.L.	Pasajes	Reparación de buques
Talleres Mecánicos Pasai S.A.	Pasajes	Reparación de buques
Talleres Bertán S.A.	Pasajes	Reparación de buques
Talleres Navales Trintxerpe	Pasajes	Reparación de buques

Nombre	Localidad	Actividad
Montajes Navales del Urola	Zumaya	Reparación de buques
Severino Yeregui S.A.	Zumaya	Reparación de buques

Fuente: *Guía de Actividades Pesqueras en la Comunidad Autónoma Vasca*. Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, Bilbao 1992.

7.2. Las empresas pioneras en la construcción de muelles e instalaciones para la pesca

Existieron diversas empresas que tuvieron como fin la construcción de muelles e instalaciones adecuadas para el mejor desenvolvimiento de la actividad de los buques pesqueros cuando arribaban a puerto. En la promoción de las mismas encontramos a lo mismos armadores pesqueros que impulsaron en el siglo XX esta actividad.

a) Muelles y Almacenes para vapores de pesca de España

Se constituyó en 1919, en el barrio de San Pedro, en Pasajes, bajo el impulso, entre otros, de

"Javier Arcelus Irizar, Francisco Mendizábal Barrera, Luis Caperochipi Urquía y Julie Ciganda Lafuente, protagonistas algunos de ellos de sociedades armadoras anteriores" ¹⁰⁰. "El capital social fue de 300.000 ptas, ampliado en septiembre de 1920 a 500.000" ¹⁰¹.

¹⁰⁰ GARATE OJANGUREN, M.M. y MARTIN RUDI J.: o.c., pág. 86.

¹⁰¹ M.C.C.G. Año 1920.

Su finalidad era dotar al puerto de Pasajes de aquellos servicios que no poseía y que se consideraban necesarios para el desarrollo de la industria pesquera. Sus promotores consiguieron que la

"Sociedad General del Puerto de Pasajes, les cediera unos terrenos de marismas, a título de concesión, en los que pudo construir un muelle pesquero con una factoría-pesquera con amplios locales para la manipulación del pescado, depósitos de carbón y almacenes. Estas instalaciones, que fueron consideradas, en la época, como las más completas y modernas de toda la industria pesquera española, dieron un gran impulso al sector en Pasajes, cuya flota se amplía considerablemente. El Barrio de San Pedro, donde está ubicada la empresa, se convierte en el más importante núcleo pesquero de la provincia, formándose en torno a la factoría una población industrial con talleres mecánicos, fábricas de hielo, transportes, etc., que trabaja y vive gracias al sector. La misma sociedad construye viviendas para albergar a unas 90 familias de pescadores empleados en la factoría"¹⁰⁰.

Comenzó su actividad con graves problemas, ya que el primer pabellón que construyó, que era de madera, fue destruido por un incendio. Sin embargo, ésto no fue obstáculo para los planes de los arriesgados empresarios y pronto lo sustituyeron por otro construido con cemento. Entre las instalaciones con que dotó al puerto de Pasajes se contaban los siguientes:

"- Un muelle de 360 metros de largo por 30 de ancho, constituido por un tablero de hormigón armado sobre pilotes del mismo material y calculado para una sobrecarga de 2.000 kg. por metro cuadrado.

- Un edificio de 160 metros de largo por 14 de ancho, en el que se efectuaban las operaciones de lavado, pesaje y preparación del pescado para la exportación, para la que cuenta con 20 vagones frigoríficos.

- 13 almacenes para que fuesen alquilados por los armadores con el fin de guardar las artes de pesca y demás efectos navales de sus barcos.

- Una fábrica de hielo -y más tarde otras-, que en el año 1928 producían 70 toneladas de bloques de 25 kg. diarios, con una cámara para conservar hasta 200 toneladas de hielo y otra para conservación del pescado con una capacidad de 50 toneladas.

- Un depósito franco para carbones con capacidad de almacenamiento de

¹⁰⁰ LUENGO TEIXIDOR, F.: o.c., págs. 103 y 104.

6.000 toneladas¹⁰¹.

A todo esto añadió viviendas modernas y económicas para los pescadores muy cerca del muelle, en el barrio de Trintxerpe que, de ser un barrio insignificante, pronto pasó a convertirse en una zona bien abastecida y comunicada en la que se instalaron talleres mecánicos para las reparaciones de las máquinas y las calderas, almacenes de efectos navales, astilleros, etc. etc.; es decir, todo lo necesario para el buen desenvolvimiento de la actividad pesquera.

Esta empresa participó activamente en el logro de otros beneficios para la pesca de Gipuzkoa, sobre todo relacionados con el consumo de carbón en los barcos pesqueros. La crisis de la minería de la hulla española y la protección del gobierno a esta industria, a partir de 1926, se cernían como una amenaza latente para el desarrollo de la industria pesquera¹⁰².

Ya en el año 1925, y en representación de los armadores

¹⁰¹ "Pasajes, puerto comercial, pesquero y turístico", en V.I.P. de 05-09-1928, pág. 17.

¹⁰² El Gobierno, con el fin de ayudar a la industria hullera a solucionar sus problemas, fue dictando, en su favor, las siguientes disposiciones:

Real Decreto de 6 de enero de 1926 por el que crea el Consejo Nacional de Combustibles, en el que además de representantes del Estado figuraban representantes de la industria y comercio de los combustibles, de los transportes, de la metalurgia, de las industrias de gas y electricidad y de los ramos de Guerra y Marina. El resto de las industrias, entre las que se encontraba la pesquera, no tuvieron representación alguna en este Consejo, pese a que la pesquera consumía una cantidad respetable de este combustible.

Consecuencia de la actuación de este Consejo fue la promulgación del Real Decreto de 27-02-1926, que establecía la obligatoriedad del consumo de carbón nacional, a determinadas entidades e industrias protegidas por el Estado. En relación con la pesca, el artículo 1. (F), establecía que los buques pesqueros costeros únicamente podrían consumir carbón nacional y que se regularía por una disposición especial la proporción de carbón nacional que correspondería consumir a los pesqueros de altura.

En un nuevo Real Decreto de 23-04-1927 dictado por la Presidencia del Consejo de Ministros, se aplazaba de nuevo para una disposición especial el régimen de consumo de carbón nacional para los buques de altura.

Otro Real Decreto de 04-08-1927 definía las características de las industrias que se consideraban protegidas por el Estado y las que determinaban el coeficiente de carbón nacional que se les obligaba a consumir.

El 06-08-1927 se promulga una Real Orden de la Presidencia del Consejo de Ministros ordenando que los barcos pesqueros de altura, habían de consumir carbón nacional con un coeficiente de carbón extranjero, hasta del 80%..

pesqueros españoles, esta empresa, junto con

"las Asociaciones de Armadores de Vapores Pesqueros de Cádiz, La Coruña, Málaga, Bouzas y Huelva, dirigieron un escrito al Marqués de Magaz, Presidente Interino del Directorio, manifestándole la sorpresa y el malestar que había originado en la industria pesquera española, la conclusión quinta de la ponencia de carbones por la que solicitaban del Gobierno la anulación de la Real Orden de 5 de noviembre de 1921, relativa al aprovisionamiento de los buques desde los depósitos flotantes"³³.

En la misma se quejaron de la falta de protección oficial que sufría la industria pesquera, frente a la protección que el Gobierno concedía a otras industrias nacionales. Adujeron que los depósitos francos gozaban de las mismas o parecidas prerrogativas que los flotantes y que, a aquellos, los mineros españoles no presentaban oposición alguna, por lo que en los puertos favorecidos con depósitos francos podría la flota pesquera seguir beneficiándose del consumo de carbón extranjero, más barato y de mejor combustión que el nacional, mientras que en los puertos que no gozasen de este beneficio, la industria pesquera tendría que seguir trabajando en inferioridad de condiciones. Finalizaban su demanda alegando que el actual consumo de carbón de la flota pesquera no influía para nada en la crisis que atravesaba la industria minera y solicitaban se desestimase la petición presentada por los mineros.

A la vista del grave perjuicio que el cumplimiento de estas disposiciones representa para la industria pesquera y dado que una Real Orden no podía derogar los Reales Decretos de 6 de enero y 23 de abril de 1927 por los que se exceptuaba a la industria pesquera del consumo de carbón nacional hasta en tanto no se dictase una disposición especial, la Federación Nacional de Armadores de Buques de Pesca solicitó del Ministro de Fomento se revocase la Orden que obligaba a los pesqueros de altura a consumir un 20% de carbón nacional, ya que el carbón era en la industria pesquera un factor predominante en sus gastos.

³³³ "Los imperiosos y urgentes problemas de la industria pesquera", en V.I.P. de 20-06-1925, pág. 3.

El grave problema que ésto representaba para la industria pesquera se concretaba en que el carbón menudo o granza asturiano, cuyo precio era superior al de los carbones ingleses proporcionaba una cantidad de calorías inferior a la de éstos.

"El carbón de Cardiff mezclado con el de Newcastle, se adquiere a 57 ptas. la tonelada en plaza; en Cádiz cuesta a 42 y en cambio, el carbón asturiano cuesta a 80 ptas la tonelada. El carbón inglés, cualquiera de ellos, produce un mínimos de 7.000 calorías y el mejor de los asturianos nunca llega a 6.000...Esto sin contar conque tienen los carbones asturianos mayor cantidad de materias volátiles, que oscilan entre 13 a 20 y por lo tanto dan un rendimiento menor de un 25%, aparte de las continuas roturas de parrillas"¹⁴.

En el año 1926, esta empresa, que tantos beneficios había proporcionado a la industria pesquera guipuzcoana, fue protagonista de un hecho que incrementaría los mismos de manera notable.

Ya en el año 1921, el Gobierno había concedido a los vapores de pesca de altura, la facultad de proveerse de carbón extranjero, exento de derechos arancelarios, en los depósitos flotantes existentes en los puertos de: Alicante, Almería, Barcelona, Cádiz, Cartagena, Huelva, La Coruña, Mahón, Málaga, Palma de Mallorca, Sevilla, Santander, Tarragona y Vigo. Esta autorización concedía a la industria pesquera los mismos beneficios de que ya gozaban los transportes marítimos, en cuyo favor se había creado los citados depósitos flotantes.

Desde entonces, los pescadores de las provincias mencionadas disfrutaban de este privilegio, que no alcanzaba a la provincia de Gipuzkoa a pesar de su tradición pesquera y de la importancia que esta actividad representaba en el conjunto de la nación. La empresa "Muelles y Almacenes para Vapores de Pesca" en Pasajes, solicitó se le concediese autorización para establecer en el puerto de Pasajes un depósito de carbón extranjero, que sin pago de derechos, pudiese abastecer de este combustible

¹⁴SUAREZ, M. L.: "La industria pesquera y la obligatoriedad del consumo de carbón asturiano", en V.I.P. de 20-08-1928, pág. 18.

a los barcos pesqueros de altura.

Fundó su petición en la circunstancia de que, por las pequeñas dimensiones del puerto de Pasajes, no era factible establecer en él un depósito flotante, al igual que lo tenían otros puertos españoles, y en que la carencia de este servicio creaba una situación de desigualdad en el trato recibido por la importante flota pesquera del puerto de Pasajes.

Aunque el artículo 256 de las Ordenanzas de Aduanas establecía que los depósitos de carbón que se autorizase debían estar anejos a depósitos francos o comerciales, los cuales no existían, entonces, en el puerto de Pasajes, sin embargo, y en atención a las circunstancias expuestas por la empresa, en la Gaceta del día 16 de junio de 1925, se publicó una Real Orden de Hacienda por la que S.M. el Rey autorizaba a la razón social Muelles y Almacenes para Vapores de Pesca en Pasajes, a instalar en dicho puerto el citado depósito de carbón extranjero, con el único objeto de abastecer de este combustible a los buques pesqueros de altura que, a juicio de la Autoridad de Marina, lo necesitasen para su industria³⁹⁵.

Posteriormente, en el año 1928 y por Real Orden de 31 de julio (Gaceta de Madrid de 17-08) se otorgó a la "Unión de Armadores de Buques de Pesca de las Vascongadas", la concesión de un depósito flotante de carbones en el puerto de Pasajes, con las mismas condiciones que para este tipo de concesiones establecía el apartado a) de la Real Orden de 21-02-1928 (Gaceta del 01-03). No obstante, en el preámbulo de dicha disposición se

³⁹⁵ Las condiciones de instalación especificadas en la referida orden se concretaban en:

- Instalar el depósito en la parte del muelle comprendida por el llamado cabeza de la Herrera y la carretera Pasajes de San Pedro, en dimensiones de ciento cuarenta metros de longitud.
- Realizar la construcción con los requisitos especificados en el mencionado artículo 256, para estos depósitos, cuando son anejos a los francos o comerciales.
- Aplicar a la importación, descarga y aprovisionamiento las mismas reglas que regían para los depósitos flotantes de carbón.
- Ampliar en dos individuos la plantilla de Carabineros, para atender debidamente la vigilancia de los nuevos servicios que se instalaban.
- La Aduana de Pasajes estaría encargada de la intervención de este depósito y la concesión aprobada podría dejarse sin efecto, si el Ministerio de Hacienda estimase que la misma era lesiva para los intereses fiscales.

establecía que, a la vez que se efectuaba esta concesión, en expediente separado se ratificaba la concesión terrestre que disfrutaba la sociedad "Muelles y Almacenes para Vapores de Pesca en Pasajes S.A".

Esta empresa continuó su expansión en los años siguientes y para 1936 poseía un muelle de atraque de 390 metros de largo y ofrecía en un anuncio publicado en Vasconia Industrial y Pesquera de 20 de junio, los siguientes servicios:

- Fábrica de hielo con producción de 130 toneladas diarias^{***}.
- 21 vagones frigoríficos tipo Norte.
- Cargaderos automáticos de hielo y carbón.
- Lonja.
- Pescadería y tendedores de redes.
- Taller mecánico para reparaciones.
- Almacenes para los enseres de pesca, etc. etc.

b) Varaderos "Andrés Enea"

Andrés Sáez de Parayuelo, por sus propios medios, y sin ayuda de ninguna clase construyó en la ensenada de Lezo los varaderos "Andrés Enea", al objeto de ofrecer un servicio adecuado a los barcos, tanto pesqueros como mercantes. Para ello,

"Hubo que desmontarse un buena parte de la rocosa ladera para sobre ella construir los pabellones destinados a talleres mecánicos y almacenes; tender una tubería de un centenar de metros para el servicio de abastecimiento de agua potable a los barcos; hacer una carretera que pusiera en comunicación la de Lezo-Pasajes con el varadero"^{***}.

^{***} En el año 1926 tan sólo producía 65 toneladas diarias de hielo, según un anuncio publicado en V.I.P. de 05-01-1926.

^{***} GUERRA, R.: o.c., sin paginar.

c) Muelles e Instalaciones de pesca e industrias (M.E.I.P.I.)

En 1930 y en Pasajes de San Juan se instaló la empresa "Muelles e Instalaciones para pesca e industrias" (M.E.I.P.I.), integrada por las casas armadoras "Laboa y Cía", "Angel Ciriza", "Javier Arcelus", "Olasaboa Sociedad Ltd" y "D. León Carrasco".

"Adquirieron los terrenos que habían pertenecido a la "Fábrica de Piedra Vidrio y Construcciones Garchey", de unos 190.000 metros cuadrados, enclavados entre Bortalaborda y el fondo de la ensenada de Lezo, incluida la playa de la villa de San Juan"¹⁰⁰.

La empresa disponía de muelles de propios para el atraque de los vapores pesqueros, almacenes de pertrechos marítimos, talleres de reparaciones, secaderos de redes, fábrica de hielo, cámaras frigoríficas, pescadería y demás instalaciones necesarias para llevar a efecto sus fines. La crisis de la segunda mitad de nuestro siglo llevó a que esta industria fuese abandonando progresivamente sus actividades y a que desapareciese del lugar donde estuvo asentada.

7.3. La industria conservera

Desde que los seres humanos fueron conscientes de la necesidad de guardar los alimentos que obtenían para poder disponer de ellos en buenas condiciones, cuando fuesen necesarios, trataron de aplicar diversos procesos para retrasar su deterioro físico. Los alimentos mal conservados provocaban enfermedades graves y para remediarlo, en Francia se convocó a finales del siglo XVIII un concurso cuyo fin era encontrar un buen método para la conservación de alimentos. Nicolás Appert fue quien a principios del siglo XIX descubrió el sistema de conservación basado en la esterilización por el calor en recipientes

¹⁰⁰ GUERRA, R. : o.c., sin paginar.

herméticamente cerrados³⁹

Este método se propagó rápidamente por los países desarrollados y su aplicación creció con los descubrimientos de Pasteur sobre los fundamentos de la esterilización microbiana, siendo aplicado, también, a la conservación de los productos pesqueros⁴⁰. Las industrias de conservas alimentarias, surgidas como consecuencia de estos descubrimientos, consiguieron conservar los alimentos durante un tiempo variable mediante preparaciones especiales⁴¹.

7.3.1. Las técnicas conserveras en Gipuzkoa

La tradición pesquera y la necesidad de conservar un recurso de fácil deterioro contribuyó a que una gran parte de las especies pesqueras de la costa vasca - sardina, anchoa, atún, chicharro, etc.- hayan sido tratadas con estas técnicas.

³⁹ Describió su invento en el libro *L'art de conserver pendant plusieurs années toutes les substances animales et végétales* (1810).

⁴⁰ "La primera fábrica dedicada a producir conservas de peces encerradas en botes metálicos, se fundó en el año 1834 cerca de Lorient, ciudad francesa del Departamento de Morbihan". PARDO, L.: "Las conservas de pescado", en V.I.P. de 20-08-1936, pág. 11.

⁴¹ Entre los métodos utilizados se encuentran:

- La desecación espontánea o artificial.
- El empleo de antisépticos como sal, vinagre, alcohol, ácido bórico, etc.
- El ahumado, aplicado tanto a carnes como a pescados.
- El calor, calentando los envases herméticamente cerrados al baño María, con lo que se destruyen todos los gérmenes.
- El frío. En cámaras frigoríficas que tienen la ventaja de no alterar el producto.
- La envoltura de los productos para aislarlos del exterior, mediante líquidos, sólidos, plásticos y sustancias pulverulentas.

a) Los métodos tradicionales de conservación

El primer procedimiento utilizado fue la salazón que es el método más antiguo y simple. En su forma más primitiva consistía en exponer el pescado al sol una vez que se había limpiado y abierto por la mitad. El desarrollo de la pesca del bacalao hizo que los guipuzcoanos practicasen la técnica de la salazón, que aplicaron durante siglos no solo a aquél sino también a la merluza, abadejo, congrio, marrajo, etc. Posteriormente se utilizó, también, el secado artificial en cámaras, pero éste resultaba más caro.

Otra técnica sencilla de conservación del pescado era la del ahumado, en la que se sometía al pescado a la acción del humo producido por la leña.

b) Los métodos modernos

Los procedimientos modernos de conservación fueron el enlatado utilizando aceite, vinagre u otros productos. Así, la preparación fue adoptando las formas de: en aceite, en escabeche, al natural, con tomate y otras.

De todas las especies que se fabricaban en las industrias conserveras, la más costosa era la del bonito, por necesitar una elaboración muy cuidada y sobre todo rápida, ya que es un producto que entra pronto en descomposición. Aparte del que se consumía en fresco que era una pequeña cantidad, a principios del siglo XX se preparaba en escabeche, en

conserva, a la mariné, a la rabigote o como salmón⁴².

Todas las latas, después de cerradas, se sometían a un proceso de baño maría⁴³ para que el producto se conservase de tres a cuatro años. En el caso de los barriles de madera que no admitían este proceso, era necesario venderlos en un plazo relativamente corto.

La conserva de sardina no era siempre posible ya que cuando la pesca de esta especie escaseaba, lo que se conseguía traer a puerto se vendía como pescado fresco y solamente cuando el precio de la sardina en el mercado descendía se utilizaba para salazón o escabeche. Además de estas tres especies principales en la fabricación de conservas se transformaban, también, de forma secundaria, otras como: besugo, merluza, calamares, bacalao, verdes, chicharrillos y mariscos.

Las conservas en aceite se fabricaban utilizando el de oliva. Sin embargo en el año 1928, se constató una disminución considerable de las exportaciones al extranjero de las conservas de pescado, por preferir ciertos mercados el aceite de cacahuete. Para contrarrestar este descenso de las exportaciones una Real Orden publicada en la Gaceta del 26 de agosto de 1928, autorizó la importación temporal de 5.000 toneladas anuales de aceite de cacahuete, hasta en tanto se autorizase la importación de semillas oleaginosas para la fabricación de aceites comestibles, y así se pudiesen sustituir las importaciones de este producto.

⁴² - En escabeche. Consistía en cortar en rodajas, cocerlo o freirlo y luego colocarlo en barriles, o latas de latón, con vinagre y agua.

- En conserva. En esta especialidad, una vez suprimida la parte negra del atún, la espina y el pellejo, se cocía al vapor y se envasaba en latas redondas con aceite o tomate.
- A la mariné. Se cocía en agua y se colocaba luego en latas redondas con agua de sal.
- A la rabigote. Igual que la anterior, pero echándole en lugar de agua, aceite aderezado con trufas, limón y pepinillos.
- Como salmón. Se colocaba el pescado con esencia de rosas y se envasaba en latas de tamaño parecido a las de tomates o pimientos.

⁴³ Este proceso tenía como fin matar los microbios y expulsar el aire de la lata, por ser ésta porosa y dilatarse con el calor.

"No obstante, el aceite de cacahuete no podría emplearse en conservas destinadas al consumo interior, ni a su exportación a los países cuya legislación se opusiese a la admisión del producto así preparado"⁴⁸.

En la actualidad, el Código Alimentario Español autoriza diversos procedimientos para la conservación de los alimentos como la aplicación del frío, calor, radiaciones, desecación, deshidratación, liofilización, salazón, ahumado, encurtido, escabechado u otros que mantienen en las debidas condiciones higiénico-sanitarias el producto para su consumo durante un tiempo variable. De todos estos procedimientos únicamente el del calor es el aceptado y empleado en la elaboración de las conservas.

c) La conservación del pescado por medio del frío

Las ventajas del sistema de conservación del pescado por medio del frío ya fueron ampliamente discutidas en el IV Congreso Internacional del Frío, celebrado en Londres en el año 1925. Para el año 1930 en Europa se recomendaba la congelación del pescado. Alemania iba a la cabeza en la aplicación de este sistema que también había dado buenos resultados en Italia, Bélgica y Gran Bretaña.

En España se consumía menos pescado del que podría consumirse, y mucho se perdía por no poderse conservar. Incluso los barcos dedicados a la pesca de altura tenían que prescindir muchas veces de capturar grandes cantidades de pescado por no disponer de medios para guardarlo sin que se descompusiese, y por ello había que importar pescado salado de otros países.

Imitando a lo que en otros países se estaba realizando, se recoge en el año 1926 una noticia referente al propietario de una fábrica de

⁴⁸ "Los conserveros y el aceite de cacahuete", en V.I.P. de 05-09-1928, pág. 18.

salazones de Pasajes de San Pedro, Cipriano Auge, quien había inventado un procedimiento de conservación del pescado en frío que permitía mantenerlo durante mucho tiempo sin que se modificase ni su sabor ni su color.

El pescado preparado por este fabricante quedaba convertido en una masa dura y cristalizada que podía exportarse a cualquier país. El Sr. Auge envió muestras a Francia, Suiza, Inglaterra e Italia, incluso de sardina, producto muy delicado y sujeto por tanto a alteraciones. Estas fueron consumidas un mes después de haber sido pescadas, en las mismas condiciones que si acabaran de salir del mar. Este productor tenía instaladas

"dos fábricas, una en tierra y otra flotante de congelación de pescado y marisco, cuyas potentes máquinas producen 30.000 kg. diarios de pescados y mariscos congelados que son transportados a diversos países del mundo"¹⁰³.

Ya en el año 1929, y en el Congreso de Pesca celebrado en Donostia-San Sebastián se trató el tema del frío industrial en la congelación del pescado. La Revista Vasconia Industrial y Pesquera publicó en diversos números el texto íntegro de los trabajos que se expusieron sobre este tema, así como periódicamente daba noticias de los descubrimientos que, sobre este sistema, se realizaban en los países más adelantados en este aspecto como Estados Unidos o Japón.

Estos primeros intentos cristalizaron muchos años después con la utilización en la provincia de Gipuzkoa a partir de 1986 de los modernos barcos arrastreros congeladores que pueden permanecer sin tocar tierra durante mucho tiempo conservando el pescado congelado en perfectas condiciones.

¹⁰³ "Pesquerías", en V.M. de 15 de junio de 1926, página sin numerar.

d) La utilización de los despojos del pescado

Otra posibilidad que se les presentaba a las industrias conserveras era la utilización de los despojos de pescado, que representaban una cantidad considerable del peso de la capturas. De una tonelada bruta de pescado se obtienen tan sólo 400 kilogramos aprovechables para la alimentación humana. Los 600 kilogramos restantes son desperdicios⁴⁶ que, si se transforman adecuadamente, pueden ser aprovechados⁴⁷ como harinas para la alimentación del ganado, abonos para la tierra, aceite de pescado etc. De todos ellos, el aceite era el que mayores beneficios podía producir. Para obtenerlo se sometían los desperdicios a la acción de elevadas temperaturas, pero el aceite obtenido por este método era de calidad muy pobre⁴⁸.

El producto más conocido en aquella época era el aceite de

⁴⁶ Como desperdicios de pescado se pueden considerar:

- Cabezas y colas de pescado e incluso en algunos casos las aletas.
- Piel de pescado.
- Huesos y espinas y en general todos los productos de naturaleza ósea.
- Entrañas y órganos internos de los pescados.

⁴⁷ Industrialmente pueden obtenerse de los desperdicios del pescado:

- cola de pescado, obtenida de las pieles y de ciertas partes óseas de los peces.
- guano de pescado, obtenible de los desperdicios que ya han comenzado el proceso de descomposición.
- carne de pescado, que se puede obtener de la totalidad del pez cuando se trata de pesca de gran tamaño, de la cual se desprecian grandes cantidades de carne.
- aceite de pescado para uso en la fabricación de margarinas, jabón, bujías y curtido del cuero.

⁴⁸ Un procedimiento moderno que la Revista Vasconia Industrial y Pesquera divulgaba en su número de 5 de abril de 1926 consistía en calentar los desperdicios en el vacío de forma progresiva. Se iba retirando el aceite que quedaba flotando en la superficie y se continuaba tratando el resto. Como mucho se podía obtener un 1% del contenido oleaginoso de los desperdicios tratados. Entre los inconvenientes existía el olor fuerte, penetrante y muy desagradable, el que para solidificarse se precisasen temperaturas muy bajas y el que entrasen en descomposición con notable rapidez, por lo que su manipulación debía hacerse en el menor tiempo posible. Para resolver estos inconvenientes se exponía un nuevo método por medio de la hidrogenación - debido a Sabater y Senderens - que resolvía los problemas anteriores y que ya se había utilizado con éxito en diversos países, para la fabricación de margarina.

hígado de bacalao, cuyo gran proveedor para Europa era Noruega. El más acreditado era el de las islas Loffoten, situadas un poco al norte del círculo polar ártico. No solo se obtenía este producto del hígado del bacalao sino que también se utilizaba el de otros pescados pertenecientes al mismo género. De hecho se diferencian muy poco e incluso se mezclan para la venta.

Sin embargo, en España, este tipo de productos no habían sido aprovechados por la industria. Por ejemplo, en el caso de animales pequeños como la sardina el peso de los desperdicios puede alcanzar el 40 o el 50% y al ser muy ricos en materias azoadas, fosfatos de cal y aceite la industria moderna buscó el medio de aprovecharlos. Por ello se animaba a la instalación de pequeñas fábricas en Gipuzkoa que tratasen los desperdicios de pescado, ya que los beneficios serían inmediatos.

En la costa guipuzcoana y en épocas en que abundaba la anchoa, los campesinos la adquirían en grandes cantidades, a precios irrisorios, y la utilizaban como abono en el campo. Aunque era eficaz, el olor nauseabundo de los campos era muy desagradable y, además, en esta operación el pescador apenas ganaba dinero.

Los métodos de transformación del pescado que utilizaban en otros países habían acabado en ellos con estas costumbres. Sin embargo, en Donostia-San Sebastián el vertedero del rompeolas seguía recogiendo cientos de kilos de pescado en malas condiciones que por allí se arrojaba, con el consiguiente mal olor para toda la zona. Pero, lo que antes se consideraba como un desperdicio, se transformó en riqueza cuando comenzaron a fabricarse harinas y aceites de pescado.

7.3.2. El desarrollo de la industria conservera en Gipuzkoa en el siglo XX

En España se inicia la industria conservera, en Asturias y Galicia, hacia 1840, alternando las conservas de pescado con las de carne. En el País Vasco hay que situarla hacia 1870 ⁴⁰⁰, en que empieza a sustituir a otros procedimientos.

"En la Costa Vasca son los conserveros italianos quienes, directamente, a partir de 1870, montan industrias mixtas con las nuevas tecnologías del enlatado"⁴⁰¹.

Las industrias conserveras, de salazón y escabeches, se fueron desarrollando en el siglo XIX de forma natural, ligadas al desarrollo de la pesca, se ubicaron próximas a los lugares de desembarco de las capturas y

"fueron adquiriendo un gran peso específico durante el siglo XIX. Las referencias anteriores a estas fechas son muy limitadas, salvo la mención de la sociedad de Cetaria *La Sardinera* (1764-1784), que se inscribe dentro de la política ilustrada de mejorar todo ramo de industria y que llegó a contar con la protección de Carlos III"⁴⁰².

En el primer tercio del siglo XX siguen predominando los centros de trabajo de pequeñas dimensiones. El sistema de fabricación era, prácticamente, manual y la mano de obra femenina mayoritaria, aunque se utilizaba también la mano de obra infantil. Esto dejaba libre la mano de obra masculina para contar con más número de brazos en las costeras de la anchoa, bonito y sardina, a la vez que permitía a las esposas e hijas de

⁴⁰⁰ "En la Exposición Universal de París de 1878 estuvieron presentes los Sres. Bravo e Hijos de Bilbao, con latas de calamares en su tinta, sardinas fritas al tomate o escabechadas, junto con otras conservas alimenticias. Su producción se cifraba en 8.000 latas de pescado. También participó D. Pablo Fay, de Bermeo, en el que destacaban entre su variada muestra, las latas de besugo entero en escabeche a 3 ptas/lata, el bacalao a la vizcaína, la merluza frita con huevos, o la langosta en aceite al natural. Su capacidad de producción era elevada: 200.000 latas al año.- *Informes Sectoriales de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Conservas de Pescado*, Federación de Cajas de Ahorros Vasco-Navarras nº 7, abril 1986, pág. 21.

⁴⁰¹ AGUIRRE, R.: o.c., pág. 76.

⁴⁰² IBÁÑEZ GOMEZ, M. y otros: o.c., pág. 195.

pescadores, contribuir al sostenimiento familiar en las épocas de mala pesca. Cuando los hombres no podían ejercer sus tareas como pescadores, alternaban este trabajo con las mujeres y con los niños.

"Lo que podemos considerar como grandes fábricas a ejemplo de Busto en Mutriku, Sres. M. Brieu y Cía en Pasaia (1886) u Ortiz en Zumaia, no contaban con más de 40 empleados fijos"⁴².

En el año 1908, las fábricas de conservas de pescado se encuentran situadas en Pasajes (3) y Zumaya (8), siendo los propietarios de las mismas los siguientes empresarios:

Relación de las fábricas de conservas existentes en Gipuzkoa en el año 1908

Localidad	Nombre del propietario	Pescado elaborado	Nº de operarios
Pasajes	M. Garaizabal y Cía. "Garaizabal y Cía"	Atún	-
"	Florencio Martínez		10
"	Jauregui, Echenique y Cía		15
Zumaya	Liborio Orlando	Anchoa, sardina, bonito	90
"	Santos Marino		25
"	Manuel Alegría		25
"	José Marino		79
"	Carmen Alcorta		20
"	Benito Arrasate		65
"	Esteban Uraño		15
"	José Santos		15

Fuente: *Anuario de Pesca y Estadístico de la Marina Mercante y de la Pesca del año 1908*. Ministerio de Marina, Madrid 1909.⁴³

Predominaba en esta industria la fabricación de salazones, aunque la de sardina había ido perdiendo importancia en favor de la anchoa, por la gran demanda mediterránea de esta última. En orden al valor industrial, la anchoa era uno de los pescados más productivos, ya

⁴² IBÁÑEZ GÓMEZ, M., y otros: o.c., pág. 196.

⁴³ Es extraño que en esta estadística no figure la empresa de Saturnino Busto creada en 1880 y que todavía perdura actualmente.

que su conservación se conseguía exclusivamente a base de sal. Durante la costera de la anchoa todas las fábricas se consagraban a trabajarla, interrumpiendo, como secundarias, el resto de sus labores. Uno de los preparados de la anchoa era en forma de filetes, que cada vez tenían más aceptación en el mercado, y que se realizaba en invierno, época de "vacas flacas" para las familias pescadoras.

Las conservas de pescado fabricadas en España eran excelentes y en el mercado exterior ocupaban un puesto de primera fila, debido a la excelente calidad de los pescados y al cuidadoso trato que recibían en las fábricas.

A medida que el mercado de las conservas de pescado se iba extendiendo a más países y las marcas españolas conseguían una buena cotización y el aprecio de los consumidores, los industriales conserveros fueron transformando sus fábricas introduciendo todos aquellos elementos susceptibles de mejorar la calidad de sus fabricados. Cuidaron no solo el contenido sino también la presentación del producto y para ello estudiaron los gustos y las características de los mercados a los que iban destinadas.

En los años 1919 y 1920 el número de productores de conservas de pescado en la provincia de Gipuzkoa apenas ha aumentado ya que aparecen registrados trece, frente a los once del año 1908, pero esta industria ha desaparecido de Zumaya y se ha extendido a Fuenterrabia, Guetaria, Motrico y Orio.:

Fabricantes de conservas de pescado en Gipuzkoa en los años 1919 y 1920

Localidad	Nombre
Pasajes	Cipriano Auge
Orio	Peña, Rezola y Compañía
"	Ignacio Echeverría
Fuenterrabía	Prudencio Martínez
"	Prudencio Aguinagalde
"	Salvador Rodolosi
"	Evaristo Urraca
"	Salvador Marino
Guetaria	Leoncio Ugarte
"	Ignacio Villarrías
Motrico	Manuel Arrasate
"	Saturnino Busto
"	José Martínez

Fuente: *Memorias Comerciales de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa. Años 1919 y 1920*. San Sebastián, pág. 35.

La primera guerra mundial y los años de postguerra pusieron a esta industria en una situación muy delicada ya que se operó un cambio radical pues a la buena calidad del producto se le exigía, también, precios convenientes. Sin embargo, circunstancias exteriores que quedaban fuera del control de los productores, incidieron en el encarecimiento de los costos de producción.

Por ello, la Asociación de Fabricantes presentó al Gobierno peticiones sobre el régimen de admisión temporal de la hojalata; el poder utilizar el aceite de cacahuete; la limitación de los precios del aceite de oliva destinado a la fabricación de conservas; la reducción de los impuestos de transporte; e incluso la concesión de primas a la exportación. Dada la importancia de las cantidades exportadas, los industriales conserveros solicitaban la protección estatal para poder competir con ventaja a los fabricantes extranjeros.

A pesar de estos problemas las exportaciones de conservas españolas entre 1910 y 1928, aunque con oscilaciones ascendieron desde 28.490,500 a 39.557.734 kilogramos como puede verse si se analizan las cifras siguientes:

Valor global de la exportación española de conservas de pescado (1910-1928)

Años	Kilogramos	Pesetas
1910	28.490.500	32.882.000
1911	28.100.300	32.847.000
1912	27.775.500	35.878.000
1913	24.626.200	44.511.000
1914	23.767.000	28.912.000
1915	23.714.000	29.606.000
1916	29.266.900	37.259.000
1917	33.637.500	44.197.000
1918	27.227.600	37.954.000
1919	36.370.900	45.108.000
1920	34.378.700	40.910.000
1921	28.130.600	65.448.000
1922	29.206.400	65.561.000
1923	31.999.130	78.575.775
1924	35.159.403	93.402.432
1925	30.257.189	53.503.274
1926	37.935.640	56.363.884
1927	25.612.367	48.254.077
1928	39.557.734	73.404.811

Fuente: *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de noviembre de 1930, pág. 20.

Los mercados a los que iban destinados los productos conserveros eran: Dentro de la península: Madrid, Zaragoza, Logroño, Aranda de Duero, Bilbao. Fuera de España: Italia, América del Norte y del Sur, Holanda y el Norte de Africa.

En este caso, cabe destacar que la producción de Gipuzkoa, según

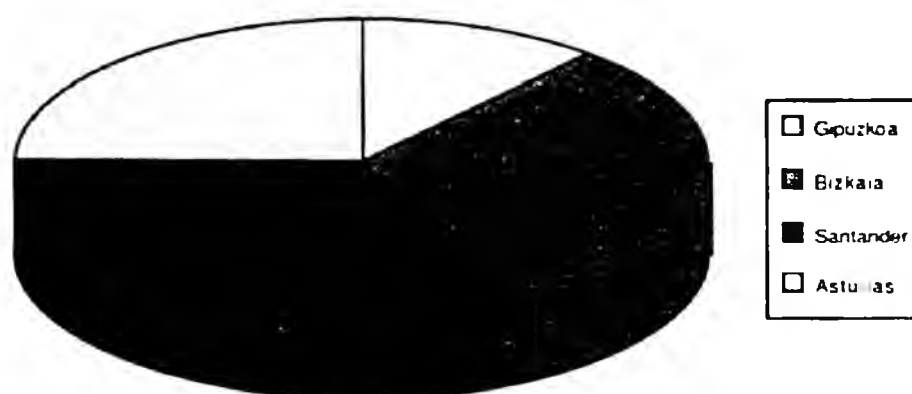
las estadísticas publicadas por la Federación de Fabricantes de Conservas del Cantábrico es modesta frente a las provincias de Vizcaya, Santander y Asturias⁴⁴.

Producción conservera del Cantábrico . Promedio años 1920-1924

Provincias	Valor de las conservas en ptas.	Operarios	Jornales en ptas.
Guipúzcoa	16.290.000	4.360	5.232.000
Vizcaya	43.442.000	4.900	10.680.000
Santander	47.644.000	10.800	12.960.000
Asturias	34.522.000	7.300	8.760.000
Total pesetas.....	141.898.000	31.370	37.632.000

Fuente: *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de abril de 1925.

Valor en ptas. de las conservas fabricadas en los años 1920-1924



⁴⁴ Sin olvidar la importancia de la industria conservera de Galicia que siempre fue muy destacada.

Para el año 1929 el número de fabricantes de conservas ha aumentado considerablemente. Se registran en la provincia de Gipuzkoa treinta y uno, ubicados, sobre todo en Guetaria donde figuran veintiuno - uno de ellos Daniel Esnal, tiene fábricas en dos localidades: Guetaria y Orio -; en Motrico existen cuatro fabricantes; dos en Pasajes de San Pedro: y uno en cada una de las localidades de Pasajes de San Juan, Donostia-San Sebastián y Zarauz.

Como estaba ocurriendo también en otras industrias alimenticias, es de destacar que entre los propietarios de las fábricas de conservas aparecen bastantes apellidos italianos, lo que no es de extrañar, ya que muchos se establecieron en la provincia de Gipuzkoa y de ellos aprendieron los guipuzcoanos las técnicas conserveras modernas.

Fabricantes de conservas en la provincia de Gipuzkoa. Año 1929

Localidad	Nombre del fabricante	Especialidad
Pasajes de San Juan	Laforgue, F.	Salazones
Pasajes de San Pedro	Ituarte, Segundo	Salazones
Pasajes de San Pedro	P.Y.S.B.E.	Salazones. Marca Pysbe
San Sebastián	Gregoria Gurruchaga,	
	Vda. de Zubiaurre	Salazones
Orio y Guetaria	Esnaí, Daniel	Conservas y salazones
Guetaria	Alcorta, Casildo	Salazones
Guetaria	Alegria, Miguel	Salazones
Guetaria	Alioto, Antonio	Salazones
Guetaria	Bloen, Guillermo	Salazones
Guetaria	Cefalú, Francisco	Salazones
Guetaria	Cussimano, E.	Salazones
Guetaria	Cussimano, Felipe	Salazones
Guetaria	Esnaí y Cía., Daniel	Salazones
Guetaria	Fort y Compañía, J.J.	Salazones
Guetaria	Larraz Hermanos	Salazones
Guetaria	Marino, Gaetano	Salazones
Guetaria	Marino, Giuseppe	Salazones
Guetaria	Marino Santos, Pietro	Salazones
Guetaria	Nayzen, N.	Salazones
Guetaria	Orlando, Fratelli	Salazones. Marca El Faro.
Guetaria	Orlando, Liborio	Salazones
Guetaria	Palazzolo, Salvatore	Salazones
Guetaria	Samaniego y Compañía	Salazones
Guetaria	Strixino, Dario	Salazones
Guetaria	Urbieta, Gregorio	Salazones
Guetaria	Urbieta y Cía. F.	Salazones. Marca La Sirena
Motrico	Arrasate, Manuel	Conservas y salazones
Motrico	Dentici, Fratelli	Conservas y salazones
Motrico	Flores e Izaguirre	Conservas y salazones
Motrico	Yurrutia, Agapito	Conservas y salazones
Zarauz	Samaniego, Echave y Cº.	Salazones

Fuente: *Anuario de la Industria Conservera de Pescados de España. 1929.* Federación de Fabricantes de Conservas del Litoral Cantábrico, Santoña 1930.

Los mercados europeos, que eran los más exigentes, preferían las conservas del Cantábrico por ser superiores en calidad a cualquier otra. En el año 1930 la mayoría de las exportaciones de conservas de pescado, el 50%, iban destinadas al mercado italiano, - la conexión Gipuzkoa-Italia pudo darse también en otras provincias como ha podido observarse por algunos datos analizados- siendo los diez mercados principales de las conservas españolas los siguientes:

Principales mercados de las conservas españolas en el año 1930

País	Pesetas	Kilogramos de la importación	% del valor total
Italia	36.760.935	16.665.696	50,0
Argentina	12.416.935	6.830.887	15,0
Holanda	4.272.032	2.556.291	5,0
Francia	4.267.222	2.973.019	5,0
Cuba	2.176.439	1.202.490	3,0
México	1.636.694	1.024.057	2,0
Estados Unidos	1.580.940	1.298.930	2,0
Bélgica	1.433.444	994.294	2,0
Alemania	1.315.256	802.565	1,8
Grecia	1.225.315	655.205	1,5
Total.....	67.084.753	35.102.425	

Fuente: *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de noviembre de 1930, pág. 20.

En el año 1933, la situación no había variado, aunque se concentran las fábricas en Guetaria, excepto cinco que existían en Pasajes. La mayor parte de ellas se dedica a la anchoa que es el producto casi exclusivo que trabajan. Como puede observarse, analizando el cuadro siguiente, tan sólo dos trabajan el bonito, una de ellas en exclusiva y la otra junto con la anchoa.

Relación de las fábricas de conservas existentes en Gipuzkoa en el año 1933

Localidad	Nombre del propietario	Pescado elaborado	Nº de operarios
Pasajes	Daniel Esnal "Arantzazuko-Asua"	Anchoa	15
"	Santos Mariño "Urtezabal"	Anchoa	13
"	Fernández Grille, Sagarzazu y Lapitz		
"	"Conservería Moderna"	Atún, bonito	108
"	Enrique Bloen "Torre Arce"	(no trabajó este año)	
"	Emilio Laforgue	(no trabajó este año)	
Guetaria	Salvador Orlando	Anchoa y palometa	35
"	Salvador Marín	Anchoa	17
"	Liborio Orlando	Anchoa	22
"	Gregorio Urbieto	Anchoa	12
"	Salvador Palazzolo	Anchoa	16
"	Miguel Alegría	Anchoa	17
"	Dario Strasinio	Anchoa	9
"	Felicitas Samaniego	Anchoa	9
"	Luis Arámburu	Anchoa	8
"	Antonio Cusimano	Anchoa	8
"	Otilio Corso	Anchoa	7
"	Antonio Olioto	Anchoa	8
"	Ramón Manterola	Anchoa	7
"	Gaetano Marino	Anchoa	8
"	Angel Olioto	Anchoa	7
"	Casildo Alcorta	Anchoa	8
"	Marciano Lanaza	Anchoa	7
"	Pepe América	Anchoa	7
"	Francisco Cefain	Anchoa	6
"	Víctor Marino	Anchoa	6
"	Saturnino Busto	Anchoa, palometa, verdel	57
"	Francisco Dentice	Anchoa, bonito	106
"	Manuel Arrasate	Anchoa	94
"	Juan Tarantino	Anchoa	34
"	Fratelli Bulante	Anchoa	26
"	Agapito Yomita	Anchoa	89
"	Strachino	Anchoa	47
"	Billante Hermanos	Anchoa	92

Fuente: *Estadística de Pesca. Año 1933*,. Ministerio de Industria y Comercio, Madrid 1934.

Por otra parte, entre 1927 y 1934 los diferentes productos pesqueros envasados en latas van modificando sus precios. El mayor aumento lo registran las conservas de bonito tanto en aceite como en

escabeche que aumentan, respectivamente, un 59 y un 50%, seguidos del besugo en aceite que aumenta un 27% y en escabeche que sube un 23%. Sin embargo, otros productos como los calamares, las sardinas o el salmón disminuyen su precio.

Precios al por mayor de las latas de conservas en Gipuzkoa. Años 1927 a 1934

Año	Besugo en aceite 400 gr.	Besugo en escabeche 400 gr.	Bonito en aceite 400 gr.	Bonito en escabeche 400 gr.	Calamares en su tinta 400 gr.	Salmón natural 550 gr.	Sardinas en aceite clase fina 250 gr.	Sardinas en aceite clase corriente 200 gr.
1927	1,30	1,30	1,10	1,10	2,30	2,20	0,70-1,20	0,42-0,50
1928	1,30	1,30	1,60	1,60	2,30		1,20	0,40-0,80
1929	1,30	1,30	1,60	1,60	2,30	1,90	1,25	0,40-0,80
1930	1,35	1,35	1,70	1,60	2,30	1,90	1,25	0,40-0,80
1931	1,30	1,40	1,75	1,65	2,20	1,95	1,30	0,45-0,90
1932	1,35	1,40	1,70	1,50	2,00	1,90	1,30	0,35-0,75
1933	1,35	1,42	1,90	1,80	2,00	2,00	1,20	0,35-0,80
1934	1,65	1,60	1,75	1,65	1,90	1,70	0,60	0,35

Fuente: *Memorias Comerciales*. Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Guipúzcoa. San Sebastián.

Sin embargo, para el año 1950, Guetaria ha perdido su condición de localidad concentradora de las industrias conserveras, ya que esta industria se ha dispersado por otros puertos. En Guetaria tan sólo se registran cuatro. El número de industrias conserveras de Gipuzkoa en los años 1950 a 1953, ambos inclusive, oscila entre 17 y 18, aproximadamente la mitad de las fábricas que tenía en aquella época Bizkaia, que en los mismos años oscila entre 39 y 41.

Relación de las fábricas de conservas existentes en Gipuzkoa en los años 1950, 1951, 1952 y 1953

Localidad	Nombre del propietario	Pescado elaborado
Fuenterrabía	Isidoro Ruiz Pérez, "Ruiz Hermanos"	
"	Ramón Manterola Egurbide	
"	Hijo de Dolores Bravo	
"	R. de Carranza	
Guetaria	Miguel Alegria y Cía., "Alegria"	
"	Alkorta, "Industrias Conserveras S.A."	
"	Compañía Exportadora Española	
"	Salvador Orlando, "Conservas Salvador"	Anchoa en salazón, bonito y atún en aceite; bonito "Orlando" en escabeche y asalmonado; filetes de anchoas en aceite.
Motrico	Antonio Arrasate Arpide	
"	Viuda e Hijos de Domingo Arruti, "D.A."	Anchoas en salmuera; filetes de anchoa en aceite puro de oliva; anchoas en manzanilla fina; bonito en escabeche, en aceite y asalmonado; chicharro y chicharrillo; palometa y las conservas de pescado habituales en el Cantábrico.
"	G. Caloggero Billante	
"	Giuseppe Billante Allete	
"	Hijos de Saturnino Busto S.R.C., "Busto"	
"	Francisco Dentici	
"	Agapito Yurrita Mauleón	
Pasajes	Salvador Orlando "Conservas Salvador Orlando"	
Pasajes S. Juan	Hijos de José Serrat, S.R.C. "Serrat",	Atún en aceite y al natural; bonito en escabeche;
	"La Pescadora", "Triomphane" y "P. y P."	sardinas en aceite; filetes de anchoa en aceite; y anchoas en salmuera.
Pasajes S. Pedro	Iriarte y Compañía, S.R.C.	
San Sebastián	Rogelio García Manteca, "Oro" y Rogelio García Vane"	Sardinas en aceite; bonito en aceite; escabeche y filetes de anchoas en
		aceite.
Zumaya	Conservas Ortiz, "El Velero"	Anchoas en salazón y filetes de anchoa en aceite; chicharro en escabeche; calamares en aceite
"	José Antonio Ortiz de Zárate	

Fuente: *Estadísticas de Pesca*. Ministerio de Comercio, Madrid.

También a lo largo de los años cuarenta y cincuenta el precio de las latas de conservas fue aumentando considerablemente en relación con los que regían antes de la guerra civil. En este periodo el mayor aumento lo registra la sardina en aceite, seguida del atún en escabeche, tal vez por partir de precios inferiores a los registrados para la anchoa.

Precios al por mayor y al por menor de las principales conservas fabricadas en Gipuzkoa, expresados en kilogramos. Años 1943 a 1958

Años	Sardinas en aceite		Atún en escabeche		Anchoas en aceite		Sardinas prensadas	
	Por mayor	Por menor	Por mayor	Por menor	Por mayor	Por menor	Por mayor	Por menor
1943	12,50	15,00	12,50	14,85	22,40	26,00	5,85	7,20
1944	12,63	15,15	12,30	14,60	22,10	25,85	6,26	7,30
1945	15,00	17,97	13,70	16,45	19,25	23,15	5,06	6,13
1946	34,00		26,65		35,40		9,58	
1947	48,16	58,66	30,45	36,66	50,41	60,45	11,99	14,41
1948	32,50	38,72	23,66	28,79	41,02	49,41	10,05	11,99
1949	30,05	35,80	23,43	27,95	38,58	46,44	12,86	15,25
1950	31,14	37,40	26,27	31,00	45,80	55,05	13,70	16,25
1951	46,88	57,00	32,68	39,25	56,87	68,10	18,33	22,00
1952	48,75	67,10	28,00	35,50	53,90	63,60	15,37	18,35
1953	36,50	46,50	30,54	36,90	38,40	46,00	14,54	17,50
1954	36,64	44,15	36,05	43,30	41,91	50,15	15,04	17,93
1955	38,35	45,90	35,62	42,75	42,33	50,80	15,34	18,43
1956	44,35	53,35	39,50	47,40	44,75	53,75	13,35	16,00
1957	51,00	61,15	43,45	52,25	52,40	62,90	14,77	17,80
1958	58,07	69,65	50,50	60,65	57,90	69,50	14,34	17,35

Fuente: *Memorias Comerciales*. Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Guipúzcoa. San Sebastián.

En los años sesenta el País Vasco era el principal suministrador de anchoa y bonito a las industrias conserveras,

"La anchoa supone el 22% del valor del consumo total de pescados de todas las industrias derivadas y los túnidos el 38%. El País Vasco es el principal suministrador de ambas especies, ya que produce el 56% de toda la anchoa y el 29% de los túnidos (albacora, atún, bonito)"⁴⁴.

Posteriormente, el producto mayoritario de la industria

⁴⁴GAUR, S.C.I.: o.c., pág. 10.

conservera vasca ha pasado de ser la anchoa a ser el bonito del norte. Las capturas de anchoa han sufrido oscilaciones que han provocado inestabilidad en sus precios y ello ha hecho disminuir el interés por su industrialización. El bonito del norte sufre la competencia en el mercado del atún claro, que se ofrece a precios más baratos.

No se da una especialización de productos concretos en las diferentes industrias conserveras del País Vasco, compaginando la anchoa con el bonito y otras especies de menor importancia, aunque la mayor producción se centra en el bonito del norte. Las industrias continúan siendo de tamaño pequeño o mediano y el número de empleados oscila, ya que en las épocas de máxima producción ofrecen trabajos eventuales. Sin embargo, algunas empresas tienen factorías en varios lugares tanto del País Vasco como de fuera de él.

Los métodos de transformación seguían siendo, en su mayor parte, manuales. La sardina, por sus características era la que permitía una mayor mecanización y la anchoa la que requería un trabajo más manual. Mayoritariamente el mercado al que iban destinados estos productos era el nacional, siendo exportado menos del 10% de la producción, y figurando entonces Suiza como el mejor cliente exterior.

Cuando España se adhirió a la Comunidad Económica Europea, los principales problemas que la industria conservera del País Vasco tenía, pueden resumirse en los siguientes:

a) Las fuertes oscilaciones en las capturas de pescado se traducen en incertidumbre en cuanto al precio de la materia básica, y la cantidad de que se podrá disponer para su transformación.

b) La estacionalidad de la producción, ya que no se puede disponer de materia prima durante todo el año y se alternan etapas de inactividad con otras de gran actividad.

c) Gastos financieros muy elevados en cortos períodos de tiempo. Cuando es la temporada de un pescado determinado los conserveros tienen que efectuar en breve tiempo grandes desembolsos para aprovisionarse de materia prima.

d) Poca promoción de su actividad.

e) Escasas exportaciones, por la poca atención prestada al mercado exterior.

f) Empresas de tipo familiar que, aunque próximas, conviven aisladas unas de otras, olvidando a veces que la cooperación trae más ventajas que la competencia.

g) La crisis económica y el descenso del consumo.

El tratado de adhesión a la Comunidad Económica Europea desanimó a los fabricantes de conserva. Los países de la Europa Comunitaria han sido consumidores de conservas españolas y la expansión del sector fue, en parte, debida a ello, pero en la década de los setenta el trato arancelario desfavorable de las autoridades comunitarias hizo descender mucho las ventas españolas de conservas.

"Si en España existían en 1975 un total de 400 empresas conserveras, en la actualidad no superan las 150"¹⁸.

En la actualidad se conjugan una serie de circunstancias que inciden en la crisis de las industrias conserveras del País Vasco, como son:

a) La limitación de las especies capturadas en sus costas: el bonito y la anchoa. Ello hace que se encuentre en desventaja frente a otras empresas con mayor variedad de productos. Además, este sector está

¹⁸ "El sector atunero congelador pide a la U.E. aranceles para las importaciones", en *El Correo*, 07-11-1994, pág. 30.

marcado por la irregularidad de las campañas y la estacionalidad de sus ciclos productivos.

b) Las dificultades de financiación, el reducido número de sus empresas y la falta de cuadros profesionales adecuados y técnicas de gestión innovadoras.

c) El producto no ha sabido adaptarse a los nuevos cambios, siendo el mismo de hace más de una década incluso en el diseño y formato de sus envases.

d) La rivalidad tan elevada que existe entre los fabricantes del País Vasco, principalmente en el sector de hostelería, ya que casi todos compiten en los mismos mercados y con productos muy similares entre sí.

Sin embargo, este sector tiene algunas ventajas para poder resistir la crisis:

a) el contar con plantillas reducidas o de tipo familiar

b) La calidad del producto, superior, en muchos casos, a casi todas las importaciones.

c) El poderse beneficiar de la política de libre importación que afecta desde 1970 al mercado comunitario de túnidos, implantada con objeto de garantizar la libre competitividad de la industria transformadora.

Los conserveros consideran que también se vieron perjudicados por la "guerra del bonito". El enfrentamiento de la flota pesquera cantábrica con la francesa por la utilización de las redes de volanta empeoró la situación que padecía la industria conservera. Las quejas de los industriales transformadores se concretan en la diferencia tan notable del

precio del bonito ofertado por los pescadores cantábricos y el mucho más reducido al que pueden adquirirlo a los pescadores franceses. Además, para cubrir sus necesidades de producción necesitan importar, ya que las cantidades que puede suministrar la flota pesquera son insuficientes.

"La demanda de bonito para las empresas conserveras españolas, es de 9.000 toneladas, el 80% de pescado fresco. De las 7.000 toneladas de fresco, menos de la mitad proceden del Cantábrico y el resto es importado"¹⁷.

Los conserveros no están de acuerdo con los motivos de los pescadores para enfrentarse a los métodos de pesca franceses y creen que el problema ha surgido no por motivos ecológicos, sino por unos intereses de rentabilidad de la flota pesquera y por las deficiencias que la misma no ha sabido superar hasta el presente.

"La flota del Cantábrico no ha invertido en renovarse como lo han hecho en los puertos franceses. Han conseguido establecer una flota más moderna, con menos personal y además consiguen que el pescado llegue a puerto antes que el de ellos"¹⁸.

En el año 1992, las industrias transformadoras de pescado de Gipuzkoa tienen una dispersión mayor en cuanto a localidades donde están situadas y se dedican, preferentemente, a las conservas, salazones de pescado, secaderos de bacalao, y congelados. Hay que destacar entre los preparados de pescados tradicionales la moderna invención vasca del surimi que ha venido a añadir una especialidad más a las que ya tradicionalmente se venían fabricando.

¹⁷ "Conservas contra etiquetas", en *El País*, 04-09-1994, pág. 43.

¹⁸ Ibid.

Industrias transformadoras de pescado en Gipuzkoa, en el año 1992

Nombre	Localidad	Actividad
Comercial Majujo, S.A.	Deba	Conservas y salazones de pescado
Conservas Busto, S.A.	Deba	Conservas y salazones de pescado
Caloggero G. Billante, S.A.	Motrico	Conservas y salazones de pescado
Zizzo Billante Hnos., S.A.	Motrico	Conservas y salazones de pescado
Azkue, S.A.	Orio	Conservas y salazones de pescado
Garaz, S.A.	San Sebastián	Conservas y salazones de pescado
Vda. e Hijos de Jerónimo Izaguirre, S.L.	Usúrbil	Semiconservas y salazones
Ruiz Guzmán, J.T.	Cizurquil	Secadero de bacalao
Franco Española de Salazones, S.A.	Fuenterrabía	Secadero de bacalao
Cooperativa Bidasoa Salazones, S.L.	Irún	Secadero de bacalao
Arrai, S.A.	Pasajes	Secadero de bacalao
Cofruit, S.A.	San Sebastián	Preparados de bacalao
Conservas Astón, S.L.	Eibar	Anchoas filetes
Nicolás Ulacia e Hijos, C.B.	Guetaria	Anchoas en salazón
Yurrita e Hijos, S.A.	Motrico	Anchoas en salazón, filetes
Juan Manterola e Hijos, S.A.	Usúrbil	Angulas
Angulas de Aguinaga, S.A.	Usúrbil	Angulas de surimi
Andrés Bruño e Hijos, S.A.	Usúrbil	Angulas, marisco, pescado
Angulas Mayo, S.L.	Oyarzun	Angulas, marisco, pescado
Frila, S.L.	Aduna	Pescado congelado
Pescados y Mariscos Aimar, S.A.	Pasajes	Pescado congelado
Zubeldia y Cia, Pesqueras Loyola	Pasajes	Pescado congelado
Aramendi y Marín, S.A.	Oyarzun	Manipulación de pescado
Nortindal, S.A.	Usúrbil	Tinta, cefalópodos, merluza

Fuente: *Guía de Actividades Pesqueras en la Comunidad Autónoma Vasca*. Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, Bilbao 1992.

7.4. La construcción de motores marinos

La fábrica guipuzcoana más significativa fue la de Yeregui y Compañía de Zumaya, primera que fabricó en España motores de gasolina. Contaba con instalaciones en la península, grandes talleres dotados de

fundiciones propias de hierro, bronce y toda clase de metales, especiales y exclusivas para sus motores.

Ya en el año 1926 construían motores desde 3 a 80 H.P. y de uno a seis cilindros, todos ellos dotados del carburador Zenith y magneto automático Bosch. Fabricaban para la Armada española, Comandancias de Marina, Carabineros, Compañía Arrendataria de Tabacos, Arsenales del Estado, Obras Públicas, Prácticos del Puerto, salvavidas, barcos de cabotaje, canoas de recreo, embarcaciones de pasaje y buques de pesca.

Es curioso que en el año 1926 al instalar en la lancha salvavidas que tenía Donostia-San Sebastián un motor, no se le puso de la marca Yeregui y así lo hacía constar esta empresa en un anuncio publicado en Vasconia Industrial y Pesquera de 5 de junio de dicho año en el que textualmente decía lo siguiente:

"Esta casa para evitar ciertas dudas que parece existir entre varios de sus innumerables clientes de toda España y para conocimiento del público en general hace constar que: Los motores marinos que recientemente han sido instalados en la lancha salva-vidas, de San Sebastián, no son los tan acreditados de su marca legítima registrada YEREGUI. Por lo tanto esta casa, que es la primera fábrica de motores de España y cuyo crédito está tan bien cimentado, declara: Que no tiene nada que ver en absoluto ni con los motores ni con la instalación de la lancha salva-vidas de San Sebastián".

En el año 1934 la empresa pasa a denominarse "Yeregui Hermanos" y está constituida como sociedad comanditaria con un capital de 60.000 ptas. En 1955 pasa de ser una sociedad comanditaria a ser anónima, con un capital de 3.307.500 ptas.

7.5. Otras industrias relacionadas con la pesca

A lo largo del siglo XX han ido surgiendo en Gipuzkoa otras muchas actividades relacionadas con la actividad pesquera. En 1992 y agrupadas por

actividades, existen 23 exportadores de pescado; 147 mayoristas de pescado; 31 industrias y plantas de frío; 8 empresas de transporte frigorífico y 42 dedicadas a los efectos y suministros navales e industria auxiliar naval y pesquera⁴¹⁹.

⁴¹⁹ Ver anexo 7.2.

8. CONCLUSIONES

A lo largo del siglo XX, el sector pesquero, tan ligado a la tradición de la economía guipuzcoana, ha experimentado profundos cambios para adaptarse tanto a las innovaciones tecnológicas, como a las diversas coyunturas por las que ha atravesado. Lo ha hecho, sin perder su condición de líder del sector primario de la provincia, ocupando una posición destacada a nivel de pesca nacional y contribuyendo a la riqueza guipuzcoana con cotas incluso superiores a las de varios subsectores de la industria.

Política económica. La sujeción, a lo largo del siglo XX a diferentes ministerios y organismos; la ausencia de una centralización de responsabilidades en materia pesquera; el que hasta el año 1981 no figurase la palabra "pesca" en el Ministerio en el que se encuadraba esta actividad, dan idea clara de la falta de interés estatal por ella. De todos los sectores económicos fue, sin duda, el más sistemáticamente relegado por el poder público, que no supo darse cuenta de la importancia de esta fuente de riqueza ni potenciarla para su adecuado desarrollo. Puede decirse que la pesca, en general, no ha gozado de protección estatal, además de estar influido su desarrollo, desde nuestro punto de vista, por la ausencia de una línea de actuación firme y coordinada.

Esta falta de proteccionismo estatal se ve claramente cuando el Estado, para ayudar a la minería del carbón que sufría una fuerte crisis, obligó a las empresas pesqueras a consumirlo pese a que era de peor calidad y más caro que el que podían obtener fácilmente en el extranjero. Es un caso similar al del consumo de gas-oil suministrado por la C.A.M.P.S.A., en el que el precio variaba en función de las cantidades servidas, siendo más reducido cuanto mayor cantidad de combustible se adquiriese. Esta disposición perjudicó gravemente a los pequeños armadores que al no poder disponer de grandes tanques en sus barcos, debían pagarlo a un precio dos veces mayor que los armadores que poseían grandes buques.

En la década de los treinta y en el caso del establecimiento de los

contingentes de exportación, la desidia del gobierno hace que, pese a haberse aprobado el establecimiento de cupos de importación similares a los obligados para la pesca española en otros países, pase el tiempo sin que estos acuerdos se lleven a efecto. Así la pesca extranjera sigue entrando en España, mientras que la pesca española apenas puede venderse en otros países.

Por su parte, Gipuzkoa, aunque se preocupó de promocionar la industria pesquera con diversas aportaciones tales como la organización de la "I Feria de Industrias del Mar" celebrada en Donostia-San Sebastián en el año 1928, o los primeros "Congresos Nacionales de Pesca" que tuvieron su sede en dicha ciudad, también promulgó algunas disposiciones municipales que la perjudicaron sobre todo en sus representantes más modestos, como los impuestos sobre el pescado que lo gravaban dos veces dentro de la misma provincia si se trasladaba, por ejemplo, de Pasajes a San Sebastián.

Dentro del periodo anterior a la guerra civil otros olvidos imperdonables perjudicaron a la industria pesquera, como los altos precios del transporte ferroviario; el no disponer de vagones frigoríficos para el transporte del mismo; el cierre dominical de los mercados que se tradujo en que partidas importantes de pescado llegasen el lunes a la venta en malas condiciones repercutiendo, lógicamente, en el precio; y la obligatoriedad del descanso semanal que a veces impedía faenar cuando, por la existencia cercana de bancos de pescado, había necesidad de hacerlo.

Las facilidades dadas para la construcción de barcos pesqueros por la Ley de Protección y Renovación de la Flota Pesquera de 23 de diciembre de 1961, encuadrada dentro de los Planes de Desarrollo, se promulgó más para tratar de solucionar la crisis del sector de construcción naval que para fomentar el desarrollo pesquero. Es cierto que los armadores se beneficiaron de ella y la aprovecharon para construir más embarcaciones, pero el auge de la flota no se acompañó de una planificación racional del sector y derivó en un aumento excesivo de la

potencia de los buques. Esto llevó, a partir de mediados de los años setenta, a tener que ir disminuyendo el número de embarcaciones y a infrautilizar las que todavía existen para poder adaptarse a las medidas adoptadas por diferentes países e instituciones internacionales con el fin de evitar el agotamiento de los caladeros.

En la actualidad, la intervención estatal cerca de la Unión Europea para apoyar las aspiraciones del sector pesquero tampoco parece haber logrado resolver los graves problemas que les aquejan. En el caso de Gipuzkoa y en lo que respecta a las ayudas de la Comunidad para la reestructuración de la flota, al no estar comprendida dentro de las regiones clasificadas como objetivo 1, le ha supuesto una clara desventaja frente a las flotas de Galicia o de Cantabria. El Gobierno Vasco puede conceder ayudas de hasta el 40% de la inversión necesaria para construir un buque, mientras que en otras zonas las ayudas se elevan hasta el 60%. Otro aspecto negativo son las primas al desguace que deben concederse a los armadores que cesan en su actividad. Todavía en 1995 se elevan a 9.000 millones de pesetas las que se encuentran en espera de ser percibidas, con los consiguientes costes de amarre hasta lograr la baja.

En resumen podría decirse que la ayuda oficial no ha favorecido a la industria pesquera, salvo en algunas ocasiones a los grandes armadores. El pequeño armador ha quedado sistemáticamente olvidado y en muchas ocasiones ha sufrido agravios comparativos ante las medidas aplicadas a este sector.

Iniciativa privada. Aun cuando anualmente se tenían que destinar importantes cantidades de dinero para la importación de pescado -sobre todo bacalao- de otros países, el Gobierno no se planteó seriamente sustituirlas por capturas realizadas por los barcos pesqueros de la nación. No hay duda, por tanto, de que fue la iniciativa privada la que abrió este campo de explotación pesquera en Gipuzkoa. Es cierto que la P.Y.S.B.E., en sus comienzos, tuvo la concesión de que sus marineros quedasen exentos

del servicio militar, o también es cierto que en las diversas imposiciones de consumo de combustible las grandes empresas pesqueras resultaron las menos perjudicadas, pero estas ayudas no puede decirse que fuesen decisivas y, por supuesto, no pueden compararse a las recibidas por otros sectores económicos.

También fue la iniciativa privada quien, en Gipuzkoa, creó, en gran medida, la infraestructura necesaria para poder llevar a cabo la pesca de gran altura. El puerto de Pasajes, único puerto guipuzcoano que por sus características podía ser utilizado por las embarcaciones de gran altura, por Ley de 12 de mayo de 1870 fue cedido por el Estado a la Diputación de Gipuzkoa para que en un periodo de 90 años realizase en el mismo obras de mejora. Sin embargo, la Diputación cedió a empresas particulares esta tarea que fue realizándose de forma tan lenta que el malestar de la población se hacía cada vez más patente. En el año 1927 se firmó la escritura de reversión del puerto al Estado quien tuvo que hacer frente a la renovación de unas instalaciones anticuadas y en un estado de abandono deplorable.

Va a ser también en este campo donde empresas privadas guipuzcoanas se dediquen a la construcción de muelles e instalaciones adecuadas al movimiento, pesquero que en Pasajes se desarrollaba. Entre los más importantes figuran: "Muelles y Almacenes para Vapores de Pesca de España", los "Varaderos Andrés Enea", o "Muelles e Instalaciones para Pesca e Industrias (M.E.I.P.I.)".

Recuperación tras la guerra civil. Si se analiza, a través de los cuadros estadísticos y gráficos la producción alcanzada a partir del año 1940 comparándola con la que se obtuvo en el año 1934 la recuperación es muy rápida. No hay duda de que los armadores pesqueros supieron adaptarse a las circunstancias y se pusieron en marcha con presteza para cubrir una demanda nacional que iba en aumento.

La influencia de la Ley de Renovación de la Flota pesquera de 1961.

En los años sesenta y con las ayudas concedidas por el Gobierno para la construcción naval, la flota pesquera guipuzcoana se renovó. El número de embarcaciones y las T.R.B. de las mismas aumentaron desde 1965 a 1971, sobre todo en la flota de Gran Altura - 62,1% en número de barcos y 66,1% en T.R.B.- ; el aumento fue menor en los barcos menores de 20 T.R.B. que crecen un 36% en dicho periodo y la tendencia se invierte en las embarcaciones comprendidas entre 20 y 250 T.R.B. que descienden un 15% en número de barcos y un 13,2% en T.R.B.

Crisis actual y salidas. La crisis por la que atraviesa la industria pesquera no tiene un futuro cercano esperanzador. Las dificultades para el desarrollo de este sector le vienen impuestas por instancias a las que no puede hacer frente por sí mismo. La limitación de las zonas de pesca, de los cupos de capturas y del número de buques que pueden faenar a la vez, cada vez dejan menos posibilidades incluso para los armadores que todavía tratan de enfrentarse a estas duras condiciones. Los armadores pesqueros guipuzcoanos se han enfrentado a esta situación de diversas formas. Algunos se han inclinado por faenar bajo banderas de países comunitarios, fundamentalmente Gran Bretaña, mediante la creación de sociedades mixtas; otros han transformado sus barcos en atuneros congeladores, acogiendo a las medidas de modificación de la flota pesquera de 20 de agosto de 1981; muchos barcos han sido desguazados y algunos se han vendido a otros puertos; algunos armadores han tenido que renunciar a seguir adelante y han tomado otros caminos alejados del mar. En la pesca de bajura se asiste a un trasvase de la modalidad de superficie a la modalidad artesanal.

Aportación a la economía guipuzcoana. Igualmente su peso específico dentro de la provincia de Gipuzkoa, en relación con los demás sectores económicos, no ha sido despreciable. Dentro del sector primario no cabe duda de que la pesca es con gran diferencia la número uno. En el

año 1971 la aportación del Sector Primario de Gipuzkoa al Producto Bruto provincial era de 7,03% ; de esta cifra correspondía a Agricultura, ganadería y forestal el 3,15%, y a la pesca el 3,88%.

En relación a la mano de obra empleada llegó a ocupar un lugar destacado por su aportación a la creación de puestos de trabajo. En los años 1945 y 1946 ocupó el tercer lugar superada tan solo por las explotaciones agrícolas y forestales y por la industria siderometalúrgica. En los años 1947 a 1950 ocupa el cuarto lugar, superada por los dos sectores anteriormente mencionados y el de la construcción. En tantos por ciento de su aportación a la oferta de puestos de trabajo de la provincia y en el periodo anteriormente mencionado pasó del 8,77% del año 1945 al 10,64% del año 1950.

A partir de mediados de los setenta la disminución de los puestos de trabajo en el sector pesquero ha sido patente, sobre todo en las modalidades de arrastre al fresco y bacaladeros, viéndose agravada en los últimos años por la fuerte crisis por que atraviesa el sector.

Situación dentro del sector pesquero nacional. En relación con el sector pesquero nacional Gipuzkoa ha permanecido siempre entre las provincias que se situaban en los primeros puestos. En el año 1965 el patrimonio pesquero de Gipuzkoa representaba el 20,9% del patrimonio pesquero español, superada, en este caso, tan sólo por Pontevedra con el 21,4%.

En la flota de Gran Altura y por el número de embarcaciones ocupaba el noveno lugar, siendo superada, en este orden, por Pontevedra, La Coruña, Oviedo, Baleares, Bizkaia, Cádiz, Huelva y Gerona. Pero por T.R.B. era la primera de España, seguida de Pontevedra y La Coruña. En flota de Altura ocupa el cuarto lugar por el número de embarcaciones -superada por Pontevedra, La Coruña y Huelva-, pero el segundo lugar por T.R.B. -superada en este caso tan solo por Pontevedra-. Su importancia en

la flota de bajura era menor ocupando el decimotercer lugar por número de embarcaciones y el cuarto por T.R.B.

A principios de los años setenta el sector pesquero guipuzcoano había conseguido un nivel relativo de tal magnitud dentro del contexto nacional pesquero que ha hecho que algunos problemas nacionales se reflejen en él con más nitidez, tanto en su modo de plantearse como en el de su posible resolución. Todavía en 1994, y a pesar de la crisis del sector la flota vasca ocupa un lugar significativo en la Unión Europea, suponiendo un 10% de la flota en T.R.B. y un 17% con respecto a la española.

Visión de conjunto del desarrollo pesquero guipuzcoano en el siglo XX. La modernización del sector pesquero guipuzcoano se iniciaría de la mano de Ignacio Mercader, quien adquirió en Inglaterra el primer buque a vapor que hubo en España dedicado a las faenas pesqueras. El impulso dado a la pesca de altura por los Mercader fue importante, pero tampoco ello supuso una mejora significativa para este sector, excepto en la ya apuntada introducción del vapor en los barcos destinados a la pesca de altura.

Habrà que esperar a finales de los años veinte del presente siglo para que vuelva otra vez a tomar impulso la industria pesquera guipuzcona de gran altura, esta vez de manos de la Empresa PYSBE, S.A. (Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España), de Pasajes que la reinició y llegó a convertirse en la principal empresa de pesca de bacalao de España.

Por las características geográficas de la provincia, si se exceptúa el puerto de Pasajes, único dedicado a actividades pesqueras de gran envergadura, el resto de los puertos de Gipuzkoa no han representado en esta actividad un papel preeminente, pero si han contribuido al desarrollo de una industria conservera importante, a la que han suministrado la materia prima para sus productos fabricados.

La organización familiar caracterizó a las empresas pesqueras guipuzcoanas del primer tercio del siglo XX. Sin embargo en este mismo periodo la empresa P.Y.S.B.E., líder del sector de gran altura en Gipuzkoa, representó el modelo de gran empresa organizada bajo la forma de sociedad anónima y con capital muy superior al de los otros armadores pesqueros.

También las embarcaciones pesqueras fueron evolucionando a lo largo del siglo XX para adaptarse a las modernas técnicas que otros países habían adoptado, y ya en el primer cuarto del siglo XX se ha conseguido eliminar la vela sustituyéndola por la fuerza del vapor. Desde finales del siglo XIX los grandes armadores guipuzcoanos adquirieron en astilleros extranjeros aquellas embarcaciones modernas que todavía no se fabricaban en los españoles, hasta que éstos pudieron abastecerles de navíos modernos; es el caso, entre otros, de Mamelena o de la P.Y.S.B.E.

Es, igualmente, en el periodo anterior a la guerra civil cuando se sientan las bases de las futuras condiciones laborales de los trabajadores del mar. En resumen y entre las mejoras que se van consiguiendo figuran:

a) El que las familias de pescadores dejen de ser un grupo prácticamente marginado de la sociedad y se integren en la misma con todos sus derechos y obligaciones.

b) Que la enseñanza profesional se considere como un factor necesario no solo para ejercer la profesión de pescador sino también para promocionarse dentro de ella

b) En el sistema de contratación, que la remuneración se efectue bajo el sistema de salario, al igual que en otras profesiones.

c) La evolución de las Cofradías hacia un sistema unificado de protección social y laboral en consonancia con los trabajadores terrestres, en el que se considerase la protección a la vejez,

enfermedad y accidente laboral, las jornadas limitadas de trabajo, los descansos y vacaciones remunerados, etc. etc.

d) Las medidas de seguridad en la mar para evitar en todo lo posible los riesgos que la profesión conlleva.

Puede decirse que es antes de la guerra civil cuando Gipuzkoa sienta las bases del desarrollo pesquero de gran altura, aunque, en su conjunto, el sector pesquero guipuzcoano no había alcanzado en su evolución las cotas que lograría más adelante. La guerra civil no supuso la destrucción de la flota pesquera guipuzcoana, aunque si la paralización de sus actividades mientras duró.

Una rápida recuperación llevó a que durante los años cuarenta y cincuenta el sector pesquero de Gipuzkoa fuese consolidando su situación de primera fila dentro del contexto de la pesca nacional, a pesar de que dichas décadas, por sus especiales características, no fueron particularmente propicias al desarrollo.

La P.Y.S.B.E. llegó a ser una de las mayores empresas españolas, pero también se fueron transformando o creando en Gipuzkoa otras empresas pesqueras de gran importancia que colaboraron al desarrollo del sector y situaron al puerto de Pasajes como uno de los más importantes de España. Al mismo tiempo, las empresas familiares se van organizando bajo la forma de sociedades, con clara evolución hacia la forma anónima, pero sin perder el liderazgo de los fundadores, o de sus familiares: hijos, hermanos, viudas.

El puerto de Pasajes llegaría a convertirse en el primero de España en cuanto a capturas de bacalao y en el segundo, detrás de Vigo, en cuanto a actividad pesquera general. La flota pasaitarra, considerada como una de las más especializadas de España, mantuvo su supremacía, tanto en potencia como en especialización, hasta la aparición de los modernos barcos congeladores.

En las embarcaciones pesqueras se fue implantando el motor antes de la guerra civil y continuó después de ésta conviviendo con el vapor que, todavía en 1958 representaba, en Gipuzkoa, casi un 38% de los buques mayores de 100 T.R.B.

A principios de los setenta, prácticamente la mitad de los barcos matriculados en Gipuzkoa habían sido construidos en la década de los sesenta y ésto se tradujo en un aumento considerable de las capturas. La crisis de los setenta, con el encarecimiento del precio del combustible, la implantación de las 200 millas del área de soberanía de los países en sus aguas marítimas, frenaron la expansión de este sector.

En los últimos diez años las restricciones impuestas, tanto por la Comunidad Europea, como unilateralmente por otros países no comunitarios, han limitado mucho las capturas. Esto ha llevado al paulatino descenso de los buques dedicados a la pesca en la provincia de Gipuzkoa. Sobre todo, el declive se aprecia notablemente en los bacaladeros, modalidad a la que se le añade el problema de la cancelación de las autorizaciones para faenar en los ricos caladeros tradicionales de Noruega y Canadá. La caída de sus capturas es significativa.

Consecuentemente, la estructura empresarial ha tenido que transformarse para adaptarse a los tiempos modernos. Actualmente los armadores pesqueros han tenido que buscar la cooperación de empresas extranjeras o de otros armadores para poder hacer frente a las dificultades, faenar en diversos caladeros o repartirse los reducidos cupos autorizados por la Unión Europea.

También la flota de altura al fresco se ha visto afectada por la integración en la U. E., registrándose, no obstante, un aumento en la flota de bajura, aunque con un significativo trasvase de la modalidad de superficie a la artesanal.

9. FUENTES Y BIBLIOGRAFIA

FUENTES IMPRESAS

Fuentes impresas oficiales

Anuario de la Pesca Marítima. Subsecretaría de Pesca. Ministerio de Agricultura y Pesca. Madrid (años 1974 a 1985).

Anuario de Pesca Marítima . Subsecretaría de la Marina Mercante, Madrid.

Anuario de Pesca y Estadística de la Marina Mercante y de la Pesca del año 1908. Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, Ministerio de la Marina, Madrid 1909.

Anuario Estadístico de España. Instituto Nacional de Estadística. Madrid años 1932 a 1994.

Anuario Estadístico del Sector Agroalimentario. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, año 1989.

Anuario Estadístico provincial de Guipúzcoa. Año 1945. Instituto Nacional de Estadística, Madrid 1946.

Anuario Estadístico Vasco. Instituto Vasco de Estadística, Vitoria Gasteiz , años 1980, 1982 a 1994.

Boletín de Estadística. Instituto Vasco de Estadística, Vitoria-Gasteiz.

Boletín Mensual de Estadística. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid, año 1994.

Boletín Oficial del Estado. Madrid (años 1960 a 1995).

Boletín Oficial del País Vasco. Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz (años 1980 a 1995).

Catálogo de auxilios al Sector Pesquero. Ministerio de Agricultura, Madrid 1985.

Censo de la flota vasca. Departamento de Agricultura y Pesca. Gobierno Vasco, Vitoria,-Gasteiz 1987.

Cuentas económicas del sector pesquero C.A.P.V.. Departamento de Agricultura y Pesca, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz . Años 1988 y 1989.

Diario Oficial. Madrid.

Diario Oficial del País Vasco. Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz.

Directorio de actividades de la pesca. Secretaría General Técnica, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid 1986.

Directorio de la Flota Pesquera Vasca. Departamento de Agricultura y Pesca. Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 1991.

Directorio de Investigadores del sector pesquero español. Instituto de Ciencias Sociales, SGT, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Disposiciones sobre pesca marítima. Subsecretaría de la Marina Mercante, Madrid 1968.

Estadísticas Industriales. Industrias derivadas de la pesca. Instituto Nacional de Estadística, Madrid. Años 1951 a 1977.

Estadísticas de Pesca. Ministerio de Industria y Comercio, Madrid, años 1932, 1933, 1934, y 1940 a 1946.

Estadísticas de Pesca. Ministerio de Comercio, Madrid, años 1950 a 1960.

Estadística de Pesca. Dirección General de Pesca Marítima. Subsecretaría de la Marina Mercante. Madrid . años 1961 a 1968.

Flota pesquera española. Subsecretaría de la Marina Mercante. Dirección General de Pesca Marítima, Madrid años 1962 a 1973).

Guía de comercialización de la pesca. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid 1983.

Guía de especies de pescados y mariscos. Servicio Público del Ministerio de Sanidad y Consumo, Madrid 1985.

Guía Marítima del País Vasco. Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 1986.

Industrias derivadas de la pesca. Ministerio de Planificación y Desarrollo, Madrid 1974.

Industrias derivadas de la pesca. Instituto Nacional de Estadística, Madrid 1979.

Informe Técnico sobre la anchoa. Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz , años 1986 y 1987.

Jornadas sobre economía y sociología de las comunidades pesqueras. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Madrid 1989.

La agricultura y la pesca española en 1980. Servicio de Publicaciones Agrarias de la Secretaría General Técnica. Ministerio de Agricultura y Pesca, Madrid 1982.

La agricultura, la pesca y la alimentación españolas en 1987. Secretaría General Técnica, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid, 1988.

La agricultura, la pesca y la alimentación en 1988. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid 1989.

La pesca con redes fijas de fondo en aguas costeras vascas. Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 1990.

La Pesca en las aguas continentales de la Comunidad Autónoma Vasca. Departamento de Agricultura y Pesca. Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 1987.

La pesca marítima en España en 1920. Inspección de Pesca, Madrid 1921.

Legislación de Marina Mercante y Pesca. Subsecretaría de la Marina Mercante, Madrid, años 1963, 1964, 1965, 1966, 1967, 1968 y 1969.

Legislación pesquera: (régimen jurídico de la pesca marítima). Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid 1994.

Lista oficial de buques de España. Subsecretaría de la Marina Mercante. Madrid años 1947, 1948, 1949, 1951, 1952, 1954, 1959, 1964, 1966, 1969.

Los puertos pesqueros. Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 1984.

Memorias. Investigación Agropesquera. Departamento de Agricultura y Pesca. Gobierno Vasco, Vitoria.

Memoria sobre la ejecución del Plan de Desarrollo Económico y Social. Presidencia de Gobierno, Madrid años 1964, 1965, 1966, 1967.

Pesca Marítima. II Plan de Desarrollo Económico y Social 1964-1967. Presidencia de Gobierno, Madrid 1967

Pesca Marítima. III Plan de Desarrollo Económico y Social 1972-1975. Presidencia de Gobierno, Madrid 1972

Pesca. Ministerio de Planificación del Desarrollo, Madrid 1976.

Política de ordenación pesquera. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid, 1985.

Primer Congreso Nacional de Pesca Marítima. Ministerio de Marina, Madrid 1918.

Primera reunión Directores Organismos de Investigación Pesquera CEE. Ministerio de Agricultura, Madrid 1990.

Principales disposiciones oficiales de carácter general sobre pesca marítima promulgadas a partir del Movimiento Nacional. Subdirección de la Marina Mercante, Madrid 1955.

Puertos del País Vasco. Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 1991.

Reglamento de la C.E.E.

Reglamento tipo de Pósito para Pescadores. Ministerio de Marina, Madrid 1920.

Regulación de la pesca de arrastre a remolque. Ministerio de Industria y Comercio, Madrid 1940.

Regulación de la veda de la pesca de arrastre a remolque. Ministerio de Industria y Comercio, Madrid 1940.

Rentabilidad de la Flota Vasca de Bajura. Departamento de Agricultura y Pesca, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz. Años 1985 y 1986.

Reseña Estadística de la provincia de Guipúzcoa. Instituto Nacional de Estadística. Madrid años 1957 y 1959.

Series Históricas. Boletín Estadístico. Banco de España, Madrid.

Terceras Jornadas de Tecnología Pesquera y control de calidad de productos. Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 1990.

Tratado de Adhesión España-CEE. Pesca. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid 1985.

Útiles, redes y aparejos de la pesca. Fondo de Regulación y Ordenación del Mercado de los Productos de la Pesca. Ministerio de Agricultura, Madrid 1986.

Fuentes impresas no oficiales

Acuerdo de adhesión de España a la Comunidad Económica Europea. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, Bilbao 1985.

Anuario de la industria conservera de pescados. Federación de fabricantes de Conservas del Litoral Cantábrico. Año I, Santoña 1929.

Anuario del Comercio, Industria , Profesiones y Tributación del País Vasco . Años 1927-1928, 1929, 1930.

Anuario Marítimo Español. Editorial Católica S.A., Madrid, 1943, 1944, y 1945.

Anuario Social de la Marina . 1949-50. Gráficas Casado, Madrid 1950.

ARROYO, A., GUITIAN, R., y GONZALEZ VIEYTES, L.: *Anuario marítimo, comercial, industrial y de navegación.* Año 1914. Elexpuru Hermanos, Bilbao 1915.

Asamblea de pesca marítima vasca. 1925. Sociedad de Estudios Vascos, San Sebastián 1927.

Boletín de Coyuntura y Estadística del País Vasco. Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de Alava, Bilbao y Guipúzcoa, Gobierno Vasco. Vitoria-Gasteiz.

Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián. Instituto Dr. Camino de Historia Donostiarra. Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, San Sebastián.

Boletines de la Sociedad Oceanográfica de Guipúzcoa. San Sebastián

Economía Guipúzcoana. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, San Sebastián, años 1971, 1972, 1973 , 1974, 1975 y 1976.

Economía Vasca. Informes Caja Laboral Popular.,Bilbao, años 1976 a 1990.

Economía Vascongada: Revista de la Industria , el Comercio y la Navegación. San Sebastián. Números: 1, 2, 4, 5, 7, 8, 15, 18, 21, 23, 34, 46, 49, 50, 51, 53, 54,57 a 59, 62, 64, 73 a 75, 81, 82, 84, 91 a 94, 96, 103, 120, 124, 126, 128 a 130, 139, 141 a 143, 147, 148, 156 a 158, 160 a 162, 166 a 168, 170 a 172, 178 a 180, 185, 189, 190.

España y la Comunidad, Documentos 82 (11-12). Oficina de Prensa e Información. Comisión de Comunidades Europeas, Madrid, 1982.

Estadísticas de Producción Industrial. Servicio Sindical de Estadística. Madrid 1959 y 1961.

GAUR S.C.I.: *La pesca de superficie en Vizcaya y Guipúzcoa. Análisis y perspectivas.* Caja Laboral Popular, Mondragón 1970.

Guía Comercial, Industrial y Tributaria de Vizcaya y de Guipúzcoa.

Guía de actividades pesqueras en la Comunidad Autónoma Vasca. Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao y Gipuzkoa 1990.

Guipúzcoa. Agenda Estadística. 1971 a 1977. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa. San Sebastián.

Guipuzcoa Económica. Diputación de Guipúzcoa. San Sebastián 1944 - 1945.

GUTIERREZ VELA, R.: *Legislación de pesca. 1879-1884.* Fuentenebro, Madrid 1885.

III plan de desarrollo económico y social. Pesca Marítima 1972-1975. Imprenta del Boletín Oficial del Estado, Madrid 1972.

Informes Sectoriales de la C.A.P.V. Conservas de Pescado. Federación de Cajas de Ahorros Vasco-Navarras, nº 7. abril 1986.

Instituto Vasco de Estudios e Investigación: Informes Sectoriales de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Conservas de Pescado. Federación de Cajas de Ahorros Vasco-Navarras, nº 7, abril, 1986.

Investigación pesquera. Publicaciones Técnicas, Madrid 1972.

La industria pesquera de altura al arrastre de Pasajes. Cooperativa Unión de Armadores. San Sebastián 1947.

La pesca en el País Vasco. Situación actual y perspectivas. Documento de Trabajo, Instituto Vasco de Estudios e Investigación IKEI.

La política pesquera común. Documentos Europeos, Comisión de las Comunidades Europeas, nº 3, marzo 1991.

LLOP GARCIA, J.: *Directorio de pesca.* Instituto Marítimo Español, Madrid 1991.

Memoria del Congreso Nacional de Pesca celebrado en la ciudad de San Sebastián en 1928. Sucesores de Felipe Peña Cruz, Madrid 1929.

Memoria Comercial. Cámara de Comercio y Navegación de Guipúzcoa, San Sebastián, años 1928 a 1934 y 1944, 1945, 1947, 1965 y 1975 a 1993.

Memoria Comercial e Industrial. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa. San Sebastián, años 1926 y 1927.

MESEGUER, J. L.: *Acuerdos bilaterales de pesca suscritos por España.* Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid 1980

NAVARRO DAGNINO, J.: *Legislación marítimo-mercantil y pesquera española.* Editorial Naval, Madrid 1959.

Panorama Económico de Guipúzcoa. Banco de Bilbao, Bilbao 1973.

REPARAZ OLAGUE, V. (Director): *Guipúzcoa en la mano. Anuario general de toda la provincia.* San Sebastián. Años 1950, 1958 y 1962.

Riqueza nacional de España. Universidad Comercial de Deusto, Bilbao 1968.

RODRIGUEZ GONZALEZ, M. J.: *Disposiciones comunitarias relativas al sector pesquero.* Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid 1987.

URIARTE A. y otros: *Informe de la pesquería de la anchoa.* Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz. Años 1990, 1991 y 1992.

Revistas

Atlántica. Revista transfronteriza de información regional y europea. Masscinco Comunicación y Gestión, S.A. Bilbao (años 1991 a 1995).

Bilduma. Revista del Servicio de Archivo. Ayuntamiento de Rentería. Edita Txertoa, San Sebastián (años 1987, 1989, 1990 y 1991).

Boletín de la Asociación de Demografía Histórica. Asociación de Demografía Histórica, Universidad Complutense Madrid (años 1983 a 1994).

Boletín de Estudios Económicos. Universidad de Deusto, Bilbao (1946 y 1983).

Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián. Instituto Dr. Camino de Historia Donostiarra. Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones. San Sebastián(años 1967 a 1993)

Boletín Oficial de la Liga Marítima Española, nº 93, noviembre y diciembre 1915.

Boletín de Pesca. Dirección General de Navegación y Pesca Marítima. Madrid (años -1917, 1923 y 1929 incompletos-).

Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País. Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, San Sebastián (años 1944, 1945, 1950, 1965, 1979).

Cuadernos de Sección: Geografía e Historia. Eusko Ikaskuntza/Sociedad de Estudios Vascos. San Sebastián (años 1983 a 1989).

Ekonomiaz. Departamento de Economía y Planificación del Gobierno Vasco Eusko Jaurlaritza. Vitoria-Gasteiz (1985 a 1995).

El Campo. Boletín de Información Agraria. Banco Bilbao Vizcaya. Bilbao (años 1985 incompleto , 1989 a 1995).

Ernaroa Revista de Historia de Euskal Herria. Universidad de Deusto, Bilbao (años 1985, -1992 y 1993 incompletos-).

Euzkadi . Revista trimestral de Ciencias, Bellas Artes y Letras, (año 1901 nº 15, 1915 nº 12).

Euskal Erria. (Años 1898 - Nº 38-, 1893 -nº 29-, 1902 -nº 46- y 1912 -nº 67 y 68-).

Euskalerrriaren Alde. Revista de cultura Vasca. La Gran Enciclopedia vasca. Bilbao (años I a XXI - Nº 1 a 331).

Historia y Vida. Gaceta Ilustrada, Barcelona (año 1968, -1979, 1981 y 1985 incompletos-).

Hoja del Mar. Instituto Social de la Marina, Madrid (años -1973 y 1974incompleto-, y 1986).

Ibérica. El progreso de las Ciencias y de sus aplicaciones. Barcelona (años 1915 a 1918, -1919 incompleto- 1920, 1925 a 1934, 1946 a 1948, -1963 , 1964, 1967 y 1969 a 1971 incompletos-, 1972, -1973 a 1977 incompletos-, 1978, 1979, -1980 a 1982 incompletos-.

Ideales Pesqueros. Revista nacional. Organo de la industria de la pesca en España. Madrid.

Industrias Pesqueras. S.I.P. Vigo (años 1927 -nº 2, 9, 14 y 17-, 1928 -nº 18 y 29-, 1930 -nº 69-, 1932 -nº 124- 1933 -nº 139, 150, 157, y 159-, 1934 -nº 163-, 1936 -nº 221 a 232-, 1937 -nº 233 a 252-, 1938 -nº 265-, 1940 -nº 305 y 306-, 1942 -nº 356-, 1943 -nº 386 y 392-, 1947 -nº 479, 480, y 483-, 1948 -nº 498 y 499-, 1949 -nº 536, 537, 538 y 543-, 1950 -nº 550-, 1951 -nº 574, 575, 576, 577, 581, 586, y 591-, 1953 -nº 620-, 1962 -nº 850-, y 1965 -nº 913 y 914-).

Información Comercial Española. Ministerio de Economía y Hacienda. Madrid (años -1948 a 1958 incompletos- 1959, -1960 y 1961 incompletos-, 1962, -1964 incompleto-, -1967 y 1969 incompletos-, 1970 a 1972, -1973 incompleto-, 1974 a 1977, -1980 a 1984 incompletos- 1985 a 1995).

Investigaciones pesqueras. Centro Nacional de Ciencias de Mar . Barcelona (año 1987 - nº 51 - suplemento 2-).

Investigación y Ciencia. Prensa Científica. Barcelona (años 1976, 1978 a 1983, y 1989).

Itsason. Eusko Kultur Eraguntza. Donostia-San Sebastián (años 1987 y 1989 incompletos).

Lurralde. Investigación y Espacio. Instituto Geográfico Vasco Andrés de Urdaneta. Donostia-San Sebastián (año 1978 a 1994).

Papeles de Economía. Fundación Fondo para la Investigación Económica y Social. Obra Social de la Confederación Española de Cajas de Ahorros, Madrid (años 1980, 1985 a 1995).

Revista de Antropología Social. Universidad Complutense. Madrid (año 1991 - nº 0-).

Revista de Estudios Agro-sociales. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Madrid (años 1953 a 1982, -1983 incompleto-, 1984 a 1988 y - 1992 incompleto-).

Revista de Historia Económica. Centro de Estudios Cosntitucionales. Madrid (años 1984 a 1995).

Revista de Historia Industrial. Universidad de Barcelona. Barcelona (año - 1993 incompleto-, 1994 y 1995).

Revista de Instituciones Europeas. Instituto de Estudios Políticos, Madrid 1974 a 1982, -1983 incompleta-, 1984 a 1995).

Revista de Treball. Consellería de Treball i Seguretat Social, Valencia (año 1987 a 1995).

Revista española de economía. Instituto de Estudios Fiscales. Madrid (año 1971 y -1980 incompleta-).

Revista española de investigaciones sociológicas. Centro de Investigaciones SAociológicas. Madrid (años 1989 a 1995).

Revista Financiera . Banco Bilbao Vizcaya. (Número extraordinario dedicado a Guipúzcoa). Banco de Vizcaya, Bilbao Abril 1963.

Revista internacional de estudios vascos. Sociedad de Estudios Vascos-Eusko Ikaskuntza. Diputación Foral de Guipúzcoa.,San Sebastián.

RIEV. Revista Internacional de Estudios Vascos. Eusko Ikaskuntza (años 1907 a 1929, -1930 incompleta-, 1931 a 1936, 1983 a 1985, -1986 incompleta-, 1987 a 1995).

Revista Internacional del Trabajo. Oficina Internacional de Trabajo. Geneve(años 1958 a 1964, -1965 incompleto-, 1966 a 1969, -1970 incompleto-1971, 1972, -1973 a 1974 incompletos, 1975 a 1979, -1980 incompleto-, 1981).

Saio . Revista de Estudios Vascos. San Sebastián (años 1977 a 1981 y -1983 incompleta-).

Situación. Servicio de Estudios del Banco Bilbao Vizcaya. Bilbao (año 1973 y 1982 a 1993).

Vasconia Industrial y Pesquera. Revista quincenal de la industria, pesca y navegación San Sebastián (años -1925 incompleto-, 1926, -1927 incompleto-1928 a 1934, -1935 y 1936 incompletos-).

Vida Marítima. Revista de navegación, comercio, marina militar, deportes náuticos, pesquerías e industrias del mar. Asociación de constructores navales nacionales y de la federación española de clubs náuticos. Madrid (años 1926 a 1933).

Prensa

A.B.C. Año 1973.

Deia. Bilbao año 1994.

El Correo. Bilbao años 1990 a 1994

El Mundo. Bolueta (Vizcaya) año 1994.

El País. Madrid año 1994.

El Sol. Madrid 11 de noviembre de 1926.

Gaceta de los Negocios. Bilbao año 1994.

Gaur. (Año 1989 - nº 25-).

Informaciones. Año 1973.

Ya. Año 1973.

BIBLIOGRAFIA

1986-1989, *Cuatro años en la Europa Azul: los pesqueros españoles de la última generación*. Dirección General de Ordenación pesquera, Madrid 1990.

3.600 *Empresas Vascas*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación. Bilbao 1993.

ABASOLO MENDIBIL J.: "La Rebelión de la Sal", en *Gaur* nº 25, 1989.

ABRIL, J.: "Los puertos pesqueros son indispensables", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de febrero de 1928.

Agenda del pescador. Anuario, Bilbao 1953.

Agricultura, Pesca y Ganadería. Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao 1981.

AGUILAR, A.: "Las ballenas capturadas por los vasco", en *Itsasoa* tomo 3, Editorial Etor, San Sebastián 1987.

AGUIRRE, Ma. P.: *Biología pesquera*. San José, Vigo 1970.

AGUIRRE FRANCO, R.: *Guipúzcoa 1883-1983. Historia Gráfica*. Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián 1983.

AGUIRRE FRANCO, R.: *El Cantábrico entre la vela y el vapor. Una cultura común*. Txertoa, San Sebastián 1994.

AIZPURUA, M.: "Puerto de Zumaya: notas relativas a la pesca tradicional", en *Anuario de Eusko-folklore 1957-1960*, tomo XVII, Vida pesquera, pastoril y agrícola en el País Vasco. Aranzadi, Zarauz 1960.

ALEMANY TORRES, F.: "Estructura de la flota bacaladera", en *Información Comercial Española*, nº 478, junio 1973.

ALEMANY TORRES, Francisco: "La pesca y sus aguas jurisdiccionales" en *V jornadas de exportación*. Consejo Nacional de Empresarios, Servicio de Promoción Comercial Exterior, Madrid 1977.

ALEMANY TORRES, F.: "Estructura empresarial del sector extractivo pesquero", en *Información Comercial Española*, nº 546, Febrero, 1979.

ALEMANY TORRES, Francisco: *La actividad pesquera, la economía y los economistas*. Real Academia de Doctores, Madrid 1987.

ALFARO PEREZ, J.: *Diccionario marítimo y de construcción naval*. Garriga, Barcelona 1970.

ALMEIDA SERRA, J.: "El futuro de la política común de pesca", en *Información Comercial Española*, nº 714, 1993.

ALONSO UCHA, R.: "La situación laboral de los trabajadores del mar", en *Información Comercial Española*, nº 546, Febrero, 1979.

ALTUNA, J., BARANDIARAN, J.M., BUSCA ISUSI, J.M., CARO BAROJA, J. y PELAY OROZCO, M.: *Itxaskaria. Los euskaros y el mar*. Petronor, Bilbao 1978.

ALVAREZ ARGUELLES, R.: "La industria bacaladera en España: problemas de organización", en *Industrias Pesqueras*, nº 139, 1933.

ALVAREZ REDONDO, A., RODRIGUEZ SANTAMARIA, B.: *Cartilla de Oceanografía, pesca y meteorología práctica para uso de las Escuelas de Pósitos de Pescadores*. Caja Central de Crédito Marítimo, Madrid, 1929.

ALVARIÑO, RODRIGUEZ y de CASTRO: *La merluza, el bacalao y sus especies afines*. Instituto Español de Oceanografía, Madrid 1955.

ANDREU, B.: *Perspectivas de la acuicultura marina en España*. Juan de la Cierva, Barcelona 1973.

ANGULO TOLEDO, P.: *Productos pesqueros ahumados*. Ministerio de Agricultura, Madrid 1986

ARALUS IRIZAR, J.: *La industria pesquera de altura al arrastre en Pasajes*. Coop. Unión Armadores, San Sebastián, 1947.

ARAMBURU, J.: "La pesca, una empresa con problemas", en *España Pesquera* nº 8 y 9, julio y agosto 1974.

ARAMBURU, J.: *Terranova "La ruta del bacalao"*. Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa, San Sebastián 1980;

ARBEX, J. C.: *Arrantxaria*. Petronor, Las Arenas (Vizcaya) 1984.

ARBEX, J. C. y GALINDO LOPEZ, F.: *Los Pesqueros españoles*. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid 1987.

ARBEX, J. C.: *Pescadores españoles*. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid 1990.

AREITIO MENDIOLA, D.: *Los pescadores vascos: apuntes para un estudio sobre las instituciones que pudieran establecerse para mejorar su condición social*. imprenta Martín Mena y Cía., San Sebastián 1919.

AREITIO MENDIOLA, D.: "La pesca de la ballena, notas de un pleito de principios del siglo XVII" en *Revista Internacional de Estudios Vascos*, T. XVII, 1926.

ARESTIGUIETA, J.M.: "La pesca en Guipúzcoa", en *Album geográfico descriptivo del País Vascongado*, año 1914-15.

AROCENA, F.: *Guipúzcoa en la Historia*. Madrid 1964.

ARRANTZALE: "El primer vapor de pesca que hubo en el mundo fue el Mamelena I". *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de agosto de 1925.

ARRIATEGUI, F.: "Los Astilleros de San Sebastián", en *Vida Vasca* nº 111, 1962.

ARRUZA BETI, P. y GONZALEZ LAXE, F.: "La integración de España en la CEE en el sector pesquero", en *Información Comercial Española*, enero-febrero, 1988.

ARRUZA BETI, P.: "La adaptación de la capacidad pesquera de las flotas a los recursos. Nuevas formas de orientación, Sociedades mixtas", en *Información Comercial Española*, nº 714, 1993.

ARTERO GARCIA, José María: *Pescadores y navegantes*. Cajal, Almería 1987.

ARTOLA, M. (Director): *Enciclopedia de Historia de España*, Tomo V. Alianza, Madrid 1991.

Asamblea de Pesca Marítima Vasca Eusko Ikaskuntza. Sociedad de Estudios Vascos, San Sebastián 1928.

"Astilleros Eraso", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de octubre de 1925.

Atlas de los recursos vivos del mar. FAO, Roma 1972.

Ayudas para jóvenes profesionales de la pesca: más de 1.500 TRB en manos de nuevos armadores jóvenes. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid 1989.

AZCARATE, A., HERNANDEZ, J.A. y NUÑEZ, J.: *Balleneros vascos del siglo XVI*. Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 1992.

AZCUE ARCOCHA, P.: *Los bancos de pesca del Golfo de Vizcaya y Mar Céltico*. Escelier, San Sebastián 1948.

"Azti cumple diez años al servicio del sector pesquero y alimentario de euskadi", en *Deia*, Bilbao 2 de noviembre de 1994.

BARANDIARAN IRIZAR, F.: *La comunidad de pescadores de bajura de Pasajes de San Juan*. Estudio antropológico. Autor/Editor, Guipúzcoa 1982.

BARDONNET, D. y VIRALLY, M.: *Le nouveau droit international de la mer*. A. Pedrone, Paris 1983.

BARKHAM, S.: "Guipuzcoan shipping in 1571 with particular reference to the decline of the transatlantic fishing industry", en *Anglo-American contributions to Basque Studies*. Reno, 1977.

BARKHAM, S.: "Los balleneros vascos en Canadá, entre Cartier y Champlain (siglo XVI)", en *B.S.V.A.P.*, 1979.

BAROJA, P.: *El País Vasco*. Círculo de Lectores, Barcelona 1992.

- BAS, C.: "Plataformas pesqueras y aguas jurisdiccionales", en *Información Comercial Española*, nº 478, junio 1973.
- BASTERRECHEA, F.: *Funciones de las Cofradías y su evolución necesaria*. San Sebastián 1928.
- BAUCHOT, M.L. y PRAS, A.: *Guía de los peces de mar de España y Europa*. Omega, Barcelona 1982.
- BAUTISTA PAREJO, C.: *Peces marinos*. Mundi-Prensa, 1991.
- BAYON GONZALEZ, M.: *Perfiles marineros*. San Sebastián 1960.
- BELANGER, R.: *Los vascos en el estuario del San Lorenzo 1535-1635*. Auñamendi, San Sebastián 1980.
- BERNARDEZ, A.: "La pesca con explosivos", en *Vasconia Industrial y Pesquera*, de 5 de marzo de 1934.
- BERRAONDO, R. de: "'Los pescadores ante la historia". en *Euskalerraren Alde*, XI, 1921.
- BLEGUAD, H.: *Las especies comestibles de mar y agua dulce*. Sudamericana, Buenos Aires 1951.
- BOELLE, J.M.: *La pesca en la mar*. Nueva Situación, Madrid 1979.
- BONET CORREA, A.: *Puertos españoles en la historia*. Ministerio de Obras Públicas, Madrid 1994.
- "Bonito parche", en *El Mundo* de 19 de julio de 1994.
- BORJA, A.: *Estudio de las comunidades de moluscos en los ríos de Euskadi*. Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 1989.
- BOTTERMANNE, C.J. (compilador y editor): *Economía de la pesca*. Fondo de Cultura Económica, México 1972.
- BRANDER, K.M.: *El efecto de los límites de 200 millas en la ordenación pesquera en el NE del Atlántico*. FAO, Roma 1978.
- BUEN, F. de: *Observaciones oceanográficas en la costa de San Sebastián*. Intendencia, Madrid 1916.
- BUEN, F. de: "El pez espada", en *Boletín de Pesca*, Madrid 1917.

- BUEN, F. de: "Manual de Oceanografía y Pesca", en *Vasconia Industrial y Pesquera*, San Sebastián, 1925.
- BUEN F. de: "Fluctuaciones de la sardina", en *Notas y Resúmenes*, vol. 1, nº 35. Instituto Español de Oceanografía, Madrid 1929.
- BUEN, F. de: *La pesca*. Instituto de Oceanografía, Madrid 1975.
- BURGAÑA, J.M.: "Aspectos de la vida del pescador", en *Ikuska*, nº 2, 1947.
- BURRUTXAGA, J.S.: *La pesca del atún blanco en Euskadi, la campaña 1990-91*. Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 1992.
- CABRERA CALVO-SOTELO, J. I.: *La Europa azul, una política pesquera común*. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid 1986.
- CALBETON, F.: "Proyecto de organización de los pescadores libres para fines sociales", *Primer Congreso de Estudios Vascos*. 1919.
- CALO LOURIDO, F.: *Las artes de pesca*. Museo do Pobo Galego, Santiago de Compostela 1980.
- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa. Centenario 1886-1986*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, San Sebastián 1986.
- CAPEL, J.C.: *La sardina. Un tesoro de nuestra mar*. Ministerio de Agricultura, Madrid 1985.
- CARMONA BADIA, J.: "La industria conservera gallega, 1840-1900", en *Papeles de Economía Española*, serie Comunidades Autónomas, Galicia nº 3, 1985.
- CARO BAROJA, J.: "Introducción a la historia social y económica del pueblo vasco", en *Estudios Vascos*, VI., Editorial Txertoa, San Sebastián 1974.
- CARO BAROJA, J.: *Los Vascos*. Itsmo, Madrid 1975.
- CARO BAROJA, J.: *Los vascos y el mar*. Txertoa, San Sebastián 1981.
- CARRERAS, A. (Coordinador): *Estadísticas Históricas de España*. Fundación Banco Exterior, Madrid 1989.
- CARRERAS, A. y TAFUNELL, X.: "La gran empresa en España (1917-1974). Una primera aproximación", en *Revista de Historia Industrial*, nº 3, 1993.

CASADO SOTO, J.L.: *Ballenas y delfines del Cantábrico*. Museo Marítimo Cantábrico, Santander 1981.

CASADO, J.L.; GARATE, Ma. M.; TELLECHEA, J.I.; y PARDO, J.: *El País Vasco y el mar a través de su historia*. Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián 1995.

CASARES, D.: "La enseñanza profesional pesquera", en *Vasconia Industrial y Pesquera*, de 5 de enero de 1926.

CASARIEGO FERNANDEZ, J.E.: *Asturias y la mar*. Ayalga, 1981.

CASO, A.: "La construcción naval y el Plan de Desarrollo", en *Información Comercial Española*, nº 372, agosto 1964.

CASTELLANOS, R. y KOCH, S.: *Misterio de Vizcaya*. International Book Creation S.A., Bilbao, 1981.

CASTELLS, L.: *Modernización y dinámica política en la sociedad guipuzcoana de la Restauración 1876-1915*. Siglo XXI, Madrid 1987.

CASTILLO, J. del: "Regiones industrializadas en declive: El caso del Norte de España", en *Información Comercial Española*, nº 645, mayo, 1987.

Catalogue of fishing gear designs. F.A.O., Roma 1968.

CENDOYA, J.: *El albergue de pescadores de Guetaria y el comité ejecutivo*. San Sebastián 1923.

CENDREDO, O.: "El Instituto Español de Oceanografía y la investigación marina", en *Situación*, 4-1984.

CHAMORRO y GONZALEZ TABLAS, S.: "La política bilateral de España", en *Información Comercial Española*, nº 546, año 1979.

CHAVEZ SALCEDO, G.: *Elementos de Oceanografía*. Ed. Continental, Mexico, 1975.

Ciencias del Mar. Biología de la pesca. Generalidad Cataluña, Barcelona 1991.

CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: "De los puertos y vida del litoral vascongado", en *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, Madrid, LXXX, 1944.

CIRIQUIAINN GAIZTARRO, M.: "Los puertos marítimos vascongados". *Monografías Vascongadas*. Monografía nº 7 y 8. Biblioteca Vascongada, San Sebastián 1951

CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: *La pesca en el mar vasco*. Editora Nacional, Madrid 1952.

CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: "Nuestras embarcaciones precristianas", en *Boletín de la Sociedad Bascongada de Amigos del País*, VIII, 1952.

CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: "Las primeras representaciones gráficas de embarcaciones del litoral vasco", en *Boletín de la Sociedad Bascongada de Amigos del País*, X, 1954.

CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: "La epopeya de los vascos en el mar", en *La Gran Enciclopedia Vasca*, tomo VII, Bilbao, 1972.

CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: *Los vascos en la pesca de la ballena*. Ediciones Vascas, San Sebastián, 1979.

CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: *Los puertos marítimos del País Vasco*. Txertoa, San Sebastián 1986.

"Clamor contra las volantas", en *El Mundo* de 25 de septiembre de 1994.

Código Internacional recomendado de prácticas para pescado fresco. Ministerio de Agricultura, Madrid 1993.

COLL MORALES, J.: *Acuicultura marina animal*. Mundi Prensa, 1991.

Coloquios monográficos sobre áreas pesqueras. Conferencias celebradas en San Sebastián del 2 al 5 de mayo de 1976. Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa. Banco de Vizcaya, Bilbao 1976.

Comisión de Pesca Marítima. II Plan de Desarrollo. Comisaría del Plan de Desarrollo. Presidencia de Gobierno. Editorial del B.O.E., Madrid 1967.

"Como vemos la industria pesquera nacional", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de junio de 1936.

CONDEMINAS MASCARO, F.: *Geografía Marítima*. E.M. Armada, Barcelona 1954.

Conferencia de Ministros de Pesca. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid 1992.

"Congreso de Pesca y Feria de Industrias del Mar", en *Ibérica* nº 748, de 20 de octubre de 1928.

Congreso sobre el Sector Primario Vasco en el siglo XXI. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 1988.

CONNELL, J.: *Control de la calidad del pescado*. Acribia, Zaragoza 1978.

CONNELL, J.: *Avances en tecnología de productos pesqueros*. Acribia, Zaragoza 1987.

"Conservas contra etiquetas", en *El País* de 4 de septiembre de 1994.

"Conveniencia de implantar las enseñanzas pesqueras", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de mayo de 1926.

CORRALES PUJOLL, S.: *Nociones de piscicultura de agua dulce*. Espasa Calpe SA., Madrid 1936.

CORT, J.L.: *Cimarrón*. Ed. Vascas, San Sebastián 1980.

CORT, J.L.: *Campaña prospección túnidos*. Instituto Español de Oceanografía, Madrid, 1983.

CORT, J.L.: *Cimarrón II*. Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 1994.

COSTA, J. de la: "La anchoa y sus problemas", en *Anuario de la Industria de Conservas de pescado*. volumen II, 1930.

CRESPO RODRIGUEZ, A: *Vocabulario de construcción naval*. Asociación de Ingenieros Navales, Madrid 1979.

CSIRKE, J.: *Introducción a la dinámica de poblaciones de peces*. F.A.O., Roma 1980.

CSIRKE, J.: *Los recursos pesqueros patagónicos y las pesquerías de altura en el Atlántico Noroccidental*. FAO, Doc. Técnica Pesca, vol. 286, Roma 1987.

CUEVA SANZ, M.S.: *Artes y aparejos. Tecnología pesquera*. Ministerio de Agricultura, Madrid 1987.

Cultura pesquera. Pesca de Bajura. Caja de Ahorros Municipal de Bilbao, Bilbao, Mayo 1982.

CUSHING, D.H.: *Marine, Ecology and Fisheries*. Cambridge University Press, 1975.

CUVILLO Y MERELLO, I.: "Panorama actual de la pesca española", en *Industrias Pesqueras*, nº 913-914, Vigo 1965.

DEBARBIERI, L.: *Pesca (ambientes, técnicas y aparejos)*. Anaya, Madrid, 1985.

"De la Industria Pesquera. Bibiano Olaizola y Compañía S.L.", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 12 de octubre de 1925.

DELGADO LALLEMAND, L.: *De proa a popa*. (4 tomos) E.U. Politéc., Las Palmas 1989.

DEL VAL, M.: "Parla la confección de una estadística pesquera", en *Industrias Pesqueras* nº 157, año 1933.

DESCHAMPS, V.: *La pesca y sus secretos*. Hispano Europea, Barcelona 1989.

Diagnóstico de la economía vasca. Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 1985.

DIAZ GOICURIA, J.: "El sector pesquero vasco: en busca de caladeros y licencias", en *Atlántica*, 1990.

Diccionario de especies pesqueras en las lenguas españolas. Fondo de Regulación y Ordenación del Mercado, Ministerio de Agricultura, Madrid 1986.

DIEZ DE RIVERA y CASARES P., Marqués de Valterra: *La riqueza pesquera de España y las cofradías de pescadores*. Editora Nacional, 1940.

DIEZ GOICURIA, J.: "El sector pesquero vasco: en busca de caladeros y licencias", en *Atlántica* nº 5, Bilbao noviembre-diciembre 1991.

DIEZ MONTOYA, E.: *La industria de la pesca en la costa cantábrica: estudio político social de la situación del pescador en esta industria*. Universidad de Cantabria, Santander 1992.

DIXON, C.: *Navegación costera básica*. Paraninfo, Madrid, 1985

DOI, T.: *Análisis matemático de poblaciones pesqueras. Compendio de uso práctico*. Instituto Nacional de Pesca, México 1975.

"Dos Reales Decretos sobre los puertos pesqueros y los de interés general y de refugio", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de agosto de 1928.

DOW, G., F.: *Whale ships and Whaling*. Dover Pub., New York, 1985.

EINARSON, T.: "Los primeros balleneros vascos en Islandia". *Itxasoa*, tomo. 3, Edit. Etor, San Sebastián 1987.

"El bautizo del barco bacaladero Rey Alfonso XIII", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de septiembre de 1927.

"El Congreso Nacional de Pesca", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de septiembre de 1928.

El Control de los mercados pesqueros por el F.R.O.M. Ministerio de Agricultura, Madrid 1987.

"El daño que ocasionan los cetáceos", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de julio de 1934.

El mar de Euskalerrria. Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 1989.

"El misterio envuelve a catástrofe", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de mayo de 1926.

"El nuevo tren pescatero", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de julio de 1934.

"El retorno de los bacaladeros españoles", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de agosto de 1929.

"El retorno de Terranova", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de agosto de 1927.

"El Rey Alfonso XIII para la pesca del bacalao", en *Ibérica*, nº 696, año 1927.

"El sector atunero congelador pide a la U.E. aranceles para las importaciones", en *El Correo* de 7 de noviembre de 1994.

El Sector Primario en el siglo XXI - II Congreso Mundial Vasco. Aedos, Barcelona 1988.

"El transporte de pescado fresco por ferrocarril y en camión", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de abril de 1929.

ELIZBURU MENDIOROZ, R.: *La Pesca*. Gobierno de Navarra, Pamplona 1980.

Empresas y comercios centenarios en Gipuzkoa. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Gipuzkoa, San Sebastián 1988.

Enciclopedia de Europa. Volumen 5 (España y Portugal), Planeta, Barcelona 1993.

Enciclopedia general del mar. Garriga, Madrid 1957.

Encuesta al futuro de la pesca. CEPESA, Gráficas Nilo, Madrid 1976.

"Entre armadores y marineros", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de mayo de 1931.

ERKOREKA, G.: *Análisis histórico institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*. Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 1991.

ESCUADERO, M.: *Lineas centrales de la planificación económica del País Vasco*. Fundación IESA, Madrid 1984.

España y la Comunidad. Documentos 82. Comisión de las Comunidades Europeas, Madrid octubre 1982.

ESPEL y LEGARRA: *La pesca en Guipúzcoa*. Caja de Ahorros Provincial, San Sebastián, 1986.

Estudio sobre los productos de la pesca y sus derivados. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid 1983.

Euskal Herria en la comunidad Europea. Gobierno Vasco. Vitoria-Gasteiz 1986

FERNANDEZ, A.: "Reservas y caladeros mundiales", en *Información Comercial Española*, Nº 478, junio 1973.

FERNANDEZ AGUIRRE, A.: *Normativa de la CEE en materia de mercados pesqueros*. Ministerio de Agricultura, Madrid, 1986.

FERNANDEZ de MUNIAIN LETAMENDIA, C.: *Régimen de distribución de competencias entre el Estado y las comunidades autónomas. Pesca*. Instituto Nacional de Administración Pública, Madrid 1991.

FERNANDEZ DIAZ, R. y MARTINEZ SHAW C.: "La pesca en la España del siglo XVIII: Una aproximación cuantitativa (1758-1765)", en *Revista de Historia Económica*, año II, nº 3, otoño 1984.

FERNANDEZ GONZALEZ, F.: *Documentos para una historia de la construcción naval española*. Fymprex, 1992.

FERNANDEZ, C.: *Estudio sobre la pesca con parejas del bou y Reglamento*. Ministerio de Marina, Madrid 1866.

FISSET, J.: *Atlas de peces*. Seither, Barcelona, 1926.

Formación profesional náutico-pesquera. Generalidades. Dirección General de Instrucción Marítima. Subsecretaría de la Marina Mercante, Madrid 1964.

FUERTES GARAMUNDI, J.R.: "Valoración dos años después de la adhesión. Las flotas de "altura" y litoral, con especial referencia a la flota de altura", en *Información Comercial Española*, enero-febrero 1988.

FUERTES GARAMUNDI, J.R.: "Acontecimientos que han influido en el sector pesquero", en *Gaceta de los Negocios*, 16 de junio 1994.

GAINZARAIN, J.: "El problema del paro forzoso y los seguros personales de los pescadores", *Asamblea de Pesca*, 1925.

GALINDO LOPEZ, F. y LOZANO GALLEGO, F.: "Estructuras organizativas del sector pesquero español", en *Información Comercial Española*, enero-febrero, 1988.

GALLASTEGUI, M. C.: "Análisis de la explotación de un recurso renovable y de propiedad común", *Revista Española de Economía*, enero-abril, 1980.

GALLASTEGUI, M.C.: "La problemática de los recursos naturales, ¿a qué preguntas ha logrado responder el análisis teórico?", en *Boletín de Estudios Económicos*, agosto, 1983.

GALLASTEGUI, M. C.: "Aportaciones teóricas y empíricas en el análisis de las pesquerías", *Investigaciones Pesqueras*, nº 51 (suplemento 2), diciembre, 1987.

GALLASTEGUI, M. C. y FRANQUESA, R.: "Los modelos bioeconómicos y su aplicación al sector pesca ¿a qué preguntas responde?", en *Información Comercial Española*, enero-febrero, 1988.

GARATE, J.: "Los euskerianos tras los cetáceos", en *Boletín de la Sociedad Bascongada de Amigos del País*, XXI, 1965.

GARATE OJANGUREN, M. M.: *El proceso de desarrollo económico en Guipúzcoa*. Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, San Sebastián, 1976.

GARATE OJANGUREN, M.M.: "La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas: una historia económica". en VV.AA, *Los vascos y América*. Fundación Banco Vizcaya, Bilbao, 1989.

GARATE OJANGUREN, M. M.: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Caja Guipuzcoana, San Sebastián 1990.

GARATE OJANGUREN, M. M. y Martín Rudi, J.: *Cien años de vida económica de San Sebastián (1887-1987)*. Fundación Social y Cultural Kutxa, San Sebastián 1995.

GARAY UNIBASO, F.: *La pesca de la ballena*. Caja de Ahorros Vizcaina, nº 122. Bilbao 1985.

GARCIA ALONSO, J.M.: *Auge y Crisis de la pesca en Andalucía*. Instituto de Desarrollo Regional, Sevilla 1986.

GARCIA BARTOLOME, J.M.: "Los estudios sociales sobre el sector marítimo pesquero", *Noray*, nº 1, abril-junio, Madrid 1987.

GARCIA BARTOLOME, J.M.: "El sistema de remuneración "a la parte" en la pesca", en *Información Comercial Española*, enero-febrero 1988.

GARCIA CRESPO, M. y otros : *La economía vasca durante el franquismo: crecimiento y crisis de la economía vasca 1936-1980*. Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao 1981.

GARCIA DE CORTAZAR, F. y MONTERO, M.: *Diccionario de Historia del País Vasco*. Txertoa, San Sebastián, 1983.

GARMENDIA LARRAÑAGA, J.: *Los oficios y cofradías en el País Vasco*. Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa, San Sebastián 1979.

GARMENDIA LARRAÑAGA, J. y PEÑA SANTIAGO, L.P.: *El mar de los vascos II. Del Golfo de Vizcaya al Mediterráneo. Leyendas, tradiciones y vida*. Txertoa, San Sebastián 1982.

GARZA, M. D., IGLESIAS, C. y SURIS, J.: "Gestión de recursos pesqueros transfronterizos: una primera aproximación teórica", *Información Comercial Española*, nº 742, junio, 1995.

GAUR S.C.I.: *Pasajes 1970*. Ayuntamiento de Pasajes, Pasajes 1971.

GINER, S.: *Sociología*. Península, Barcelona 1973.

Gipuzkoa en los 80. Evolución económico-industrial. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Gipuzkoa, San Sebastián 1987.

GIRALDEZ RIVERO J.: "Fuentes estadísticas y producción pesquera en España (1880-1936): una primera aproximación", en *Revista de Historia Económica*, año IX, nº 3, 1991.

Glosario de términos comunitarios relativos al sector pesquero. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid 1986.

GOMEZ IZAGUIRRE, S.: "La primera sociedad de salvamentos marítimos de España", en *Vasconia Industrial y Pesquera*, de 20 de junio de 1925.

GOMEZ IZAGUIRRE, S.: "Las Cofradías de Mareantes de Guipúzcoa y su evolución social durante los últimos años", en *Vasconia Industrial y Pesquera*, de 5 de junio de 1927.

GOMEZ IZAGUIRRE, S.: "La oceanografía, Calbetón y los pescadores", en *Vasconia Industrial y Pesquera*, de 20 de junio de 1927.

GOMEZ PIÑEIRO, J. y colaboradores: *Guipúzcoa. Geografía, Historia y Arte*. Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa, San Sebastián, 1982.

GONZAGA do NASCIMENTO, L.: *As escolas de pesca e sua importancia na formacao do pescador*. Propia, Setubal 1942.

GONZALEZ ECHEGARAY, R.: *Balleneros Cántabros*. Instituto de Cultura, Cantabria, 1978.

GONZALEZ GIL de BERNABE, J.M.: "Valoración dos años después de la adhesión: la flota de litoral", en *Información Comercial Española*, enero-febrero 1988.

GONZALEZ LAXE, F.: "Desenrolo capitalista e crise pesqueira", en *Galaxia*, La Coruña, año 1977.

GONZALEZ LAXE, F.: *El proceso de crecimiento del sector pesquero español 1961-1979*. Caja de Ahorros de Galicia, La Coruña 1983.

GONZALEZ LAXE, F.: "El sector pesquero español ante la CEE", en *Reas*, nº 129, 1984

GONZALEZ LAXE, F.: "Ciertas cuestiones pertinentes sobre los cambios pesqueros: análisis del caso español", en *Reas*, nº 133, 1986.

GONZALEZ LAXE, F.: *La economía del sector pesquero*. Espasa Calpe, Madrid 1988.

GONZALEZ PORTILLA, M.: *La formación de la sociedad capitalista en el País Vasco (1876-1913)*, 2 volúmenes. Haranburu, San Sebastián, 1981.

GONZALEZ PORTILLA, M.: "Aspectos de la industrialización del País Vasco", en *Ekonomiaz*, nº 9-10, 1988.

GONZALEZ PORTILLA, M.: *La guerra civil en el País Vasco: política y economía*. Siglo XXI, Madrid 1988.

GONZALEZ PORTILLA, M.: *La postguerra en el País Vasco: política, acumulación, miseria*. Kriselu, San Sebastián 1988.

GONZALEZ PORTILLA, M.: "La modernización de la economía en el País Vasco (1873-1973)", en *II Congreso Mundial Vasco. Congreso de Historia de euskal Erria*, volumen V. Gobierno Vasco, Vitoria, 1989.

GONZALEZ PORTILLA, M.: "El País Vasco en la postguerra: crecimiento económico y especialización industrial", en VV.AA., *El primer franquismo. España durante la segunda guerra mundial*. Siglo XXI, Madrid 1989.

GONZALEZ PORTILLA, M.: "El País Vasco en la República. La guerra civil y el franquismo", en *Cuadernos de Extensión Universitaria*. Universidad del País Vasco, Bilbao 1990.

GONZALEZ PORTILLA, M.: "El funcionamiento de la economía vasca en las dos fases de la guerra", en GONZALEZ PORTILLA, M. (Director), *El País Vasco en la República. La guerra civil y el franquismo*, Cuadernos de Extensión Universitaria, Universidad del País Vasco, Bilbao 1990.

GONZALEZ PORTILLA, M.: "La economía vasca en la postguerra", en GONZALEZ PORTILLA, M. (director) *El País Vasco en la postguerra. La guerra civil y el franquismo*. Cuadernos de extensión Universitaria, Universidad del País Vasco, Bilbao 1990.

GONZALEZ PORTILLA, M.: "Internacionalización de la economía vasca y protoindustria", en CAMPS CURA, E. y PEREZ FUENTES, P. (editores): *Las economías familiares desde una perspectiva histórica*. Boletín de la Asociación de Demografía histórica, nº XII, 2/3, 1994.

GONZALEZ PORTILLA, M.; MONTERO, M.; GARMENDIA, J.M., NOVO, P.A. Y MACIAS MUÑOZ, O.: *Ferrocarriles y desarrollo. Red y Mercados en el País Vasco. 1865-1914*. Universidad del País Vasco, Bilbao 1995.

GONZALEZ PORTILLA, M. Bilbao. *Formación del País Vasco Contemporáneo*. Fundación B.B.V, Bilbao 1996.

Gran Enciclopedia del Mundo. Durvan S.A., Bilbao.

Gran Enciclopedia Larousse. Planeta, Barcelona 1982-1986.

GRAÑA, M.: *Mares y peces*. Ed. Católica, Madrid 1953.

GUASTELLA, S.: *Cebos para cada pez de mar y de río*. De Vecchi, Barcelona 1991.

GUASTELLA, S.: *Cómo se pesca en el mar*. De Vecchi, Barcelona, 1991.

GUERRA CLEMENTE, R.: *Pasajes y la industria guipuzcoana*. editado por el mismo, sin fecha.

GUERRERO GARCIA, G.: *Construcción naval y teoría del buque*. Autor/editor, 1978.

GUIARD, T.: "Las pesquerías de Terranova y los Vascos", en *Euzkadi*, nº XII, 1915.

Guipúzcoa 1963. Banco de Vizcaya, Bilbao, 1963

GULLAND, J.A.: *Manual de métodos para la evaluación de las poblaciones de peces*. Acribia, Zaragoza 1971.

HAVRE, M.: *Guía de pesca en el mar*. Hispano Europea Barcelona 1991.

Hechos y cifras de la economía española. Años 1968 y 1969. Banco Exterior de España, Madrid 1969 y 1970.

HERMANSSON, B.: *Manual de capacitación pesquera a bordo*. Acribia, Zaragoza 1981.

HERRERA, E.: "Utilidad práctica de los estudios oceanográficos", en *Ibérica* nº 623, de 10 de abril de 1926.

HOMOBONO, J.I.: "Ambitos culturales, sociabilidad y grupo doméstico en el País Vasco", en *Revista de Antropología Social* nº 0, Universidad Complutense, Madrid, 1991.

HOMOBONO, J.I.: *Conservas de pescado y litografía en el litoral cantábrico*. Feve, Madrid 1993.

HUXLEY, S.: "Vascos en Terranova. Dos cartas de afletamientos de naves en San Sebastián en 1564", en *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, diciembre, 1978.

IBAÑEZ, M. y otros: *Peces en Guipúzcoa*. Caja de Ahorros Provincial, San Sebastián, 1982.

IBAÑEZ, M.: *Ecología de la pesca en el Golfo de Vizcaya*. Caja de Ahorros Vizcaina, Bilbao 1986.

IBAÑEZ, M., TORRECILLA, M. José., ZABALA, M.: *Arqueología Industrial en Guipúzcoa*. Universidad de Deusto, Bilbao, 1990.

IGELMO, A., IRIBAR, X., LERGA, S.: *Inventario de artes de pesca en Euskadi*. Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 1984.

IMAZ, J.M.: *La industria pesquera en Guipúzcoa al final del siglo XVI*. Excmo. Diputación de Guipúzcoa, San Sebastián 1944.

"Inauguración de la Feria de Industrias del Mar", en *Vida Marítima* de 15 de septiembre de 1928.

"Inauguración oficial de la nueva Pescadería de San Sebastián", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de septiembre de 1929.

"Industrias de Guipúzcoa. D. Francisco Andonaegui Garmendia", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de abril de 1930.

"Industrias de Guipúzcoa. D. Julio Ciganda Lafuente", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de abril de 1930.

"Inglaterra y los contingentes al pescado fresco", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de enero de 1934.

Innovaciones tecnológicas en la construcción naval. Asociación Ingenieros Navales, Madrid 1992.

Instituto español de oceanografía: Carta de pesca de las costas vascas. Banco de Vizcaya, Bilbao 1950.

International trade in fish products: Effects of the 200 mile limit. OCDE, París 1982.

INIGUEZ, F.: *Los hombres mar: vida y lucha de los pescadores vascos.* Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa, San Sebastián 1984.

ITURRIOZ TELLERIA, F.: *Pasajes. Resumen histórico.* Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España. San Sebastián, 1952.

ITXASOA: "Influencia de las Cofradías en la costa vasca", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de octubre de 1925.

ITXASOA: "La obra social de la Caja Central de Crédito Marítimo", en *Vasconia Industrial y Pesquera*, de 20 de octubre de 1925.

IVERSEN, E.S.: *Cultivos marinos: peces, moluscos y crustáceos.* Acribia, Zaragoza 1982.

IZAGUIRRE, R. de: *Estudios acerca de la bahía de San Sebastián.* Editorial Vasconia, Pasajes de San Pedro 1933.

JAEN VERGARA, R.: "Introducción a la nueva política de estructuras pesqueras: su adaptación en España", en *Información Comercial Española*, nº 714, febrero 1993.

J.D.G.: "Azti-Sio: Investigación aplicada al sector pesquero", en *Atlántica* nº 5, Bilbao noviembre-diciembre 1991.

JEUSEN, A. C.: *The Cod. A saga of the sea.* Deep Sea Press, 1984

JUANA SARDON, E. de Y JUANA ARANZANA, J.E.: *Guía de pescados y mariscos de consumo usual en España.* Omega, Barcelona, 1987.

JUNQUEIRA LOPES, R.M. E.: *L'Economie des Ressources Renouvelables.* Ed. Económica, París, 1985.

La agricultura y la pesca españolas en 1981. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Madrid, 1982.

"La botadura del pesquero Tomás", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de mayo de 1932.

"La botadura del pesquero Txirista", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de junio de 1931.

LABURU, M.: *Setenta y Cinco años de historia de la Sociedad Oceanográfica de Guipúzcoa*. San Sebastián, 1986.

LABURU, M.: "Juan Miguel de Orcolaga y el observatorio meteorológico marítimo de Igueldo", en *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, nº 21, 1987.

LABURU, M.: *Ballenas, Vascos y América*. Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, San Sebastián 1991.

LABURU, M.: *La Escuela de Pesca de San Sebastián*. Colección Itsaso nº 10, Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco, Vitoria-GASTEIZ 1992.

"La Comisión y el Parlamento europeo discrepan sobre la prohibición de las redes de enmalle", en *El País* de 8 de septiembre de 1994.

"La conversión de la cofradía donostiarra en Pósito marítimo", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de mayo de 1926.

"La Feria de Industrias del Mar", en *Vida Marítima* de 15 de diciembre de 1928.

LAFFITE Y OBINETA, V.: *Vida, costumbres y pesca de las anguilas*. Sociedad Oceanográfica de Guipúzcoa, San Sebastián s/f.

LAFFITE Y OBINETA, V.: *Memoria sobre aprovechamiento de los residuos de pescado en la fabricación de harina o abono*. Nueva Editorial, San Sebastián 1927.

LAFFITE y OBINETA, V.: *Ensayo metódico de un catálogo de los peces, crustáceos, moluscos y radiados más comunes en la costa cántabra*. Navarro y del Teso, San Sebastián 1935.

La industria del frío en España. Monografía Industrial nº 9. Ministerio de Industria. Madrid 1968.

"La industria pesquera en Guipúzcoa", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de enero de 1925.

"La industria pesquera y la obligatoriedad del consumo de carbón astuario", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de agosto de 1928.

"La llegada y bautizo del bacaladero Galerna", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de agosto de 1928.

"La memoria de un Pósito infantil", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de febrero de 1932.

"La pesca del bacalao como problema nacional", en *Industrias Pesqueras*, nº 305-306, año 1940.

"La pesca del bacalao debe incrementarse", en *Vasconia Industrial y Pesquera*, de 5 de abril de 1929.

La pesca en el mar. Equipo de Expertos Cientí-Pesca, De Vecchi, Barcelona 1992.

La plataforma continental del Golfo de Vizcaya. Servicio Geológico Nacional, París 1974.

La política pesquera común. Documentos Europeos. Comisión de las Comunidades Europeas. Madrid marzo 1991.

"La primera Feria de Industrias de Mar, fue inaugurada y clausurada con el mayor esplendor", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de septiembre de 1928.

"La reforma del puerto de Pasajes", en *Ibérica* de 31 de agosto de 1929.

LARREA SAGARMINAGA, Ma. A. y MIEZA MIEG, R.: *Introducción a la historia del País Vasco*. Beramar, Madrid 1991.

LARREA SAGARMINAGA, Ma. A. y MIEZA MIEG, R.: "Las vías históricas de comunicación en Euskal Erria", *Ernaroa* nº 7-8, 1992.

LASA J.I.: "Tejiendo historia. Los pescadores vascos de Irún y Fuenterrabía", en *Aránzazu*, XLVI, 1970.

LASA, J.I.: "Tejiendo historia. Pescadores vascos en Terranova y Labrador", en *Aránzazu*, LV, 1975.

LASA, J.I.: "Tejiendo historia. Los perjuicios ocasionados por el tratado de Utrech (1713) a los pescadores vascos. Gestiones por su devolución", en *Aránzazu*, 1980.

Las colecciones de peces de la sección de Biología de las aguas continentales. Instituto Forestal, Madrid 1952.

Las Cofradías de Pescadores. Organización Sindical Española, Madrid 1973.

"La segunda Feria de Industrias del Mar", en *Vida Marítima* de 15 de noviembre de 1930.

"Las industrias pesqueras guipuzcoanas. Javier Arcelus Irizar", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de octubre de 1927.

"Las industrias pesqueras guipuzcoanas. Pesquerías Pasaitarras S.A.", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 12 de octubre de 1925.

"Las parejas bacaladeras y sus bases", en *Industrias Pesqueras*, nº 581, 1951.

"Las pesquerías africanas", en *boletín Oficial de la Liga Marítima Española* nº 93, noviembre y diciembre de 1915.

LAVIEUVILLE, O.: *Manuel des écoles de peche maritime*. Challamel, Paris 1906.

LAZARO, J., MAZO, A.Mº y RUIZ-TAPIADOR, F.: *El control de los mercados pesqueros por el FROM*. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid 1987.

LEAVESTU, T.: *Manual de Métodos de biología pesquera*. Acribia, Zaragoza 1971.

LEGARRA y otros: *Inventario de artes de pesca de Euzkadi*. Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 1984.

LEGORBURU FAUS, E.: "La industria guipuzcoana entre 1930 y 1936: incidencia de la crisis económica", en *Revista de Historia Económica*, año IX, nº 2, 1991.

LENS, S. y otros: *Informe de la actividad ballenera española. Temporada 1983..* Org. Of. Admon., Madrid 1984

LEONARD, F. : *Puertos del País Vasco*. Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 1991.

LE PLAY, F.: "Costumbres e instituciones vascas que aseguran el bienestar físico y moral de la familia pescadora", en *Euskal Erria*, XLVI, 1902.

Libro de puertos. Ministerio de Fomento. Dirección General de Obras Públicas, Madrid 1930.

LLEDO MARTIN, J.: *La pesca nacional*. Pegaso, Madrid 1941.

LOPEZ VEIGA, E.C.: *Ordenación pesquera: sus bases y su aplicación*. CECA, Madrid 1995.

"Lo que es y lo que podría ser la industria pesquera", en *Vida Marítima* de 31 de diciembre de 1931.

"Los arrantzales piden el cese de las importaciones de anchoa francesa", en *Deia* de 4 de octubre de 1994.

"Los arrantzales vascos se hacen hoy a la mar", en *El Mundo*, de 10 de octubre de 1994.

"Los bacaladeros españoles regresan de Terranova", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de diciembre de 1929.

"Los conserveros y el aceite de cacahuete", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de septiembre de 1928.

"Los contingentes sobre el pescado español", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de marzo de 1932.

"Los imperiosos y urgentes problemas de la industria pesquera", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de junio de 1925.

"Los motores de explosión en la pesca", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de mayo de 1926.

"Los problemas sociales" en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de octubre de 1932.

"Los puertos de refugio en la costa cantábrica", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de agosto de 1926.

Los puertos nacionales de pesca en España. Unión Entidades, Vigo 1928.

"Los puertos vascos han registrado la entrada de 12.700 toneladas de anchoa en la costera de 1994", en *Deia* de 9 de octubre de 1994.

"Los problemas sociales", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de octubre de 1932.

"Los puertos vascos han registrado la entrada de 12.700 toneladas de anchoa en la costera de 1994", en *Deia* de 9 de octubre de 1994.

LOSTADO Y BOJO, R.V. "La política común de la pesca en la CE", *Reas*, nº 131, 1985.

LOSTADO y BOJO, R.V.: "La investigación socio-económica en materia pesquera en la Universidad española", en *Información Comercial Española*, enero-febrero, 1988.

"Los transportes. El nuevo tren pescatero", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de julio de 1934.

"Los viejos del mar. Reparto de pensiones a los ancianos pescadores y marineros de Guipúzcoa", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de junio de 1935.

LOZANO CABO, F. y Rodríguez, Martín, V.: *Biología marina aplicada a la pesca*. Instituto Social de la Marina, Madrid 1945.

LOZANO CABO, F.: *Los peces de las aguas continentales españolas*. Servicio Nacional de Pesca, Madrid 1964.

LOZANO CABO, F.: "Las merluzas atlánticas", en *Publicaciones Técnicas de la Junta de Estudios de Pesca* nº 4, 1965.

LOZANO CABO, F.: "Los peces clupeidormes de interés para la industria pesquera española", en *Publicaciones Técnicas de la Junta de Estudios de Pesca* nº 7, 1968.

LOZANO CABO, F.: *Oceanografía, biología, marina y pesca* (3 tomos). Paraninfo, Madrid 1970.

LOZANO REY, L.: *Los principales peces marinos y fluviales en España*. Dirección General de la Marina Civil, Madrid 1936.

LUDRE, W. y MEYER, V.: *El pescado y los productos de la pesca*. Acribia, Zaragoza 1978.

LUENGO TEIXIDOR, F.: "Coyuntura económica de Guipúzcoa" 1917-1920", en *Saioak*, nº 5, 1983.

LUENGO TEIXIDOR, F.: "El proceso de modernización económica de Guipúzcoa a través de la formación de sociedades mercantiles (1886-1923)", en *II Congreso Mundial Vasco. Congreso de Historia de Euskal Erria*, volumen V. Gobierno Vasco, Vitoria 1988.

LUENGO TEIXIDOR, F.: *Crecimiento económico y cambio social. Guipúzcoa 1917-1923*. Ediciones de Arte e Historia, Leioa 1990.

LUXAN MELENDEZ, S.: *La Historiografía Canaria y la Historia Económica*. Cuadernos Canarios de Ciencias Sociales. Centro de Investigación Económica y Social de Canarias. Obra Social de la Caja Insular de Ahorros de Canarias. Las Palmas de Gran Canaria 1994.

MAASTRACCHIO, E.: "La política estructural pesquera de la comunidad europea: papel e instrumentos", en *Información Comercial Española*, nº 714, 1993.

MACIAS MUÑOZ, Ma. O.: *Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco (1914-1936)*. Universidad del País Vasco, Bilbao 1994.

MACIAS PEREDA, L.M. y MURUAGA, M.: "La flota pesquera vasca: una breve reseña histórica y sociológica", en *Revista de Estudios Agro-Sociales*, nº 160, Gobierno Vasco, Vitoria, 1992.

MAIZ ALCORTA, J.A.: "Estructura portuaria pesquera vizcaina", en *Ernaroa*, nº 9-10, 1993.

MAIZ ALCORTA, J.A.: *El sector pesquero vizcaíno, 1800-1960. Análisis de la interacción de los elementos ambiental, extractivo y comercial en la pesquería*. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1993.

MALASPINA, G.P.: *Enciclopedia de la pesca en el río y en el mar*. Noguer, Barcelona 1972.

MANTECA VALDELANDE, V.: "Evolución de las relaciones pesqueras hispano-marroquíes", en *Información Comercial Española*, nº 687, noviembre 1990.

MARI, A.: *Il mare nei suoi aspetti economici*. Armando Argalia. Urbino 1943.

MARQUEZ ARIAS B. y otros: *Piscicultura marina*. Fundación del Instituto Nacional de Industria, Madrid 1982.

MARTI, A.: "Los pescadores vascos en Terranova", en *III Semana Internacional de Antropología Vasca*. Bilbao 1976.

MARTINEZ-MILAN, J.: *Las pesquerías Canario-Africanas. (1800-1914)*. Cuadernos Canarios de Ciencias Sociales. Centro de Investigación Económica y Social de Canarias. Caja Insular de Ahorros Canaria. Las Palmas de Gran Canaria 1992.

MAS SEPULCRE, F.: *Términos tecnológicos de los productos pesqueros*. Ministerio de Agricultura, Madrid 1986.

MAS SEPULCRE, F.: *Terminología específica de la industria y el comercio pesquero*. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid 1986.

MASSIP SEGARRA, J.M.: "El arte y la parte en la pesca mediterránea noroccidental española (aproximación a una relación laboral poco común)", en *Revista de Treball*, nº 4, mayo-agosto, Conselleria de Treball y Seguretat Social, 1987.

MASSIP SEGARRA, J.M.: "Marco jurídico-institucional pesquero español", en *Información Comercial Española*, enero-febrero, 1988.

MASSENET, G.: *Technique et pratique des grandes peches maritimes*. Challamel, Paris 1913.

MAY, R.M.: *Exploitation of Marine Communities*. Spring-Verlag, Berlín 1984.

MAZARREDO y BEUTAL, L.: *Evolución de la propulsión naval mecánica*. Colegio Oficial de Ingenieros Navales, Madrid 1992.

MENENDEZ de la HOZ, J.: *Alternativas del sector pesquero nacional frente a la política común de pesca comunitaria*. Fundación Juan March, Madrid 1984.

MERINO, J.M.: *La pesca desde la prehistoria hasta nuestros días*. Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 1986.

MESEGUER, J.L.: *Mar, Nueva Enciclopedia Jurídica*. tomo XV, Seix, Barcelona 1974.

MESSEGUER, J.L.: "Las nuevas tendencias del Derecho internacional pesquero y sus efectos en la pesca española", en *Información Comercial Española*, enero-febrero 1988.

MINER, M.: "Riqueza pesquera del Africa occidental española", en *Información Comercial Española*, Ministerio de Economía y Hacienda, Madrid septiembre 1951.

MIRANDA, A. de: "La pesca marítima en España en 1920. Costas mediterránea del sur y Marruecos", en *Boletín de Pesca*, año VIII nº 79-80, Dirección General de Pesca, Madrid 1923.

MONTERO, M.: *Mineros, banqueros y navieros*. Universidad del País Vasco, Bilbao, 1990.

MONTERO LLERANDI, J.M. y García Ferrando, A.: "Cambio social y crisis en las comunidades de pescadores", en *Revista de Estudios Agrosociales*, nº 131, MAPA, Madrid, 1985.

MONTERO LLERANDI, J.M.: "Ir a la parte", en *Hoja del Mar*, nº 244, Instituto Social de la Marina, Madrid 1986.

MONTERO LLERANDI, J.M.: *Análisis sociológico de los accidentes laborales: el sector marítimo pesquero*. Instituto Social de la Marina, Madrid 1986.

MONTERO LLERANDI, J. M.: "Una aproximación sociológica a las gentes del mar", en *Información Comercial Española*, enero-febrero, 1988.

MORALES ALMIÑANA, M.: *Playas de Pesca*. Gustavo Gili, Barcelona 1944.

MORAN MEDINA, R.: "La integración del área de mercados en la política de estructuras pesqueras", en *Información Comercial Española*, nº 714, 1993.

MOREDA OROZA, G.: "Las Cofradías de Pescadores en España", en *Revista Internacional de Trabajo* Volumen 74, nº 5. Ginebra noviembre 1966.

MORENO, J.M.: "Los balleneros vascos", en *Historia y Vida*, Septiembre nº 138, 1979.

MORGAN, R.: *World sea fisheries*. Methuen, London 1956.

MOTOR, L. y URIARTE, A.: *La flota al pincho en Hondarribia*. Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 1986.

MUGARTEGUI, J.J.: "Como se reclutaba en el siglo XVI, en nuestras costas, una tripulación para la pesca del bacalao en Terra-Nova", en *Riev*, XIX, 1928.

MUJICA, G.: "Euskalerría pintoresca. Los héroes del mar", en *Euskalerraren Alde*, año II, 1912.

MUJICA, S.: "Estudios vascos. La vida del pescador", en *Euskalerraren Alde*, año III, 1913.

MUJICA, S.: "Antigüedades del puerto de Pasajes", en *Riev*, XIX, 1928.

MUÑOZ GOYANES, G.: *Crónica piscícola continental hispánica*. Icona, Madrid 1988.

MURUAGA ELORRIAGA, M.: "Un pilar de la economía vasca", en *El Campo*, nº 99, 1985.

MUUS, B. y DAHLSTROM, P.: *Guía de los peces del mar*. Omega, Barcelona 1977.

NADAL, B.: "Las cofradías de pescadores al servicio del sector pesquero", *Revista de Girona*, nº 128, 1988.

NADAL, J. y CARRERAS, A. (Dirección y Coordinación): *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*. Ariel, Barcelona 1990.

NADAL, J. y otros: *La cara oculta de la industrialización española. La modernización de los sectores no líderes (siglos XIX y XX)*. Alianza, Madrid 1994.

NAVAEZ y SANZ, J.M.: *Estudio elemental de la pesca y sus problemas*. Edición propia, Madrid 1943.

NAVAEZ y SANZ, J.M.: *Pesca marítima*. Instituto Social de la Marina, Madrid 1945.

NOCHOLLS, J.: *Pequeño manual de los peces de Europa*. Omega, Brcelona 1982.

"No es posible continuar así", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de julio de 1932.

"Nota triste. Joshe Javier Uresberueta", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de noviembre de 1927.

OCHOA, J.: "Lo que es y lo que podría ser la industria pesquera", en *Vida Marítima* de 31 de diciembre de 1931.

OCHOA, J.: "Los contingentes sobre el pescado español", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de marzo de 1932.

OCHOA, J.: "No es posible continuar así", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de julio de 1932.

OCHOA, J.: "Unas maniobras: El comercio del bacalao", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de octubre de 1932.

OCHOA, J.: "Problemas pesqueros", en *Vida Marítima* de 30 de diciembre de 1932.

OCHOA, J.: "La industria pesquera y el intrusismo de los ayuntamientos", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de septiembre de 1933.

ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: "Trayectoria histórica de la industria naval del Oria", en *Los barcos del Oria*, Museo Naval de Donostia (Diputación Foral de Guipúzcoa), Lasarte-Oria 1994.

ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: *Zumaya, historia de un puerto*. En trámite de publicación.

OLAIZOLA ARIZAGA, F.: "El primer vaporcito de pesca que vino a España", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de junio de 1927.

OLAIZOLA ARIZAGA, F.: "La pesca de la merluza", en *Vasconia Industrial y Pesquera*, de 20 de septiembre de 1928.

OLARAN, C.: *Historia de la Economía Marítima del País Vasco*. Editorial Txertoa, San Sebastián 1983.

OLIVER, M.: "La política pesquera", en *Papeles de Economía*, nº 25, 1985.

OLIVER, P.: "La situación de los recursos en los que faena la flota española y sus perspectivas", en *Información Comercial Española*, enero-febrero, 1988.

ORMAECHEA, A.: "Ferrocarriles Vascos 1855-1913", en *Ekonomiaz*, nº 9-10, 1988.

ORMAECHEA A.: *Ferrocarriles en euskadi 1855-1936*. Eusko Trenbideak, Bilbao 1989.

ORMAECHEA, A.: "La historia de los ferrocarriles en el País Vasco", en *Ernaroa*, nº 7-8, 1992.

OTERO, M.: "España y las pesquerías internacionales", en *Información Comercial Española*, nº 546, 1979.

OYA, J.J.: "Las grandes áreas pesqueras", en *Información Comercial Española*, nº 478, 1973.

OYA, J.J.: "Los apresamientos de buques de pesca españoles por la armada marroquí (febrero 1973-mayo 1974), en *Revista de Estudios Geográficos* nº 140-141, 1975.

OYA, J.J.: "Las pesquerías españolas en onda larga: la "gran pesca" del bacalao en los bancos del Atlántico noroccidental", en *Revista de Estudios Geográficos*, nº 10, 1976.

OYA, J.J.: *La pesca marítima I y II*, *Enciclopedia de economía española*. Orbis, 1985.

PALACIO ATARD, V.: "Pescadores Vascos en Terranova, en el siglo XVIII", en *1 semana de Antropología Vasca*, Bilbao, 1971.

PANAYOTOU, T.: *Conceptos de ordenación para la pesquería en pequeña escala: aspectos económicos y sociales*. FAO, Roma 1983.

PARDO, L.: "Las conservas de pescado", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de agosto de 1936.

PARDO, L.: *Apuntes para la pesca continental española*, (2 tomos), Instituto Forestal, Madrid 1955.

"Pasajes: puerto comercial pesquero y turístico", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de septiembre de 1928.

PASTOR RIDRUEJO, J.A.: *España y la pesca marítima en el Acta de Adhesión a las Comunidades Europeas*. RIE, 1986.

PAZ ANDRADE, V.: "La evolución estructural del sector pesquero", en *Información Comercial Española*, nº 33, noviembre 1961.

PAZ ANDRADE, V.: "La evolución técnica y los recursos del mar", en *Información Comercial Española* nº 383, julio 1965.

PAZ ANDRADE, V.: "Problemática económica de las pesquerías de onda larga", *Información Comercial Española*, nº 411, 1967.

PAZ ANDRADE, V.: "El proceso de expansión de las pesquerías españolas", en *Información Comercial Española*, nº 478, 1973.

PAZ ANDRADE, V.: "España, tercera potencia en pesquerías de onda larga", en *El Campo* nº 7-9, 1985.

PEREZ ARCAS, L.: *Catálogo de los peces marinos y de agua dulce que habitan o frecuentan la Península ilérica*. Imprenta Clásica Española, Madrid 1923.

PEREZ SOSTOA, E.: "Una sucinta historia de la pesca del bacalao", en *Itsasoa*, volumen 7, Eusko Kultur Eraguntza, San Sebastian-Donostia 1989.

Pescados azules en nuestras costas. Ministerio de Agricultura, Madrid 1985.

"Pesquerías", en *Vida Marítima* de 15 de junio de 1926.

"Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España S.A.", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de septiembre de 1928.

PIERONI, P.: *Enciclopedia de la pesca*. Argos Vergara, Barcelona

PINA GONZALEZ, A.: "El comercio exterior de productos de la pesca", en *Información Comercial Española*, agosto-septiembre 1986.

POSSE, J.: "Cooperativas de construcción de viviendas y lonjas económicas para pescadores", en *Asamblea de Pesca*, 1925.

POSSE, J.: *Casas para pescadores. Su situación y sus remedios*. San Sebastián 1928.

POSSE, J.: *El problema de la vivienda en los puertos vascos. Su situación y remedios*. San Sebastián 1928.

"Pro sociedades de salvamento. Un ejemplo que debe ser imitado", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de mayo de 1930.

Prospecciones pesqueras en aguas profundas. Principado de Asturias, Oviedo 1991.

PROULX, J.P.: *Les basques et la peche de la baleine au Labrador au XVI siecle*. Ministre des Approvisionnements et Services Canada, Ottawa 1993.

PUENTE PICO, E.: *La pesca con redes fijas de fondo en aguas costeras vascas*. Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 1990.

PUENTE PICO, E.: *La pesca artesanal en aguas costeras vascas*. Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 1993.

PUERTA RUEDA, N. de la: *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya 1857-1913*. Autoridad Portuaria de Bilbao, Bilbao 1994.

Puertos españoles en la historia. Centro de estudios históricos de Obras Públicas y Urbanismo, Ministerio de Obras Públicas y Transporte, Siglo XXI, Madrid, 1987.

"Puertos pesqueros y de refugio", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de febrero de 1926.

QUISQUILLA, P.: "Sobre el albergue para pescadores de Guetaria", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de diciembre de 1929.

QUISQUILLA, P.: "Proyecto que no prospera ¿Escuela de Náutica o de Pesca?", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de enero de 1931.

RAOULIN, G. de: *L'industrie de la peche*. Societé d'Editions, Paris 1925.

"Recompensa a unos pescadores de Orio", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de mayo de 1933.

"Reflexión, cordura y buena voluntad", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de mayo de 1931.

"Reglamento de la Asociación de Pescadores y Armadores de San Sebastián", en *La Voz de Guipúzcoa*, San Sebastián 1911.

Reglamento de la Casa Albergue de pescadores vascos. Diputación de Guipúzcoa, San Sebastián 1923.

Reglamento de la Cofradía Pósito de Pescadores "Elcano" de Guetaria. Elustondo, Zarauz 1924.

Reglamento de la Sociedad de Socorros Mutuos de Pescadores "La Donostiarra" de San Sebastián. Nerecán, San Sebastián 1921.

Reglamento para la pesca de los crustáceos. Ministerio de Marina, Madrid 1885.

REHBRONN, E.: *Ahumado de pescados*. Acribia, Zaragoza 1989.

REIZABAL, G., GONZALEZ-AMEZUA, P. y GONZALEZ, A.: *Pasajes, un Puerto, una Historia*. Junta del Puerto de Pasajes, Pasajes 1987.

Renta Nacional de España y su distribución provincial.. Serie homogénea 1955-1975 . Banco de Bilbao, Bilbao 1976.

"Reversión del puerto de Pasajes", en *Vida Marítima* nº 812, de 5 de junio de 1926.

RIBAS, Marqués de : *El pescado como primera materia para la industria.* Ed. Servicio de Galicia, Santiago de Compostela 1943.

RIOS RIAL, C.: "La pesca de la ballena en el litoral vascongado", en GRAELLS, M.P.: *Las ballenas en las costas oceánicas de España.* Madrid, 1889.

RIVERA, V.: *La ciencia del mar.* Zeus, Madrid 1953.

RODRIGUEZ, O.: *Las pesquerías del Atlántico Noroeste y el Convenio de Washington.* Subdirección Marina Mercante, Madrid 1961.

RODRIGUEZ CASTRO, R.: *La pesca.* Prensa Española, Madrid 1947.

RODRIGUEZ GONZALEZ, M.J.: *Ayudas de la CEE a la comercialización de los productos pesqueros.* Ministerio de Agricultura, Madrid 1986.

RODRIGUEZ MARIN, O.: "La participación española en las áreas de Terranova, Groenlandia y Labrador", en *Información Comercial Española*, nº 411, 1967.

RODRIGUEZ PEREZ, F.: *Dirección y explotación de puertos.* Puerto Autónomo de Bilbao, Bilbao 1985.

RODRIGUEZ SANTAMARIA, B.: "El bonito y el atún en el Cantábrico", en el *Anuario de Pesca y Estadístico de la Marina Mercante y de la Pesca del año 1908.* Ministerio de Marina, Madrid 1909.

RODRIGUEZ SANTAMARIA, B.: "Cuestiones sociales explicadas al pescador de la provincia de Guipúzcoa", en *Euskal Erria*, LXVII y LXVIII, 1912.

RODRIGUEZ SANTAMARIA B.: *El patrón de pesca.* Ministerio de Marina, Madrid 1919.

RODRIGUEZ SANTAMARIA, B.: *Diccionario de artes de pesca de España y sus posesiones.* Sucesores de Rivadeneira, Madrid 1923.

RODRIGUEZ SANTAMARIA, B.: "Puertos pesqueros y de refugio", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de febrero de 1926.

ROIG MONTSERRAT, J.: *Pesca al lanzado en el mar*. Pulide, Barcelona 1981.

ROLANDI, E.: *Glosario de términos comunitarios relativos al sector pesquero*. Ministerio de Agricultura, Madrid 1986.

ROUNSEFELL, G.A.: *Ciencia de las pesquerías. Sus métodos y aplicaciones*. Salvat, Barcelona 1960.

ROYCE, W.: *Introduction to the Fishery Sciences*. Ed. Academic Press, Nueva York y Londres 1972.

RUILOBA, E.: "Repercusiones del ingreso de España en la CEE sobre las Comunidades Autónomas y en particular sobre Canarias", en *Revista del Foro Canario*, nº 65, Las Palmas, 1985.

RUSSELL, E.S.: *Problemas de sobrepesca*. Estacao de Biologia Maritima, Lisboa 1943.

RUIZ FEDUCHY, F.: "A orillas del Cantábrico. La venta de pescado", en *Euskal Erria*, XXIX, 1893.

SALA FUENTES, F.: *La pesca en el mar*. Rio Negro, Barcelona 1990.

SALTERAIN, J.I.: "Problemática específica de la región marítima vasca", en *Información Comercial Española*, nº 546, febrero 1979.

SALVA TOMAS, P.: *La Pesca*. Sintesis, Barcelona 1987.

SANCHEZ, J.: "Las industrias derivadas de la pesca", en *Información Comercial Española*, nº 337, septiembre 1961.

SANCHEZ RAMOS, J.: "Coordinación y mejoramiento de las estadísticas pesqueras", *Revista Sindical de Estadística*, nº 61, Madrid 1961.

SANCHEZ REGUART, A.: *Diccionario histórico de las artes de la pesca nacional*. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid 1988.

SANCHEZ RIERA, J.A.: "La renovación de la flota pesquera española en el marco de los programas de orientación plurianuales", en *Información Comercial Española*, nº 714, 1993.

SANCHIS PALACIO, J.R.: "La industria marítima y la política de la pesca en la Comunidad Europea. actitud estratégica ante el mercado único europeo", en *Boletín Económico del ICE* 1992.

SAN GIL, J.P.: "La flota de arrastre de Pasajes durante la guerra civil (1936-1939)", en *Bilduma* nº 4, 1990.

SAN GIL, J.P.: "La flota de la Pysbe durante la guerra civil (1936-1939)", *Bilduma* nº 5, 1991.

SAN MIGUEL COLA, J.L.: *Estudio sobre el sector pesquero asturiano*. Ediciones y Publicaciones Pop, Oviedo 1976.

SANTIAGO BURRUTXAGA, J.: *La pesca del atún blanco en Euskadi. Campañas 1990-1991*. Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1992.

SARZA, R. y SOTILLO, J.L.: *Biología marina y aprovechamiento de los animales del mar*. Ed. Católica, León 1959.

SCOTT, Chr. *La pesca oceánica*. Unión Tipográfica, México 1967.

Semana de Estudios Pesqueros 1979. Crédito Social Pesquero, Madrid 1979.

Semana de Estudios Pesqueros 1980. Crédito Social Pesquero, Madrid 1981.

Semana de Estudios Pesqueros 1983. Crédito Social Pesquero, Madrid 1984.

Séptima semana de Estudios del Mar. Diputación Provincial de La Coruña, La Coruña 1990.

SERRANO, A.M.: *Plan nacional de mejoramiento de la vivienda en los poblados de pescadores*. Artes gráficas Hauser y Menet, Madrid 1942-1946.

SIADeco: *Estudio socio económico de Orio*. edita él mismo. San Sebastián, 1977.

SILVA FERRO, R.: *Industrias de pesquerías*. Blayton y Cía, Londres 1879.

SIMONNET, T.R.: "La política pesquera", en *Información Comercial Española*, Nº 627-628, 1985.

"Sobre el transporte de pescado fresco", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de agosto de 1928.

"Sobre la política de contingentes", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de octubre de 1932.

"Sobre los puertos pesqueros y los de interés general y de refugio", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de agosto de 1928.

SOLANES RAGULL, B.: *Piscicultura*. Sintés, Barcelona 1985.

SOLBES MIRA, P.: "El sector pesquero español y la política de estructuras: su proyección en el contexto comunitario", en *Información Comercial Española*, nº 714, febrero, 1993.

SOLLUBE, I. de: *Descripción gráfica de la costa vasca*. Itxaropena, Zarauz 1961.

SORALUCE, A. de: *Riqueza y economía del País Vasco*. Ekin, San Sebastián 1945.

SORALUCE, P.M.: "El antiguo pescador donostiarra", en *Euskal Erria*, nº XXXVIII, 1898.

STANSBY, M.E.: *Tecnología de la industria pesquera*. Acribia, Zaragoza 1968.

SUAREZ, M.L.: "La industria pesquera y la obligatoriedad de consumo de carbón asturiano", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de agosto de 1928.

SURIS, J., y VARELA, M.: "Explotación óptima de pesquerías: una aproximación", *Información Comercial Española* nº 712, 1992.

TELLAECHE, J.: *El bonito, su pesca en el Cantábrico, su conserva y degustación*. imprenta Gaubeca, Bermeo 1955.

THALAMES LABANDIBAR, J.: *Aspectos de la vida profesional vasca: el campesino, el pescador, el obrero*. Zabalkunda Sorta, Bellas Artes y Ciencias, Zarauz 1953.

TOFIÑO DE SAN MIGUEL, V.: *Atlas marítimo de España*. Madrid 1979.

TOLOSA BERNARDEZ, M.: "La crisis pesquera del puerto de Pasajes" en *Lurralde*, nº 7, 1984.

TOLOSA BERNARDEZ, M.: "La pesca en el País Vasco. Un sector económico en graves dificultades", en *Cuadernos de Sección: Historia-Geografía*, volumen 5, 1985.

TOLOSA BERNARDEZ, M.: *Auge y crisis de una actividad industrial: la pesca en Pasajes*. Universidad de Cantabria, Santander, 1986.

"Trabajos oceanográficos realizados por España", en *Ibérica* nº 611, de 16 de enero de 1926.

Tratado de la Unión Europea. Consejo de las comunidades Europeas. Luxemburgo (Bélgica) 1992.

TURK, J.A. y GRENIER, R.: "Establecimiento ballenero vasco del siglo XVI en El Labrador", en *Investigación y Ciencia*, nº 64, 1982.

"Un acuerdo desacertado. El cierre de la Pescadería en San Sebastián", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de junio de 1931.

"Un adelanto en el transporte del pescado", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de marzo de 1926.

"Un animador de los Pósitos. Inteligencia clara al servicio de una firma voluntad", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de enero de 1927.

"Un dique flotante en los astilleros de V. Luzuriaga", en *Vida Marítima* de 15 y 30 de septiembre de 1933.

"Un poco de estadística marítimo racional", en *Vida Marítima* de 15 de marzo de 1927.

VAL IZQUIERDO, R.: *Denominaciones locales de especies pesqueras españolas*. Ministerio de Agricultura, Madrid 1986.

VALDES FERNANDEZ, P.: *La flota pesquera española*. Industrias Gráficas MAE, Madrid 1988.

VALDES FERNANDEZ, P.: "La crisis de la flota congeladora española", en *Información Comercial Española*, nº 687, noviembre, 1990.

VARELA LAFUENTE, M.M. , SURIS REGUEIRO, J. y DA ROCHA ALVAPEZ, J.M.: "Análisis estructural de la flota", en *Información Comercial Española*, enero-febrero, 1988.

VARIOS: *Coloquios monográficos sobre áreas pesqueras*. San Sebastián 1976.

VARIOS: *Arquitectura naval en el País Vasco*. Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 1984.

VARONA, J.: *La unidad de documentación pesquera del F.R.O.M.* Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid 1988.

VEGA DE SEOANE ECHEVARRIA, A.: "Examen del Laudo Pesquero", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 20 de julio de 1931.

VIEITES BAPTISTA de SOUSA, J.M.: *Elementos de traza en productos de la pesca*. Universidad de Santiago, Santiago de Compostela 1989.

VIGUERAS GONZALEZ, M.: "Cien años de desarrollo de los puertos", en *El Monitor* nº 1.704, Madrid 1988.

VOLTES BOU, P.: *Historia de la empresa española*. Hispano Europea, Barcelona 1979.

VOLLMANN-SCHIPPER, F.: *Transporte de peces vivos*. Acribia, Zaragoza 1978.

WINDSOR, M.: *Introducción a los subproductos de pesquerías*. Acribia, Zaragoza, 1984.

XORDO R.,: "La investigación en el sector pesquero", en *Información Comercial Española*, nº 546, febrero, 1979.

YRIZAR, J.: "Los Amigos del País y la pesca", en *Boletín de la Real Sociedad Vascongada de Amigos del País*, nº VI, 1950.

ZABALA, A.: *Historia de la Economía Marítima del País Vasco*. Txertoa, San Sebastián 1983.

ZURRIOLA, J.: "El por qué de la inquietud", en *Vasconia Industrial y Pesquera* de 5 de junio de 1933.

10. ANEXOS

ANEXOS AL CAPITULO PRIMERO

1. LEGISLACION PESQUERA

1.1. Real Decreto 654/1991, de 26 de abril (B.O.E. nº 101 de 27 de abril de 1991), modificando la estructura básica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Por este Real Decreto, de la Secretaría General de Pesca Marítima dependen tres Direcciones Generales:

- a) Dirección General de Recursos Pesqueros.
- b) Dirección General de estructuras Pequeras.
- c) Dirección General de Mercados Pesqueros.

A la Dirección General de Recursos Pesqueros le corresponden las siguientes funciones:

Primera. La ordenación de la actividad pesquera de la flota en el caladero nacional en aguas comunitarias, en aguas internacionales o bajo jurisdicción de terceros países.

Segunda. Las funciones relacionadas con las cuestiones internacionales en materia de pesca marítima que sean competencia de la Secretaría General de Pesca Marítima.

Tercera. La inspección y vigilancia del cumplimiento de la normativa de pesca marítima y del cumplimiento de las obligaciones internacionales de la flota pesquera.

Esta Dirección General de Recursos Pesqueros, para ejecutar y desarrollar las funciones señaladas en el punto primero está estructurada en cuatro Subdirecciones Generales:

1. Subdirección General de Ordenación de Caladeros Nacionales.

2. Subdirección General de Recursos Internos Comunitarios, a la que se adscribe lo referente a los caladeros comunitarios y de terceros países.

3. La Subdirección General de Acuerdos Internacionales de Pesca.

4. La inspección General de Pesca Marítima.

La Dirección General de Estructuras Pesqueras ejerce las siguientes funciones:

Primera. La planificación y desarrollo de la renovación y modernización de la flota pesquera.

Segunda. La coordinación y fomento de la acuicultura y de las zonas de regeneración y cultivo de peces.

Tercera. La planificación y desarrollo de las estructuras del sector pesquero en los ámbitos de adaptación de capacidades pesqueras, desarrollo de empresas mixtas y asociaciones temporales, campañas experimentales y reorientación de la flota.

Cuarta. La inspección de las enseñanzas de formación profesional náutico-pesquera.

De esta Dirección General de Estructuras Pesqueras dependen las Subdirecciones Generales siguientes que desarrollan su cometido en lo referente a los tres puntos anteriormente citados:

1. Subdirección General de Flota pesquera.

2. Subdirección General de Planificación de Acuicultura y Recursos Litorales

3. Subdirección General de Planificación Pesquera.

4. Inspección de las Enseñanzas de Formación Náutico Pesquera.

A la Dirección General de Mercados Pesqueros le corresponden:

Primero. Las funciones de regulación del mercado de productos de la pesca, incluidas las de pesca de altura y productos congelados del sector pesquero.

Segundo. La ordenación del mercado de los productos pesqueros en lo referente al establecimiento de normas de comercialización, desarrollo y organización de las Organizaciones de Productores Pesqueros, el sistema de precios y el régimen de intercambio de los citados productos, dentro de la competencia del Departamento.

También de la Dirección General de Mercados Pesqueros dependen dos Subdirecciones Generales:

1. Subdirección General de Regulación de los Mercados Pesqueros que ejecuta las funciones del apartado uno.
2. La Subdirección General de Comercialización Pesquera, que se encarga de desarrollar y ejecutar las funciones del apartado dos.

1.2. El Fondo de Regulación y Organización del Mercado de Productos de la Pesca y Cultivos Marinos (FROM)

Por Ley 33/1980 de 21 de junio (BOE nº 154, de 27 de junio)⁴², se crea un organismo denominado Fondo de Regulación y Organización del

⁴²Esta Ley se desarrolla y completa por las siguientes disposiciones:

- Orden de 17-10-1980 (BOE nº 273, de 13-11-1980) regulando la designación de representantes del Consejo General del F.R.O.M.
- R.D. 883/1981 (B.O.E. nº 122 de 22-05-1981) estructurando orgánicamente el F.R.O.M.
- Orden de 29-10-1981 (B.O.E. nº 267 de 01-11-1981) desarrollando el R.D. 883/1981, de 8 de mayo sobre la estructura orgánica del F.R.O.M.
- R.D. 2427/1982, de 10-09-1981 (B.O.E. Nº 234 de 30-09-1982) encomendando al F.R.O.M. la extensión de sus actividades a la pesca y acuicultura continentales.
- Resolución de 11-05-1992 (B.O.E. nº 144 de 16-06-1992) por la que el Presidente del F.R.O.M. define las inversiones establecidas en la Orden de 04-07-1991.
- Orden de 11-06-1992 (B.O.E. nº 145 de 17-06-1992) estableciendo la concesión de excepciones temporales respecto a las normas sanitarias aplicables a la producción y puesta en el mercado de los productos pesqueros, en lo que se refiere a las exigencias de equipos y de estructuras de los buques factoría, establecimientos, mercados de subastas (lonjas) y mercados mayoristas.
- R.D. 1.437/1992 de 27-11-1992 (B.O.E. nº 11 de 13-01-1993) fijando las normas sanitarias aplicables a la producción y comercialización de los productos pesqueros y de la acuicultura.
- R.D. 308/1993, de 26-02-1993 (B.O.E. nº 76 de 30-03-1993), aprobando la reglamentación técnico-sanitaria que fija las normas aplicables a la comercialización de moluscos bivalvos vivos.
- Orden de 27-07-1993 (B.O.E. nº 186 de 05-08-1993) ampliando para el año 1993 las actividades prioritarias definidas en el R.D. 1.462/1986, por el que se fomenta la mejora de las condiciones de transformación y comercialización de productos agrarios y pesqueros.
- R.D. 2.069/1993, de 26-11-1993 (B.O.E. nº 300 de 16-12-1993) fijando normas sanitarias aplicables a los productos de la pesca a bordo de determinados buques pesqueros.
- R.D. 1.882/1994 de 16-04-1994 (B.O.E. nº 144 de 18-10-1994) estableciendo las condiciones de sanidad animal aplicables a la puesta en el mercado de animales y productos de la acuicultura.
- R.D. 59/1994 de 21-01-1994 (B.O.E. nº 49 de 26-02-1994) modificando el Decreto 1.462/1986 de 13 de junio, por el que se fomenta la mejora de las condiciones de transformación y comercialización de los productos agrarios y pesqueros.
- Orden de 10-03-1994 (B.O.E. nº 68 de 21-03-1994) por la que se desarrolla el R.D. 1.462/1986, de 13 de junio, fomentando la mejora de las condiciones de transformación y comercialización de productos agrarios, pesqueros y alimentarios.
- R.D. 860/1994, de 29-04-1994 (B.O.E. nº 115 de 14-05-1994) por el que se modifica la disposición transitoria única del R.D. 59/1994, de 21 de enero, que modifica el R.D. 1.462/1986, de 13 de junio, relativo al fomento de la mejora de las condiciones de transformación y comercialización de los productos agrarios y pesqueros.
- Orden de 18-08-1994 (B.O.E. nº 199 de 20-08-1994), por la que se establece un distintivo específico para identificar el bonito del norte capturado con técnicas artesanales.

Mercado de los Productos de la Pesca y Cultivos Marinos (FROM) .

Dentro de las diversas funciones generales encomendadas a este Organismo se encuentran las siguientes:

a) Proponer a los Organismos competentes la realización de acciones de propaganda del consumo de productos pesqueros y su promoción, tanto en el mercado interior como en el exterior, mediante las acciones que estimen oportunas.

b) Proponer a los Organismos competentes la realización de las acciones precisas para erradicar las situaciones monopolísticas y cualesquiera prácticas que encarezcan el mercado y reducir las diferencias entre los precios en primera venta y los precios finales al consumidor. a estos efectos podrá proponer medidas de control y vigilancia de precios y calidades en las lonjas.

c) Acordar apoyos, en su caso, independientemente de los estímulos a la exportación en vigor, para, en las circunstancias especiales, favorecer la acción exportadora.

d) Informar las importaciones de pescado y marisco, proponiendo las medidas que sean necesarias para evitar el desequilibrio del mercado interior.

e) También y en relación con la pesca costera o de litoral:

1. Proveer a las Cofradías de Pescadores, Cooperativas y Asociaciones extractivas de medios financieros, bajo forma de créditos, subvenciones y ayudas, para conseguir el mantenimiento de precios mínimos en primera venta.

2. Facilitar créditos de campaña al sector pesquero y

marisquero y de cultivos marinos, a fin de favorecer su actividad y acceder al proceso de primera venta en condiciones de mayor competitividad.

3. Desarrollar funciones de orientación, regulación y ordenación del mercado interior, propiciando la consecución de contratos previos intersectoriales (productos, transformador y distribuidos), referentes a las cantidades, precios y calidades.

f). En general, desarrollar cualquier tipo de acciones, dentro del ámbito de la función del FROM que le encomiende el Gobierno a propuesta del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

1.3. El Estatuto de Autonomía del País Vasco. Sus competencias en materia pesquera

La Ley Orgánica 3/1979 de 18 de diciembre (B.O.E. nº 306, de 22 de diciembre) concedió al País Vasco su Estatuto de Autonomía. En su artículo 10, esta Ley otorga diversas competencias en materia pesquera, las cuales fueron traspasándose a partir del año 1981, y son las siguientes:

Aguas interiores, marisqueo y acuicultura

El traspaso de los servicios del Estado a la C.A.V. en materia de pesca en aguas interiores, marisqueo y acuicultura, se llevó a efecto por R.D. 1.412/1981 de 19 de junio, (B.O.E. nº 169 de 16-07-1981)

En lo que se refiere a las aguas interiores de su ámbito territorial asume la C.A.V. las siguientes funciones:

- a) Autorizar el ejercicio de la actividad pesquera.
- b) Reglamentar las artes, aparejos, instrumentos y equipos de pesca.
- c) Acotar las zonas de pesca, elaborando para cada una de ellas los Reglamentos específicos.
- d) Fijar los periodos de veda, así como el horario de actividad pesquera diaria, los días de actividad y el tiempo de calamento continuado de las artes, cuando proceda.
- e) Determinar las especies autorizadas y los tamaños mínimos.
- f) Dictar las normas correspondientes para regular la inspección y sanción.

- g) Establecer un registro oficial de actividades, medios y personas, físicas como jurídicas, dedicadas al ejercicio de la pesca.

En cuanto a las atribuciones en materia de marisqueo y acuicultura se establecen las siguientes:

- a) Otorgar concesiones y autorizaciones para:

1. Explotación de algas, moluscos y demás establecimientos marisqueros y de cultivos marinos.
2. Instalación de parques, viveros flotantes, cetáreas, instalaciones depuradoras de moluscos y demás establecimientos marisquero y de cultivos marinos.
3. El ejercicio de la actividad extractiva en general.

- b) Establecer la parcelación de determinadas playas y bancos naturales y fijación de las cantidades, veda y horarios.

- c) Establecer las especies autorizadas y reglamentación de los diferentes tipos de explotación.

- d) Declaración de zonas de interés marisquero y de cultivos marinos.

- e) Dictar las normas correspondientes para regular la inspección y sanción.

Igualmente podrá regular las actividades de tipo recreativo, reconociendo los permisos de pesca recreativa.

Todo lo anteriormente señalado sin perjuicio de la obligación de cumplir con las disposiciones establecidas en los tratados y convenios en los que España sea parte y teniendo en cuenta las normas generales de coordinación de las actuaciones que puedan afectar a la debida explotación

de las especies piscícolas y otros recursos naturales fuera de las aguas interiores que correspondan a su ámbito territorial.

Investigación oceanográfica

Por R.D. 2.241/1981 de 3 de agosto, (B.O.E. nº 240 de 07-10-1981), fueron traspasados al País Vasco los servicios relativos a materias de investigación oceanográfica, señalando que tendrá competencia exclusiva en la investigación científica y técnica, en coordinación con el Estado.

Las competencias sobre investigación oceanográfica, que hasta entonces habían sido competencia del Ministerio de Agricultura y Pesca y de las que se hará cargo a partir del mencionado Decreto son las siguientes:

- a) Ordenación, planificación y fomento de la investigación correspondiente.
- b) Elaboración, aprobación, ejecución, seguimiento y control de programas y proyectos de investigación.
- c) Creación de Instituciones y Centros de Investigación en estas materias.
- d) Estudio de necesidades y distribución de recursos materiales y equipo a dichos centros de investigación.

Cofradías de pescadores

El R.D. 2.177/1981, de 20 de agosto (B.O.E. nº 230 de 25-09-1981), traspasó al País Vasco los servicios relativos a las Cofradías de Pescadores, según estaba establecido en el artículo 10, apartado 21, del Estatuto de Autonomía.

De acuerdo con ello asumió, en el ámbito de su territorio, las funciones en materia de Cofradías de Pescadores y Federaciones.

Enseñanzas náutico-pesqueras

Por R.D. 3.391/1981, de 29 de diciembre, (B.O.E. Nº 24, de 28-01-1982), se hizo cargo el País Vasco de lo concerniente a las enseñanzas náutico-pesqueras. en toda su extensión, niveles y grados, modalidades y especialidades. En virtud de ello asumió las funciones siguientes:

- a) Inspección técnica.
- b) Elaboración, aprobación, ejecución y control de programas de inversiones en coordinación con la política económica general del Estado.
- c) Elaboración y aprobación de las previsiones de personal de los Centros docentes y de los servicios administrativos transferidos.
- d) Creación, transformación, ampliación, clasificación y supresión de Institutos Politécnicos, Centros, Escuelas reconocidas, secciones y Unidades Públicas de Formación Profesional y Formación Permanente de adultos, en régimen ordinario o experimental.
- e) Elaboración y aprobación de planes, programas de estudios y orientaciones pedagógicas de enseñanzas náutico-pesqueras.
- f) Nombramiento, traslado, promoción, perfeccionamiento y movilidad del personal docente y no docente adscrito a los Centros.

- g) Selección y nombramiento de Directores de Centros Públicos docentes.
- h) Propuestas de obras de construcción, modificación o ampliación de Centros docentes.
- i) Autorizaciones y supresiones de enseñanzas regladas y no regladas.
- j) Determinación del régimen jurídico y administrativo de los Centros.
- k) Los recursos que administra el Patronato de Promoción de la Formación Profesional Náutico-Pesquera, correspondiente al País Vasco.
- l) Inscripción en un registro de todos los Centros públicos y privados.
- m) Aprobación de libros de texto y material didáctico.
- n) Resolución de los expedientes para concesión de subvenciones a la gratuidad.
- o) Protección y asistencia a los alumnos y regulación y gestión del régimen de becas y ayudas de toda índole.

Puertos

El R.D. 2.380/1982, de 14 de mayo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 10, nº 32, del Estatuto de Autonomía para el País Vasco, aprobado por Ley Orgánica 3.979, de 18 de diciembre, que le atribuía la competencia exclusiva en materia de puertos, realizó el traspasó de los

puertos siguientes:

Gipuzkoa: Fuenterrabía, Orio, Guetaria, Zumaya e instalaciones portuarias de Deva, Motrico.

Bizkaia: Ondárroa, Lequeitio, Elanchove, Mundaca e instalaciones portuarias de la ría de Guernica, Bermeo e instalaciones portuarias de Baquio, Armintza e instalaciones deportivas de Plencia.

A partir de este R.D. la C.A.V. asumió la titularidad de los mencionados puertos e instalaciones.

Ordenación del Sector Pesquero

En el año 1982, y por R.D. 2.413/1982, de 27 de agosto, (B.O.E. nº 232, de 28-09-1982), se traspasaron las competencias en materia de ordenación del sector pesquero, de acuerdo con lo establecido en el artículo 11, punto 1, punto c) del Estatuto de Autonomía.

Se concretan estos traspasos en:

a) Distribución de licencias de pesca. De acuerdo con ello elaborará y ejecutará los planes de pesca que se deriven de tratados y convenios, y la Administración del Estado asignará a la Comunidad Autónoma Vasca el número de licencias, cupos y permisos temporales de pesca que en cada caso y momento le correspondan.

b) Autorización de los permisos de construcción de buques de pesca. Para poder construir buques de pesca, los armadores vascos precisarán de la autorización de la Administración del País Vasco, quien la emitirá de acuerdo con los criterios que sobre ordenación

del sector pesquero estén establecidos en la normativa vigente.

Enseñanzas náutico-deportivas y subacuáticas

En el año 1994 y por R.D. 1.544/1994, de 8 de julio, (B.O.E. nº 174, de 22-07-1994), se traspasaron las competencias en materia de enseñanzas náutico-deportivas y subacuáticas, de acuerdo con el artículo 10.36 del Estatuto de Autonomía que establecía la competencia exclusiva en materia de turismo, deporte-ocio y esparcimiento.

Las funciones que a partir de entonces asume en esta materia se concretan en:

- a) Autorización de las escuelas para las enseñanzas de vela, motonáutica y navegación de recreo.
- b) Autorización y apertura de centros.
- c) Realización y control de exámenes para el acceso a titulaciones deportivas subacuáticas.
- d) Expedición de títulos deportivos que habiliten para estas actividades.

1.4. Las instituciones pesqueras de las que forma parte la Comunidad Europea

La Comunidad Europea en lo referente a la pesca, forma parte de las siguientes instituciones internacionales:

- La Organización de la Pesca del Atlántico Norte (N.A.F.O.), que entró en vigor en 1979.

- La Convención de la pesca del Atlántico Norte (N.E.A.F.T.) creada en 1980 y que entra en vigor en 1982.

- La Convención para la conservación de los recursos marinos del Antártico de la que entra a formar parte en 1982.

- La Convención del Atlántico Norte para el salmón que, para promocionar este producto, funciona desde el año 1983.

- La Convención de Gdansk, creada en 1973 para la conservación de los recursos vivos del Artico y a la que la C.E.E. se adhiere en 1984.

- La Convención internacional para la pesca del Atlántico sur-este que controla las cuotas pesqueras del sur de Africa, Angola y Mozambique.

- La Convención Internacional para la conservación del atún del Atlántico, que funciona desde 1966.

Además, a la CEE se le ha otorgado el status de observador en la Comisión internacional para la pesca de la ballena, y aporta su participación a la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (F.A.O.), tanto en su Consejo General de Pesca, como en su Consejo General de la pesca para el Mediterráneo (G.F.C.M.), y en sus Comités de Pesca del Atlántico.

Aparte de su participación en estas instituciones internacionales, dentro de su propio seno, la C.E.E. ha creado diversas instituciones dedicadas específicamente a los temas pesqueros entre las que se cuentan:

a) El "Comité Permanente de Estructura de Pesca"⁴¹ que promueve la coordinación de las políticas de estructura de la pesca y la cooperación entre los estados miembros y la Comisión.

b) El "Comité Científico y Técnico de Pesca"⁴², creado con carácter consultivo, para cooperar a garantizar la conservación de las diversas especies de peces y valorar científica y técnicamente la situación de los recursos biológicos del mar.

c) El "Comité de Gestión de los Recursos Pesqueros"⁴³ para procurar la cooperación entre los Estados miembros y la Comisión.

d) "El Comité Consultivo de Pesca"⁴⁴ en el que están representados los productores y cooperativas del sector pesquero, las industrias pesqueras, el comercio pesquero, los trabajadores asalariados de este sector, los consumidores de productos pesqueros y los organismos de crédito que actúan en el sector pesquero. Este Comité tiene carácter consultivo y puede ser consultado en aspectos tales como, organización común de mercados y aplicación de los reglamentos que se refieran al establecimiento de políticas comunes en las estructuras del sector pesquero.

e) El "Comité Paritario para los Problemas Sociales de la Pesca

⁴¹ Reglamento de la C.E.E., artículo 11 101/76.

⁴² Reglamento de la C.E.E., artículo 12, 170/83.

⁴³ Reglamento de la C.E.E., artículo 13.

⁴⁴ Decisión de la C.E.E. 71/128 de 25 de febrero.

Marítima"⁴²⁵ creado para ayudar a mejorar las condiciones de la vida y el trabajo en la pesca marítima.

⁴²⁵ Decisión de la C.E.E. de 25 de julio de 1974, posteriormente modificada por Decisión de 24 de enero de 1983.

1.5. Convenios vigentes en la actualidad que afectan al sector pesquero

a) Convenios con Francia

- Convenio con Francia, de 14 de julio de 1959, ratificado por instrumento de 24 de diciembre siguiente, sobre pesca en el Bidasoa y bahía de Higer (B.O.E. nº 28 de 02-02-1965). Por el mismo poseen derecho de pesca en el área del convenio los habitantes de Irún y Fuenterrabía -por España- y los de Biriattou, Urrugne y Hendaya -por Francia-.

- Convenio de 29 de enero de 1974, entre España y Francia, ratificado por instrumento de 25 de agosto de 1974, delimitando el mar territorial y la zona contigua del Golfo de Vizcaya (Golfo de Gascuña). (B.O.E. nº 159, de 04-07-1975).

- Convenio con Francia, de 29 de enero de 1974, ratificado por instrumento de 25 de agosto de 1974, delimitando las plataformas continentales entre los dos estados en el Golfo de Vizcaya (Golfo de Gascuña). (B.O.E. nº 193, de 09-07-1975).

- Canje de notas, con Francia, de 29 de enero de 1974, interpretando el artículo 2º b), del convenio sobre delimitación de las plataformas continentales en el Golfo de Vizcaya (B.O.E. nº 163, de 09-07-1975).

b) Convenios con organismos internacionales

Atlántico Norte (I.C.C.A.T.)

- Instrumento de ratificación del Convenio Internacional para la

conservación del atún del Atlántico, firmado en Río de Janeiro, el 14 de marzo de 1966, (B.O.E. nº 96, de 22-04-1966).

- Instrumento de Ratificación del Convenio de sede entre España y la comisión Internacional para la conservación del atún Atlántico, firmado en Madrid el 29 de marzo de 1971, (B.O.E. nº 275, de 17-11-1971).

- Orden de 3 de marzo de 1975 por la que se regula la pesca de los túnidos y especies afines en el área del Convenio Internacional para la conservación del atún Atlántico (B.O.E. nº 65 de 17-03-1975). Por ella se prohíbe la captura de rabil (*Thunnus albacares*) con peso unitario inferior a 3,2 kg, aunque se toleran ejemplares de peso inferior al señalado siempre que no excedan el 15% del número de ejemplares por desembarco

- Orden de 1 de agosto de 1987, por la que se regula la pesca del patudo (*Thunnus obesus*) en el área del Convenio Internacional para la conservación del atún del Atlántico (B.O.E. nº 194, de 14-08-1987). Las condiciones son idénticas a las de la orden de 3 de marzo de 1975.

- Convenio internacional para la conservación del atún rojo en el Atlántico norte, hecho en Río de Janeiro el 14 de mayo de 1964 (B.O.E. de 22-04-1969). Medidas de ordenación recomendadas por I.C.C.A.T. para la conservación de los stocks de pez espada en el Atlántico y regulaciones respecto a la captura de atún rojo en el Atlántico (1990-91), (B.O.E. nº 48 de 25-02-1991).

Prohíbe las capturas de peces espadas de peso inferior a 25 kg., con la tolerancia habitual del 15% del número de peces por desembarque del total de los capturados.

Limita a 2.660 toneladas las capturas de atún rojo destinadas a una vigilancia de tipo científico entre 1990-1991 y mantiene la limitación del peso mínimo de 6,4 kg. para el total del Atlántico.

- Reglamento CEE nº 858, del Consejo, de 12 de abril de 1994, por el que se establece un régimen de control estadístico del comercio del atún (*Thunnus thynnus*), en la Comunidad (Doce nº L 99 de 19 de abril).

Atlántico Nordeste (N.E.A.F.C.)

- Denuncia por España del convenio relativo a la futura cooperación multilateral en las pesqueras del Atlántico nordeste (N.E.A.F.C.), hecho en Londres el 18 de noviembre de 1980, publicado en el Boletín Oficial del Estado de 3 de septiembre de 1984 y 25 de mayo de 1985 (B.O.E. nº 310, de 27-12-1986).

Atlántico Noroeste (N.A.F.O.)

- Denuncia por España del convenio sobre la futura cooperación multilateral en las pesquerías del Atlántico noroeste (N.A.F.O.), hecho en Ottawa el 24 de octubre de 1978, publicado en el Boletín Oficial del Estado de 27 de septiembre de 1983 (B.O.E. nº 310 de 27-12-1986).

Pesca de la ballena (I.W.C.)

- Convenio Internacional de 2 de diciembre de 1946, para la regulación de la pesca de la ballena, hecho en Washington, incluyendo las modificaciones del protocolo de 19 de noviembre de 1956 y anexo al convenio revisado para incluir las enmiendas aprobadas en Tokio en diciembre de 1977. (B.O.E. nº 202, de 22-08-1980).

- Anexo al Convenio Internacional para la regulación de la pesca de la ballena, enmendado en la 45 Reunión de la Comisión Ballenera Internacional, celebrada del 1 al 14 de mayo de 1993. (B.O.E. nº 159 de 5-07-1993).

1.6. Normativa comunitaria que afecta a España en materia pesquera

Además de por el Tratado de Adhesión del Reino de España a las Comunidades Europeas, el sector pesquero se ve afectado por la siguiente normativa de la C.E.E.:

- Reglamento C.E.E. nº 105/76, del Consejo, de 19 de enero de 1976, relativo al reconocimiento de las organizaciones de productores en el sector de la pesca, (Doce nº L 20 de 28 de enero de 1976) .

- Reglamento C.E.E. nº 355/1977, del Consejo, de 15 de febrero, concerniente a una acción común para la mejora de las condiciones de transformación y comercialización de los productos agrícolas .

- Reglamento C.E.E. nº 2.062/1980, de la Comisión, de 31 de julio, por el que se establecen las condiciones y el procedimiento de concesión y de retirada del reconocimiento de las organizaciones de productores del sector de los productos pesqueros y de sus asociaciones, (Doce nº L 200/82, de 1 de agosto de 1980) .

- Reglamento C.E.E. nº. 3.796/1981, del Consejo, de 29 de diciembre de 1981, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de productos de la pesca.

- Reglamento C.E.E. nº. 2.807/1983, de la Comisión, de 22 de septiembre de 1983, por el que se definen las modalidades particulares del registro de los datos relativos a las capturas de pescado por los Estados miembros (Doce nº L 276/71 de 10 de octubre de 1983).

- Reglamento C.E.E. nº 2.108/1984, de la Comisión, de 23 de julio de 1984, por el que se prevén normas detalladas para la determinación del tamaño de las mallas de las redes de pesca.

- Reglamento C.E.E. nº 3.440/1984, de la Comisión, de 6 de

diciembre de 1984, relativo a la fijación de dispositivos en las redes de arrastre, redes danesas y redes similares (Doce nº L 318/23, de 7 de diciembre de 1984) .

- Reglamento C.E.E. nº 3.781/1985, del Consejo, de 31 de diciembre de 1985, por el que se establecen las medidas que deben adoptarse respecto de los operadores que no respeten determinadas disposiciones relativas a las actividades de pesca previstas por el Acta de Adhesión de España Portugal (Doce nº L 363/26, de 31 de diciembre de 1985).

- Reglamento C.E.E. nº 3.531/1985, de la Comisión, de 12 de diciembre de 1985, por el que se establecen determinadas medidas técnicas y de control, relativas a las actividades de pesca de los buques que enarbolan pabellón español, en aguas de los demás Estados miembros, excepto Portugal.

- Reglamento C.E.E. nº 2.930/1986, del Consejo, de 22 de septiembre de 1986, por el que se definen las características de los barcos de pesca (Doce nº L 274/1, de 25 de septiembre de 1986).

- Reglamento C.E.E. nº 3.094/1986, del Consejo, de 7 de octubre de 1986, por el que se establecen determinadas medidas técnicas de conservación de los recursos pesqueros .

- Reglamento C.E.E. nº 1.382/1987, de la Comisión, de 20 de mayo de 1987, por el que se establecen normas concretas sobre la inspección de los barcos de pesca.

- Reglamento C.E.E. nº 1.381/1987 de la Comisión, de 20 de mayo de 1987, por el que se establecen normas concretas sobre señalización y documentación de los barcos de pesca (Doce nº 132/9, de 21 de mayo de 1987).

- Reglamento C.E.E. nº 3.954/1992, del Consejo, de 19 de

diciembre de 1992, relativo a la celebración del acuerdo sobre las relaciones en materia de pesca marítima entre la Comunidad Económica Europea y el reino de Marruecos y por el que se dictan disposiciones para su aplicación (Doce, nº L 407/1, de 31 de septiembre de 1992).

- Reglamento C.E.E. 3.927/1992, del Consejo, de 20 de diciembre de 1992, por el que se establecen medidas de conservación y de gestión de los recursos pesqueros de la zona de regulación definida por el convenio sobre la futura cooperación multilateral en los caladeros del Atlántico noroccidental (Doce, nº L 397/67, de 20 de diciembre de 1992).

- Reglamento C.E.E. nº 3.760/1992, del consejo, de 20 de diciembre de 1992, por el que se establece un régimen comunitario de la pesca y de la acuicultura (Doce nº L 389/1, de 31 de diciembre de 1992).

- Reglamento C.E.E. 3.759/1992, del Consejo, de 17 de diciembre de 1992, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de productos de la pesca y de la acuicultura (Doce nº L 388/1, de 31 de diciembre de 1992).

- Reglamento C.E.E. nº 2.080/1993, del Consejo, de 20 de julio de 1993, por el que se establecen las disposiciones de aplicación del Reglamento CEE nº 2.052/1988, en lo referente al instrumento financiero de orientación de la pesca (Doce nº L 193/1 de 31 de julio de 1993).

- Reglamento C.E.E. nº 2.081/1993, del Consejo, de 20 de julio de 1993, por el que se modifica el Reglamento CEE nº 2.052/1988, relativo a las funciones de los fondos con la finalidad estructural y a su eficacia, así como a la coordinación entre sí de sus intervenciones, con las del Banco Europeo de Inversiones y con las de los demás instrumentos financieros existentes (Doce nº L 193/5 de 31 de julio de 1993).

- Reglamento C.E.E. nº 2.210/1993, de la Comisión, de 26 de julio de 1993, relativo a las comunicaciones relacionadas con la organización

común de mercados en el sector de los productos de la pesca y de la acuicultura (Doce nº L 197/8 de 6 de agosto de 1993).

- Reglamento C.E.E. nº 2.847/1993, del Consejo, de 12 de octubre de 1993, por el que se establece un régimen de control aplicable a la política pesquera común (Doce nº L 261/1 de 20 de octubre de 1993) .

- Reglamento C.E.E. nº 3.690/1993, del Consejo, de 20 de diciembre de 1993, por el que se establece un régimen comunitario que determina las normas relativas a la información mínima que deberán contener las licencias de pesca (Doce nº L 341/93, de 31 de diciembre de 1993).

- Reglamento C.E.E. nº 3.699/1993, del Consejo, de 21 de diciembre de 1993, por el que se definen los criterios y condiciones de las intervenciones comunitarias con finalidad estructural en el sector de la pesca, la acuicultura y la transformación y comercialización de sus productos (Doce nº L 346/1 de 31 de diciembre de 1993).

- Reglamento C.E.E. nº 109/1994, de la Comisión, de 19 de enero de 1994, relativo al registro comunitario de buques pesqueros (Doce nº L 19/5 de 22 de enero de 1994).

- Reglamento C.E.E. nº 1.626/1994, del Consejo, de 27 de junio de 1994, por el que se establecen determinadas medidas técnicas de conservación de los recursos pesqueros en el Mediterráneo (Doce nº L 171/1, de 6 de julio de 1994).

- Reglamento C.E.E. nº 1.627/1994, del Consejo, de 27 de junio de 1994, por el que se establecen las disposiciones generales para los permisos de pesca especiales (Doce nº L 171/7 de 6 de julio de 1994).

- Directrices para el examen de las ayudas de Estado en el sector de la pesca y la acuicultura (94/c 260/03) (Doce nº 260/3 de 17 de septiembre

de 1994).

1.7. Normativa pesquera promulgada por España vigente en la actualidad

a) Relaciones pesqueras internacionales. Flota de altura y gran altura.

El R.D. 681/1980 de 28 de marzo, sobre ordenación de la actividad pesquera nacional, sentaba los criterios generales a tener en cuenta para ordenar la actividad de la flota española, tanto en aguas bajo jurisdicción pesquera española, como en caladeros sujetos a la jurisdicción de otros Estados o en zonas de alta mar sometidas o no a la reglamentación de organizaciones internacionales de pesca.

Las empresas bacaladeras españolas, que habitualmente han venido pescando tanto dentro como fuera de las actuales zonas económicas exclusivas tradicionales de la pesca del bacalao y especies afines, atraviesan una grave crisis, debido a la reducida cuota de pesca asignada a España por los Estados ribereños de los caladeros tradicionales.

En consecuencia procede una ordenación de la actividad de este sector, con el fin de optimizar la utilización de los recursos disponibles, mediante la adecuación del número de unidades bacaladeras existentes. A este efecto se promulgan las siguientes órdenes;

- Orden de 8 de junio de 1981, por la que se ordena la actividad pesquera de la flota bacaladera (B.O.E. nº 156, de 1 de julio)⁴²⁶.

⁴²⁶ Esta Orden ha sido modificada por:

- Orden de 12 de junio de 1992 (B.O.E. nº 157, de 1 de julio).
- Orden de 12 de julio de 1994 (B.O.E. nº 170 de 18 de julio).
- Resolución de 14 de diciembre de 1981. Pesca Marítima. Aclara las de 8 y 12 de junio ,
sobre ordena
ción de actividades de las flotas bacaladera y de las de altura y gran altura que
operen dentro
de los límites geográficos de la Comisión del Atlántico Nordeste. (B.O.E. nº 157, de 2 de
julio).

- Orden de 12 de junio de 1981, por la que se ordena la actividad pesquera de las flotas de altura y gran altura que operan dentro de los límites geográficos de la comisión del Atlántico nordeste (N.E.A.F.C.), (B.O.E. nº 157, de 2 de julio)⁴²⁷.

Los buques a los que afecta esta ordenación corresponden al censo cerrado el día 23 de abril de 1980. De acuerdo con ello el Anexo I de esta Orden relaciona los nombres de los distintos barcos que entran dentro de este censo y el Anexo II el número de barcos por asociación o puerto que figuran en el censo y que son los siguientes:

Pasajes	94
Norpesc	45
Ondárroa	72
Bilbao	6
Santander	21
Gijón	2
La Coruña	111
Vigo-Marín	64

Totales.....	415
=====	

- Resolución de 14 de diciembre de 1981, por la que se interpreta el alcance del término "fusión de empresas", que aparece en las Ordenes de

⁴²⁷ Esta Orden ha sido modificada por:

- Orden de 12 de junio de 1992 (B.O.E. nº 157, de 1 de julio).

- Resolución de 14 de diciembre de 1981. Pesca Marítima. Aclara las de 8 y 12 de junio , sobre or-

denación de actividades de las flotas bacaladera y de las de altura y gran altura que operen

dentro de los límites geográficos de la Comisión del Atlántico Nordeste. (B.O.E. nº 157, de 2 de julio).

8 y 12 de junio de 1981 (B.O.E. nº 4 de 5 de enero de 1982).

Considera esta Orden como "fusión de empresas" a todas aquellas operaciones jurídicas de integración de empresas, cualquiera que sea su denominación, tanto sean permanentes como temporales, siempre que se encuentren formalizadas en escritura pública e inscritas en el Registro Mercantil.

- Orden de 17 de octubre de 1988 por la que se ordena la actividad pesquera de la flota española que faena en la zona de regulación de la organización de la pesca en el Atlántico noroccidental (N.A.F.O.), (B.O.E. nº 252, de 20 de octubre)⁴²⁸.

- Orden de 22 de marzo de 1994, por la que se congela el esfuerzo de pesca efectivo sobre el rabil en el océano Atlántico por encima del nivel observado en 1992 (B.O.E. nº 81 de 5 de abril).

- Orden de 27 de mayo de 1993, por la que se ordena la actividad pesquera de las flotas españolas que operan al amparo del "Acuerdo sobre las relaciones en materia de pesca marítima entre la Comunidad Económica Europea y el Reino de Marruecos" (B.O.E. nº 133 de 4 de junio)⁴²⁹.

b) Ayudas a la industria pesquera

1. Ayudas a la construcción y modernización de buques pesqueros

⁴²⁸ Esta Orden ha sido modificada por:

- Orden de 30 de marzo de 1990 (B.O.E. nº 78 de 31-03-1990).

- Orden de 18 de mayo de 1994 (B.O.E. nº 126 de 27-05-1994).

⁴²⁹ Esta Orden ha sido modificada por:

- Orden de 4 de agosto de 1994 (B.O.E. nº 192, de 12-08-1994).

- R.D. 1.384/1988, de 18 de noviembre, de regulación y reconversión de buques pesqueros de eslora entre perpendiculares inferior a 12 metros (B.O.E. nº 280, de 22 de noviembre). Este Real Decreto es una consecuencia de la adhesión de España a la C.E.E., al tener que ajustar la capacidad extractiva de la flota pesquera, de acuerdo con los criterios de rentabilidad, protección de los recursos y máxima seguridad para las tripulaciones. Ello llevó a tener que reconvertir aquellos segmentos de flota que se encontraban en inferioridad de condiciones para responder a las exigencias que el nuevo orden demandaba. Contemplaba distintas opciones a las que podrían acogerse los buques de arrastre de fondo menores de 12 metros de eslora que operaban en el caladero del Mediterráneo y los buques de cerco de menos de 20 T.R.B. existentes en todo el caladero nacional.

- R.D. 1.391/1990, de 8 de noviembre, sobre la construcción y modernización de buques pesqueros de eslora entre perpendiculares inferior a seis metros y sobre la materialización de bajas, (B.O.E. nº 274 de 15 de noviembre de 1990). Este tipo de buques solo podrían ser autorizados para el ejercicio de la pesca con artes menores y sus motores no excederían de 50 CV.

2. Ayudas a la paralización definitiva o temporal de la actividad pesquera

- Orden de 29 de septiembre de 1994, por la que se establecen ayudas para la retirada de artes de enmalle fijo constituidas por redes de monofilamento, a los buques españoles que ejercen su actividad al amparo del acuerdo C.E.E.-Marruecos, en aguas bajo la soberanía o jurisdicción marroquí. (B.O.E. Nº 234, de 30 de septiembre)¹⁰⁰. La modalidad pesquera de palangre autoriza en lo referente a las artes de pesca, el palangre, la red

¹⁰⁰ Esta Orden ha sido modificada por:

- Orden de 1 de diciembre de 1994 (B.O.E. nº 302 de 19-12-1994).

de enmalle fija y el trasmallo, sin limitación de la dimensión de las artes o de los materiales de que estén compuestas. Tampoco la normativa de la Unión Europea prohíbe el empleo de redes de monofilamento. Sin embargo, la normativa marroquí establece, para los barcos que operan en sus aguas, la prohibición de dicha modalidad de pesca a partir del 1 de octubre de 1994.

- Orden de 21 de octubre de 1994, por la que se regula la concesión de ayudas a los tripulantes y armadores de buques de pesca que utilizan redes fijas confeccionadas en monofilamento y que faenan en el caladero de Marruecos. (B.O.E. nº 255 de 25-10-1994). Esta prohibición supuso la inmovilización de los buques hasta en tanto no se modificasen sus artes.

- Orden de 21 de noviembre de 1994, por la que se regula la concesión de ayudas a los armadores de buques de pesca que faenan en el caladero de Marruecos, (B.O.E. nº 289, de 03-12-1994).

3. Ayudas a la constitución de sociedades pesqueras

El R.D. 2.112/1994, de 28 de octubre, establece los tipos de sociedades pesqueras que podrán recibir ayudas financieras:

- Artículo 62, apartado 1. Los armadores pesqueros podrán constituir sociedades mixtas.

- Artículo 67. Los Armadores de buques de pesca podrán constituir asociaciones temporales de empresas.

En su consecuencia se establecen las disposiciones siguientes:

- Orden de 30 de diciembre de 1994 sobre constitución y régimen de ayudas a las sociedades mixtas (B.O.E. nº 4 de 05-01-1995).

- Orden de 30 de diciembre de 1994, sobre ayudas financieras a la constitución de asociaciones temporales de empresas (B.O.E. nº 4 de 05-01-1995).

c) Disposiciones de carácter general

1. Ordenación de la actividad pesquera

El R.D. 681/1980, de 28 de marzo (B.O.E. nº 92, de 16-04-1980), ordenó la actividad pesquera nacional. Con este fin se toman las medidas tendentes a reducir el esfuerzo de pesca en aquellas pesquerías nacionales que se encuentren sobreexplotadas, al objeto de recuperar el rendimiento máximo. Para ello se reglamentará el número de unidades y su tonelaje más adecuado según las pesquerías; la potencia de los motores; las artes, aparejos, equipos de pesca, mallas e instrumentos; horarios de actividad pesquera y tiempo de calamento de las artes; épocas de veda; fijación de área exclusivas para ciertas clases de pesca; tallas mínimas de pescados. Será el Instituto Nacional de Oceanografía el encargado de cuantificar los recursos pesqueros del litoral español y estudiar la utilización selectiva de los diversos artes de pesca.

- Orden de 15 de octubre de 1981 (BOE nº 268, de 9-11-1981), estableciendo los criterios generales de contingentación de caladeros o zonas de pesca.

- Orden de 11 de mayo de 1982 (BOE nº 125, de 26-05-1982), por la que se reguló la actividad de la repoblación marítima.

2. Costas

La longitud de costas de España es aproximadamente de 7.880

kilómetros, , de los que el 24% corresponden a playas. La orla litoral de una anchura de unos 5 kilómetros, representa el 7% del territorio y la población que se ha trasladado a residir en ella se ha incrementado notablemente, desde el orden de un 12% a principios del presente siglo, hasta alrededor de un 35% aproximadamente a finales de los años ochenta.

La necesidad de regular en este espacio los usos turístico, agrícola, industrial, de transporte, pesquero y otros llevó a la promulgación de la Ley 22/1988, de 28 de julio (B.O.E. nº 181, de 29-07-1988), denominada Ley de Costas. Según el artículo 114 de la Ley de Costas, las Comunidades Autónomas ejercerán las competencias que en las materias de ordenación territorial y del litoral, puertos, urbanismo, vertidos al mar y demás relacionadas con el ámbito de la Ley de Costas, tengan atribuidas en virtud de sus respectivos Estatutos.

- Real Decreto 1.471/1989, de 1 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley de Costas (B.O.E. nº 297, de 12-12-1989)⁴¹¹.

- Orden de 30 de octubre de 1992, por la que se determina la cuantía del canon de ocupación y aprovechamiento del dominio público marítimo-terrestre establecido en el artículo 84 de la Ley 22/1988, de 22 de julio de costas (B.O.E. nº 295, de 09-12-1992).

- Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, (B.O.E. nº 283, de 25-11-1992).

- Real Decreto 735/1993, de 14 de mayo, por el que se acuerda la aplicación y se desarrolla la regulación de las tasas por prestaciones de servicios y realización de actividades en materia de dominio público marítimo-terrestre, (B.O.E. nº 142, de 15-06-1993).

⁴¹¹ Este Decreto ha sido modificado por:

- Real Decreto 1.112/1992, de 18 de septiembre (BOE nº 240, de 6 de octubre).

3. Aguas jurisdiccionales y mar territorial

El Convenio Europeo de Pesca, hecho en Londres el 9 de marzo de 1964, y que fue firmado y ratificado por España y otros once países europeos, reconoció a las partes contratantes el derecho a extender su jurisdicción marítima, en materia de pesca, hasta el límite de 12 millas, teniendo en cuenta el reconocimiento de los llamados "derechos históricos de los países, cuyos pescadores habían venido ejerciendo su industria en las aguas objeto de la extensión. También buen número de países de África, América y Asia, algunos de los cuales mantenían relaciones pesqueras con España, habían adoptado un límite similar. Por ello España modernizó, también en este aspecto, su legislación.

- Ley 20/1967 (B.O.E. nº 86 de 11-04-1967), por la que se extendió la zona de jurisdicción marítima en materia de pesca, de las seis millas que tenía establecidas a doce millas.

- Ley 10/1977, de 4 de enero (B.O.E. nº 7 de 08-01-1977). Por ella se definió con carácter general la noción de Mar Territorial, de conformidad con el Derecho Internacional en vigor y específicamente con la Convención de Ginebra de 29 de abril de 1958 a la que España se adhirió con fecha 25 de febrero de 1971. Confirmó, por tanto, las ya mencionadas 12 millas, -tanto a efectos pesqueros (Ley 20-1967, de 8 de abril), como a los fiscales (Decreto 3281/1968, de 26 de diciembre)-, pero detiniendo, también la delimitación -tanto interior, hacia tierra-, como exterior -hacia la alta mar o los mares territoriales de otros Estados.

- R.D. 2.510/1977, de 5 de agosto (BOE nº 234, de 30-09-1977), estableciendo las líneas de base rectas para la delimitación de las aguas jurisdiccionales en las costas del Océano Atlántico y del Mar Mediterráneo.

- Ley 15/1978, de 20 de febrero (BOE nº 46, de 23-02-1978), modificó la citada Ley 20/1967, de 8 de abril, extendiendo ahora a 200 millas la zona marítima, llamada ahora "zona económica exclusiva", sobre

la que el Estado español tiene derechos soberanos a los efectos de la exploración y explotación de los recursos naturales del lecho y del subsuelo marinos y de las aguas suprayacentes.

4. Puertos pesqueros

La dispersión que existía en la legislación vigente sobre gestión portuaria y tráfico marítimo y la antigüedad de la misma, que en algunos casos se remontaba al siglo XIX, así como la nueva Ley de Costas, determinaron la necesidad de adecuar a los tiempos actuales la normativa portuaria, lo que se llevó a efecto mediante la Ley 27/1992, de 24 de noviembre (B.O.O. nº 283, de 25-11-1992).

La normativa más importante para el desarrollo de los puertos ha sido la siguiente:

- R.D.-Ley de 19 de enero de 1928. Ley de Puertos.
- R.D. de 19 de enero de 1928. Aprobando el Reglamento para su ejecución.
- Ley 55/1969, de 26 de abril, sobre puertos deportivos.
- R.D. 2.846/1980, de 26 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de puertos deportivos.
- Decreto 183/1982, de 4 de octubre, del Departamento de Política Territorial y Transportes, del Gobierno Vasco, por el que se aprueba la publicación del acuerdo de la Comisión Mixta de transferencias de 6 de abril de 1982, en materia de puertos.
- Decreto 236/1986, de 21 de octubre del Gobierno Vasco, por el que se aprueba el Reglamento de actividades portuarias.

- Ley 22/1988 de 28 de julio, de Costas (B.O.E. nº 181, de 29-07-1988).

- R.D. 1.471/1989, de 1 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento general para desarrollo y ejecución de la Ley 22/1988, de Costas de 28 de julio (B.O.E. nº 297 de 12-12-1989).

- Ley 3/1990, de 31 de mayo, de tasas y precios públicos de la Administración Autónoma del País Vasco.

- R.D. 1.112/1992, de 18 de septiembre por el que se modifica, parcialmente, el Reglamento general para desarrollo y ejecución de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas. (B.O. E. nº 240, de 06-10-1992).

- Orden de 30 de octubre de 1992, por la que se determina la cuantía del canon de ocupación y aprovechamiento del dominio público marítimo-terrestre, establecido en el artículo 84 de la Ley 22/1988, de 28 de julio de costas (B.O.E. nº 295, de 09-12-1992).

- R.D. 735/1993 de 14 de mayo, por el que se acuerda la aplicación y se desarrolla la regulación de las tasas por prestaciones de servicios y realización de actividades en materia de dominio público marítimo-terrestre (B.O.E. Nº 142 de 15-06-1993).

- Orden de 17 de enero de 1994, sobre aplicación de las tarifas por servicios prestados por las autoridades portuarias (B.O.E. nº 20 de 24-01-1994).

5. Artes pesqueras

Las distintas artes utilizadas por la actividad pesquera han sido también objeto de regulación, estableciéndose para cada una de ellas las embarcaciones, artes, aparejos, equipos de navegación y ejercicio de la

pesca que les correspondan.

Arrastre

- Orden de 7 de julio de 1962 (B.O.E. nº 169, de 16-07-1962, rectificada en el B.O.E. nº 206, de 28-08-1962), reglamentando la pesca de arrastre a remolque⁴².

Cerco

La Orden de 29 de marzo de 1963 estableció con carácter general

⁴² Esta Orden ha sido modificada por:

- Resolución de 30 de abril de 1976 (B.O.E. nº 133, de 03-06-1976), regulando el esfuerzo de pesca de arrastre en el Mediterráneo y la concesión de licencias para costera o litoral de dicha modalidad.
- Orden de 30 de julio de 1983 (B.O.E. nº 192, de 12-08-1983), que la deroga parcialmente y la regula dentro del Caladero nacional en el litoral Cantábrico y Noroeste.
- Orden de 2 de agosto de 1984 (B.O.E. nº 191, de 10-08-1984), modificando la zona de veda para la pesca de arrastre de fondo de Cabo Higuer.
- Orden de 28 de junio de 1985 (B.O.E. nº 167, de 13-07-1985), por la que se prohíbe la pesca de "Arrastre de Fondo", en la zona del Cantábrico central.
- Orden de 5 de marzo de 1987 (B.O.E. nº 57, de 07-03-1987), por la que se modifica la Orden de 30 de julio de 1983, en la que se regula el ejercicio de la pesca con el arte de "Arrastre de Fondo", dentro del caladero nacional, en el litoral Cantábrico y Noroeste.
- Orden de 7 de mayo de 1987 (B.O.E. nº 119, de 19-05-1987), regulando la concesión de permisos temporales para el ejercicio de la pesca de "Arrastre de Fondo", a embarcaciones de 5 a 35 T.R.B., en la región Suratlántica.
- Orden de 10 de mayo de 1988 (B.O.E. nº 140, de 11-06-1988), prohibiendo el arte de Arrastre pelágico y semipelágico a los buques españoles en el caladero del Cantábrico y Noroeste.
- R.D. 679/1988, de 25 de junio (B.O.E. nº 160 de 05-07-1988), que la regula en el mar Mediterráneo.
- Orden de 29 de enero de 1990 (B.O.E. nº 35, de 09-02-1990), por la que se determina el periodo de adaptación de las dimensiones de las mallas utilizadas en la pesca de Arrastre de Fondo en el Mediterráneo.
- Orden de 27 de diciembre de 1990 (B.O.E. nº 312, de 29-12-1990), modificado parcialmente la de 30 de julio de 1983.
- R.D. 632/1993, de 3 de mayo (B.O.E. nº 118, de 18-05-1993), regulando el ejercicio de la pesca de Arrastre de Fondo en el Golfo de Cádiz.
- R.D. 60/1994, de 21 de enero (B.O.E. nº 49, de 26-02-1994), modificando parcialmente el R.D. 632/1993

para toda el área marítima nacional, las condiciones en que debía ejercerse la pesquería con artes de cerco. Sin embargo, el transcurso del tiempo fue transformando las condiciones técnicas y el entorno socioeconómico en que se desarrolla esta actividad, por lo que la mencionada normativa ha tenido que ser modificada o completada por las siguientes disposiciones:

- Orden de 5 de mayo de 1973 (B.O.E. nº 71, de 23-03-1973), sobre reducción de actividad en el Mediterráneo⁴³³.

- R.D. 2349/1984, de 28 de noviembre (B.O.E. nº 5, de 05-01-1985), que regula la pesca de "Cerco" en el caladero nacional⁴³⁴.

- Orden de 29 de junio de 1994 (B.O.E. nº 186, de 05-08-1994), regulando la pesquería del boquerón en el Golfo de León

- R.D. 139/1993, de 29 de enero (B.O.E. nº 49, de 26-02-1993), modificando las especies y tallas mínimas autorizadas.

Palangre

El arte de "Palangre", utilizado en el campo de la pesca artesanal, se ha ejercido en todo el litoral bajo diversas variantes. Su aplicación ha venido conformada por los usos y costumbres localistas, lo que ha constituido un obstáculo para proceder a su reglamentación. A partir de los años ochenta se ha venido regulando esta modalidad de artes de pesca con las siguientes disposiciones:

⁴³³ Modificada por el R.D. 2571/1986, de 5 de diciembre (B.O.E. Nº 306, de 23-12-1986), que establece nuevas tallas mínimas de las especies, y deroga la Orden de 5 de mayo de 1973, en cuanto se refiere a pesca de arrastre y cerco, permaneciendo en vigor solamente el apartado correspondiente al llamado arte de mosca.

⁴³⁴ Modificado por - Orden de 12 de marzo de 1994 (B.O.E. nº 121, de 21-05-1994), regulando las capturas de especies pelágicas en el Cantábrico y Noroeste durante la campaña de 1994.

- Orden de 30 de julio de 1983 (B.O.E. nº 193, de 13-08-1983) regulando el ejercicio de la pesca con artes de "Palangre de Fondo" dentro del caladero nacional.

- Orden de 18 de enero de 1984 (B.O.E. nº 51, de 29-02-1984), regulando la pesca con el arte de "Palangre de Superficie".

- Orden de 22 de julio de 1985 (B.O.E. nº 185, de 03-08-1985), declarando la zona de pesca de La Selva, en exclusiva para el arte de "Palangre de Fondo" y "Volanta", en el caladero nacional del Noroeste.

- Orden de 31 de marzo de 1986 (B.O.E. nº 85, de 09-04-1986), sobre buques de "Palangre de Superficie" en aguas de Portugal.

- R.D. 1.724/1990 (BOE nº 4, de 04-01-1991), regulando el ejercicio de la pesca marítima con el aparejo de "Palangre de Fondo" en el litoral mediterráneo.

- Orden de 12 de junio de 1992 (B.O.E. nº 150,, de 23-06-1992), fijando las normas generales que han de regir la utilización de licencias de pesca para Palangreros menores de 100 T.R.B. en aguas de la zona Villa del CIEM

- Orden de 8 de enero de 1993 (B.O.E. nº 48, de 25-02-1993), regulando la flota palangrera de superficie en caladeros internacionales.

- Orden de 28 de febrero de 1994 (B.O.E. nº 57, de 08-03-1993), regulando la pesca de atún rojo en el Océano Atlántico Norte Central

- Orden de 27 de mayo de 1994 (B.O.E. nº 129, de 31-05-1994), estableciendo una veda temporal para el atún rojo en el mar Mediterráneo.

Volanta

Por su carácter selectivo el uso de estas artes ha sido siempre autorizado para la captura de determinadas especies de peces, principalmente la merluza. Esta modalidad de arte de pesca fue regulada por la Orden de 15 de abril de 1969 (BOE nº 22, de 3 de mayo) y modificada posteriormente⁴³⁵.

Artes menores fijos o de deriva

- Orden de 24 de noviembre de 1981 (B.O.E. nº 289, de 03-12-1981), regulando la actividad pesquera con artes fijos o de deriva en el Mediterráneo.

- Orden de 22 de octubre de 1990 (B.O.E. nº 255, de 24-10-1990), prohibiendo el uso de artes a la deriva y regulando su empleo como artes menores en el área mediterránea⁴³⁶.

Otros artes

- Orden de 30 de julio de 1983 (B.O.E. nº 191, de 11-08-1983), regulando el ejercicio de la pesca con arte de "rasco", dentro del caladero nacional, en el litoral cantábrico y noroeste.

- Orden de 30 de julio de 1983 (B.O.E. nº 200, de 22-08-1983), por la que se regula la pesca con arte "claro" en el caladero nacional.

⁴³⁵ Modificada por Orden de 30 de julio de 1993 (BOE nº 191, de 11 de Agosto), que la deja sin aplicación para el litoral Cantábrico y Noroeste.

⁴³⁶ Esta Orden ha sido modificada parcialmente por la Orden de 12 de junio de 1992 (B.O.E. nº 155, de 29-06-1992).

d) Asociaciones pesqueras

Las asociaciones básicas vigentes en el sector de la pesca se pueden agrupar en:

- Cofradías de Pescadores. Es la forma más antigua y simple en la que, tradicionalmente, se unieron los pescadores para atender a las necesidades de sus miembros. Este tipo de asociación agrupa a los armadores con buques no superiores a las 150 TRB que ejercen la actividad de pesca de bajura, litoral o artesanal.

- Asociaciones de Armadores de Altura. Se agrupan en ellas los armadores dedicados a la pesca al fresco, congeladores y bacaladeros. Estas asociaciones pueden integrarse en la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca, con sede en Madrid.

- La disposición adicional segunda del Real Decreto-Ley 31/1977 de 2 de junio, facultaba al Gobierno para la creación y reconocimiento de Entidades de derecho público en el sector pesquero que, con el carácter de órganos de consulta y colaboración y sin menoscabo de la libertad sindical, realizasen funciones de interés general en dicho sector.

Este Decreto tenía en cuenta las organizaciones de base asociativa, con finalidades sociales y asistenciales que, desde antiguo han venido desarrollándose en beneficio de los hombres del mar entre las cuales destacan las Cofradías de Pescadores, cuyos antecedentes se remontan al siglo XI y que, al compás de las necesidades de cada época, se han mantenido ininterrumpidamente.

1. Cofradías de Pescadores y sus Federaciones

- Real Decreto-Ley 31/1977 de 2 de junio. De acuerdo con este Decreto se promulgó el Real Decreto 670/1978, de 11 de marzo (B.O.E. nº 87,

de 12-04-1978), por el que se regirían las mencionadas Cofradías de Pescadores, las cuales se relacionarían orgánicamente con la Administración a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones⁴¹⁷

De acuerdo con este Decreto actuarán como:

a) Organos de consulta de la Administración en la preparación, aplicación y elaboración de normas que afecten a temas de interés pesquero.

b) Organos de colaboración con la Administración, sobre acciones o reformas para el desarrollo y mejora de la industria extractiva de la pesca y su comercialización.

c) También podrá desarrollar funciones propias o delegadas en su ámbito territorial, que sean de interés general para el sector pesquero.

d) No podrán coincidir dos Cofradías en el mismo ámbito territorial y se respetaron los territorios en los que tradicionalmente habían operado.

e) Las Cofradías podrán agruparse en Federaciones.

- Orden de 31 de agosto de 1978 (B.O.E. nº 232, de 28-09-1978), que complementó el mencionado R.D. y dió normas concretas sobre la constitución de los órganos de gobierno y adaptación de los Estatutos de las Cofradías y sus federaciones. Las Cofradías se financiarían con las cuotas de sus asociados y un pequeño porcentaje de la pesca subastada en la lonja.

⁴¹⁷ En la actualidad su relación tiene lugar a través del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

2. Las asociaciones de Armadores de Altura

El aumento y especialización de este tipo de asociaciones parte de la Ley 147/1961, de 23 de Diciembre sobre Renovación y Protección de la Flota Pesquera, que hizo crecer y desarrollarse el sector pesquero durante toda la década de los sesenta y principios de los setenta. Posteriormente otras disposiciones incidieron como son:

- La Ley 19/77, de 1 de abril sobre la regulación del derecho de asociación sindical, o la Ley Orgánica 11/85, de 2 de agosto, de libertad sindical.

3. Organizaciones de productores

La Organización Común de Mercados del sector pesquero se creó en el año 1970, según el Reglamento 2142/1970 ⁴³⁴, y las Organizaciones de Productores aparecen, por primer vez en dicho año. Los socios de las mismas se obligan a efectuar la producción y comercialización de acuerdo con las reglas de la Organización y a dar salida a todos sus productos a través de la misma .

Los fines se concretan, principalmente, en los siguientes:

- a) Planificar las capturas, al objeto de adaptar la oferta a la demanda.
- b) Regularizar los precios, retirando de la venta los que no alcancen el precio mínimo.
- c) Competir, en igualdad de condiciones, con un sector comercial cada vez más potente.

⁴³⁴ Los Reglamentos base de estas Organizaciones aparecieron posteriormente en 1976 (Reglamento 100/76) y 1981 (Reglamento 2796/81).

A partir del ingreso de España en la Comunidad Europea se hizo necesario instrumentar en el ordenamiento interno español, la normativa complementaria al reconocimiento por parte del Estado de las organizaciones de productores de la pesca y sus asociaciones. Es en Febrero de 1986 cuando se promulga la normativa española sobre creación y reconocimiento de las Organizaciones de Productores. Actualmente y de acuerdo, con la normativa comunitaria, se promulgó el,

- Real Decreto 1429/1992, de 27 de noviembre (B.O.E. nº 287, de 30-11-1992), por el que se reconocían como organizaciones de productores en el sector de la pesca, a efectos de lo establecido en el artículo 1 del Reglamento de la C.E.E. 105/76, del Consejo, de 19 de enero, cualquier organización o agrupación de tales organizaciones constituida a iniciativa de los productores, que cumplan las condiciones exigidas en la normativa comunitaria vigente y en el citado Decreto 1429/1992.

- Orden de 15 de febrero de 1993 (BOE nº 42, de 18 de febrero), que reguló el régimen de ayudas para la constitución y el funcionamiento de este tipo de asociaciones.