

PRENSA Y PESCA PORTUENSE EN LOS INICIOS DEL SIGLO XX

por

M.^a DEL CARMEN BORREGO PLA

1.—LA NUEVA COYUNTURA HISTÓRICA DEL PUERTO DE SANTA MARÍA: EL PERIÓDICO COMO REFLEJO DE LA REALIDAD

El cambio de siglo para el Puerto de Santa María va a convertirse en uno de los momentos más complejos y difíciles de su historia, en el que se intentará olvidar todo el lastre económico y social de años anteriores intentándose desesperadamente la búsqueda de un horizonte nuevo. Pero la tarea no resultaría fácil porque el peso de una centuria llena de claroscuros no era algo que podía obviarse con facilidad. Efectivamente los inicios del ochocientos no podían haber sido mejores. La riqueza basada en la agricultura —una de cuyas parcelas principales sería la vinícola— repercutiría en beneficio de determinadas capas sociales que harían de la localidad portuense uno de los lugares más significativos de la provincia de Cádiz. Sin embargo toda esta situación se vería rápidamente resquebrajada con la Invasión Napoleónica que hizo capitular rápidamente al Puerto, convirtiéndolo en cuartel general del mando francés. El vecindario se vio pues obligado a la onerosa carga del abastecimiento de la tropa, lo que incluso llevó a veces aparejado la requisa de sus propios bienes. Y en toda esta infraestructura sería cuestión en extremo gravísima para la economía futura de la zona, la utilización de las botas vinateras —recipientes de roble americano con capacidad media de 500 litros— para el avituallamiento de agua, perdiéndose así el pacien-

te envinado de las mismas con lo que se dificultaría durante algún tiempo la crianza de los vinos del tipo conocido como «jerez»¹.

Finalizada la presencia francesa en España, toda la bahía gaditana se encontrará en una amalgama de acontecimientos que se desarrollarán a un ritmo de vértigo. En primer lugar la consumación de la independencia de las colonias de ultramar –excepción hecha de Cuba, Puerto Rico y Filipinas– lo que influirá negativamente en la economía de la zona como luego veremos. Y a partir de ahí, la vivencia de importantes momentos históricos se hará continua e incesante: luchas entre absolutistas y liberales, mayoría de edad de Isabel II, establecimiento de la Primera República, Reinado de Amadeo de Saboya, Restauración monárquica personificada en Alfonso XII, Regencia de María Cristina de Habsburgo... Todo ello conformando la transición del Antiguo al Nuevo Régimen, con la aparición de movimientos pendulares de avance y retroceso, en donde el liberalismo de gran raigambre en la zona que nos ocupa actuará como telón de fondo².

Y es en esta amalgama de sucesos de toda índole en donde la prensa escrita va a tomar tintes de relevancia en lo que a valor de fuentes se refiere. Su importancia radicará en que va a reflejar la vida cotidiana de la ciudad: problemas económicos, dificultades de infraestructura, miedos, fracasos, reacciones sociales y tantas otras dificultades que durante esta época fustigaron al Puerto. No obstante aunque la realidad sea la misma, el enfoque, el tratamiento e incluso la narración, dependerán de la personalidad del periódico en cuestión, lo que enriquecerá aún más su contenido al poder contrastarse opiniones muy diversas.

Para el presente trabajo y dadas sus condiciones tan concretas resulta de máxima utilidad la prensa periódica editada en el Puerto de Santa María. Evidentemente existe otra de carácter provincial –«*El Diario de Cádiz*»– o incluso local –«*El Guadalete*», editado en Jerez– pero precisamente por el tipo de noticias que abarcaban –más generales el primero y más locales el segundo–, la problemática portuense apenas sería recogida excepto en aquellos aspectos que englo-

1. Borrego Pla M.ª del Carmen: *El comercio del vino y el Puerto de Santa María en la Crisis del Noventa y Ocho*. V Jornadas de Andalucía y América. 2 vols. Sevilla, 1986, vol. I, págs. 457 y ss.

2. Iglesias Rodríguez, Juan José: *El Puerto de Santa María*. Colección de los Pueblos de la Provincia de Cádiz, n.º 27. Cádiz, 1985, págs. 93-115.

basen a toda la provincia. Es por ello por lo que tres periódicos portuenses se van a convertir en base fundamental para abordar esta temática, ya que su mención en otro tipo de fuentes será prácticamente inexistente, a excepción de los estudios de Muñoz Pérez, Juan José Iglesias, Javier Maldonado o incluso alguno nuestro que únicamente servirán como marco o punto de referencia de la misma³.

Así el diario «*La Revista Portuense*» sería el órgano de expresión del conservadurismo local y a través de sus páginas los ataques a las posiciones políticas de diferente signo serán tan duras como incesantes. El socialismo se considera nefasto por emponzoñar al obrero y su pervivencia será achacada al «*alimento que le proporcionan las corrientes modernas y los países extranjeros*». En cuanto al anarquismo —de gran peso en la provincia por razones obvias— se le definiría como «*un lema bajo el cual unos ilusos levantan una bandera rechazada ya por todos los estados europeos*». Su fin —siempre según la citada prensa— era la destrucción por sí misma en medio de una siembra de horror. Por tanto huelgas, manifestaciones violentas y cualquier tipo de desorden social en cualquier parcela laboral no se considerará justo ni procedente⁴.

Sin embargo a través de sus páginas se detectarán algunos rasgos influenciados por la doctrina social de León XIII. Se abogará pues por instrucción y el salario justo del trabajador, muy en la línea de lo propugnado por los Círculos Católicos Obreros: «*Es necesario por tanto que las clases privilegiadas atiendan a las comunes, haciendo lo posible por la cultura del obrero y dándole el pan necesario para la familia. Porque la miseria es mala semilla que fructifica*»⁵. Se criticará asimismo la usura sobre todo en lo relacionado con el campo, pues ello impedirá en muchos casos que los agricultores y pequeños campesinos sigan adelante, e incluso se animará a la creación de asocia-

3. Muñoz Pérez, José: *La pesca en la desembocadura del Guadalquivir*, Cádiz, Instituto de Estudios Gaditanos-Diputación Provincial, 1972. Iglesias; *El Puerto*, cit. y *Una Ciudad Mercantil en el siglo XVIII: El Puerto de Santa María*. Tesis Doctoral inédita presentada en Sevilla en 1988. Borrego, cit. Maldonado Rosso, Javier: *El cultivo de la vid en el Puerto de Santa María a principios del siglo XIX*. VIII Jornadas de Andalucía y América (en prensa).

4. *La Revista Portuense*, 21 de julio de 1896; 5 de agosto de 1903; 9 de junio y 5 de septiembre de 1905.

5. *La Revista Portuense*, 8 de febrero de 1901. Montero, Feliciano: *Catolicismo y Reforma Social en España en el Tránsito del Siglo XIX al XX en Cuatro siglos de Acción Social: De la beneficencia a la Acción Social*, Madrid, siglo XXI, 1986, págs. 167-176.

ciones profesionales interclasistas en donde se desarrolle no sólo una defensa de los intereses de sus asociados sino también una búsqueda de soluciones para sus problemas. Todo ello inmerso en el ya anteriormente expuesto sindicalismo católico que primaba la armonía entre capital y trabajo frente a la lucha de clases que no estaba permitida. Dentro de esta nueva óptica de justicia social se llegará hasta olvidarse en algunas ocasiones de los criterios tradicionales benéficos caritativos y se apostará por ejemplo para que la Ley de Accidentes Laborales cubra a los marineros del bou, «*pues de lo contrario serán estos trabajadores del ramo los llamados a cubrir de alguna manera este vacío legal*»⁶.

De línea muy parecida a la exterior emergería en este caso el semanario «*La Región Andaluza*» exponente en esta ocasión del partido liberal conservador, cuya principal obsesión para estos años será la fundación de cooperativas en las que participasen patronos y obreros, «*ya que la mala fe en forma de Banca, se aprovecha del abandono oficial*»⁷.

Por último el también semanario «*El Sudor del Obrero*» –título muy significativo– representaría toda la ideología contraria. Así sus inicios serán netamente socialistas, definiéndose en 1902 «*como órgano de las sociedades y agrupación socialista obrera de esta ciudad*». Su posicionamiento será pues netamente favorable a los obreros y a la lucha de clases, aunque en estos primeros años recomendará «*no abusar de la fuerza bruta, porque produce resultados contraproducentes*». Aunque en algunos casos se incitará a la huelga, lanzando fuertes críticas contra aquellos que no la secunden y que serán tachados de «*esquiroles*» o «*amarillos*»⁸.

Dentro de este semanario alcanzará un relieve muy significativo el seudónimo «*El Cangrejo*», personaje de todos conocido aunque su identificación evidentemente no aparecerá en el mencionado periódico por parte alguna, convirtiéndose en un verdadero látigo para cualquier tipo de problemática laboral fundamentalmente la pesquera. Sus denuncias serán tan duras como certeras, ya que en este caso la identificación de los implicados será completa y nunca desmentida ni

6. *La Revista Portuense*, 7 de diciembre de 1905. Montero, *ibídem*.

7. *La Región Andaluza*, 30 de enero de 1898.

8. *El Sudor del Obrero*, 15 de noviembre de 1904. Iglesias, *El Puerto*, cit., pág. 117.

por los interesados ni por el resto de la prensa. Accidentes laborales, bajos salarios, destrucción del Guadalete, protestas contra la aparición de los vapores pesqueros y otras muchas cosas saldrán de su clara contundente e inmisericorde pluma, lo que le llevará –según sus propias palabras– a recibir más de una paliza. En la misma trayectoria que «*La Revista Portuense*», pero con diferente finalidad buscará también la cultura para el obrero. Pero no para que éste vaya contra el socialismo –como pretendía la mencionada Revista–, sino para que se afiliase a él, ya que era la única doctrina política que defendería sus derechos. «*Hay que cambiar la baraja por el periódico. La baraja y la taberna son la corrupción del obrero*»⁹.

Posteriormente «*El Sudor*» tomará derroteros diferentes y complicados, endureciendo su postura probablemente ante la competencia sindical católica de los referidos Círculos Obreros. Será el momento en que se llegue a proclamar que «*la fraternidad e igualdad, génesis de la libertad y amor humanos ha tenido y tiene que ser impuesta a tiros*». Era el reflejo de la radicalización del partido socialista, reyano en el anarquismo. Pero esto sería ya otra cuestión fuera del ámbito cronológico que nos ocupa¹⁰.

Del contenido de todas estas variopintas noticias parecería desprenderse que la situación económica portuense debía haber iniciado después de la expulsión de los franceses un resurgimiento que se habría hecho patente en los años transcurridos entre 1840 y 1870. Pausadamente el litoral portuense se habría ido convirtiendo en el antepuerto de Jerez que a través de él dirigía su cereal y su vino hacia el exterior. Todo ello sin contar con las propias exportaciones vinícolas del Puerto incentivadas por dos causas fundamentales. En primer lugar la acumulación de grandes capitales provenientes –en algunos casos– de aquellos individuos «indianos» que a raíz de la emancipación americana habían regresado a la Península. Y en segundo lugar por la potenciación del mercado vitivinícola dada la plaga de filoxera que por aquel entonces asolaba a la nación francesa, cortando así posibles competencias.

El Puerto se transformaba en algo digno de tenerse en cuenta. La infraestructura del transporte crecerá al amparo de este activo co-

9. *El Sudor del Obrero*, 21 de mayo de 1900; 31 de agosto, 30 de septiembre y 15 de noviembre de 1902; 31 de enero, 28 de febrero y 15 de diciembre de 1903; 30 de septiembre de 1904.

10. Iglesias, *El Puerto*, cit., págs. 117 y ss.

mercio y la línea férrea que se trace entre este último y Jerez será la tercera de España y la primera de Andalucía su flota mercante llegará a tener una matrícula de 13 barcos de 15 toneladas, 123 de 10 y unos 63 de porte inferior que servirán tanto para la movilización de los productos anteriormente mencionados así como para la importación de coloniales –azúcar, café, cacao y canela principalmente–. Los máximos exponentes de la industria local se centrarán en la fabricación de licores, vinos, jabón y albayalda –bicarbonato básico de plomo usado como tinte blanco–. Incluso las casas –unas 1.884 en total– mostraran la riqueza de sus habitantes con fachadas en donde abunden las pinturas y cristalerías. Calles amplias y enlosadas enmarcarán las grandes obras públicas –paseo de la Victoria, el Acueducto, el Ensanche del Campo de Guía...–, religiosas –Convento de las Monjas Capuchinas, Iglesia del Hospital provincial– o instituciones culturales de muy diversos tipos ¹¹.

Pero posteriormente a partir de 1870 esta trayectoria volvería a resquebrajarse arrastrando todas las estructuras económicas que con tanto trabajo habían ido perfilándose. Puntos claves en este importante descalabro serían las situaciones atravesadas por el vino y el agro andaluz que harían de toda la zona un hervidero de conflictividad social. Respecto a la producción vinícola, ésta caería indefectiblemente debido no sólo a los abusos en cuanto a precio y calidad, sino también a la aparición de la temible filoxera. a finales de siglo de las 2.687 aranzadas de viñas existentes en el término municipal portuense, 636 se habían perdido ya y 770 se encontraban afectadas por la enfermedad. Y por si lo hasta aquí expuesto no fuera suficiente, la pérdida de Cuba, Puerto Rico y Filipinas en el noventa y ocho cercenaba uno de los puntos de destino más importantes para los caldos de la zona ¹².

En cuanto al resto de agro, la problemática no podía ser más dificultosa. Hasta la climatología parecía confabularse en su contra. Período de grandes lluvias eran seguidos de otros de extensa sequía con el consecuente peligro para productividad agrícola. Así en 1895 los

11. Iglesias, *El Puerto*, cit., págs. 90-93. Madoz, Pascual: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar*. Madrid, 1846-1850. 15 vols., vol. XIII, págs. 280-283. Sánchez González, Rafael: *Introducción al estudio del urbanismo portuense: El ensanche del Campo de Guía (1823-1833)*. Tesis de Licenciatura inédita presentada en Sevilla en 1984.

12. Borrego, cit., págs. 461-468.

fuertes temporales inundaban la vía férrea a la que acabamos de hacer referencia, dejando a Jerez incomunicado, destrozaba el telégrafo y las huertas de Algodonales así como las de Zahara. La humedad potenciaría la filoxera y el Puerto tendría que enfrentarse además con el desbordamiento del Guadalete que llegó a desplazar varios navíos hasta la carretera, amenazó muy seriamente al Campo de Guía —sede de la mayor parte de las bodegas— y causó importantes destrozos en la Plaza del Polvorista, Hospital de San Juan de Dios de Iglesia de la Concepción. Sin embargo una posterior sequía que haría perder al puerto unos 40.000 duros, pondría de nuevo en estado de alerta al vecindario ante el abandono de la administración que sería denunciada en la prensa de la época: «*Unos engolfados en las cuestiones políticas, otros entregados a los placeres, olvidan que se precisa una solución*»¹³.

Todo ello influiría para que los abastecimientos escaseasen y subiesen ininterrumpidamente de precio y así en 1897 mientras que el kilogramo de pan lo había hecho en 14 céntimos, al año siguiente dicha cantidad de «pan de primera» estaba a 58 céntimos y a 50 y 45 las tipologías inferiores. En cuanto a los precios de la carne y la leche también eran objeto de continuas protestas por parte del vecindario. Pues si el kilogramo de vacuno costaba 1,60 pesetas, el de ternera oscilaba entre 3 y 4, el de carnero entre 1,30 y 1,60 y el de cerdo a 2 pesetas. Por su parte el litro de leche debía estar asimismo a precios abusivos, ya que en donde este producto se vendía más módicamente —lechería sita en la calle Ganado n.º 14— el litro de la de cabra, de consumo más corriente, estaba en 40 céntimos. Aunque tanto ésta como la de vaca debían de presentar problemas de adulteración e higiene dadas las constantes denuncias en tal sentido y las reiteradas recomendaciones de que se hirvieran antes de consumirse. No obstante el verdadero quebradero de cabeza para el gobierno de aquel entonces sería la cuestión del trigo, cuyo mayor volumen iba a parar a Barcelona, en donde los fabricantes harineros catalanes una vez comprado y elaborado lo vendían a Europa y a América a elevados precios. De nada serviría el que la administración importase cereal del exterior, ya que los desembolsos eran muy fuertes y el desequilibrio con respecto a la moneda extranjera resultaba abismal. Esta se-

13. *La Revista Portuense*, 27 de febrero y 12 de marzo de 1895; 20 y 24 de abril de 1897; 20 de noviembre de 1900.

ría la causa por la que en Cádiz comenzaba su andadura una cooperativa de fabricantes de pan, cuyos frutos a inicios de siglo XX presentaban signos esperanzadores¹⁴.

Esta especial coyuntura fomentaría el malestar social que se acentuaba además por las condiciones de salubridad tan negativas que presentaba toda la localidad. El sistema de cloacas resultaba insuficiente, el personal de limpieza poco y mal pagado y las calles eran definidas como «estercolero vecinal». Durante los meses de calor las carnes, pescados y frutas se veían muy afectados en su conservación y la poca abundancia de agua corriente —ya que la del Manantial de la Piedad resultaba insuficiente— dificultaba aún más la situación. A esto debía añadirse el hospital de la penitenciaría y el cementerio, focos permanentes de conflictos sanitarios. Incluso se llegó a especular con la posibilidad de que se declarase una epidemia de peste sobre todo teniendo en cuenta que ésta había aparecido en la India inglesa con la que se estaba desarrollando una cada vez más creciente corriente comercial¹⁵.

Con el paso de los años este ambiente tan nefasto propiciaría la aparición de numerosos movimientos sociales que serían inmejorables plataformas para las ideas socialistas y anarquistas. La crisis obrera será muy grave y el Puerto se verá poblado de mendigos y «vagamundos» que muchas veces rozarán la picaresca. Los socorros que las diversas autoridades procurarán para los jornaleros en paro, únicamente cubrirán una pequeña parte de sus necesidades. Muchos de los vecinos que se habían ofrecido en otros tiempos a dar comida y alojamiento a estos parados, se negaban ya a seguir practicando esta actividad, dado que su peculio estaba disminuyendo también alarmantemente. Por su parte las casas de préstamos e incluso los grandes terratenientes aprovechaban la ocasión al cobrar unos intereses que alcanzaban la usura, lo que a su vez impedía al colono y la mediano empresario —según hemos visto en la prensa del momento— el desarrollo normal de sus actividades, sobre todo en lo que a compra de semillas y maquinaria se refiere. Toda la provincia gaditana se convertiría en un «hervidero social» y Zahara, Rota, Prado

14. *La Revista Portuense*, 19 y 20 de enero, 26 de mayo y 17 de noviembre de 1897; 5 y 11 de marzo y 5 de diciembre de 1898.

15. *La Revista Portuense*, 25 de enero, 5 de mayo, 30 de junio, 1 y 5 de octubre de 1895; 12 y 21 de diciembre de 1897; 8 de febrero, 6 de julio y 3 de agosto de 1898; 4 de junio de 1899.

del Rey, El Bosque, Espera, Sanlúcar, Tarifa, Vejer, Villamartín, Alcalá de los Gazules, Grazalema... se tensaban en espera de acontecimientos, mientras que el gobernador de Cádiz tomaba precauciones para evitar posibles altercados¹⁶.

Pero si la actividad agrícola resultaba sombría no lo era menos otra de gran tradición en el Puerto como era la pesquera, en donde se unían dificultades de infraestructura, problemas socioeconómicos y técnicas de pesca muy cuestionables. Efectivamente el primer problema estribaba en la urgentísima necesidad de mejorar las condiciones de su puerto, lo que inevitablemente conllevaba a la supresión de la famosa «barra del Guadalete». Dicho río que atravesaba la localidad portuense presentaba una desembocadura en la bahía gaditana—cerca de las playas de San Pedro— con grandes acumulaciones de arena de cerca de media milla de extensión y que eran el núcleo de la peligrosa «barra» que hacía en extremo difícil la entrada para embarcaciones de calado alto y medio. Fenómeno éste que para muchos era debido a la desaparición de los retamares de los alrededores lo que potenciaba así la acumulación de arenas sobre todo en los días de fuerte viento. Por ello serían reiterativas las peticiones del Puerto de Santa María para que éste obstáculo desapareciera, incidiendo además en que las obras pertinentes estuviesen a cargo de la administración central, ya que todas ellas respondían a los condicionamientos expuesto en la Ley de Puertos de 1851. en este sentido afirmaban que el citado puerto debía considerarse de interés general, ya que el comercio que podía efectuarse por él afectaba a una gran zona y la ponía en comunicación directa con diversos centros de producción de la Península, además de que serviría de inmejorable abrigo a los navíos en caso de temporal¹⁷.

Consecuencia derivad de todo lo anterior sería también la extrema utilidad que se podía conseguir con el dragado del río Guadalete, que por su poca profundidad imposibilitaba igualmente parte del tráfico fluvial entre Jerez y el Puerto. Aspecto éste que de realizarse

16. *La Revista Portuense*, 15 y 28 de febrero, 18 de julio, 22 de octubre de 1895; 22 de enero, 29 de julio, 16 de noviembre de 1897; 7 de enero, 16 de febrero de 1900; 5 de agosto de 1903; 5 de septiembre, 20 de octubre y 8 de noviembre de 1895. Arriero, María Luz: *Los motines de subsistencia en España*. «Estudios de Historia Social» n.º 30 (Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1984), págs. 239 y ss. Díaz del Moral, Juan: *Historia de las agitaciones campesinas andaluzas*. Madrid, Alianza, 1984.

17. *La Revista Portuense*, 16 al 20 de enero de 1885; 14 de noviembre de 1898; 17 de febrero de 1903.

abarataría enormemente los fletes –sobre todo de los vinos– que hasta aquel momento debían transportarse por ferrocarril hacia el vecino puerto de Cádiz. Para las autoridades locales la solución debía de venir rápidamente tanto cuanto que la creación de una azucarera enclavada en El Portal iba a mermar mucho más el cauce, pues se intentaba utilizar el agua de dicho río para el cultivo de 2.000 hectáreas de remolacha. Ni que decir tiene que las aspiraciones portuenses chocarían directamente con los recelos de la vecina localidad de Cádiz que temía perder su importancia portuaria con el consiguiente descenso económico que esta circunstancia podía reportarle. Y si a todo esto se le añadía los problemas de todo tipo que sufría la marinería, la aparición de los barcos a vapor, las opiniones contradictorias en relación con el «bou» –cuestiones todas ellas que analizaremos con posterioridad–, es fácilmente comprensible que el censo poblacional disminuyese –de 20.000 habitantes de derecho en 1887 a 18.658 en 1898– y que el Puerto de Santa María en los inicios del siglo actual fuese un polverín presto a estallar¹⁸.

2.–EL LITORAL SURATLÁNTICO: UN MUNDO EN DIFÍCIL EQUILIBRIO

Y sin embargo paradójicamente el Puerto presentaba unos condicionamientos tanto históricos como geográficos muy propicios para desarrollar una actividad como la pesquera. En efecto desde los inicios de su historia la pesca había sido una constante en todo el litoral del suroeste peninsular, manteniendo una tradición que se perdía en el orge de los tiempos. Así en lugares cercanos a esta localidad –como por ejemplo La Algaída– se habrían encontrado restos de una fábrica de «garum»¹⁹ que debió formar parte del complejo industrial el citado producto que los romanos levantaron en esta zona a comienzos de nuestra era. Sin embargo con la marcha de Roma dicha fabricación desaparecería, entrando la pesca en un compás de espera, ya que visigodos y musulmanes no eran pueblos que gustasen de incluir pescado en su dieta alimenticia. Pero posteriormente con la Re-

18. *La Revista Portuense*, 29 de junio, 22 de julio y 31 de octubre de 1895; 28 de marzo y 7 de abril de 1896; 29 de abril y 17 de agosto de 1897; 1 de enero, 9 de abril y 4 de agosto de 1898; 11 de abril y 7 de noviembre de 1899; 23 de abril de 1900; 18 de noviembre de 1902; 11 de marzo de 1903; 1 de marzo de 1904. *El Sudor del Obrero*, 15 de diciembre de 1903.

19. Especie de salmuera o salsa preparada con jugos de varios pescados. Agradecemos esta referencia a Fernando Navarro Antolín.

conquista, la ictofagia se expandió, pues no en vano la Iglesia señalaba por aquella época unos 150 días de vigilia al año²⁰.

Con el paso del tiempo y cuando Africa se convirtió en el centro de todas las aspiraciones de los estados vecinos como eran España y Portugal el Puerto de Santa María quedó convertido en una inmensa plataforma en donde convergerían todo tipo de corrientes. Así no sólo sería un «lugar de acarreo» en el que se aglomeraban las mercancías del interior con destino a Inglaterra, Irlanda o Flandes, sino que también prestaba un gran servicio como centro de información de las intenciones portuguesas. No en vano la localidad portuense era una magnífica abastecedora sobre todo de salazones, para los pescadores lusitanos que faenaban en Marruecos propiciándose por tanto conocimientos, amistades y conversaciones en extremo interesantes.

Pero también por su parte los propios pesqueros de la mencionada localidad andaluza conjuntamente con los de Sanlúcar y Huelva marchaban igualmente a los caladeros africanos –sardina y pescada– situados entre Anasal y Cabo de Algier. Fenómeno éste que provocaría numerosas rencillas con la nación vecina que a veces desembocarían en verdaderos conflictos diplomáticos. Aunque la problemática africana se complicaría aún más con los apresamientos provocados por incontrolados piratas turcos y berberiscos que operaban desde sus bases de Tetuán, La Mármora o Larache, actividad por cierto también practicada por algunas de las autoridades mogrebíes –como el caso del xerife de Algier–. Cuestiones todas ellas que igualmente serían motivo de gestiones diplomáticas, amén de que la mayoría de las veces se debieran desembolsar grandes cantidades de dinero en concepto de rescates; operación ésta en la que con frecuencia se hacía precisa la intervención de religiosos mercenarios, uno de cuyos principales conventos se encontraba en Jerez de la Frontera. Todo lo cual junto con el hecho de que el pescado proveniente de esta mencionada zona africana se gravase con impuestos especiales, hizo que el vecindario portuense abandonara dichas latitudes en espera de tiempos mejores, aunque la actividad pesquera seguiría manteniéndose en otros caladeros, a pesar de llevar ya una carga de conflictividad que explotaría en años venideros²¹.

20. Muñoz Pérez, cit., págs. 57 y ss.

21. Iglesias, cit., págs. 40-61.

Pero si la tradición pesquera era algo incuestionable en toda la zona suroccidental, no era menos cierto que en una gran medida había estado –y estaría– motivada por las especialísimas condiciones geográficas que regían en la misma y de las que el Puerto no sería una excepción. Este se encontraría situado en el noroeste de la provincia de Cádiz, sobre la margen derecha del Guadalete, en una amplísima escotadura del océano atlántico, muy cercana a la zona de transición de éste con el Mediterráneo, ubicación que proporcionaría determinadas ventajas pero también inconvenientes muy dignos de tenerse en cuenta. Entre los segundos habría que destacar la naturaleza de sus fondos con abundancia de arena y fango provocados no sólo por los depósitos fluviales, sino también por las corrientes procedentes del cercano estrecho de Gibraltar y de la propia erosión marina. Como consecuencia serán frecuentes los problemas de navegación para las embarcaciones de poco calado, así como para el desenvolvimiento de los aparejos de pesca que con frecuencia se engancharán el fondo. Sobre todo teniendo en cuenta que la zona también por su propia estructura es rica en naufragios, cuyos restos dificultarían aún más el proceso, formándose lo que los propios marineros denominan «enrocaderos». Y en esta misma tónica de dificultad los fuertes y secos y vientos de levante que procederían del citado Estrecho más de una vez han hecho –y aún hacen– peligrar las singladuras, sobre todo si la navegación es a vela²².

Pero paralelamente a todo lo expuesto esta porción costera ha representado –incluso hoy– continuadas ventajas para la pesca que la han hecho rentable para su ejercicio. Y así la luminosidad –no en vano se la conoce como «Costa de la Luz»– y la –en opinión de algunos– poca salinidad de sus aguas influirían en un abundante plancton, apreciado alimento para los peces. Por ello las especies serán –al menos en la época que nos ocupa– tan numerosas como variadas, de tipo autóctono o migratorio y de localización dependiente de la naturaleza y profundidad de los fondos. Hay que tener en cuenta que al pescado le resulta mucho más fácil reconocer las brazadas que lo separan de estos últimos que de la costa. Como especies importantes habría que destacar: las acedías, las lisas, las mojarras, el langostino –especialmente sensible a la temperatura por lo que resulta de color negro si se haya cobijado en el fango o rubio si lo está en la arena–,

22. Muñoz Pérez, cit., págs. 45 y ss.

el besugo –muy sabroso pero de inferior calidad que el del Cantábrico–, salmonetes, brecas, meros, rubios y caballas entre otros²³.

Especial importancia tendrían el sábalo, la sardina y el atún por las connotaciones que despertaron. Así el sábalo sería en extremo importante en toda la zona, sobre todo en el Guadalete, ya que al penetrar en su curso para desovar influiría en muchos aspectos culturales de la misma. Desde los navíos de vela y poco calado con los que se pescaba río arriba hasta la infraestructura comercial formada por «puestos» de regatones en toda la ribera, pasando por la propia dieta del vecindario –el famoso «adobo»–, cuestiones todas ellas que pervivirían hasta muy avanzado el actual siglo²⁴.

En cuanto a la sardina su captura resultará un tanto problemática, ya que por su condición de pez migratorio será muy difícil calcular su aparición. Según el Padre Mirabent –estudioso de estos temas y párroco de Isla Cristina a mediados del XIX– la sardina aunque de una sola especie podía considerarse de dos clases. Una «criolla» de estos mares en donde nace y se desarrolla después que los grandes bancos de sardinas de paso para Gibraltar han dejado parte de su ova en la zona, siendo los meses de mayo hasta noviembre los más aptos para su captura. La otra clase sería la más importante ya que presentaría un mejor peso y consistencia. Proveniría del Mar del Norte, siendo su itinerario el siguiente: Rías Bajas de Galicia en donde tradicionalmente han sido objeto de grandes capturas, costa oeste de Portugal en donde también Setúbal y Lisboa se habrían dedicado a su pesca y suroeste atlántico para llegar al Guadalquivir. Será el momento propicio para los pescadores de la zona especialmente de Sanlúcar, pues si el citado río traía agua limpia y dulce los grandes bancos sardineros solían permanecer algún tiempo en su desembocadura. Hacia finales de diciembre se consumaba el paso por el Estrecho y en enero se efectuaba el desobe en el Mediterráneo, volviendo a tomar la misma ruta para el retorno. Aunque en este caso los pescadores sanluqueños encontraban una sardina flaca, sin sabor y de poca calidad²⁵.

Respecto al atún su migración finalidad y ruta serían las mismas que para la sardina, pero en este caso llegarían hasta el Estrecho de

23. *Ibidem*, págs. 51-53.

24. Agradecemos esta referencia a José Buhigas.

25. Muñoz Pérez, *cit.*, págs. 54-56.

Mesina. Sería una especie de gran fuerza, pudiendo alcanzar un peso de 250 kilogramos, aunque normalmente eran capturados –por aquel entonces– antes de llegar a su desarrollo total –entre 5 y 200 kilogramos–. El lugar preferido para ello era la zona onubense, en donde se encuentra documentado que ésta –al igual que en Portugal– se efectuaba por medio de almadrabas. En 1900 existían 16 en la costa lusitana desde Cabo de Santa María a Ayamonte y 17 en la Española. Los puntos más importantes de la última serían: «Las Cabezas, Tuta, Terrón, Punta Umbría, Las Torres, Higuera, Chipiona, Rota, Torregorda, Punta de la Isla, Conil, Torre Arena, La del Puerco, Barbate, Zahara y Tarifa». Las citadas almadrabas españolas necesitaban 140 hombres de servicio en cada una así como 20 ó 25 hombres en los navíos auxiliares, lográndose capturas –según la mencionada documentación– que oscilaban entre cuatro o cinco mil atunes en la ruta de ida y quince mil en la de retorno.

Todo ello propiciaría una intensísima exportación atunera que llegaría hasta Génova y Livorno para desde allí extenderse hasta Rusia, Alemania y Austria. Asimismo Cuba, Filipinas y toda América Latina participarían en estas importaciones y en cuanto al interior de la Península los principales consumidores se centrarían en Madrid, Albacete, Ciudad Real, Cádiz, Córdoba, Sevilla y la propia Huelva. Sería asimismo destacable el hecho de que esta industria que en un principio había sido sardinera se hubiese tenido que cambiar de especialidad, ya que en este período la sardina estaba comenzando a retroceder de las costas españolas dada la «gran cantidad de agua sulfatada vertida al mar por los ríos Tinto, Odiel y Guadiana»²⁶.

Y sería esta última cuestión la que mostraría claramente la gran controversia que ya por entonces se libraba en España, que provenía del siglo XVIII y que no tendría nada que envidiar a los recientes estudios ecológicos. Nos referimos a la forma de consecución y utilización de los recursos naturales. Durante la Edad Media se consideraba que era imposible el que se acabasen cualquier tipo de especie, ya que el mundo era guiado por el designio divino y éste era algo perfecto y complejo. La teología cristiana hacía saber que –según se demostraba en la Biblia– el hombre estaba inmerso en el providencialismo y que la conservación era la primera prioridad en el gobierno divino. Teorías todas ellas que siguieron aceptándose durante una

26. *La Revista Portuense*, 4 de junio de 1902.

buena parte del renacimiento en los países católicos, pues no en vano los teólogos eran científicos al ser la iglesia depositaria del saber y detentadora del monopolio en la enseñanza.

Pero con la llegada del XVIII –El siglo de las Luces– esta situación cambió radicalmente. Las ciencias tomaron otros rumbos más aperturistas y comenzarán a reconsiderar la relación triangular Dios-Hombre-Naturaleza. Pocos negarán la existencia del primero, pero el papel que antaño ocupaba la providencia será ahora ocupado por la razón. La filosofía utilitaria y economista de la Ilustración pondrá su énfasis no en la contemplación de la naturaleza, sino en la estimación contable de sus recursos²⁷. Así Montesquieu llegará a escribir: «La mar tiene peces en cantidad inagotable, sólo faltan pescadores, flotas, negociantes. Si los bosques se agotan, abrid la tierra y tendréis materias combustibles»²⁸. Y en este mismo sentido Jovellanos, Cabarrus y tantos progresistas españoles procuraron sacar el mejor partido posible de la naturaleza. Serán los «optimistas» del XVIII²⁹. Pero paralelamente a ello una nueva tendencia se abrirá paso denominándose por algunos «conservacionistas». Estará presidida por el sentido común –tan alabado en la citada centuria– y basculará sobre tres premisas fundamentales. La primera fundamentará la idea de que los ya citados recursos no eran algo ilimitado y por ende sería en extremo necesario una explotación cautelosa. La segunda expondrá la percepción bastante clara de la existencia de ciertos lazos que vinculan a los distintos «organismos» entre sí y a éstos con el medio ambiente físico –atmosférico, edafológico y botánico–. Y por último la noción de la fragilidad del medio natural quedará aceptada sin ninguna sombra de duda. Si se relacionaban todas estas premisas entre sí se llegaba a la conclusión de que resultaba evidente la capacidad depredadora del hombre y su potencial destructivo, lo que podía llegar a provocar un declive en el desarrollo de la naturaleza³⁰.

Todas estas apasionadas y controvertidas teorías de pensamiento se pondría de manifiesto en España en tiempos –como ya hemos dicho– del Despotismo Ilustrado, siendo sus campos de actuación tan-

27. Urteaga, Luis: *La Tierra Esquilhada*. Barcelona, SERBAL-CSIC, 1987, págs. 15-18.

28. *La cita es de Mes penseés* en las Oeuvres Completes de Montesquieu, recogida por Urteaga, cit., pág. 30.

29. Urteaga, cit., págs. 29-32.

30. Urteaga, págs. 32-36.

to los recursos agrarios como piscícolas. Los «optimistas» consideraron que la mayor parte de los aparejos y sistemas de pesca utilizados hasta entonces eran herencia de una tradición secular y decidieron su modernización. Las técnicas de pesca y las industrias de salazón de pescado fueron igualmente transformadas. Los cambios tecnológicos aparecerán vinculados a profundas mutaciones económicas en el terreno financiero, en el de extracción, en el de comercialización e incluso en el modo de organizar la producción. Las Ordenanzas de los Pescadores de Sevilla de 1552, ejemplo y marco de otros muchos reglamentos gremiales de pescadores fueron olvidados y por tanto también las medidas cautelares en lo que a conservación de especies se refería. El hecho era tanto más curioso cuanto que en la época en que habían sido promulgadas aún estaba en boga el providencialismo divino al que ya hemos hecho referencia. Pero en el caso sevillano primaba la experiencia de generaciones de pescadores que coincidían en señalar las épocas de veda y el tamaño de redes —entre otras— como mejor medida para extraer las riquezas del mar sin esquilmar los bancos de peces.

Pero todo fue inútil y así a mediados del setecientos, redes barrederas —entre las que destacaba la jábega—, los bous —o barcos pa-reja—, y la continuada creación de almadrabas harán que la pesca comience a tener dificultades ante la destrucción sistemática de plancton, crías e incluso por el problema adicional del envenenamiento de las aguas. Este último aspecto tendría que ver con el hecho —según el Padre Sarmiento— de que en muchos ríos trucheros y salmoneros se vertían determinados tóxicos «como cal viva, muergo de nuez o coca y torbisco» para conseguir mayores y más fáciles capturas. Por su parte las estacas, las represas y muchos otros obstáculos eran levantados en las aguas fluviales con el mismo fin, a pesar de que la circulación de las mismas permanecía así estancada, impidiendo la migración de las especies. Numerosas voces se alzarían a lo largo de todo el XVIII contra esta «barbarie organizada» como las del ya citado Padre Sarmiento, Cornide, Sáñez Reguart y Larruga entre otras³¹, pero no servirían de mucho. La esquilmación proseguiría su curso, agravándose en los siglos posteriores por los problemas sociales que de ella derivaron y de los que la localidad portuense no sería una excepción.

31. Urteaga, cap. 2.

3.—EL PELIGRO DE LA DEGRADACIÓN MARÍTIMA: LA PRESENCIA DEL BOU

Efectivamente las labores pesqueras —junto con las vinícolas— ocupaban como ya hemos dicho una de las principales parcelas económicas de la zona a comienzos de la centuria actual. Pero para estas fechas el hablar en el Puerto de Santa María de pesca era sinónimo de «bou» y de los conflictos por él generados. Esta curiosa denominación tendría un origen muy difícil de determinar, aunque para muchos autores provendría de las costas catalanolevantinias en las que «bou» significaba buey. Eran embarcaciones pequeñas de 23 a 30 codos de largo y que despalzaban de 6 a 8 toneladas, armadas en latino y con quillas laterales, lo que les proporcionaba un gran aguante y un buen encalle, aunque por sus propias características aparecían muy vulnerables para las costas tan ventosas como las gaditanas, por lo que su tripulación —5 ó 6 hombres— debía ser experta en vientos y corrientes. Dichas embarcaciones presentaban como particularidad más destacada el trabajar en pareja, tal vez de ahí su nombre, pues recordaban la yunta de bueyes. Pero en su caso no araban la tierra sino el mar, gracias a la red que se tiraba entre ambas y que era de tipo barredera en forma de saco, por medio de la cual se efectuaban las capturas. Y fue precisamente este tipo de arte la que levantaría las polémicas en contra de los bous, como veremos a continuación³².

Hasta ahora la primera aparición de esta tipología de navíos dataría de 1726, fecha en la que se concedió licencia al gremio de pescadores de Barcelona para faenar 15 parejas de las 50 que el citado gremio había solicitado en un principio. Dicha técnica debió resultar ventajosa para quienes la practicaban, pues rápidamente se extendió por toda la Península. Así pocos años después se había implantado en Valencia, tal y como parece desprenderse de la prohibición dictada por la audiencia de la citada ciudad en 1736 para que no pudiesen faenar los barcos pareja —denominación que también se daba a los bous— bajo pena de cien libras. En este mismo sentido el cabildo de Sanlúcar trataba en 1743 que el Intendente de Marina, Alejo Gutiérrez Ruvalcaba permitiese los bous en su litoral, «siendo constante la falta que ocasionaría al público esta falta de abasto, especialmente a la gente pobre y trabajadores, acostumbrados a mantenerse

32. Urteaga, págs. 97-98. Muñoz Pérez, cit., págs. 88 y ss.

de este alimento por lo escaso de la carne, que además está cara»³³. Pero el permiso no llegó con la rapidez y facilidad esperadas. Las autoridades de marina se encontraban remisas a autorizar estas artes tan propicias a la esquilmación de los fondos.

Por su parte el Puerto también presentaba una situación similar hacia 1792, fecha en que se discutía la pervivencia de los citados barcos pues sus inconvenientes habían hecho que se desistiera de su utilización en Alicante, Málaga, Huelva, Ayamonte y otros muchos puertos. Pero a la vez se reconocía que con esta nueva técnica la venta de pescado era mayor, con lo que se abarataría su precio, además del intenso comercio de provisiones, sobre todo pan –1.000 hogazas a la semana– que desarrollaba en la ciudad gracias al consumo de las respectivas tripulaciones³⁴.

En el núcleo de toda esta problemática se asentaban las diferentes concepciones de la naturaleza a las que ya hemos hecho referencia. Y así Sáñez Reguart, una de las autoridades más competentes del Ministerio de Marina y autor de un famoso diccionario de Pesca, se declaraba acorde con las medidas restrictivas respecto a estos bous. No sólo por la destrucción de los fondos sino por la ruina que podía sobrevenir a los marineros de técnicas más tradicionales y porque «estas nuevas artes fomentan el paro y la ociosidad, ya que su desarrollo apenas cuesta esfuerzo». Todo esto incidiría de manera muy negativa en el sistema legislativo que resultaría un tanto contradictorio y confuso. En 1761 se había comenzado por dictar una real orden que prohibía el uso de parejas. Sin embargo en 1765, 1767 y 1769 se establecían concesiones de bous para algunos puertos. Poco tiempo después parece que llegó de nuevo a proscribirse su uso, pero en 1797 se volvía a autorizar para la época comprendida entre «el veinte de octubre y Pascua de Resurrección». Paralelamente cada gremio de pescadores, intendencia o autoridad local podrían establecer sus normas específicas según las necesidades de pescado existente³⁵.

La situación siguió esta complicada trayectoria en la centuria siguiente y de la que no se libraría el Puerto de Santa María. En esta línea durante 1865 quedaba establecida en 12 millas la distancia mínima de la costa gaditana en la que los bous podían calar sus artes

33. *Ibidem.*

34. Iglesias, cit., págs. 71-72.

35. Urteaga, cit., pág. 98.

de arrastre, distancia ésta similar a la otorgada para las costas comprendidas entre el Estrecho de Gibraltar y la desembocadura de Ebro. Desde éste hasta Barcelona las millas quedarían reducidas a 6. La época de pesca se abriría en septiembre excepto para Cataluña que lo sería en octubre, concluyéndose en todos los casos el 30 de mayo. No obstante el 9 de octubre de 1888 una real orden marcaba una jurisdicción de carácter general para todo el litoral español en el que los bous podrían actuar a partir de las tres millas, aunque en 1899 se volvería a ampliar a 6, a pesar de las protestas de ciertas autoridades y pescadores catalanes que habían solicitado las antiguas 12 millas³⁶.

Años después en 1899 un nuevo Reglamento –último que hasta ahora hemos localizado para esta época–, volvía a fijar el límite en 3 millas «tanto para los bous, como para cualquier tipo de red barrera, considerando preferenciales –aunque sin ninguna aclaración al respecto– aquellas artes de pesca por palangres y con redes más sedentarias». Los conflictos de cualquier tipo serían solventes por las respectivas autoridades de marina una vez oídos los patronos y las Juntas de Pesca. Por último toda aquella embarcación que no respetase los límites citados sufriría desde penas pecuniarias –la primera vez que la contraviniese– hasta pérdida temporal de licencia –la segunda vez– e incluso definitiva –si volvía a reincidir–³⁷.

Pero a pesar de todas estas cláusulas preventivas la polémica seguiría abierta. Para algunos portuenses la presencia del bou era nefasta por las causas ya expuestas. Pero para otros su supresión supondría un intenso paro laboral, amén de los recortes presupuestarios que produciría, pues en 1897 en el Puerto existían 35 parejas cada una de las cuales podía llegar a pescar en sus respectivas salidas –probablemente de varios días– 5 «mandados» de pescado, equivalentes cada uno a 45 kilogramos. Además –argüían– que el bou no era la única causa del retroceso en el volumen de las capturas, por el contrario el fenómeno se incentivaba fuertemente debido a las almadrabas atuneras de la zona³⁸.

Pero si se cuestionaba la existencia de arte y navíos, no era motivo de menores discordias los medios y modo de vida de las tripu-

36. *La Revista Portuense*, 6 de julio de 1895; 31 de agosto de 1898.

37. *La Revista Portuense*, 1 de diciembre de 1898.

38. *La Revista Portuense*, 12 y 15 de abril de 1897.

laciones que en muchos momentos recordaban los de sus compañeros del campo. La prensa de izquierdas se convertía por razones obvias en la mejor caja de resonancia de sus inquietudes y se haría eco de numerosas denuncias de todo tipo. Entre ellas serán frecuentes las relacionadas con la actuación de las Casas Armadoras conocidas por «Los Caballos» y «Los Saboneses», nominaciones éstas un tanto complejas que a veces hacen sospechar que era una misma, aunque designada por diversos apodos. Respecto a la primera las acusaciones harán referencia a construcciones de barcos pareja en Ayamonte en vez de en el Puerto, ahorrándose además los gastos de porte. Inutilización de parte de los navíos, con lo que se cortaba la posibilidad de salarios. Prohibición —a pesar de estar legislado— de venta por parte de los marineros de aquellas capturas conseguidas con artes de su propiedad mientras prestaban sus servicios en barcos de la citada casa armadora, como había ocurrido en la embarcación comandada «por un tal Tripas». Incluso existían quejas de que el dueño del «Horno de la Viuda», sito en la calle Nevería y abastecedor de las mencionadas tripulaciones, se veía obligado a entregar 3 céntimos a dicha Casa por cada kilogramo de pan que ésta comprase así como otros 5 más a «un tal Paco», especie de intendente de la misma, a quien todos conocían. Situación que al no poderse mantener por haber subido el precio del pan y no querer rebajar su peso, habría provocado la pérdida del cliente con el consiguiente perjuicio económico para el horno³⁹.

En cuanto a la segunda Casa, la de «Los Saboneses», el principal problema estribaba en tratamiento dado a los carpinteros de ribera que les hacían trabajar hasta anochecido, pagándoles de 20 a 25 reales cuando la tarifa normal era 30 y el término de jornada estaba fijado en las cinco de la tarde⁴⁰.

Sin embargo una de las dificultades más reiteradamente repetidas y no por ello menos grave sería la de los naufragios. Desgraciadamente todos estos años van a encontrarse salpicados de tragedias —como la de «La Reina Regente»—, de falsas alarmas —«El Chaleco Blanco» o «La Larga»— de miedos y de incertidumbres. Uno de los hundimientos más recordados sería el del barco pareja conocido por «La Rebaja», propiedad de Don Juan Crespo que el 10 de marzo de

39. *El Sudor del Obrero*, 15 y 30 de septiembre de 1902.

40. *El Sudor del Obrero*, 31 de agosto de 1902.

1905 había segado la vida de toda la tripulación compuesta de 8 hombres y dos niños. Por estas mismas fechas los temporales hacían presa de gran parte de la flota de bous de la provincia gaditana, 53 de los cuales se encontraban encallados en Bonanza⁴¹.

Ante esta desesperante situación el clamor era unánime. Por una paz se pedía el establecimiento de una Sociedad de Salvamento de Náufragos, que ya había existido, pero que por falta de medios económicos había tenido que cejar en su empeño. Con ello se evitarían situaciones como las del vapor «Santa Catalina» encallado en las playas de San Pedro, cuyos tripulantes se habían ahogado por falta de rápidos y eficaces auxilios. Pero otra exigencia al menos tan importante como la primera era que se desarrollase algún tipo de medida estatal que ayudase a las víctimas de todos estos accidentes —inválidos, viudas, huérfanos— e incluso a aquellos trabajadores del mar que por razones de edad no estuviesen en condiciones de hacerlo⁴².

La cuestión no era de fácil solución, pues hasta entonces todos estos asuntos habían sido llevados por la beneficencia pública. Pero los pescadores portuenses tomaban como precedente esperanzador la sentencia dictada en favor de sus compañeros de Arosa. Por ella se declaraba que el Punto Tercero de la vigente Ley de Accidentes Laborales de 30 de enero de 1900 podía aplicarse a los mismos. Dicho Punto obligaba a que el patrono se responsabilizase de todo accidente que sufriera su operario. Como accidente se entendería «toda lesión corporal que dicho operario sufriese con ocasión o por consecuencia del trabajo que efectuase por cuenta ajena». Dicha responsabilidad iría desde la asistencia médica hasta el pago de medio jornal —en el caso de invalidez— o de pensiones vitalicias para su viuda, si se hubiese producido el fallecimiento. La novedad de este planteamiento jurídico se centraba en que modificaba una Real Orden fechada el 14 de mayo de 1903 por la que se había ampliado la citada Ley de Accidentes a todos los pescadores asalariados, a excepción de los del bou, pues por «ir a la parte» se consideraban trabajadores por cuenta propia. De todas formas aún faltaba un largo camino por recorrer para que esta legislación se consolidase y por ello se pretendía también la creación de una Caja de Previsión de Socorros que se nu-

41. *El Sudor del Obrero*, 30 de noviembre de 1905. *La Revista Portuense*, 10, 12, 19 y 21 de febrero y 14 de marzo de 1895; 17 y 21 de noviembre de 1905.

42. *La Revista Portuense*, 19 de marzo de 1895; 4 de abril de 1900; 10 de febrero de 1903.

triría de las cuotas mensuales entregadas por los pescadores e incluso cualquier otra persona –armadores– que así lo desearan⁴³.

En el fondo lo que se ponía de manifiesto con todos estos proyectos era –según determinada prensa del momento– la insuficiencia salarial de estos trabajadores a quienes no le resultaba demasiado rentable «ir a la parte». Normalmente una pareja de estos navíos venía a ganar a la semana unos 150 duros de los cuales 50 eran para el armador –dueño del navío y de los aparejos– y el resto se repartía entre la tripulación de de ambas embarcaciones, debiéndose de hacer cargo esta última de todos los gastos inherentes al sistema de ventas del pescado así como de todo el personal de servicio de tierra indispensable para la buena marcha del negocio –lancheros, mandaderos, etc.–. Y aunque los armadores no habían conseguido percibir una cantidad adicional –se hablaba de 5 pesetas– en concepto de remuneración por la manutención de los pescadores durante los días de travesía, el descontento de estos últimos era general con profusión de huelgas. Las tensiones eran evidentes contra los «esquiroles» o «amarillos» denominados así en recuerdo del color de los banderines que en Francia señalaban los lugares destinados para los apestados⁴⁴.

La solución a esta difícil condición sociolaboral la cifraban los trabajadores de la mar en dos premisas fundamentales. En primer lugar en saber leer y escribir para estar informados y no permitir que ocurriesen casos como el acontecido en el barco comandado por Manuel García Pina que había dejado a un tripulante en tierra por leer periódicos durante el tiempo que tenía fijado de descanso durante la singladura y porque comprobaba a través de sus propias cuentas las capturas y derechos económicos de las mismas⁴⁵. En segundo lugar –y dentro de la mentalidad del momento– se propugnaba la asociación como medio de defensa de los intereses ante cualquier persona –armador– o entidad que lesionase sus intereses. Y en este sentido en 1899 se presentaba ante el gobernador de Cádiz el «Reglamento para una sociedad de marineros pescadores del bou del Puerto de Santa María», con la mencionada finalidad así como con la intención

43. *La Revista Portuense*, 7 de diciembre de 1905. *El Sudor del Obrero*, 28 de febrero, 15 de julio de 1903. Martín Velarde, A y otros: *La Legislación Social en la Historia de España*. Madrid, Congreso de los Diputados, 1987, págs. 255-270.

44. *El Sudor del Obrero*, 15 de julio de 1903.

45. *El Sudor del Obrero*, 15 de noviembre de 1902.

de crear «una cooperativa de víveres» que propiciara mejores y más baratas subsistencias.

No existe constancia documental de que dicha Asociación fuese aprobada, pero un hecho cierto sería el que el 6 de marzo de 1990 celebraba su primera reunión en el local de la Sociedad de Viticultores. Dichos marineros –según algunos alrededor de 400– tendrían como presidente y vicepresidente a Vicente Terrada de la Asociación del bou de Sanlúcar de Barrameda. Los acuerdos tomados harían referencia al estudio del funcionamiento interno que debía regir la organización; el comienzo de gestiones para unirse a la sociedad hermana sanluqueña –de mayor experiencia y aciertos; y por último el declarar huelga general en el momento que alguno de sus miembros sufriese cualquier tipo de lesión. Aunque no habría de olvidar que «la Sociedad no está para fomentar odios ni rencillas sino para vencer dificultades y para que cada uno ocupe el puesto que le corresponde»⁴⁶.

Con todo ello se pensaba modificar las condiciones de trabajo e ir subsistiendo de la mejor manera posible. Nada más lejos de la realidad. Dos acontecimientos vendrían a «apuñalar» toda la estructura pesquera portuense, aún no preparada para el reto que se le acercaba. El primero de ellos sería el Tratado de Pesca firmado con Portugal el 23 de septiembre de 1893. El otro más grave aún que el primero sería el inicio de la actividad de las parejas de vapores de pesca. En cuanto al Tratado, se aceptaba por parte española 6 millas como límite portugués, a partir del cual se podría faenar. Rasgo este que según los pescadores resultaban extraño, ya que sus compañeros de otras nacionalidades lo hacían a 3, con lo que los caladeros quedaban recortados para los barcos de bandera española. Estos últimos incluso llegaban a veces a tener problemas con las autoridades del vecino país cuando por temporal o avería se veían obligados a atracar en las costas lusitanas. Por otra parte una de las cláusulas del mencionado Tratado ponía en grave aprieto la libre competencia al permitir «que todo el pescado portugués fresco, salado y prensado y seco y ahumado y descabechado en barricas y toneles será admitido

46. *La Revista Portuense*, 21, 28 y 29 de diciembre de 1899; 6 de marzo de 1900. *El Sudor del Obrero*, 21 de mayo de 1900; 31 de enero y 30 de junio de 1903; 30 de noviembre de 1904.

con exención de derechos en todos los puertos de España situados entre la zona fluvial del Miño y el Guadiana»⁴⁷.

En cuanto a la aparición de barcos parejas a vapor, en un principio no fue tomada muy en serio por los armadores portuenses que no creían que fuesen muy operativos. Pero cuando se comenzó a demostrar que gracias a ellos el volumen de las capturas era mayor además de conseguirse en un período de tiempo más corto, la preocupación fue creciente⁴⁸. Las críticas arreciaron cuando se supo que se había concedido permiso a la Compañía Anónima Sevillana para la construcción y utilización de una pareja de estos vapores. Las argumentaciones en contra fueron de todo tipo. Se decía que los fondos marinos se esquilmarían aún más si la técnica arrastrera era empleada por navíos más rápidos. Que si se estaba cuestionando desde hacía tantos años la presencia de los citados bous a vela, no tenía sentido que ahora se aprobasen los vapores para que faenasen de la misma forma. Incluso se alegaba que la competencia mermaría la pesca del bou tradicional. Igualmente –proseguían– se perdería una inmejorable cantera de futuros marinos de guerra –tan necesarios después de la Guerra de Cuba–, pues estos últimos no se improvisaban. El hombre de mar debía de haber nacido en la playa, haber jugado con las olas y luego acompañar al padre o al hermano mar adentro hasta conseguir su destino de «gato de mar». Llegado el caso de que esta construcción siguiera adelante se sugería que se respetara el ámbito que desde tiempo inmemorial ubicada a estos barcos de vela y que corría desde la raya de Portugal hasta el cabo de Trafalgar.

De mil maneras distintas se intentó paliar los efectos negativos que podía producir esta medida en los ingresos de las innumerables familias que subsistían gracias a la vela. Todo fue inútil. El progreso resultaba imparable y por real orden del 4 de noviembre de 1895 se consideraba desestimados todos los recursos interpuestos por las «Juntas de Defensa de Armadores y Marineros del Bou», aunque se mantenía una real orden fechada el 18 de abril del mismo año por la que se fijaba que el vapor no podría faenar a menos de 10 millas de la playa. La situación laboral pesquera de la zona aparecía un tanto oscura existiendo desde Ayamonte hasta Cádiz más de 150 parejas

47. *La Revista Portuense*, 4, 8, 24 de abril y 27 de mayo de 1897.

48. *La Revista Portuense*, 6 de octubre de 1896. *El Diario de Cádiz*, 21 de septiembre de 1898 y 9 de enero de 1900.

de bous a vela, lo que suponía una tripulación de 2.400 hombres, en situación muy inestable⁴⁹.

Sin embargo no todo era pesimismo. Se alzaban voces con afa-nes de lucha que opinaban –no sin razón– que la solución estaba en la reconversión total y no parcial del sector. Para ello se propugnaba una «Sociedad de Fomento y Progreso Portuense», que estudiase esta cuestión. «Pues aunque España no puede ya contar con los ricos tributos que cada año le proporcionaba América, tiene sin embargo otra fuente de recursos... El Océano puede convertirse en una mina más rica que México o Perú, pues todo hombre que pesca un pescado, saca del mar una moneda»⁵⁰.

En realidad para estos años habían comenzado ciertas innovaciones en todo el sector. Así el gobierno –con muy buen criterio– comenzaba la creación de los denominados «laboratorios hidrológicos ictícolas» en el Miño, Bidasoa, Sella, Gallego, Ter, Ebro –tramo inferior–, Tuerte, Tormes, Lega, Guadalquivir, Genil y confluencia del Záncara, Guadiana y Feguela. La estación central se establecería en el Monasterio de Piedra –Zaragoza– en donde se formaría al personal de los respectivos laboratorios y se les proporcionarían las crías necesarias para que los pusieran en funcionamiento. El papel fundamental de estos organismos sería el repoblar los cauces de los mencionados ríos de salmones, truchas, carpas y barbos, neutralizándose así los efectos de la nefasta política de pesca fluvial seguida hasta entonces. Las esperanzas eran muchas pues la misma experiencia había resultado muy positiva en Estados Unidos, Irlanda, Inglaterra y Suecia en donde el comercio del salmón llegaba a producir varios millones de pesetas al año. Incluso se llegó a conceder a Juan de Dios García Rodríguez la instalación de un parque de «piscicultura» –piscifactoría– en la confluencia del San Pedro y Guadalete⁵¹.

Por su parte también el sistema de venta de pescado –al menos en la provincia de Cádiz– estaba sufriendo importantes novedades que hacían posible un abastecimiento más regular y menos fraudulento, sobre todo en lo que a peso se refería. Así la venta de las capturas había comenzado a efectuarse en pequeños lotes, cortándose

49. *La Revista Portuense*, 13 de febrero, 6, 12, 17 y 21 de julio, 2 y 3 de agosto y 14 de noviembre de 1895; 24 de mayo de 1900. *El Sudor del Obrero*, 15 de febrero de 1904.

50. *La Revista Portuense*, 13 de febrero de 1895 y 15 de octubre de 1899.

51. *La Revista Portuense*, 20 de octubre de 1895 y 9 de febrero de 1901.

así cualquier tipo de acaparamiento y permitiendo que los pequeños vendedores –dueños de los «puestos» del mercado de abastos– pudieran acceder a los lances sin tener que comprar al monopolista de turno. Por otro lado se mantenía la subasta como sistemas de ventas, pero pública y no «al oído» como hasta entonces, creándose así una mayor claridad en el precio del producto. Y en esta misma línea el 22 de diciembre de 1903 los vendedores de pescado al por menor de Jerez de la Frontera –unos 50– se reunían en los altos del Restaurante «La Primera» presididos por Don Antonio Agarrado para aprobar los Artículos de la Sociedad Pescadera de Jerez. A través de los cuales se buscaba un puntual y eficiente servicio al cliente así como un máximo rigor en lo referente a precio y peso de su compra, bajo graves penas quien incurriese en falta. Curiosamente incluso se contemplaba la posibilidad de que la «mandadera» de la respectiva casa fuera la que «sisase» a su señora, en cuyo caso el aviso a esta última sería inmediato para que tomase las medidas que creyese oportunas⁵².

Sin embargo todo esto no era suficiente y ya el Barrio de Guía –sede de los pescadores portuenses– antaño rico y próspero, había comenzado a mostrar ruina y miseria. Se temía que sucediese con el paso del tiempo el mismo fenómeno que en las costas levantinas, en donde los armadores tenían verdaderos problemas para encontrar pescadores, ya que debido a las difíciles condiciones económicas que su actividad conllevaba, habían emigrado a otras partes o se habían retirado del ejercicio de la misma. En el Puerto se apostaba pues por la formación de una cooperativa o algún otro régimen asociativo en el que participasen armadores y pescadores –capital y trabajo– para evitar así el fracaso que había sacudido a otros intentos de la misma índole por su carácter tan restrictivo, como fue el fracaso de la Cooperativa de Marineros del Bou creada en 1881. Esta de nueva factura debía conseguir la fabricación de navíos amplios, cómodos y a vapor que se dedicasen a pesca de gran altura, sobre todo el bacalao, objeto de gran consumo –sobre todo en días de vigilia– y que era base de una importantísima y costosísima importación. En este sentido resultaba muy curiosa la propaganda que de este pescado se hacía en los periódicos de aquellos años, intentando incentivar dicha actividad. El bacalao era definido como «el pez íntimo, el pez del hogar, el pez

52. *La Revista Portuense*, 2 de enero de 1899; 21 y 25 de enero de 1905.

momificado, la providencia de los pobres, el ángel de la freiduría que había sido encasillado el miércoles de ceniza»⁵³. Incluso era frecuente encontrar en esa misma prensa recetas de cocina relacionadas con el mismo: masas, albondiguillas, sopa, soldaditos de pavía, a la lionesa... La opinión más generalizada era que este tipo de pesca ayudaría a armadores, marineros, fabricantes de artes pesqueras, de envases, de salazón, esta última muy importante porque podría propiciar una salida a las salinas de San Fernando, cuya producción se encontraba en descenso desde la explotación de las de Torrevieja y La Mata⁵⁴.

En 1899 había llegado a escribir: «La base de nuestra riqueza y nuestro poderío está en el mar y sin embargo altos, sabios e ignorantes, el país en masa, no comprende esto. Es aunque parezca mentira esencialmente antimarítimo. Existe una gran abulia y un horror al esfuerzo. De ahí la ruina de los pescadores y de la industria del mar»⁵⁵. La nueva centuria iniciaba pues una andadura, que aunque contestataria y recelosa, mostraba una buena dosis de imaginación y esperanza. Sólo el tiempo iba a ser el encargado de medir el éxito o el fracaso de su trayectoria.

53. *La Región Andaluza*, 15 de febrero de 1898. *La Revista Portuense*, 13 de febrero de 1895; 1 de marzo de 1898 y 16 de febrero de 1902.

54. *La Revista Portuense*, 15 de septiembre de 1897.

55. *La Región Andaluza*, 15 de febrero de 1898. *La Revista Portuense*, 9 de febrero de 1896 y 9 de diciembre de 1899.