

LAS GENTES DE LEVANTE Y SU RELACION CON LA PESCA EN EL PUERTO DE SANTA MARIA A MEDIADOS DEL SIGLO XX

por

JOSÉ FERRER ANDRADE

El tema de la pesca ha sido con frecuencia olvidado por los historiadores. Apenas unas decenas de títulos podrían catalogarse en la actualidad abordándolo desde distintas perspectivas. La escasez de bibliografía y su complejidad explican en alguna forma el olvido que ha sufrido.

La presente comunicación titulada «Las gentes de Levante y su relación con la pesca en El Puerto de Santa María a mediados del siglo XX», tiene como objeto principal de estudio un Padrón de habitantes de 1945¹ de esta ciudad. En base a esta fuente se aportaron unos datos esclarecedores de un hecho migratorio: la llegada y el posterior establecimiento de gentes venidas de la Región Levantina a El Puerto de Santa María, hecho que se produce con mayor frecuencia a partir de la década de los 30, y causa una peculiar transformación en el sector pesquero de dicha ciudad.

Este fenómeno ha sido con anterioridad señalado por D. José Muñoz Pérez en su obra «*La pesca en la desembocadura del Guadalquivir*» con unas palabras que creemos conveniente recordar, pues afirma refiriéndose a la procedencia de la flota pesquera de Sanlúcar de Barrameda en 1968 lo siguiente: «Los 14 barcos de Alicante y su provincia, aparte de proporcionarnos un dato más sobre el éxodo de

1. Archivo Municipal de El Puerto de Santa María.

estos pescadores de sus costas a otras más propicias, nos testimonian un segundo intento de penetración de estos pescadores levantinos en este litoral. El primer intento fue sobre los años 30. Fueron recibidos con esa hostilidad característica del pescador, que considera que el mar de su ribera es patrimonio suyo, una especie de huerto cerrado. Aun cuando es cierta la oposición local, a los armadores alicantinos lo que les preocupó y espantó fue el desembarco en la playa, tal como se ha estado practicando en Bajo Guía desde tiempos inmemoriales hasta la primavera de 1967. De todos modos en los últimos 30 años los levantinos han invadido El Puerto de Santa María, Conil, Cádiz, Huelva y Punta Umbría, en una migración que convendría estudiar. También han llegado a Sanlúcar muy poco a poco, pero sin cesar; hoy constituyen en el sector pesquero sanluqueño una minoría con cierta representación»².

Muñoz Pérez se refiere en su excelente estudio a la oleada de los años 30 que todavía la tradición oral sanluqueña conserva en su memoria, sin embargo las raíces de este éxodo parecen remontarse al menos a la década de los años 20. Entre 1922 y 1929 arribaron a El Puerto de Santa María y de forma casi ininterrumpida 10 pescadores alicantinos al menos, que fijaron allí su residencia, y en algunos casos trajeron consigo a sus familias. Todo parece apuntar que para los años finales de esta década se había iniciado ya el movimiento de pescadores levantinos a otras costas meridionales españolas, si bien puede que no de una forma precipitada sino gradual. Testimonios orales nos han comunicado la existencia de un grupo representativo para estas fechas en Málaga³, así como un conocimiento anterior de estas costas, y las norteafricanas.

Las causas que generan este movimiento son variadas y complejas de analizar; en la década de los 20 se produce la incorporación del motor y hélices a las barcas que practican la pesca en las costas levantinas esto implica un incremento de las capturas y la progresiva desaparición de las velas y de las «parejas» arrastreras del «bou», paralelamente los bancos pesqueros sufren una sobre-explotación que

2. MUÑOZ PEREZ, José: *La pesca en la desembocadura del Guadalquivir*. Cádiz, 1972, Diputación Provincial, p. 194.

3. La emigración se realizó por etapas, siendo uno de los puertos de escala el malagueño, que en 1933 tenía 8.500 pescadores, más que ningún otro puerto de España, y concentraba una de las flotas más fuertes de Andalucía.

hace que los pescadores busquen en otras zonas de más recursos su sustento.

Esta hipótesis tradicional es sin embargo demasiado mecanicista y a ella deben unirse otras muchas razones particulares. En este sentido es muy a tener en cuenta el período de la Guerra Civil 1936-39, cuando, como señala Muñoz Pérez⁴, la pesca prácticamente se interrumpió en algunos lugares del litoral Mediterráneo. Y también, naturalmente, el estado de cosas derivado de la postguerra; escasez, racionamiento y autarquía económica.

Entre 1930 y 1935 fijan en El Puerto de Santa María su lugar de residencia 77 pescadores alicantinos, los años de 1930 y 1933 registran las cotas más altas con 20 pescadores en cada uno, como podemos apreciar en el «Cuadro I». Este debe ser el momento a que hace referencia el rechazo sanluqueño, pero desconocemos si los protagonistas de esta expulsión fueron los mismos que llegaron a El Puerto, puesto que ya puede hacerse patente la existencia de esta especie de éxodo levantino en muchos puntos de las costas andaluzas.

CUADRO I

*Número de pescadores que arribaron a El Puerto
entre 1922 y 1944*

1922	1	1930	20	1935	12	1940	30
1925	2	1931	9	1936	7	1941	13
1927	1	1932	7	1937	5	1942	7
1928	2	1933	20	1938	7	1943	22
1929	4	1934	9	1939	8	1944	10

Como observamos en este Cuadro I, durante los años de la Guerra Civil el flujo de inmigrantes alicantinos pescadores que fijan su residencia en El Puerto de Santa María disminuyó levemente, registrándose en el citado Padrón un total de 27. A partir de 1940 asciende sensiblemente el ritmo, coincidiendo con este año el récord de 30, 13 en 1941, 7 en el 1942, 12 en el 43 y 10 en 1944.

En 1945 la colonia alicantina residente en esta población era de unas 700 personas, esto supone un 2,7% del total de la población,

4. MUÑOZ PEREZ, op. cit., p. 115.

unos 26.000 habitantes. Las personas que dependían más o menos directamente de la pesca eran unas 2.450, de ellas los alicantinos suponían casi un 30%.

Analizando el tiempo de residencia de las personas empadronadas naturales de Sanlúcar, es constatable también una presencia continuada de pescadores sanluqueños, entre 1934 y 1937 se establecieron 23 pescadores. La cercanía y similitudes entre el tipo de pesca practicada por estas poblaciones hace muy natural la presencia de sanluqueños en El Puerto, el Padrón nos revela que durante la década de los 30 El Puerto de Santa María también fue un foco de atracción para ellos⁵.

El número total de pescadores alicantinos asciende en 1945 a 211, de estos es ya muy destacable la cantidad de los que proceden de la villa de Calpe, 131, por su naturaleza de origen le siguen a mucha distancia otras poblaciones costeras: de Santa Pola 14, de Denia también 14, Villajoyosa 13, Torrevieja, Benisa y Benidorm cada una con 6, Altea, 5, Benitachel 3, Elche, Alicante y Jávea 2, Castellón, Guardamar, Sella, Teulada y Espina 1.

Es obvio que por alguna razón los calpinos eligieron El Puerto de Santa María como punto de expansión, como me consta que también un contingente se dirigió a Huelva.

Una obra sobre Calpe escrita por el Presbítero Vicente Llopis que data de 1953 nos dice lo siguiente:

«No será tan pobre nuestro mar cuando un barco tipo 56-65 H. P. rinde en un año, sin esfuerzos de trabajo, 208.500 ptas., según las estadísticas de 1945.

Nuestra flota pesquera es una de las mejores de la provincia y cuenta con más de 90 embarcaciones.

La falta de un puesto que diera seguridad a nuestra flota pesquera, ocasionó su dispersión por las costas del sur de España, y, como consecuencia, vino la alarmante emigración que ha herido de muerte a nuestro querido pueblo. Hace unos años (antes de la emigración) las estadísticas demográficas dan en un año 88 nacimientos, 62 defunciones y 23 casamientos. Después de la emigración, se registran 27 nacimientos, 7 casamientos y 25 defunciones»⁶.

La emigración a la que se refiere Llopis debió ser la que se pro-

5. Véase MUÑOZ PEREZ, op. cit., pp. 218 y 219.

6. LLOPIS BERTOMEU, Vicent: *Calpe*. Valencia, 1953, p. 197.

dujo entre 1930 y 1945, pues la mayor parte de las gentes de Calpe llegadas en el intervalo a El Puerto eran jóvenes y en edad de trabajar y procrear.

Continúa Llopis diciendo:

«La emigración por una parte, y el haberse hundido y estrellado contra el acantilado de Ifach gran número de barcos amarrados en la costa, movió al pueblo a procurarse un puerto que acabara con tantos males. El día 26 de octubre de 1935 empezó el puerto en construcción, cuyas cobras tuvieron que suspenderse a principios de 1938 por causa de la revolución. A principios de 1945 se reanudan los trabajos con entusiasmo extraordinario.

En lo que se refiere a la pesca, nuestro puerto será de gran importancia por su excelente situación estratégica. Los numerosos barcos que desde nuestra costa suratlántica y Africa occidental francesa afluyan a Valencia para efectuar sus ventas, han de vencer innumerables dificultades para atravesar el golfo de Valencia, máxime en invierno, en que tanto abundan los temporales de Levante»⁷.

Más abajo Llopis hace referencia a la organización en 1924 de un Pósito de Pescadores, «uno de los primeros de España por su excelente organización y funcionamiento»⁸.

Los antecedentes de la Cofradía de Pescadores de El Puerto de Santa María están en el «Pósito Marítimo y de Pescadores», que se constituyó en 1934, éste tuvo un precedente en la década de los 20 que en la actualidad se está investigando en el archivo de la Cofradía de Pescadores, y en su fundación intervinieron apellidos de ascendencia alicantina. En el primer año de funcionamiento tenía 56 afiliados, siendo su presidente José Poquet Cabrera⁹.

Algo anterior es el proyecto de construcción de un puerto pesquero, en 1930 el Alcalde de Cádiz, Carranza, pone una impugnación al mismo¹⁰.

A principios de los años 30 una buena parte de la flota portuense debía estar ya motorizada, una noticia de la *Revista Portuense* del 9 de febrero de 1930 habla del hundimiento del vapor pesquero «Delia Munis» por el choque con otro buque, el «Delia Munis» des-

7. LLOPIS BERTOMEU, op. cit., pp. 197-198.

8. LLOPIS BERTOMEU, op. cit., p. 198.

9. *Diario de Cádiz*, 15 de julio de 1984, Suplemento Dominical, p. 13.

10. *Rev. Portuense*, 28 de enero de 1930.

plazaba 54 toneladas y tenía una tripulación de 13 hombres que consiguieron salvarse.

En una relación de embarcaciones asociadas al Pósito Marítimo y de Pescadores de Puerto de Santa María de 15 de octubre de 1935, aparecen un total de 93 barcos y todos están motorizados, la relación es muy ilustrativa exponiendo su consumo mensual de gas-oil, aparecen también sus matrículas, para estas fechas casi el 50% de la flota es ya alicantina, nada menos que 46 de los 93, de estas 18 son de Altea, hay también una notable presencia de embarcaciones sanluqueñas, 26, sin embargo las de mayor caballaje y por tanto tonelaje son las alicantinas, las sanluqueñas están al final de la cola y son las de menor capacidad de desplazamiento. De esta relación podemos concluir que en 1935 la motorización de la flota era ya una realidad con motores de combustión interna, así mismo nos alerta un tanto en cuanto a la reserva que hemos de adoptar al sacar conclusiones del padrón, si bien cotejando los datos del Cuadro I vemos que entre 1930 y 1935 se registran 77 pescadores alicantinos, este número se hace insuficiente para explicar que en 1935 hubiese ya 46 embarcaciones matriculadas en tierras de levante, esto puede deberse a diferentes causas, bien que trajesen los barcos y no las tripulaciones, bien a que no figurasen muchos que eran transeúntes y estuviesen en situación de perpetua ida y venida, o bien que muchos de ellos estuvieron sólo de paso y en 1945 cuando se hizo el padrón ya había abandonado El Puerto.

El alcance de nuestros estudios no nos permite aún poder evaluar con total certeza las consecuencias que la llegada de alicantinos tuvo al Puerto en la década de los 30 en relación con la industria pesquera y su evolución, en el padrón aparecen 4 armadores de Calpe que arribaron en este período, concretamente uno en 1929, 2 en el 30 y otro en el 33, es muy probable que trajesen consigo su barco y su tripulación y que si así no fuera no tardaron en hacerlo; los años de 1930 y 33 indican en el Padrón el establecimiento de 20 pescadores alicantinos en cada uno de ellos, como antes dijimos, en el de 1929 sólo aparecen 4, sin embargo no en todos los casos los alicantinos eligieron el Puerto como lugar de residencia, pues es sabido que muchos de ellos se volvieron a su población. En todos los casos estos armadores trajeron a su familia de Calpe o sus hijos nacieron en el Puerto.

El hecho de que en el padrón solamente aparezcan 4 armadores

alicantinos, no significa que para entonces, año 1945, no tuvieran ya los alicantinos una gran parte de las embarcaciones con base en el Puerto de la modalidad de pesca de arrastre, hecho por otro lado ya constatado en la relación anteriormente aludida de 1935; es significativo que sólo aparezcan empadronados como armadores portuenses 2 personas y uno como natural de Córdoba, véase Cuadro II. Como es lógico, bajo el nombre generalizado de «marinero» se engloban a muchas profesiones relacionadas con la pesca en este tipo de documentos.

CUADRO II

Relación de profesiones y sus puntos de procedencia

	PUERTO	CALPE	RESTO ALICANTE	OTROS PUNTOS MEDITERRANEOS	SANLUCAR SEVILLA	RESTO CADIZ	GALLEGOS PORTUGUES	TOTALES
Marinero	258	116	87	20	71	15	16	583
Patrón	2	0	0	0	0	0	0	2
Mecánico	2	3	1	0	4	4	0	14
Redero	13	0	0	1	6	1	0	21
Armador	2	4	0	0	0	0	0	7 ¹¹
Total2	277	123	88	21	81	20	16	627

Así en relación de embarcaciones y sus propietarios existente en el Archivo Municipal de El Puerto y fecha en enero de 1950, de 55 embarcaciones al menos 25 de ellas son de propietarios alicantinos, en los 4 años que van de la finalización del Padrón (diciembre de 1945) a esta relación de embarcaciones no debieron de haber muchas variaciones en la flota arrastrera portuense.

No hemos cotejado ninguna relación de embarcaciones de 1945, pero es posible afirmar que en estas fechas existían con base en El Puerto alrededor de 44 embarcaciones dedicadas al arrastre, en base a cálculos realizados entre el número de marineros empadronados, 582, y un coeficiente aproximado de tripulantes por unidad estimado en 13.

Más dificultoso resulta hallar el tonelaje medio de estas embarcaciones, pero creemos que las mayores no debían superar con mu-

11. Al grupo de los armadores hay que sumar uno de Córdoba, lo que da 7.

cho las 70 toneladas. Sin embargo, el dato lo damos con la mayor reserva. En la memoria anual de El Puerto de Santa María del año 1964 se registran 103 embarcaciones con base en este puerto que suman un total de 3.488 toneladas de Registro Bruto.

En 1966 tenían base en El Puerto 104 embarcaciones pesqueras, de ellas 14 eran de menos de 20 T.R.B. y 90 de más de 20 toneladas. Entonces El Puerto era el segundo municipio de la provincia de Cádiz, tras la propia capital, con una flota más modernizada¹².

El papel jugado por los alicantinos en este desarrollo de la flota portuense ha sido notable pero aún queda por estudiar.

Otro aspecto interesante es el de las zonas de pesca, los datos reunidos nos hacen entrever que el área de pesca ha sido ampliándose progresivamente a medida que el tonelaje de las embarcaciones y su potencia se ha incrementado. Esta evolución viene estrechamente ligada a la que podemos llamar revolución pesquera iniciada con la motorización de la flota española en general, que a la región andaluza llega algo más tardíamente que a otras regiones.

Entre 1935 y 45 los pesqueros con base en El Puerto faenaban en zonas de la región Suratlántica conocidas dentro del argot marinerero como «El Moro» (costa norteafricana desde el Estrecho de Gibraltar hasta Cabo Cantim), y «La Bahía» (costas peninsulares del Golfo de Cádiz y de la propia Bahía gaditana). Está por comprobar si en estas fechas ya descendía más al sur alguna embarcación, así como también, la forma y etapas de expansión de sus áreas de pesca que en la actualidad alcanza hasta Cabo Blanco, frontera natural del Sáhara con Mauritania. Area esta última que recibe dentro del argot la denominación de «Allá Abajo».

Resulta curioso comprobar como el desarrollo industrial pesquero de dos puntos distantes, como son El Puerto y Calpe, ha sido en cierta forma paralelo y condicionado, mutuamente. La adopción de las innovaciones técnicas de uno es rápidamente absorbida por el otro, las inversiones y capitales que genera esta industria revierten igualmente en ambos. Sería conveniente estudiar si el fenómeno de la migración de alicantinos ha tenido consecuencias similares en otros puntos de la costa andaluza, y seguir su desarrollo en ellos.

El carácter de colonia a manera de clan cerrado adoptado por los alicantinos durante buena parte de su estancia en El Puerto, clan

12. MUÑOZ PEREZ, op. cit., p. 137.

típicamente caracterizado por los calpinos en un primer momento, va progresivamente diluyéndose. Muchos de los que se afincaron fueron contrayendo matrimonio con portuense.

A continuación damos los datos que prueban la importancia del grupo de los alicantinos en el sector pesquero en el año 1945. Sobre un total de 62 profesionales de la pesca (entre marineros, patronos, mecánicos, rederos y armadores), naturales del Puerto eran 277, el 44%; de Calpe, 123, el 20%; de otros pueblos de Alicante, 88, el 14%; de otros puntos mediterráneos, 21, el 3%; de Sanlúcar y Sevilla, 81, el 13%; del resto de la provincia de Cádiz y Tánger, 20, el 3%; Gallegos, Portugueses y Santanderinos, 16, el 2,5%, véase el Cuadro II.

Tenemos de esta forma un 37% de gentes venidas de Levante, sumando calpinos, alicantinos y otros puntos mediterráneos. Y lo más seguro es que esta migración continuase entre 1945 y 1950, hecho corroborado por la proporción de armadores de apellidos típicos de aquellas tierras en la relación antes citada de 1950. Muñoz Pérez habló de «un segundo intento de penetración de estos pescadores levantinos en este litoral», refiriéndose a Sanlúcar de Barrameda en los años anteriores a 1972, fecha de la publicación de su obra sobre la Pesca en la Desembocadura del Guadalquivir.

En censo de la Cofradía de Pescadores de El Puerto de 1 de enero de 1988, de 81 embarcaciones 46 tienen matrícula de Alicante, aunque su base sea El Puerto. La razón de esto radica en que los armadores alicantinos prefieren mandarlas construir en esas tierras, confiando en una mayor calidad del producto.

Hay que señalar que entre 1966 y 1988 la flota portuense sufre un retroceso que se encuadra dentro de la crisis general producida a partir de noviembre de 1973 con la subida del precio de los crudos. El número de tripulantes desciende de 1.130 en 1966 a 900 en 1989, la edad media de la flota aumenta y el número de embarcaciones disminuye de 104 a 80. Actualmente el sector pesquero se halla bajo una política de reconversión, la pesca «al fresco» tradicional sufre la competencia del «congelado», y la flota portuense parece estar en vías de adaptarse.

A modo de conclusiones:

El Puerto de Santa María, junto a Cádiz y Sanlúcar se había es-

pecializado desde hacía décadas en la modalidad del «bou», arte de arrastre.

Lo que atrajo a los alicantinos a El Puerto fue la posibilidad de enriquecerse, esta población de tradición pesquera arrastrera ofrecía unas perspectivas económicas y estratégicas que su lugar de origen era incapaz de reunir, en primer lugar un mercado más amplio y mejor canalizado, obtención de hielo para la conservación del pescado, cercanía de las costas africanas, punto central en el Golfo de Cádiz con una formación geográfica ideal; Llopis achacaba la emigración a la carencia de un puerto pesquero, los calpinos llegaron a ver en El Puerto de Santa María una nueva tierra de promisión, pero su establecimiento no se debió en principio a la existencia en este lugar de tal puerto pesquero, pues hemos visto que hacia 1930 este puerto no existía aún y el pescado debía descargarse en lugares no idóneos o compartidos con otras faenas.

Se ha hablado del espíritu emprendedor, ahorrador y tenaz de estos alicantinos, pero sus empresas no siempre llegaron a triunfar, no obstante la zona de la Bahía Gaditana les ofrecía mejores posibilidades que las de su deprimida y bella tierra de origen. Algunos de ellos, los menos, alcanzaron un estatus de burguesía a manera de clanes que en grupos familiares cerrados perpetuaban las tradiciones de su tierra. Estos clanes eran propietarios de barcos, pero en la mayor parte de los casos su clase social siguió siendo la de proletario o asalariado en similares a aún más desasistidas condiciones de las que habían podido esperar en su tierra de origen.

Esta migración de alicantinos hay que encuadrarla dentro de un movimiento generalizado que se produce a partir de 1918, momento en que la empresa arrastrera cobró especial auge, que se liga a la aplicación de la Revolución Industrial a la pesca de pequeñas barcas o parejas con la aplicación del motor de combustión interna a estas.

Esto genera el éxodo levantino hacia zonas pesqueras más propicias, los motores requerían una inversión que sólo se podía amortizar con mayores ingresos; a ello podemos sumar la posibilidad de que hubiera un estado de sobre explotación del litoral levantino a fines de los años 20 que sirviera de detonante para que este movimiento se haga patente a partir de 1930 especialmente ya en las costas gaditanas.