

ORÍGENES DE LA PESCA INDUSTRIAL EN LA PROVINCIA DE HUELVA

Segundo Ríos

1-Introducción.

A lo largo de estas páginas pretendemos analizar el desarrollo de la industria pesquera de la provincia de Huelva durante el siglo XIX y, especialmente, el primer tercio del siglo XX. Lo haremos teniendo en cuenta algunos de los condicionantes que inciden en su devenir: las limitaciones ecológicas, los factores económico-empresariales y los políticos, pues, es esta una actividad sujeta a una compleja reglamentación y, como tendremos ocasión de ver en Huelva, a acuerdos y tratados internacionales decisivos. Asimismo, ya desde un primer momento, queremos destacar la complejidad del sector pesquero en la provincia de Huelva, especializado en la sardina y el atún en Ayamonte e Isla (destinado a sus fábricas de salazón y conservas) y en especies de mesa en Huelva. Las tres localidades se nos presentarán con características y desarrollos a menudo dispares y, en ocasiones, enfrentadas y con intereses antagónicos.

2-La pesca en Huelva durante el siglo XIX.

Las fuentes consultadas reflejan una pésima coyuntura en lo que afecta a las cuestiones pesqueras (en su doble vertiente de sardina y atún) durante la primera mitad del siglo XIX¹. Las dos memorias del padre Miravent y el diccionario de Madoz ² insisten, con diferentes matices, en la crisis de las pesquerías de la provincia de Huelva. En 1824, Miravent calcula en 24- 26 el número de barcas jábegas de la provincial (“ de diez y ocho á veinte de esta Real Isla (...))tres o cuatro de Ayamonte, dos o tres de Lepe, y una o dos de la

¹La Dirección General de la Real Armada (aunque con muchas reservas debido al fraude) estimaba en 71.718 arrobas (824.570 kilos) el volumen de capturas en la provincia de Huelva en el año 1831 [citado en JAVIER DE SALAS (1876)]

²MIRAVENT (1824) y (1850); MADDOZ (1850).

Redondela”), número que, según dicho autor, resultaba “ ciertamente escasísimo en comparación de las que se reunían cuarenta y aun treinta años antes de esta época, en que llegaron a pescar en estas costas hasta sesenta barcas”. En realidad, estos autores no hacen nada más que incidir en una tendencia negativa ya recogida y expuesta por Manuel Martínez de Mora en su *Memoria sobre la decadencia de la pesca en las costas de Andalucía*³. Martínez de la Mora, vecino de la villa de Huelva, señalará (al igual que los otros autores mencionados) la utilización de los artes de bous por parte de compañías valencias instaladas en Sanlúcar a mediados del siglo XVIII como la causa de la falta de pesca y la ruina de los artes tradicionales(jábegas, sedales, trasmallos, cazonales, cordeles, espineles, etc.) de la costa onubense. Para estos autores, los nuevos artes de arrastre, muy poco selectivos pero mucho más intensivos y costosos, causarían la ruina de los artes tradicionales utilizados en la provincia, dado que alteraban los fondos marinos, impidiendo la reproducción de las especies y, sobre todo, provocaban un descenso del precio del pescado que a medio plazo solamente dejaba una salida a buena parte de la clase marinera tradicional: el abandono de la actividad pesquera, constatada por Madoz en el caso de Ayamonte. Ahora bien, aunque la irrupción de los artes de bous en el golfo de Cádiz provocó una dura e infructuosa oposición por parte de un sector pesquero que, como el de Huelva, se encontraba anclado en el pasado, tampoco podemos convertirlos en únicos responsables del descenso de las capturas⁴. Pensamos que la crisis del sector salazonero de la provincia (principal consumidor de sardina que atravesará una existencia problemática hasta mediados de siglo⁵) tuvo mucho que ver en este extremo. La menor demanda de sardina que todo ello comporta no propiciará la incorporación de innovaciones que mejorasen los rendimientos.

3

DE LA MORA (1779).

⁴La irrupción de los artes de bous en el litoral sudatlántico generó un amplio debate, reproducido por escrito en varias memorias: PEDRO JOSÉ DE CASTRO (del que tan sólo tenemos referencias), MARÍN CUBILLOS (1806) y MIRAVENT (1850). Al respecto, puede verse una síntesis en DEL HOYO (1999).

5

Sobre los efectos del impuesto de la sal en la industria salazonera gallega véase SANTOS CASTROVIEJO (1990). Para el caso de Huelva, son muy relevantes las referencias de Miravent: “Mientras el precio de la sal destinado al consumo de las pesquerías del Reino fue moderado, se vio prosperar esta Isla, aumentado sus artes, fábricas, sus edificios su fortuna y su población; pero tan luego como el precio de la sal subió a veinte reales la fanega escasa ya se vieron atrasos, emigraciones, quiebras, embargos”[MIRAVENT (1850)].

La memoria de Mila i Pinell⁶ de 1902 nos permite asegurar que la pesca del atún se encontraba en idéntica situación a mediados de siglo: la insuficiente demanda de dicha pesca, así como los problemas que derivaban de su comercialización, convertían a un arte caro como el de la almadraba en poco rentable⁷. Cesáreo Fernández Duro también se hace eco de esta crisis en diferentes trabajos⁸, pero insiste en otros extremos más técnicos a la hora de explicar sus causas: el inadecuado reglamento de 1828⁹, los turbios manejos de los gremios, etc.

Sin embargo, Sabino Bertholet y Martín Bogarín¹⁰, que recogen la situación de la industria pesquera onubense entre 1860 y 1930, presentan otro perfil en la segunda mitad del siglo. Según Bertholet, en 1861 se capturó en la provincia 2.818.520 kilogramos de pescado “del que casi la mitad se ha salado y el resto se consumió fresco”. De sus datos deducimos una importante recuperación, tanto de las actividades salazoneras¹¹ como del volumen de capturas, que triplica el del año 1831. La obra de Bogarín y su relación de las artes más características durante este período de final de siglo nos indica hasta qué punto los aires de renovación y de modernización habían cobrado fuerza. Según este autor, hacia 1865 (procedente de Galicia, donde era conocido como traña) llega a las costas de Huelva el

6

MILA y PINELL (1902).

7

La Mojarra y el Portil, por ejemplo, fundadas en 1839 y 1841 respectivamente, no encontraron licitador entre 1850 y 1864. Cuando en 1865 vuelvan a ponerse en funcionamiento, el resultado no será muy rentable, pues en 1866 sus arrendatarios dejarán de explotaras (FERNANDEZ DURO (1866) y ANUARIO DE PESCA DE 1868).

8

FERNÁNDEZ DURO (1866) y (1869).

9

Puede verse una reseña de lo legislado sobre almadrabas a lo largo del siglo XIX y principios del XX en CARLIER Y VIVORA (1908), FERNANDO GONZÁLEZ (1906) y LÓPEZ MEDINA (1908).

10

BERTHELOT (1867) y BOGARÍN (1930).

11

Aunque no dispongamos de datos muy precisos todo apunta en esta dirección. No sólo en 1848 se abre en Ayamonte la primera fábrica de salazón [DIARIO *LA PROVINCIA*] sino que el INFORME DEL DIPUTADO PROVINCIAL DON DIEGO PÉREZ Y PASCUA, redactado en 1871, nos certifica que las actividades salazoneras de Isla gozaban de excelente salud, un año después del desestanco de la sal. Según dicho informe, existían en Isla 18 establecimientos de salazón que daban trabajo a 747 personas. Así mismo, según LA GACETA INDUSTRIAL, N° 267, hacia 1870 había más de 50 en toda la provincia [citado en CARMONA (1994)].

galeón o cerco real. El nuevo arte y su embarcación (que impulsada mediante remos recibía el mismo nombre) vino a sustituir a las tradicionales jábegas, no sin polémica, pues para este mismo autor “los pescadores recibieron tan mal esta innovación que se produjeron choques y disgustos en sus primeros años y la fantasía popular cantaba coplas alusivas al hambre que suponían habría de motivar la variación del sistema de pesca”. Todo parece indicar que la introducción de dicho arte encontró una resistencia similar a la que sufrió la traíña por parte de los tradicionales jeiteros en las rías bajas a principios del siglo XX¹². Y es que el galeón supone la incorporación de un arte mucho más intensivo, que parte de una concepción empresarial de la pesca. Más caro y complejo que la jábega, el nuevo arte impulsado por los fomentadores locales¹³ permitió aprovechar la bonanza pesquera de la década de los 70 y 80 del siglo XIX¹⁴, relanzar aún más la industria salazonera de Ayamonte e Isla tras el desestanco de la sal en 1869, y ampliar el radio de acción de la flota, limitada hasta entonces a una estrecha franja costera. Repercutió, además, en otras cuestiones de gran importancia. Por un lado, acostumbró definitivamente a los pescadores a nuevas estructuras empresariales y a artes que, con el transcurso del tiempo, se irían volviendo mucho más complejos y más intensivos; por otro, inició lo que acabará por convertirse en un auténtico conflicto pesquero con Portugal que no nos abandonará hasta fechas muy recientes. Como apunta Bogarín, “la libertad de movimiento de este nuevo arte, que le permitía alejarse fuera del litoral motivó disgustos serios en los pescadores de la nación vecina; a donde le era permitido pescar, por reciprocidad, y donde se suscitaran algunos choques con sus pescadores que no eran partidarios de que los varios artes ya establecidos en Isla Cristina fueran a pescar en sus aguas nacionales”. Sin duda, esta debió ser la causa por la cual Portugal se negó a continuar con la reciprocidad de aguas que fijaba el Tratado de Comercio de 1872 e impuso importantes limitaciones a nuestros barcos en los sucesivos acuerdos

¹²

Al respecto véase GIRÁLDEZ (1996).

¹³

El primer galeón lo trajo el industrial salazonero de Isla, Sebastián Romeu Cassañes, el cual creará una de las casas conserveras más importantes de todo el litoral Suratlántico, especialmente fortalecida con su hijo y heredero, Serafín Romeu Portas, primer conde de Barbate y Gerente del Consorcio Nacional Almadrabetero tras su constitución en 1928 [BOGARÍN (1930)].

¹⁴

Las capturas se incrementan notablemente. De los 2.818.520 kilos de pescado que BERTHOLET asigna a la

comerciales que estableció con España en 1883 (aplicado en 1885) y 1893¹⁵. De este modo, condicionará fuertemente a un sector en expansión y cada vez más dependiente de las aguas portuguesas. El tratado de 1883, por ejemplo, hizo descender espectacularmente el número de galeones empleados en Ayamonte e Isla y repercutió muy negativamente en la industria salazonera.

**LA INDUSTRIA PESQUERA EN AYAMONTE E ISLA ANTES Y DESPUÉS DE LA
APLICACIÓN DEL TRATADO DE 1883**

	1885	1887
ARTES DE GALEÓN	25	8
“ DE JÁBEGA	24	20
BARCOS AUXILIARES	227	135
FÁBRICAS DE	47	28

Fuente: Eco de Ayamonte [citado en *Revista de Pesca Marítima* (1887)]

En la década de los 80 dos nuevas innovaciones vendrán a completar y enriquecer la situación del sector en Huelva: la aparición del arrastre por medio de parejas de bous y , a partir de 1888, momento en el cual comienza a despegar la industria conservera en la costa occidental de Huelva, la llegada de las primeras tarrafas procedentes de Boston. Las parejas de bou tendrán particular impulso en la ciudad de Huelva de la mano, según José Ruiz- C. Medel¹⁶, de “los armadores onubenses Sebastian Brea, Juan Ortiz, Melchor, el Cano y Reboco” y la concurrencia de “ las parejas de Sanlúcar de Barrameda y Puerto de Santamaría, cuando soplaban los vientos del sur y suroeste, que les obligaba a entrar en este puerto”. En Ayamonte e Isla Cristina, la tarrafa (arte de cerco dedicado a la captura de la sardina) se adaptará perfectamente al barco galeón impulsado mediante remos; pero por sus mayores dimensiones, mayor maniobrabilidad y permitir realizar lances en aguas más profundas (lo que le facultaba para pescar en aguas portuguesas sin infringir el tratado de 1883) supuso

provincia de Huelva en 1861 pasamos a los 4.350.000 kilos recogidos por la *REVISTA DE PESCA MARÍTIMA* en 1885.

¹⁵

En el Tratado de 1883, Portugal se reserva sus aguas hasta un límite de 3 millas. En el de 1893 (vigente hasta 1913), se prohibirá la pesca de las tarrafas españolas a menos de 6 millas. Para los artes de bous, prohibidos en Portugal, la distancia aumentaba a 12 millas [MARTÍNEZ ALCUBILLA (1894)].

¹⁶

RUIZ- C. MEDEL (1966). También se hacen eco de este hecho: ARRANZ (1966) y MONTERO ESCALERA (1955).

una respuesta adecuada a las limitaciones que Portugal imponía a los pescadores españoles en el tratado de 1883¹⁷. Nuevamente es un empresario salazonero de Isla, Martín Cabot, el impulsor de dicha medida. Este dinamismo que los industriales de Isla Cristina desarrollan se constituirá en una constante a lo largo del período estudiado. Su fuerte mentalidad marinera¹⁸ contrasta con la actitud, mucho más acomodaticia, de Ayamonte, que preferirá abastecerse de la sardina portuguesa, lo cual frenará el impulso modernizador del sector en esta localidad. En el caso de Ayamonte, la dependencia de la sardina portuguesa entrañará una gran dosis de riesgo porque al igual que Isla poseía una importante industria salazonera y conservera. Por su parte, salvo algunas excepciones, la capital se mantuvo alejada de la producción de transformados de la pesca. Desde el punto de vista de las especies capturadas se establecerá también una importante diferencia entre la capital y sus dos pueblos. Mientras la sardina y el atún destinados a sus fábricas constituirán la columna vertebral de las pesquerías de Ayamonte e Isla, Huelva se especializaba en las especies de mesa que, mediante carreterías y arrieros del Condado y la sierra, comercializará en el interior de la península.

3-Los años finiseculares: fiebre almadrabra y estancamiento de la flota sardinera.

Los años finiseculares se desenvolverán en una doble dirección: espectacular crecimiento del número de almadrabas y estancamiento de la flota tarrafera. No hay que olvidar que, a diferencia de lo que ocurre en Galicia, el desarrollo conservero experimentado por Ayamonte e Isla Cristina durante estos años se basa fundamentalmente en el atún y, a gran distancia, en la sardina. Las cosas, como veremos, cambiarán sustancialmente a partir de la segunda década del siglo XX, pero hasta entonces la pesca del atún acaparará gran parte de unos esfuerzos inversores que desborden el marco provincial, puesto que la mayor parte

17

En 1894 habrá ya 28 artes de cerco o tarrafas, distribuidas de la siguiente manera: Isla, 20; Ayamonte, 5; Lepe, 2; Cartaya, 1 [*REVISTA DE PESCA MARÍTIMA* (1894)].

18

En realidad, Isla Cristina representaba más del 91% de las capturas totales de la provincia de Huelva en 1892 (5.598.075 kilos sin contabilizar el atún). A gran distancia se situaba Ayamonte (4,5%) y Huelva y Cartaya que sumaban el resto [*ANUARIO ESTADÍSTICO DE PESCA DE 1892*].

de las almadrabas gaditanas y algunas de las de Marruecos pasarán a ser gestionadas por empresarios de Ayamonte e Isla Cristina. En esta provincia, objeto de nuestro estudio, las tres almadrabas que se calaban en 1866 (La Tuta, La Mojarra y El Portil), reducidas a dos en 1884 (Arenas Gordas y Asperillo¹⁹), se elevan a ocho a principios de siglo XX :

ALMADRABAS CALADAS EN HUELVA DURANTE 1904

Almadra	primer año	
Reina	1901	Ayamonte
La Tuta	1812	Isla Cristina
Las Cabezas	1888	Idem
Punta		Huelva
La Higuera	1886	Idem
El Terrón	1900	Idem
Las Torres	1901	Idem
La Cinta	1902	idem

Fuente: Ángel Pardo: “Estadística de la Pesca Marítima”, en *Anuario Estadístico de la pesca marítima en España*. Madrid, 1906.

La importante demanda de conservas de atún por parte de Italia²⁰ es la culpable de semejante explosión, de carácter eminentemente extensivo, dado que las técnicas empleadas no parecen experimentar grandes cambios con relación a las tradicionalmente utilizadas²¹. Aún así los beneficios llegarán a ser extraordinarios a tenor del continuo crecimiento de los precios del atún²² y de algunos datos que aporta Mila i Pinell²³:

¹⁹

GUTIÉRREZ VELA (1885).

²⁰

Al respecto véase GARCÍA SANZ (1994).

²¹

Según los distintos ANUARIOS ESTADÍSTICOS consultados, la producción anual de las almadrabas onubenses en la primera década del siglo XX se situaría en los dos millones de Kilos, es decir, aproximadamente 20.000 atunes, que representan entre un 25-30% del total de la pesca capturada en la provincia por estos años. Véase la descripción de dicho arte en ARIÑO Y MICHELENA (1901).

²²

El precio medio de un atún de 100 kg. vendido en las lotas de Ayamonte e Isla pasó de 45 ptas en 1902 a 200 ptas en 1920 [BELLÓN (1926)].

²³

“Los arrendamientos que explotan hace ocho ó diez años las almadrabas de Barbate, Zahara y Santi-Petri, y al mismo tiempo la fabricación de conservas en aceite, han ganado 4 ó 5.000.000 de pesetas. La almadraba de las Cabezas, que se cala en aguas del distrito de Isla cristina, se subastó hace cuatro años, adjudicándose en 77.576 pesetas anuales a D. Enrique Lázaro Tuser. El costo de toda la almadraba, que tuvieron que adquirirla

A su vez, los empresarios conserveros de Ayamonte e Isla Cristina se aprovecharon de una legislación almadrabra que en los años finiseculares permitía, según Milá i Pinell, la calazón de almadrabas con carácter experimental por un plazo de cinco años y bajo un canon anual que dicho autor califica de “económico”²⁴. En consecuencia, podemos decir que a principios de siglo XX las costas suratlánticas han llegado ya a su máximo umbral de explotación almadrabra y no hay espacio para nuevos pesqueros, produciéndose una enconada rivalidad entre los arrendatarios y concesionarios de dichos artes (valorados en 2 millones de pesetas por la Camara de Comercio de Huelva en su informe de 1910) que pugnan por ampliar sus enfilaciones o por impedir la concesión de nuevos pesqueros que perjudiquen su actividad. La correspondencia municipal de Isla Cristina, los boletines del Ministerio de Marina, la Memoria de Milá y las Memorias de Camara de Comercio de Huelva reflejan de un modo u otro este hecho.

Sin embargo, frente a tan risueña situación, el crecimiento de la flota sardinera antes aludido experimentará un prolongado estancamiento, pese a que la industria salazonera garantizaba una importante demanda²⁵. La causa es bien sencilla: el Tratado de Comercio y Navegación hispano- portugués de 1893, respuesta de Portugal a las nuevas condiciones técnicas de la flota onubense²⁶. Con dicho tratado, Portugal (empeñada en alejar de sus aguas a los barcos de Ayamonte e Isla) ampliará el uso exclusivo de sus aguas territoriales hasta un máximo de seis millas y, al mismo tiempo, conseguirá la entrada de su sardina fresca en España libre de aranceles y a unos precios muy bajos. En semejantes condiciones, la

comprándolo todo de primera intención, importó sobre 300.000 pesetas, y en las dos primeras temporadas, vendió la pesca capturada en 1.125.000, y como el costo del arte y los gastos de las dos temporadas no subió de 520.000, obtuvieron una cantidad de 500.000. Que el negocio de la explotación de las almadrabas para la pesca de atunes es un magnífico negocio de presente y porvenir, no cabe duda alguna” [MILA Y PINELL (1902)].

²⁴

500 pesetas según el reglamento de 1899. Transcurrido el tiempo de ensayo, el pesquero era subastado al mejor postor. Los remates de las subastas de las almadrabas sudatlánticas efectuados en los años finiseculares oscilaban entre 15.000 y 49.000 ptas anuales [REVISTA DE PESCA MARÍTIMA (1898)].

²⁵

Al respecto, véase RÍOS (1999).

²⁶

Gracias a la tarrafá, el número de capturas (en gran parte procedente de los caladeros portugueses) había seguido aumentando en una proporción más que aceptable : 1888, 5.634.822 kilos; 1890, 4.000.000; 1891, 6.000.000; 1892, 8.000.000; 1893, 5.000.000 [REVISTA DE PESCA MARÍTIMA (1894)].

competitividad y rentabilidad de la incipiente flota tarrafera se resintió considerablemente²⁷. En Ayamonte, por ejemplo, el volumen de capturas que destaca López en el Anuario de Pesca de 1908 es claramente testimonial²⁸. La importación masiva de la sardina portuguesa²⁹ había sumido a la industria pesquera local en una profunda crisis, paliada por el sorprendente auge que cobraban las actividades salazoneras y conserveras.

IMPORTACIÓN DE PESCADO FRESCO PORTUGUÉS (kg.) EN LA PROVINCIA DE HUELVA

AÑO		HUELVA	ISLA
1905	3.147.420	-----	-----
1906	2.869.716	616.661	41.657
1907	1.896.463	766.463	13.479
1908	2.176.863	105.473	18.462
1909	1.850.805	54.727	145.156
1911	2.257.431	4.870	107.959
1912	1.410.596	-----	127.351
1913	2.522.476	13.583	64.566
1917	6.500	-----	-----

Fuente: Anuario Estadístico de Pesca (1908) y ECEX.

Más tenaz, Isla se aferraba a su enorme tradición pesquera, incurriendo incluso en frecuentes violaciones de las aguas portuguesas, que acabarán por suscitar duras sanciones de las autoridades españolas, temerosas de que un exceso de pasividad creara un conflicto internacional con el país vecino. En efecto, la reiterada invasión de las aguas jurisdiccionales portuguesas por los artes de Isla Cristina³⁰ provocó un endurecimiento de la legislación

²⁷

Según la *REVISTA DE PESCA MARÍTIMA*, que recoge un artículo de la prensa local onubense, las capturas habían descendido a un millón de Kilos en 1894, es decir, un año después de la aplicación del tratado de 1893. La cifra nos parece un tanto dramática y por tanto cabe relativizarla. Pero es cierto que la pesca capturada según los ANUARIOS ESTADÍSTICOS DE 1908 Y 1909 en la provincia de Huelva (entre seis y 7 millones de kilos) indican un largo y prolongado estancamiento del volumen de capturas con relación a las efectuadas veinte años atrás.

²⁸

29.000 kilos por trimestre como término medio [LÓPEZ 1908].

²⁹

Sobre la importancia de este comercio véase ESPIDO BELLO (1999) y PEÑA (1998).

³⁰

Tan sólo entre marzo y agosto de 1908 fueron apresados 160 galeones por los guardacostas lusos, a los que se le impuso multas por un valor total de 12.925 ptas [AHMI, correspondencia municipal]

española y de la actitud del gobierno español en 1907, el cual reconocerá sin ambages la necesidad de castigar las infracciones para, de este modo, disminuir “ notablemente, si es que no llegan a suprimirse, las infracciones en aguas portuguesas”³¹.

Otro indicio más de la problemática situación de la flota tarrafera por estos años lo encontramos en el atraso técnico que la caracterizaba, dado que, como menciona un informe del Ayuntamiento de Isla Cristina dirigido al Ministerio de Marina en 1908, la motorización todavía no era conocida: “las embarcaciones dedicadas a la pesca con el arte de tarrafa, llamados galeones, son todos, como dicen los recurrentes, destronados ó sea sin cubierta corrida, pero de 8 a 10 toneladas en adelante y las últimamente construidas llegan a 18 toneladas; una vela latina con algún martillo y necesita de 4 á 6 embarcaciones auxiliares y de más de 85 á 90 hombres para tripulantes de todas ellas”.

El número de artes e individuos ocupados en el sector pesquero de la provincia de Huelva en 1904 (y su comparación con otros departamentos andaluces) nos permitirá también abundar y confirmar algunos extremos de gran interés.

NÚMERO DE ARTES, MARINEROS OCUPADOS Y EMBARCACIONES DE PESCA DE ANDALUCÍA EN 1904

DISTRITO	MARIN. OCUPADOS	ARTES	EMBARCACIONES	VAPORES
ALMERÍA	3.417	3.308	566	
ALGECIRAS	3.138	1.283	642	
CÁDIZ	2.696	-----	310	15
HUELVA	3.050	238	393	
MÁLAGA	5.684	1.480	659	
SEVILLA	1.174	448	207	

Fuente: Francisco Ramírez y Adolfo Navarrete: *Monografía de la Pesca Marítima en España, 1905, Madrid*

Ante las protestas del embajador de Portugal en Madrid, la Real Orden 28 de octubre de 1907 (que modificaba otra anterior de 9 de junio de 1904) es realmente dura con las tarrafas onubenses, puesto que en caso de reincidencia se contemplaba borrar “ las embarcaciones de la lista de pesca en la provincia, sin que pueda habilitarse para dicha pesca en ninguna otra” [Real Orden de 28 de octubre de 1907]. Sin embargo, la Real Orden de 2 de marzo de 1908 vendrá a establecer un marco algo más condescendiente, limitando las sanciones a simples multas y a un máximo de 30 días de suspensión.

Un rápido análisis comparativo nos lleva a constatar el reducido número de individuos ocupados en el sector, sobre todo, si tenemos en cuenta que en la provincia se ha desarrollado con fuerte intensidad la industria conservera y salazonera, gran consumidora de materia prima. Al mismo tiempo, nos permite apreciar el reducidísimo número de artes empleados, lo cual nos confirma el escaso peso de los artes tradicionales en la provincia y el predominio de embarcaciones y técnicas de pesca muy intensivas, dirigidas y controladas por empresarios capitalistas que dominan todo el complejo pesquero-conservero.

Por su parte, la ciudad de Huelva continuará experimentando un lento pero prometedor impulso de sus actividades pesqueras. Hacia 1903 inician su actividad dos barcos vapores ingleses de arrastre (trawlers) propiedad del rico empresario Sundheim (a los que habrá que sumar casi de forma inmediata los barcos del empresario ayamontino Pedro Gutiérrez Feu) que faenan “en los Bancos ó partes aplacerada próxima á la costa de África”. El ferrocarril Huelva-Badajoz, los avances técnicos y la mejora de sus instalaciones portuarias acabarán por convertir la capital onubense en una inmejorable base para explotar los recursos de la costa marroquí. Sin embargo, todo ello no alcanzará cifras estimables hasta principios de los años veinte.³²

4-Los primeros vapores tarrafas en Huelva.

A principios de 1910 las condiciones técnicas en las que se desenvolvía la pesca de la sardina en Huelva experimentarán una auténtica transformación, introduciéndose con gran rapidez y celeridad la tracción mecánica en los galeones onubenses, rápidamente bautizados como vapores tarrafas. Como podemos observar, por la fecha, el fenómeno es algo más tardío en la provincia de Huelva que en otras zonas con tradición en la pesca de la sardina. Pensamos que la cuestión obedece más a limitaciones externas (existencia de una amplia oferta de sardina portuguesa e imposibilidad de pescar en las ricas aguas del país vecino) que a actitudes conservadoras o tradicionales del empresariado local. No obstante, ninguna de estas limitaciones habían desaparecido en 1910. ¿Cómo, pues, explicar el cambio de actitud y

³²

Aún así, la MEMORIA DE LA CAMARA DE COMERCIO DE HUELVA DE 1910 valora los rendimientos de esta pesca en 1.844 toneladas, con un valor medio de un millón de pesetas.

la rápida modernización y motorización de la flota tarrafera? Bajo nuestro punto de vista, la clave se encuentra en la primera crisis sardinera del litoral gallego, suscitada, precisamente, a partir de 1910. Sabemos que dicha crisis supuso la instalación de un importante número de salazoneros gallegos en la costa de Huelva (no siempre recogida por la matrícula industrial), que forzosamente tuvo que ejercer una doble influencia en los empresarios del sector pesquero de Huelva y Ayamonte, pero especialmente de Isla: por un lado, incrementaría la demanda de sardina y revalorizaría su precio; por otro, permitiría a los propios empresarios y salazoneros de Huelva adquirir de forma coyuntural una mayor presencia en los mercados del Levante. Pensamos que es la combinación de tales elementos lo que debió impulsar la motorización de las tarrafas³³ y la incorporación de otros adelantos técnicos que revolucionaron la flota sardinera de la provincia de Huelva y permitió un importantísimo incremento de las capturas³⁴. Pero no debemos olvidar otros factores. A partir de 1908 (y hasta 1912), la comercialización de la conserva de atún en Italia comienza a sufrir una mayor presión arancelaria que hizo reducir las exportaciones a dicho país. También parece que entramos en un período de menor rendimiento de las almadrabas suratlánticas (que luego estudiaremos más en profundidad), debido a la sobrepesca y a la indiscriminada generalización de dichos artes de pesca. Menos limitada desde el punto de vista de los rendimientos, con un mayor potencial de capturas, la sardina vendría a paliar la crisis de crecimiento experimentada por los transformados del atún. En estos años iniciales, el mayor crecimiento de la flota tarrafera se produce en Isla, pues en Ayamonte y Huelva el fenómeno adquiere menor intensidad³⁵. Aún así, en Huelva se constituirá la Sociedad Anónima Pesquera en 1910, propietaria del vapor tarrafa “la Higuera” e impulsora de una fábrica de salazones y conservas en Punta Arenilla. Hacia 1912, el político y diputado a

33

Puede consultarse una buena descripción de este arte en RODRÍGUEZ SANTAMARÍA (1923)

34

Incremento casi espectacular. En 1911 la provincia de Huelva, con más de 21 millones de sardina (cantidad que duplicaba la de 1910) superaba, incluso, el volumen de sardina capturada en toda la cornisa cantábrica, que atravesaba una grave crisis por la casi desaparición de dicho clupeido en estos años [ANUARIOS DE PESCA (1910) y (1911)].

35

En 1914, de las 23 tarrafas existentes, 17 pertenecen a Isla, 5 a Ayamonte y tan sólo una a Huelva [ANUARIO ESTADÍSTICO DE PESCA (1914)]. Sin embargo, otras fuentes periodísticas coetáneas (*La Provincia* y *La Higuera*) coinciden en adjudicar a Isla un número algo mayor de tarrafas (en concreto 20).

Cortes, José Tejero, se convertirá en su único propietario, dándole un gran impulso a la sociedad que adquiere en 1916 una segunda tarrafa, bautizada con el significativo nombre de “Viva el Rey”³⁶. De este modo, entra en escena la figura más influyente y polémica del sector pesquero de la provincia de Huelva en estos años. No obstante, este y otros casos de empresarios tarraferos onubenses se nos antoja aislado, dado que Huelva seguirá durante estos años profundizando en otras especies dedicadas al consumo en fresco. Fiel a su tradición importadora, Ayamonte continuará dependiendo de la sardina portuguesa, pues en 1912 tan sólo cuenta con 5 tarrafas. y un número indeterminado de estas artes, pero en todo caso pequeño, que faenan bajo bandera portuguesa en aguas del país vecino. Se consolidaba de este modo la “vocación portuguesa” de los industriales ayamontinos, que alcanza su mayor expresión en las importantes fabricas de conservas instaladas en Portugal por la Casa Feu Hermanos.

5-EL fin del Tratado de Comercio con Portugal de 1893 y sus consecuencias.

Es importante que insistamos en estas diferentes estrategias desarrolladas en los principales puertos pesqueros de la provincia de Huelva, puesto que muy pronto serán motivo de enconadas disputas, escenificadas en tribunas tan relevantes como el Congreso o la prensa provincial y local. El punto de arranque de éstas se sitúa en mayo de 1912, cuando el gobierno español abra un período de consultas entre los distintos agentes sociales y económicos con el fin de revisar el Tratado de Comercio y Navegación con Portugal de 1893, que, como sabemos, prohibía a los españoles pescar en aguas de Portugal, pero permitía, libre de aranceles, la importación de la sardina fresca y del salazón portugués. Inmediatamente, tanto la Camara de Comercio de Ayamonte como el Gremio Tarrafero de Isla, que tanto había batallado por la denuncia de dicho tratado³⁷, enviarán sendos informes

³⁶

En Huelva, las tarrafas se caracterizarán por su menor tonelaje con relación a las de Ayamonte e Isla, de ahí que se las denomine traíñas.

³⁷

Según Ruiz Morales, el papel de José Tejero, “paladín de la causa pesquera de Isla”, fue decisivo en dicha

donde se pueden apreciar ya algunas diferencias de fondo. El extenso informe de Isla, reproducido íntegramente en La Provincia, recomienda endurecer los aranceles de la salazón portuguesa y conseguir la reciprocidad de pesca con el país vecino. En el caso de que Portugal se opusiese a este último punto, España debía levantar una muralla arancelaria contra su pescado fresco y su sardina prensada (6 y 12 pesetas por cada 100 Kilos de sardina respectivamente) que hiciera reflexionar al país vecino y a su flota pesquera, en quien Isla veía un posible aliado natural al depender de las ventas a nuestro país y cernirse sobre ella un hundimiento generalizado de los precios si las negociaciones fracasaban. Por su parte, la Cámara de Comercio de Ayamonte elevará un Memorial al Ministro de Marina el 28 de septiembre de 1913 con propuestas aún más duras para el salazón portugués, pues se propone gravarlo con un arancel de 25 pesetas por cada 100 kilos. Asimismo, se solicita la reciprocidad de pesca y, sobre todo, la exención de derechos de importación para la sardina fresca. Como puede verse, las diferencias entre este informe y el de Isla, aunque de matices, son muy importantes a efectos de la futura estrategia negociadora del gobierno español. Isla Cristina considera básico y fundamental la reciprocidad de pesca (hasta el punto de que supedita la exención de derechos de importación de la sardina a su consecución), y Ayamonte, aunque solicita la reciprocidad de pesca, considera prioritario seguir disfrutando de la importación masiva de la sardina portuguesa libre de aranceles. Desde luego, no estaba dispuesto a mezclar ambos asuntos y convertir el espinoso punto de la reciprocidad de pesca en el asunto estrella de la negociación, en el caso (muy probable ante sus ojos) de que Portugal se negara en redondo a mancomunar sus aguas con España. Para los ayamontinos, el más que probable fracaso de las negociaciones (de imponerse la estrategia de Isla en el seno del gobierno español) tan sólo acarrearía un cúmulo de desastres. Según estos, el fin del tratado de Comercio (y sus consecuencias: fuertes aranceles para el pescado fresco procedente de Portugal) provocaría la ruina de la industria onubense y beneficiaría a la cada vez más importante industria conservera de Portugal, al convertirla en única receptora de sus pesquerías. En realidad, los ayamontinos creían mucho más factible aprovechar la cercanía de la frontera trasladando parte de la industria al otro lado de esta (con costes

denuncia, pues “logró con sus amistades en los medios políticos y su influencia en los Gobiernos que España denunciase el Tratado” [RUIZ MORALES (1946), pág. 187].

laborales sensiblemente más bajos), invertir en artes de pesca del país vecino y proveerse de sardina de Portugal, cuyos caladeros eran considerablemente más ricos.

Finalmente, el mayor peso político del Gremio Tarrafero de Isla, asesorado y representado en el Congreso por el diputado del distrito José Tejero, hará que el gobierno asuma como propia la estrategia negociadora de Isla. El protagonismo de dicho diputado, miembro de la delegación española que negociará sin éxito en el verano de 1913 un nuevo tratado comercial en los términos antes aludidos, nos parece muy destacable, convirtiéndose en el auténtico portavoz de los intereses pesqueros de Isla (y, por qué no decirlo, de los suyos propios) en el Congreso de los Diputados³⁸. Sin embargo, los cálculos más pesimistas de Ayamonte pronto se hicieron realidad. El 30 de septiembre de 1913 finalizó el Tratado de Comercio sin que las negociaciones hubiesen fructificado³⁹ y el gobierno español se limitó a imponer para la sardina fresca un arancel sumamente prohibitivo (24 pesetas por cada 100 kilos de sardina) que desbordaban incluso las propuestas más duras de Isla. Lo que viene a continuación es una historia de dos años de sucesivos desencuentros entre ambas localidades. Todos los sectores sociales de Ayamonte (incapaz de autoabastecerse de la pesca necesaria⁴⁰) iniciarán una intensa campaña para conseguir, en primer lugar, una moratoria en la aplicación del nuevo arancel y, en segundo lugar, una sustancial rebaja que lo situara en 1,5 pesetas por cada 100 kilos. No podemos decir que tales campañas fueran estériles en su totalidad. Los gobiernos que sucedieron al gabinete Romanones, culpable del nuevo arancel, contemporizaron con el contrabando y el desembarco de pesca portuguesa sin sujeción a los nuevos aranceles. Tan sólo las enérgicas protestas del Gremio Tarrafero de Isla y las del diputado Tejero en el Congreso, exigiendo que se cumpliera la ley, obligarán a un seguimiento

³⁸

Véase DIARIO DE SESIONES (10-6-1914 y 4-11-1914).

³⁹

“Las negociaciones de nuestro gobierno, tendieron a obtener la reciprocidad de pesca, como necesidad de todos reconocida. Se ofreció al gobierno portugués como compensación el pago de un canon, la creación de Tribunales mixtos, derechos de embarque de una parte de sus nacionales en los barcos españoles y hasta la excepción de derechos arancelarios a sus pesquerías frescas. A nada accedieron. Se encastillaron en la negativa de pesca recíproca” [LA PROVINCIA, 13 de diciembre de 1913]

⁴⁰

Estos años, además, coinciden con un apreciable descenso de las capturas, muy posiblemente por la mayor vigilancia de las patrulleras portuguesas. En el trienio 1912-1914 las estadísticas apenas sobrepasan los seis millones de kilos de sardina [ANUARIOS ESTADÍSTICOS DE PESCA].

más estricto de las normativas. Pero la respuesta del entonces Ministro de Hacienda al diputado onubense reflejaba una cierta comprensión con las demandas de Ayamonte, que tuvieron reflejo incluso en un Real Decreto y en la creación de varias comisiones parlamentarias que acabaron recomendando a ambas localidades el restablecimiento de la concordia y la firma de acuerdos puntuales que permitiera una acción común en futuras negociaciones con Portugal. Reproducir el cúmulo de reproches que ambas localidades cruzaron entre sí está fuera de lugar en este trabajo. Pueden consultarse en docenas de artículos de la prensa provincial y nacional. Nos queda, pues, reflejar cómo se acabó resolviendo este espinoso asunto. Como no podía ser de otro modo, al final se acabó produciendo el entendimiento que con tanto énfasis solicitaba el Ministro de Hacienda. Ayamonte no consiguió la rebaja del arancel que deseaba, pero, ante la inmediatez de nuevas negociaciones con Portugal, acabó plegándose a la estrategia de Isla, que, a su vez, mediante acuerdo firmado, se comprometía a garantizar el suministro de pesca a Ayamonte⁴¹. El cambio de actitud de esta última localidad responde a un cúmulo de factores externos e internos. La protesta contra la denuncia del tratado de comercio y la imposición de elevados aranceles, compartida por todos los sectores de Ayamonte, es especialmente protagonizada por los sectores obreristas y republicanos de la localidad, que ven incrementada su implantación. La burguesía local (y, sobre todo, los grandes empresarios que sentían menos la necesidad de la pesca portuguesa al ser ellos mismos propietarios de tarrafas) creyó oportuno acabar con esta situación de dudosa rentabilidad política y, junto a Isla, luchar por conseguir la negociación de un nuevo tratado de pesca que garantizase la reciprocidad de aguas. Pero no debemos olvidar otras causas: el mayor apoyo político de Isla, y la cada vez mayor implicación de otros grupos empresariales en el debate, que sintonizan mucho más con las propuestas de Isla. Nos referimos a los pescadores gallegos y a los almadraberos. Los primeros, con ricos caladeros que les permiten autoabastecerse, ningún interés podían manifestar por defender un tratado en los términos abanderados por Ayamonte. Los almadraberos también sentían como muy negativa la importación de atún fresco procedente de las almadrabas portuguesas.

41

Véase texto completo del acuerdo en SOSA (1970) y *LA HIGUERITA* (26-6-1915)

En cualquier caso, todo fue inútil. Portugal, tanto en las negociaciones abiertas a lo largo de 1915, como otras posteriores, se negó a la reciprocidad de aguas. El curso de los acontecimientos, lejos de plantear dudas en el país vecino reforzó su actitud. La Primera Guerra Mundial, y el posterior incremento de la demanda de conservas, hizo que la pujante industria de Portugal absorbiese sin dificultad las capturas de su flota pesquera, que abandonó de este modo los temores iniciales que la podían haber convertido en aliada natural de los planteamientos de Isla. La industria conservera de Portugal se convirtió al término de la Gran Guerra en un temible competidor para la conservas españolas y los industriales de Isla no consiguieron arrancar ninguno de sus objetivos al gobierno vecino.

6-1915-1925: expansión del sector tarrafero en Ayamonte e Isla; auge de Huelva capital.

Agotados los esfuerzos negociadores a principios de 1915, los empresarios de la industria conservera y salazonera de la provincia de Huelva tendrán que autoabastecerse en su totalidad. Aunque algunos de ellos optaron por instalarse en Portugal, lo más significativo es el impulso decidido que le dieron a la actividad tarrafera. No sólo Isla aumentará su flota, también los fomentadores ayamontinos desarrollarán un papel destacado. La inmediata coyuntura no pudo ser más favorable. La Gran Guerra, al menos hasta 1917, causó un incremento sustancial de los precios y de la demanda de conservas que actuó, a su vez, muy positivamente en los precios de la materia prima, tanto del atún como de la sardina. Este hecho permitió incluso soportar con importantes beneficios la relativa escasez de pesca durante algunos años de la contienda⁴². Al término de ésta, la situación mejoraría incluso, al combinarse dos circunstancias que difícilmente volverán a producirse: la segunda gran crisis sardinera en el litoral gallego y unas extraordinarias costeras que situarán a

42

“Hubo armador en Isla Cristina que en un año ha ganado durante la guerra hasta 100.000 pesetas libres de todo gasto (...) Por eso no es difícil ver algunos de estos patrones, llamados capitanes de tarrafa, con las manos encallecidas y sin apenas saber leer y escribir con capitales de 100 y 200.000 pesetas, adquiridos de las participaciones recibidas de sus armadores, y otros que están ya retirados y hasta con barcos propios, adquiridos por cuenta de las ganancias obtenidas como patrones y algunos con fábricas de conservas o salazón o también socios de otras [RODRÍGUEZ SANTAMARÍA (1923), pp. 763-754].

Ayamonte e Isla entre los puertos sardineros más importantes de la península⁴³. Ayamonte e Isla Cristina, junto a la aportación algo más modesta de Huelva (que con seis traíñas alcanza los 3.200.000 kilos), representarán en 1920 el 60% de las capturas de sardina de todo el litoral suratlántico⁴⁴. Además, en esta última ciudad, la flota de arrastre alcanza ya la cifra de 11 vapores que capturan más de 5.000.000 de kilos de especies de mesa, lo que convierte a Huelva en estos años en el segundo puerto arrastrero del litoral andaluz .⁴⁵

PESCA CAPTURADA EN LOS PUERTOS DE HUELVA (1919-24)⁴⁶

AÑO	TARRAF AS	AYAMO NTE	TARRAF AS	ISLA	TRAIÑAS Y ARRAST RES	HUELVA
1919				12.204.50		
1920	11	7.585.625	20	10.826.00	17	8.664.000
1921	13	7.150.000	31	13.644.00		
1922	13	6.500.000	30	11.750.00		
1923	12	9.415.000	28	15.621.50		
1924	12	5.525.000	28	9.194.500		

⁴³

“Isla Cristina es “en la actualidad uno de nuestros puertos pesqueros más importantes de España, que sólo encuentra rival en algunos de las costas noroeste; es desde luego, el más exclusivamente pesquero de todos” [BELLÓN (1926), pág. 49].

⁴⁴

25.611.000 frente a 10.500.000 de la provincia de Cádiz [FERNANDO DE BUEN, F. (1922)].

⁴⁵

Según de Buen, en 1920 la flota arrastrera de la Andalucía Occidental estaba compuesta por un total de 22 bous de vapor y cuatro troles [FERNANDO DE BUEN (1922)]. Por tanto, tan sólo Málaga con cerca de 30 vapores arrastreros “cuya organización en lo que a la parte administrativa se refiere es de una perfección suma” superaba el potencial de la capital de Huelva [MIRANDA Y RIVERA (1923)].

⁴⁶

Algunos autores (por ejemplo, Fernando de Buen), establecen cifras algo superiores, al añadir un 15%-20% que, según ellos, alcanzaría el volumen de pesca evadida mediante métodos fraudulentos.

Fuente: Boletín de Pesca, La Higuera y Fernando de Buen (1922).

Gracias a estas cifras (a la que debemos añadir unos 2- 2,5 millones de kilogramos de atún anuales) podemos decir que el sector ha alcanzado ya su plena madurez en la provincia de Huelva⁴⁷ y, junto a la industria de derivados de la pesca, constituye una pieza muy importante en la economía de la provincia.

VALORACIÓN DE INDUSTRIA PESQUERA Y SUS DERIVADOS EN 1920⁴⁸

BARC OS DE VAPO R	GENT E EMPL EADA	PESCA CAPT URAD . .	VALO R DE ARTE SY EMBA RC.	Nº DE FÁBRI CAS (SAL. Y CONS.)	Nº DE OPER ARIOS	KG. PROD UCC.	VALO R PROD UCC.
----------------------------	---------------------------	------------------------------	---	---	------------------------	---------------------	---------------------------

⁴⁷

Algo similar podemos decir de algunos otros puntos del litoral andaluz, por ejemplo, Málaga y Barbate, que estaban experimentando un enorme salto cualitativo gracias a las costas de Marruecos. En concreto, Málaga se situaba con 32.285.000 kilos a la cabeza de toda Andalucía en 1920, seguida muy de lejos por Barbate (17.614.000 kilos) e Isla (10.826.000 kilos). A nivel de la comunidad, las capturas habían pasado de 37.378.136 kilos en 1919 a 95.869.122 en 1920 [MIRANDA Y RIVERA (1923 y FERNANDO DE BUEN (1922)].

⁴⁸

No contempla la pesca de atún (12.501 ejemplares), el número de marineros empleados en las almadrabas (aprox. 1.200) y el valor de las artes utilizadas en estas. Asimismo, tampoco nos ha sido posible cuantificar el valor de la flota arrastrera onubense.

AYA	11	1.164	8.686.0	1.785.0	30	2.420	8.843.0	21.969.
MON			00	00			00	000
TE								
ISLA	23	2.640	14.716.	3.685.5	47	1.500	13.000.	25.823.
			000	000			000	000
HUEL	17	983	8.664.0	385.00	1	125	316.00	372.00
VA			00	0			0	0
TOTA	51	4.787	32.664.	5.855.0	78	4.045	21.670.	48.164.
L			000	00			000	000

Fuente: Bellón (1926) y Fernando de Buen (1922).

No obstante, se ciernen sobre el sector pesquero una serie de problemas y limitaciones: primero, en materia tecnológica se sigue siendo tributaria de otras zonas⁴⁹; segundo, la carencia de infraestructuras y el encarecimiento de los salarios e inputs básicos como el carbón (según Giráldez el 40 % de los gastos de explotación). Al respecto, sabemos que tanto Ayamonte como Isla desarrollaban su actividad sin ferrocarril, pero es que, según de Buen, la situación de las infraestructuras portuarias, deficitarias en toda Andalucía con la excepción de Sevilla y Cádiz, alcanzaba un lamentable estado en la provincia. No sólo en Ayamonte e Isla Cristina las embarcaciones fondean directamente en el río o en esteros poco profundos al bajar la mar, sino que incluso en la capital, donde existen muelles de descarga de gran profundidad controlados por la compañía minera, la pesca no se descarga directamente, “se carga y descarga con pequeñas embarcaciones a remo”, pues “el puerto está dedicado exclusivamente a la navegación; la pesca no encuentra sino refugio”.

Para paliar estas y otras deficiencias se constituiría en 1918 la Asociación de Armadores de Buques de Pesca y Fabricantes de Conservas de Pesca de la Provincia de Huelva, lo que constituye el primer intento serio por articular un grupo de presión fuerte en el sector⁵⁰. Hasta finales de los años veinte, se desenvolverá en las mejores condiciones,

⁴⁹

La construcción naval, por ejemplo, continuó, salvo excepciones, circunscrita al estrecho marco de la carpintería de ribera, importándose de Galicia y otros puntos de norte las embarcaciones a vapor y sus artes. Sobre las repercusiones de la industria pesquera y sus derivados en otros sectores económicos, véase en el caso concreto de Galicia a CARMONA (1999).

⁵⁰

Fue su primer presidente José Tejero. La asociación se desarrolló muy bien hasta mediados de los años

llegando a representar a la inmensa mayoría de los industriales y empresarios vinculados a la pesca y sus transformados.

7-El negocio almadrabeto a finales de los años veinte: una necesaria reorientación

Sin dejar de ser rentable, el negocio almadrabeto⁵¹ constituía una actividad mucho más compleja a fines de los años veinte. Había experimentado un considerable incremento en sus costes de producción (y sobre todo de la fiscalidad⁵²) que lo convertía en un negocio arriesgado al alcance de muy pocos capitalistas⁵³ y de potentes sociedades anónimas. Asimismo, pese al notable incremento de los precios del atún, el extraordinario número de pesqueros en toda la costa suratlántica había acabado por provocar un descenso de las capturas medias por almadraba, e incluso del total, que motivó la desaparición de los pesqueros menos rentables al no concurrir licitadores en las subastas públicas, donde eran ofrecidos por el Estado al mejor postor⁵⁴.

PESCA DE ATÚN POR LAS ALMADRABAS SURATLÁNTICAS

AÑO	ATUNES	%HUELVA	ATUARROS	TOTAL
1919	45.427			

veinte. Por aquel entonces contaba con 92 vapores valorados en 7.395.000 (LA VELETA, número especial de 1925). En estos años veinte la necesidad de garantizar los intereses del sector pesquero prendió fuertemente en la provincia. Según RUIZ-C MEDEL (1963) el primer y segundo presidente de la Federación Española de Buques de Pesca, constituida en 1925, fueron los onubenses José Tejero y Serafín Romeu.

51

Al respecto puede consultarse: RODRÍGUEZ SANTAMARÍA (1923), FERNANDO DE BUEN (1922) y (1925); MIRANDA Y RIVERA (1922) y (1925) y LOZANO (1958).

52

El sistema de subasta se mostrará como un instrumento altamente eficaz desde el punto de vista fiscal, dado que en algunos de los últimos remates efectuados a principios de los años veinte, el canon anual sobrepasaba las 700.000 ptas [BOGARÍN (1930)].

53

La viuda de Zamorano o Serafín Romeu, por ejemplo, se encontraban entre las mayores fortunas del sector agroalimentario andaluz. Véase MARTÍN RODRÍGUEZ (1999).

54

En 1923 existían en las costas Suratlánticas 12 almadrabas, 11 menos que en 1904. La crisis afectó mucho más a las almadrabas gaditanas, porque en Huelva seguían calándose seis, dos menos que en 1904: Las Cabezas, Nuestra señora de la Cinta, La Higuera, el Terrón, Reina Regente y Las Torres [FERNANDO DE BUEN (1925)].

1920	50.531		
1921	76.444		
1922	62.998		
1923	56.683		
1929	69.345	3.792	73.137
1930	103.001	3.001	106.002
1931	86.547	1.579	88.126
1932	53.046	1.403	54.459
1933	48.585	2.400	50.985
1934	36.055	1.062	37.117
1935	24.560	1.163	25.723
1936	45.935	1.263	47.198
1937	78.857	5.035	83.892
1938	55.998	3.358	59.356
1939	48.403	1917	50.430
1940	37.233	4.824	42.057
1942	32.754	3.155	
1942			

Fuente: Miranda y Rivera (1921), Bellón (1926) y Lozano (1958).

El informe de la Cámara de Comercio de Huelva de 1910 (que no concibe “cómo una industria en la cual el Gobierno nada pone y nada arriesga, admita tan crecidas sumas como tributación fija sabiendo que se trata de empresas aventuradas, sujetas ineludiblemente á las vicisitudes de la suerte y a las vicisitudes comerciales de la concurrencia de los mercados”) recogía ya buena parte de estos problemas y solicitaba, abanderando las reivindicaciones y aspiraciones de los almadraberos, “ la modificación de la tributación de las almadrabas, haciéndolas pagar un tanto por ciento” en función de la pesca capturada, y la supresión “de la contribución industrial de un 5% sobre un canon que no es, sino otro tributo que el Gobierno percibe mediante un contrato bilateral”.

La creación del Consorcio Nacional Almadrabeto entre el Estado y las grandes compañías almadrabetas⁵⁵ , en gran medida propiedad de empresarios onubenses, vendrá a paliar este y otros problemas, pues con su constitución el Estado acaba asumiendo con 18 años de retraso algunas de las reivindicaciones de la Cámara de Comercio de Huelva. El

⁵⁵

R.O. de 20 de marzo de 1928.

nuevo Consorcio⁵⁶, haciendo uso de las extraordinarias facultades que le otorgaba el Real Decreto de su constitución, y ante un acusado descenso de las capturas durante la Segunda República, iniciará una política de racionalización de las explotaciones almadrabras que supondrá su drástica disminución. De este modo, en la provincia de Huelva, tan sólo se calaba La Nueva Umbría en el año de 1942⁵⁷.

1925-1935: crisis en la flota Tarrafera . Huelva constituida en el principal puerto pesquero de la provincia.

La desaparición de la sardina a partir de 1925 supuso un gran fracaso empresarial del que no logrará resarcirse la flota tarrafera de Ayamonte e Isla Cristina. Artes muy intensivos y muy caros de armar, tan sólo son rentables sí hay un gran volumen de pesca, algo que evidentemente no sucedió. Pero, es que además (aunque suene paradójico) la fuerte especialización tarrafera de estas dos localidades agravó la situación. El descenso de las capturas responde al agotamiento de la pesca, pero también a la inadecuación de estas artes a los nuevos tiempos, que requerían barcos menos costosos de armar y que pudieran hacer rentable una actividad con menor volumen de capturas; o sencillamente, barcos más flexibles a las nuevas condiciones ecológicas y, posiblemente, más rápidos y con un mayor radio de acción, capaces de ir a buscar la pesca donde la hubiera, es decir a las costas de Marruecos.

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE TARRAFAS, TRAIÑAS Y ARRASTRES, Y SUS CAPTURAS EN LA PROVINCIA DE HUELVA (1925-1935)

AÑO	TARRAFAS	AYAMONTE	TARRAFAS	ISLA	TRAIÑAS Y ARRASTRES	HUELVA
-----	----------	----------	----------	------	---------------------	--------

⁵⁶

Componían su consejo de administración los siguientes nombres: presidente, Ramón de Carranza, marqués de Villapasadilla; vicepresidente, Arsenio Martínez campos y de la Viesca, marqués de Viesca de la Sierra; gerente, Serafin Romeu Fages, conde de Barbate; vocales: Manuel Becerra, Ángel Gamboa, Tomás Pérez Romeu, José Márquez Correa, José Navarro Reverter y Joaquín Pérez Lila [ANUARIO FINANCIERO (1929)]

⁵⁷

ANUARIO MARÍTIMO ESPAÑOL (1943).

1925	19	4.827.500	37	7.692.500		
1926	17	1.130.762	35	3.197.000		
1927	15	2.919.291	24	8.191.500		
1928	14	1.747.619	17	3.503.000	47	10.535.00
1929	12	1.763.619				
1930		3.800.515				12.100.00
1931		7.500.00				
1932	11	1.900.00				
1933		2.200.000				
1934		500.000		2.200.000	52	12.446.00
1935			7			17.670.00

Fuente: Boletín de Pesca, Bogarín (1930), AHMA y AHMI (Correspondencia Municipal) y Anuarios Estadísticos.

La falta de pesca reabriría el debate de la sardina portuguesa, puesto que en los años de la Segunda República tanto Ayamonte como Isla pretenderán conseguir del Gobierno Español una licencia temporal para importarla libre de aranceles con destino a sus fábricas de salazón. Las presiones de la industria pesquera gallega y, paradójicamente, de los empresarios pesqueros de Huelva capital ahogarán sus reivindicaciones en el Congreso. Estas diferencias entre la capital y sus dos pueblos acabarán por provocar una crisis total en el seno de la Asociación de Armadores, pero al mismo tiempo confirmarán la irrupción de Huelva como principal puerto pesquero de la provincia, capaz de evadir, gracias a su flota arrastrera, la fuerte crisis por la que atravesaban Ayamonte e Isla Cristina. Dicha flota no había dejado de progresar de la mano de empresarios como Nicolás Vázquez de la Corte, impulsor en 1925 de la pesca de arrastre por el sistema de baca que suplía la pareja por un sólo barco.

BIBLIOGRAFÍA

ANUARIOS ESTADÍSTICOS DE PESCA .

ANUARIO FINANCIERO (año 1929)

ANUARIO MARÍTIMO ESPAÑOL (año 1943).

ARIÑO Y MICHELENA, J. M.(1901): “Memoria sobre las almadrabas de atunes de buche”, en *Revista de Pesca Marítima*.

ARRANZ, J. B. (1966): "Isla Cristina. Aportación al Estudio de la pesca en España", en Homenaje al Excmo. Sr. D. Armando Melón, Zaragoza.

BELLÓN, L. (1926): *La industria del atún en España*. Madrid.

BERTHELOT, S. (1867): *Exploración de la costa meridional de España*, Cádiz, imprenta y litografía de la Revista Médica.

BOGARÍN, E. (1930): *Ayamonte desde los primeros tiempos de la historia* (inédito).

BOLETÍN DE PESCAS (1917-30).

CAMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE HUELVA (1910): *memoria presentada por la Junta Directiva a la Asamblea General*. Impr. De Francisco Gálvez, Huelva.

CARLIER Y VIVORA, X (1908): "Memoria sobre la pesca del atún y el arte denominado de almadraba", en *Anuario de Pesca y Estadístico de la Marina Mercante y de la pesca del año 1907*, Madrid, pp. 269-295.

CARMONA BADÍA, X.: (1994): "Recursos, organización y tecnología en el crecimiento de la industria española de conservas de pescado, 1900-1936", en NADAL, J. Y CATALÁN, J (eds.), *La cara oculta de la industrialización española*, Madrid, pp. 127-172.

- (1999) "O mar e a industrialización de Galicia", en Congreso de Economía de Galicia.

DE BUEN, F.(1919): "Las costas sur de España y su fauna ictiológico-marina", en *Boletín de Pescas*, núm.37.

- (1922): "La pesca marítima en España en 1920. Costa Sudatlántica y Canarias", en *Boletín de Pescas*, núm. 76.

-(1925): *Biología del Atún*, Madrid.

-(1928): "Biología y pesca de la sardina", en *Boletín de Pescas*, núm. 140.

-(1929): *Fluctuaciones de la sardina*, Instituto Español de Oceanografía, Notas y Resúmenes, núm 35.

DE BUEN, O. (1924): "La pesca marítima en España, ideas generales y resumen", en *Boletín de Pescas*, núm. 90.

DE LA MORA, M. (1879): *Memoria sobre la decadencia de las pescas en las costas de Andalucía*.

DE SALAS, J. (1876): *Memoria sobre la industria y legislación de pesca de 1870 a 1874*, Madrid.

DEL HOYO (1999): “La introducción del arte de arrastre en el Golfo de Cádiz: conflictos y argumentos”, en *Ruta Pesquera*, núm 12 (pp. 46-51) y núm. 13 (pp.51-55).

ESPIDO BELLO, M. (1999): “A pesca nas relación galaico-portuguesas. Unha análise de longo prazo”, en Congreso de Economía de Galicia.

FERNÁNDEZ DURO, C. (1866):*Reseña histórica de las almadrabas en las costas de España y Reglamento para su régimen*.

-(1869): *Anuario de la Comisión Permanente de pesca para 1868*.

GARCIA SOLA (1880): *Memoria sobre la industria y legislación de pesca que comprende de 1874 al 1879*, Tipografía de G. Estrada.

GARCÍA SANZ, F. (1994): *Historia de las relaciones entre España e Italia: imágenes, comercio y política exterior (1890-1914)*.

GIRÁLDEZ RIVERO, J. (1996): *Crecimiento y transformación del sector pesquero gallego 1880-1936*, Ministerio de Agricultura.

GONZÁLEZ, F. y MAROTO, C. (1906):*Manual de legislación sobre la pesca marítima*, Madrid.

GUTIÉRREZ VELA (1885): *Memoria sobre la industria y legislación de pesca de 1879 al 1884*,

LÓPEZ MEDINA, F. (1908): *Colección de tratados internacionales, ordenanzas y reglamentos de pesca*. Madrid.

LÓPEZ, R. (1909): “Ligeros apuntes de la pesca en el distrito de marítimo de Ayamonte”, en *Anuario de Pesca y Estadístico de la Marina Mercante y de la pesca del año 1908*, Madrid, pp. 13-16.

LOZANO CABO, F. (1958): “Los escómbridos de las aguas españolas y marroquíes y su pesca”, Instituto Español de Oceanografía, Trabajo nº 25.

MARÍN CUBILLOS, L.: (1806): *Defensa de las Pesquerías en barcos de parejas con artes de bou*.

MARTÍN RODRÍGUEZ, M; HERNÁNDEZ ARMENTEROS, S; GARRÚES IRURZUN, J. (1999): “El complejo agroalimentario andaluz en los registros mercantiles 1886-1959”, en

ANTONIO PAREJO Y ANDRÉS SÁNCHEZ PICÓN (eds.): *Economía andaluza e historia industrial, estudios en homenaje a Jordi Nadal*.

MARTÍNEZ ALCUBILLA, M. (1894): *Diccionario de la Administración Española y Ultramarina*, Madrid.

MILÁ PINELL, J (1902): *Memoria sobre la antigüedad de la pesca de los atunes importancia de esta industria y decadencia en que estuvo*. La Coruña.

MIRANDA RIVERA, A (1921): “Notas estadísticas de pesca en la costa andaluza”, en *Boletín de Pescas*, núm.53.

(1923): “La pesca marítima en España. Costas mediterráneas del S. Y Marruecos español”, en *Boletín de Pescas*, núm.

-(1927): *La pesca del atún en España*, Madrid.

MIRAVENT y SOLER, J. (1824): *Memoria sobre la fundación y progresos de la Real Isla de la Higuera*.

-(1839): *Memoria sobre las pescas que se cultiva en las costas meridionales de España, desde el Cabo de San Vicente hasta el estrecho de Gibraltar*, Huelva.

MONTERO ESCALERA, F. (1955): *Historia de la Huelva del Mar*, Huelva.

PEÑA GUERRERO, M^a. A. (1988): “Las relaciones comerciales entre Andalucía y el Algarve y su influencia en la industria conservera regional” (artículo inédito).

PROVINCIA, LA (1911-1915).

RAMÍREZ, F. y NAVARRETE, A. (1905): *Monografía de la pesca marítima en España*, Madrid.

REVISTA DE PESCA MARÍTIMA (1886-1901).

RÍOS JIMÉNEZ, S. (1999): “La industria conservera de Ayamonte: desde sus orígenes hasta la Segunda República”, en ANTONIO PAREJO Y ANDRÉS SÁNCHEZ PICÓN (eds.): *Economía andaluza e historia industrial, estudios en homenaje a Jordi Nadal*.

RODRÍGUEZ SANTAMARÍA, B. (1923): *Diccionario de artes de pesca de España y sus posesiones*, Madrid.

RUIZ-C. MEDEL, J. (1963): *Desarrollo de la industria y el comercio de la pesca en Huelva y su provincia y cosas interesantes de personas destacadas*, Camara de Comercio industria y navegación de Huelva.

RUÍZ MORALES, J.M (1946): *La economía del bloque Hispano portugués*, Madrid.

SANTOS CASTROVIEJO, S. (1990): *Historia de la pesca y de la salazón*, Vigo.

SOSA RODRÍGUEZ, J. (1970): *Historia de Isla Cristina*, Sevilla.