

La flota artesanal canaria en el caladero sahariano: crecimiento sin cambio técnico (1880-1945)

Jesús M^a Martínez Milán
Universidad de Las Palmas de G.C.

En los albores del siglo XIX, la actividad pesquera que los canarios venían ejerciendo entre cabo Bojador y cabo Blanco apenas había variado desde el siglo XVI, en cuanto a métodos de pesca, especies capturadas y métodos de conservación se refiere. Es más, desde el punto de vista del marco jurídico-institucional, el “factor pesquero” fue uno de los dos elementos determinantes que los primeros gobiernos de la Restauración tomaron en consideración para proceder a ocupar el trecho de costa sahariana comprendida entre ambos cabos, con el fin de “garantizar” la explotación del citado caladero a los pescadores isleños¹.

1. La flota de altura canaria

La flota de altura canaria que faenaba en el caladero sahariano estaba formada, básicamente, por tres clases de embarcaciones. El primer tipo de embarcación era la *goleta* o *pailebot*. Este buque se caracterizaba por tener “dos palos, con crucetas y masteleros, con dos velas cangrejas con botavaras, dos escandalosas y cuatro foques el mayor de ellos, que es el que está próximo al palo, con botavara; bauprés o botalón, casco de madera y proa de las llamadas de violín”. Según Rodríguez Santamaría su tonelaje bruto solía oscilar entre las 45 y 80 toneladas en 1920.

El segundo en tamaño era la *balandra*. Esta se caracterizaba por tener “un palo trinquete y mastelero con cruceta de hierro, vela cangreja y botavara, escandalosa, botalón y tres foques, el de dentro también con botavara y a popa otro palo pequeño de una pieza con vela cangreja, botavara y una escandalosa, casco de madera, proa recta o algo curva”, y un tonelaje bruto que el mismo Rodríguez Santamaría situaba entre las 25 y 30 toneladas.

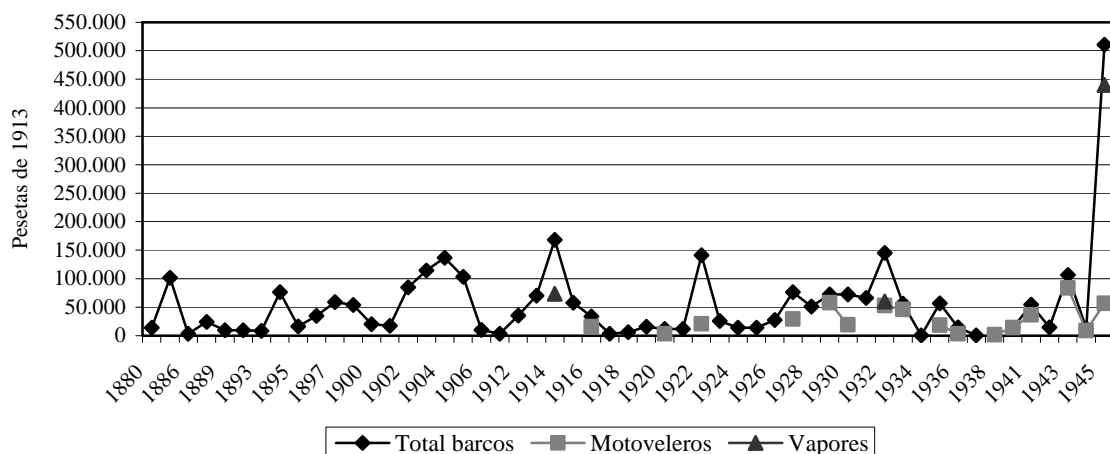
Por último estaba el *balandro*, “con un palo solo, mastelero y cruceta de hierro, con vela cangreja grande, con botavara y una escandalosa, tres foques y botalón; el foque de dentro

¹ Jesús M^a Martínez Milán (2003)

también con botavara, casco de madera y proa algo curva o recta del todo”, y un tonelaje que según las informaciones del propio Santamaría rondaba entre los 25 y 30 toneladas de registro bruto². Estos barcos eran construidos en su mayoría por los carpinteros de ribera del Archipiélago, que utilizaban como material principal la madera del pino canario. No obstante, en la primera mitad del siglo XX se comenzaron a adquirir algunos buques construidos principalmente en el Reino Unido, así como barcos de cabotaje de la península que posteriormente eran preparados para la pesca en el banco canario-sahariano.

Si como ha afirmado Giráldez Rivero³, la ausencia de datos estadísticos continuos y homogéneos, unido a la diversidad de criterios, caracterizó la elaboración de las fuentes estadísticas sobre el sector pesquero español en el período que transcurre entre 1880 y 1936; el problema se acentúa aún más, si cabe, en el caso de la pesca de los isleños en el caladero sahariano, como consecuencia –salvo raras excepciones– de la carencia de datos, ya que estos se presentaban agregados con los referentes al resto de la actividad pesquera desplegada por los canarios en el caladero insular. A pesar de todo, el Registro de Buques nos aporta una información bastante detallada para analizar la evolución de las embarcaciones canarias que faenaban en el caladero sahariano, si bien aquí presenta un aspecto sesgado por cuanto no hemos tenido en cuenta la lista tercera de islas como Lanzarote y Tenerife, cuyas embarcaciones también frecuentaban –aunque en menor medida que las de Gran Canaria– la costa frontera.

Gráfico 1
Valor de las embarcaciones matriculadas en Gran Canaria (1880-1945)



Fuente: Elaboración propia sobre la Lista 3ª de Buques de Las Palmas de G.C. Como deflactor hemos utilizado Bustelo y Tortella (1976).

² Rodríguez Santamaría (1923: 270-271)

³ Giráldez Rivero (1991: 513)

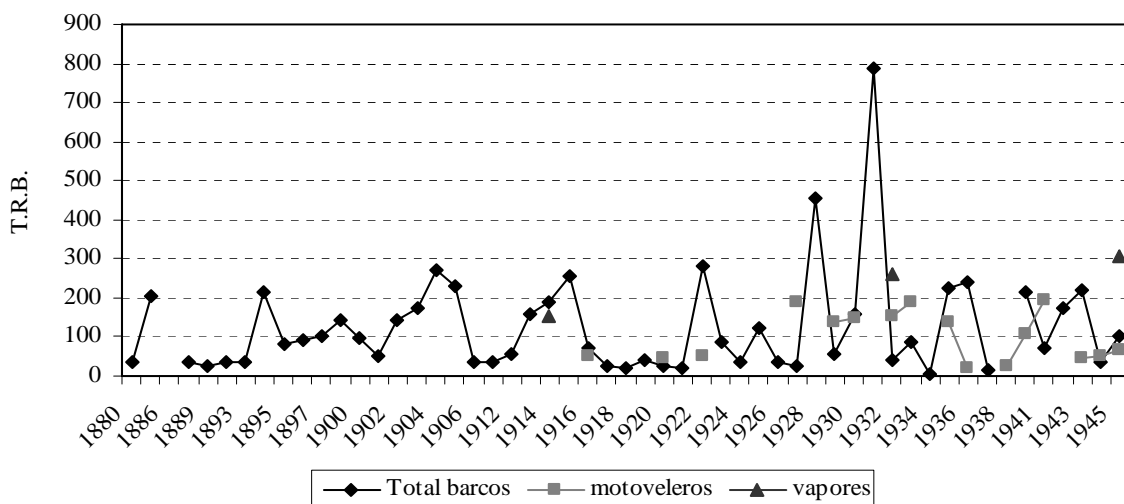
En el Gráfico 1 podemos observar como, en una primera etapa, se produce una caída de las inversiones en equipo pesquero en el decenio que va de 1882 a 1892, para repuntar dos años más tarde (1894) e iniciar así un crecimiento con altibajos que se mantiene hasta el comienzo de la Primera Guerra Mundial. Salvo en el caso de un vapor inscrito en 1914, el resto de la inversión se realizó en buques de vela de reducido tamaño, especialmente en balandros, dado su menor coste con respecto a los demás de su misma propulsión.

Una segunda etapa, que iría desde 1914 hasta 1932, y que podríamos catalogar, por un lado, como un período de estancamiento en la inversión en cuanto al total de barcos se refiere, y, por el otro, como el inicio de la motorización de la flota de altura grancanaria en el decenio de los años veinte con una tasa de crecimiento media anual del 32 por ciento.

Por último, una tercera fase de fuerte crecimiento que coincide con la Segunda Guerra Mundial y que viene caracterizado por el cierre de los caladeros del Norte y una mayor intensificación en la explotación del caladero sahariano.

Si utilizamos la variable del tonelaje de registro bruto (ver Gráfico 2), nos encontramos con un período marcado por el año 1931. Este año divide el período en dos fases bien diferenciadas.

Gráfico 2
TRB matriculado en Gran Canaria (1880-1945)



Fuente: Elaboración propia sobre Lista 3ª de Buques de Las Palmas de G.C.

Una primera, que abarcaría los últimos años del siglo XIX y el primer tercio del siglo XX, marcada por un crecimiento mayor entre los años 1894 y 1914, y otro más moderado hasta 1922, mientras que entre ese año y los primeros de la Segunda República el tonelaje

bruto experimentó un fuerte crecimiento llegando a multiplicarse por 2,6. Por último, una segunda fase que arranca en 1932 y estuvo caracterizada por una fuerte caída del tonelaje hasta situarse en las 100 toneladas de 1945.

Si consideramos que un menor crecimiento del TRB indica un proceso de transformaciones técnicas que tienen mayor reflejo en las inversiones que en el arqueo, mientras que un mayor crecimiento del tonelaje supone un descenso en el valor de las unidades matriculadas⁴; para el caso de la flota de altura grancanaria este hecho sólo se cumple entre 1922 y 1945, ya que entre finales del siglo XIX y el comienzo de la Primera Guerra Mundial, ambas variables subieron, si bien el valor de las unidades pesqueras lo hizo un poco más, pero esto no se debió a ninguna innovación técnica, sino más bien a un incremento en la construcción de embarcaciones más pequeñas como el balandro y la balandra, y a un descenso en el tonelaje de los pailebots⁵.

Entre 1922 y 1932 el aumento considerable del tonelaje estuvo relacionado con un decrecimiento en el valor de las unidades matriculadas, mientras que por otro lado se observa un aumento tanto del tonelaje como del valor de los motoveleros producto del inicio de la motorización de la citada flota.

En la tercera y última fase, la que abarca el período de la Segunda Guerra Mundial, el fuerte crecimiento del valor no nos debe hacer pensar en un período de transformaciones técnicas de la flota de altura isleña, sino que fue mayoritariamente el resultado de la inscripción de dos vapores del armador asturiano Ángel Ojeda Pérez, cuyo valor representaba el 86 por ciento del total. El porcentaje restante se repartía entre motoveleros y barcos de vela que procedían, en su mayoría, de las listas de cabotaje del propio archipiélago o de la península.

Si analizamos los escasos datos que poseemos para estudiar la evolución de la flota artesanal canaria que faenaba en el caladero sahariano (ver Cuadro 1) en el período acotado en esta comunicación, veremos que tanto el número de buques como el de toneladas y el de tripulantes creció mucho más en la primera mitad del siglo XX que en toda la centuria del ochocientos. Así, mientras el número de embarcaciones se triplicó, el de toneladas se multiplicó por tres y medio y el de marineros embarcados lo hizo por dos. No obstante, si analizamos el número de toneladas por buque, podremos observar algo que ya hemos comentado más arriba para el caso grancanario: el descenso del tonelaje medio por barco

⁴ Giráldez Rivero (1996: 216)

⁵ En 1893, Francisco Reina, ayudante de Marina de Gran Canaria y secretario de la Junta Central de Pesca, estimaba que el tonelaje de un pailebot oscilaba entre las 30 y 50 TRB. Vid *Revista de Pesca Marítima* (RPM) (1894, X: 49).

entre los años finales del siglo XIX y el primer tercio del siglo XX, a raíz de la construcción de “embarcaciones más pequeñas porque cuestan menos y navegan mejor”⁶, con el objetivo, entre otros, de transportar a las islas el pescado fresco y vivo con más rapidez y a un menor coste.

Cuadro 1
Evolución de la flota artesanal canaria que faenaba en el Sáhara (1818-1943)

Años	Nº Barcos	TRB	Tripulantes	Tms/Buque	Tms/Trip
1818	21	577	811	27,5	0,7
1830	33	1.225	s.d.	37	s.d.
1887	35	s.d.	1.500	s.d.	s.d.
1901	52	1.654	1.535	32	1
1920	144	4.839	1.800	33,6	2,7
1943 ¹	195	7.642	3.695	39	2

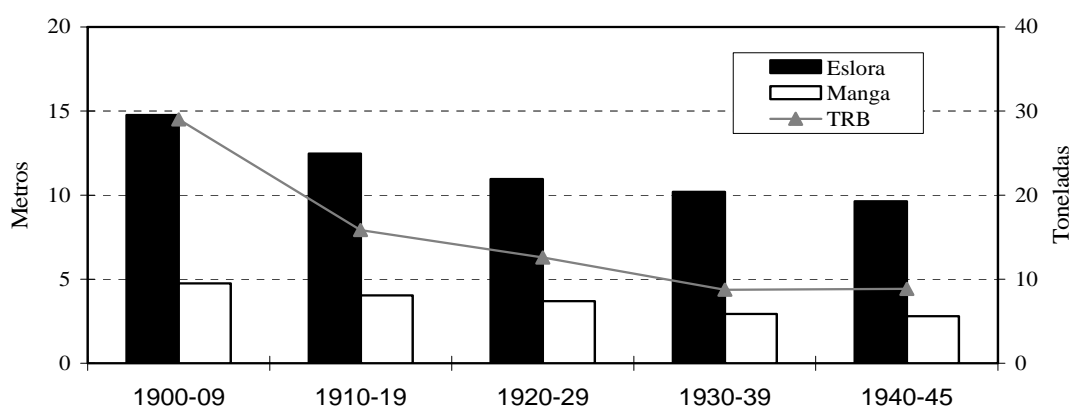
s.d.= sin datos.

1= Datos referentes únicamente a la provincia de Las Palmas de G.C.

Fuente: Jesús M^a Martínez Milán (2000): *El colonialismo español en el Sáhara occidental y en la zona sur del Protectorado español en Marruecos, 1885-1945*. Tesis Doctoral, Madrid, UNED, Tomo II, p. 362.

Una simple mirada a la lista tercera del Registro de Buques de Las Palmas de G.C. confirma la aseveración de Rodríguez Santamaría (ver Gráfico 3). El tonelaje medio de los balandros arqueados pasó de 29 TRB en el primer decenio del siglo XX a menos de 10 entre 1930 y 1945.

Gráfico 3
Evolución del tamaño de los balandros inscritos en Las Palmas de G.C.
(1900-1945) (medias decenales)



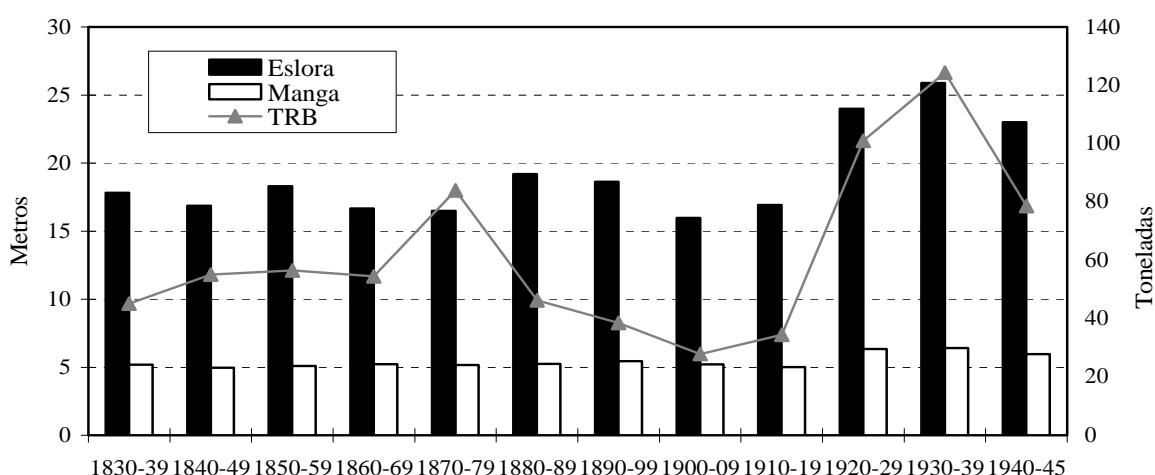
Fuente: Elaboración propia sobre Lista 3ª de Buques de Las Palmas de G.C.

⁶ Rodríguez Santamaría (1923: 271)

El descenso del tonelaje trajo consigo una disminución tanto en la eslora del buque (que se redujo en 5 metros), como en el ancho del mismo (que lo hizo en dos metros). Todo ello repercutió en un descenso paulatino del precio medio de estas embarcaciones. Entre el primer decenio del siglo y los años treinta, el valor de un balandro construido en Gran Canaria, calculado en pesetas de 1913, pasó de 13.873 a 7.352 pts.

El crecimiento en la construcción de buques de menor tonelaje trajo consigo una disminución en el tamaño de barcos de mayor tonelaje, como ocurrió con el pailebot (ver Gráfico 4) en el período comprendido entre la segunda mitad del XIX y los años veinte del siglo pasado.

Gráfico 4
Evolución del tamaño de los pailebots inscritos en Las Palmas de G.C.
(1830-1945) (medias decenales)



Fuente: Elaboración propia sobre Lista 3ª de Buques de Las Palmas de G.C

Durante ese período, el tonelaje medio del pailebot arqueado en Las Palmas pasó de 84 toneladas de registro bruto en los años 70 del siglo XIX a 34 toneladas en el segundo decenio del siglo XX, mientras que la eslora y la manga apenas sufrieron variaciones de importancia. Por el contrario, el pailebot registrado en los años que transcurren entre 1920 y 1945 experimentó un crecimiento importante en su tamaño que se ve reflejado también en la eslora y en la manga. Todo ello coincidió, empero, con un descenso del precio medio de esta embarcación del 37,5 por ciento a lo largo del primer tercio del siglo XX, lo que se explica por la competencia ejercida por otras embarcaciones de menor tamaño y de menos coste (balandros y balandras) para ejercer la pesca en el caladero sahariano.

Según los datos del Cuadro 1, el mayor crecimiento en el tamaño de los barcos dedicados a faenar en el caladero canario-africano se dio en los primeros veinte años, con un crecimiento medio anual del 5,8 por ciento, en tanto que para el período siguiente (1920-1943), el crecimiento medio descendió al 2 por ciento. Teniendo en cuenta que los datos de 1920 son considerados por Fernando de Buen “exagerados, pero habiéndomelos proporcionado D. Benigno Rodríguez (...), y no pudiendo sustentar criterio propio oponiendo reparos, creo necesario el transcribirlos íntegros”⁷, y sin olvidar que los datos de 1943 están incompletos, por cuanto sólo se refieren a una de las dos provincias canarias; las razones de este descenso habría que buscarlas, en primer lugar, en la vuelta a la normalidad tras el final de la Primera Guerra Mundial, cesando así “los pedidos a los fabricantes del bacalao canario, quedando tan sólo algunas plazas de España de muy poca importancia, y otras en África, principalmente la de la Guinea española, que es en donde más se consume”.

La situación de las factorías canarias no era, en opinión de Rodríguez Santamaría, nada halagüeña a principios de la década de los veinte. “Según pude averiguar –escribe Rodríguez Santamaría– la pesca que lleva encerrada en los almacenes más de dos años, se echa a perder, a no ser que se hiciera una preparación esmerada, que ni pagan los consumidores, ni están muchas factorías en condiciones de hacerlas”⁸.

Estaba claro: la vuelta a la normalidad de los caladeros del norte y la consiguiente recuperación de sus mercados habituales, dio lugar a un exceso de producción en las factorías ubicadas en las islas que no había por donde canalizarlo, ya que ni el mercado insular ni el del continente africano podían absorberlo. Y todo ello afectaba negativamente a la flota artesanal canaria.

A pesar del crecimiento con altibajos en el tamaño de las embarcaciones entre 1922 y 1931, en segundo lugar habría que mencionar el impacto negativo de la depresión económica de los años treinta en la industria pesquera canaria, “llegando casi a paralizarla y sumiendo en la miseria a multitud de familias que se hallan además en la triste imposibilidad de encontrar otra ocupación para sus brazos”⁹.

Con el inicio de la Segunda Guerra Mundial, la situación, que había experimentado una leve mejoría en los años finales de la República, volvió a plantearse satisfactoria para la industria pesquera canaria y por ende para la flota artesanal. En un libro publicado en Madrid

⁷ Fernando de Buen (1920: 72)

⁸ Rodríguez Santamaría (1923: 297)

⁹ Archivo Cámara de Comercio de Las Palmas de G.C. (ACCLP), Legajo 109, doc. sin nº. *La Sociedad Ltda. Santa Ana al presidente de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas de G.C.* Las Palmas de G.C., s.f.

en 1947, bajo el título: *Las Islas Canarias. Estudio geográfico-económico. Notas sobre la tierra y los hombres*, su autor, Francisco Alonso Luengo (técnico comercial del Estado y Delegado de Comercio en Sta. Cruz de Tenerife en aquellos años), escribía, al referirse a los primeros años de la contienda, lo que sigue:

“Estimulada por la demanda general de productos alimenticios en la Península, demanda a la cual contribuyó en el caso del pescado seco y salado la suspensión o reducción de las importaciones de bacalao, la industria pesquera canaria ha experimentado un extraordinario incremento...

Más, preciso es decirlo, ese auge asombroso, si es por un lado normal, ya que su base principal, es decir, la riqueza de las aguas, posee amplitud suficiente para amparar ese desarrollo y otro mayor todavía, tiene, por otro, carácter circunstancial, toda vez que sólo las transitorias circunstancias de estos años han producido la fuerte demanda peninsular a cuyo calor se ha originado el progreso”¹⁰.

Fue ese “crecimiento circunstancial” de la demanda peninsular el que motivó el incremento del número de embarcaciones dedicadas a faenar en el caladero sahariano en los primeros años de la década de los cuarenta. De los 195 pesqueros de la provincia de Las Palmas de G.C. que trabajaban en 1943 en aguas de la vecina costa de África, 30 (el 23,3 por ciento del tonelaje total) eran motoveleros con un tonelaje medio de cincuenta y nueve TRB, y 165 eran veleros. De estos últimos, 130 (el 63 por ciento del tonelaje total) tenían un tonelaje medio de treinta y siete TRB, y 35 (el 14 por ciento del tonelaje total) alcanzaban treinta toneladas de media por barco.

Tanto los motoveleros como los 130 veleros tenían su base en el puerto de La Luz, mientras que los otros –en su mayoría balandros– tenían como base el puerto de Arrecife de Lanzarote.

El tonelaje medio de la flota canaria de altura varió muy poco (2 toneladas) entre 1830 y 1943. Lo mismo ocurrió con el número de toneladas por tripulante, que pasó de una por tripulante en el siglo XIX a casi tres en 1920, para descender a dos en 1943. A pesar de que esta ratio nos indica que la productividad evolucionó algo, la flota artesanal llegó a mediados de la centuria presente sin haber experimentado ningún tipo de modernización y compuesta en su mayoría por barcos “de poco tonelaje y bastante viejos”¹¹.

¹⁰ Francisco Alonso Luengo (1947: 228 y 230-231)

¹¹ Archivo General de la Administración Pública (AGA), África, Sahara, Caja nº 61. *Información general sobre las costas del Sáhara Español*. Cabo Juby, 20 de febrero de 1941

1.1. Las condiciones de trabajo y la distribución del producto

Desde la Edad Moderna, la remuneración del trabajo de los pescadores canarios en el caladero sahariano se realizaba mediante el “sistema a la parte”, es decir: “á partir utilidades, entre el armador, los tripulantes del buque y los vendedores que expenden el pescado en los diferentes puntos de la provincia, después de deducir los costos”. Asimismo los armadores de la pesca del salado (como así se conocía la pesca que realizaban los isleños en el litoral sahariano) adelantaban una cierta cantidad de dinero a los pescadores en concepto de préstamo para comprar sal, víveres y utensilios de pesca necesarios, ya que el marinero enrolado a bordo “no pone más que liña y plomada”.

Una vez finalizada la *zafra* o campaña, que podía variar entre cuatro y ocho viajes, las ganancias se repartían en función de cada uno de los viajes que componían la citada zafra. Tanto las ganancias como el interés que cobraban los armadores por los préstamos realizados a los pescadores fueron evolucionando con el tiempo. A finales del siglo XIX un armador, tras descontar los gastos, recogía las ganancias a través de dos conceptos: por “*soldadas del barco*” y por “*soldadas de interés*”. Una soldada era la parte en la que se dividía la ganancia o pérdida de una campaña. Por el primer concepto, el armador recibía hasta diez y seis soldadas por cada viaje (entre 64 y 128 soldadas por cada zafra y barco). Por el segundo concepto, el armador percibía una soldada (30 pts) por cada 300 pesetas prestadas en cada uno de los viajes. El resto se dividía entre los miembros de la tripulación y vendedores de la siguiente manera: al patrón dos soldadas, una soldada por cada marinero adulto y media o menos para cada muchacho o niño de la tripulación¹².

En 1901, esta proporción había variado ligeramente en beneficio del armador, al cual le tocaba dieciocho soldadas por el barco, y, en menor medida, del patrón, cuya soldada había aumentado a tres. A los vendedores de pescado, por su parte, les tocaba una soldada y media por cada viaje¹³.

Veinte años más tarde (1921) la proporción había vuelto a variar. Las tres soldadas del patrón quedaban reducidas a una y la soldada y media del vendedor se convertía también en una.

Aunque Rodríguez Santamaría consideraba que el marinero canario sacaba un buen jornal, calculándolo en unas 2.731 pesetas por hombre y zafra (315 pesetas por cada mes de

¹² RPM (1894, X: 50-53).

¹³ Arthur Tacquin (1903: 172-173).

los ocho que componía la misma)¹⁴, las condiciones a bordo de las embarcaciones y los salarios no eran lo más adecuado. A este respecto, Tacquin escribía en 1903 que en el espacio en que dormían reinaba un “hedor a amoniaco mezclado con hedor a pescado, donde si no se está acostumbrado es imposible permanecer algunos minutos sin estar bastante incomodo”¹⁵. A pesar de ello, el nivel de conflictividad laboral de los trabajadores de este sector era escaso. En opinión de Miguel Suárez Bosa, este fenómeno se debía a “las especiales relaciones de producción derivadas de la formula del sistema a la parte”¹⁶.

Sin embargo en los años inmediatamente posteriores a la finalización de la Primera Guerra Mundial y coincidiendo con el comienzo de una coyuntura depresiva para el sector, se produjeron las primeras huelgas con el fin de mejorar las precarias relaciones laborales.

El 23 de agosto de 1919 se declaró una huelga entre los marineros del pesquero *Mimi*, en el que los tripulantes además de reclamar la admisión de dos pescadores despedidos, exigían “la presencia de un delegado que controlara el producto desembarcado y que el recuento del pescado capturado se hiciera por cada viaje y no por cuatro como era costumbre, pues, argumentaba, esa fórmula causaba "serios trastornos a sus intereses"”.

Dos años más tarde (1921), hubo una nueva huelga en la que los pescadores exigían la remuneración de su salario en dinero, solicitando un sueldo de 125 pesetas mensuales y cinco días de descanso al mes. Pero la coyuntura depresiva por la que atravesaba el sector dio al traste con las reivindicaciones de los marineros.

Fue, empero, durante la Segunda República donde la conflictividad de los trabajadores del sector adquirió mayor virulencia, en especial entre los pescadores de Arrecife de Lanzarote.

En efecto, durante la etapa republicana, los pescadores de Lanzarote, afiliados en su mayoría a la Federación Obrera de Lanzarote de UGT (FOL-UGT) se lanzaron a una huelga indefinida en demanda de un salario de 150 pts al mes, mejoras en la alimentación a bordo de los buques (la base de su alimentación era gofio, bizcocho y pescado) y regulación del descanso dominical.

A pesar de las divisiones existentes entre los armadores a la hora de afrontar las reivindicaciones de los marineros, el conflicto laboral duró más de dos meses, extendiéndose también a otras actividades económicas estrechamente relacionadas con la construcción de embarcaciones, como los carpinteros de ribera, herreros y veleros.

¹⁴ Rodríguez Santamaría (1923: 290-291)

¹⁵ Arthur Tacquin (1903: 161)

¹⁶ Miguel Suarez Bosa (1993, Tomo II: 226)

Pasado ese tiempo, y con la mediación de los socialistas Juan Rodríguez Doreste (miembro de la Federación Obrera de Gran Canaria y presidente de la misma), Primitivo Pérez Peraza (presidente del Sindicato de Marineros y Fogoneros del Puerto de La Luz), y Nicolás Navarro Valle (concejal socialista del Ayuntamiento de Las Palmas de G.C.); los marineros “lograron mejoras en la alimentación, garantizando tres comidas diarias y de composición variada, regulación del descanso dominical, [y] un salario mínimo de 125 ptas/mes, más 1,5 ptas por cada quintal de pescado que pasase de los cinco mensuales, con lo cual se garantizaba un mínimo de 130 ptas/mes en los viajes regulares y 135-140 ptas/mes en los mejores”.

Suárez Bosa considera que, desde el punto de vista de los afectados, la valoración positiva que habría que extraer es el hecho de que los marineros obligaran a negociar “a una patronal anclada en una posición dura e inflexible, [al tiempo que se ponía] fin a un conflicto que estaba causando un costo elevadísimo a la economía de la isla”¹⁷.

Sin embargo la situación de los pescadores canarios lejos de mejorar volvió a empeorar con el triunfo de Franco y el comienzo de la Segunda Guerra Mundial. En 1941, el comandante de Marina del Sahara denunciaba las condiciones de insalubridad y de hacinamiento que existían a bordo de los buques canarios que faenaban en el litoral norteafricano, llegando incluso a arribar a la citada costa sin alimentos suficientes.

“Son muy frecuentes -escribe el capitán de corbeta Varela Reducto- las protestas de las tripulaciones al llegar a los puertos de ésta costa, por la escasez y falta de víveres, al no salir del puerto de origen debidamente aprovisionados, sucediendo además que los patronos salen de puerto sin llevar ninguna cantidad de dinero para atender estas u otras contingencias que puedan presentarse. Entre otros muchos casos citaremos el del "Paco Bonmati", que salió de Las Palmas sin víveres con 21 tripulantes, llegando a Villa Cisneros el 30 de julio último, pidiendo dinero prestado para adquirir víveres. Citaremos también el presenciado por nosotros en Villa Cisneros recientemente, en que se presentó el Patrón de una embarcación con un marinero enfermo y se vio en la precisión de pedir dinero prestado para poder pagar el pasaje al enfermo para reintegrarse a su casa en el correo de Las Palmas”.

El “Paco Bonmati” era un pailebot con propulsión a vela, que estaba matriculado en Las Palmas de G.C. y que tenía 109 TRB, 26 metros de eslora, 7,65 de manga y 2,84 de puntal. Con objeto de mejorar los salarios de los pescadores de los artesanales -que eran inferiores con diferencia a los que percibían los tripulantes de los arrastreros- y “borrar la vergüenza del abandono en que se encuentran”, Alfonso Varela Reducto proponía que el “Servicio Nacional

¹⁷ Miguel Suarez Bosa (1993, Tomo II: 374-376)

de Pesca” abordara con urgencia las siguientes medidas: En primer lugar, mejorar y unificar el sistema de contratos. En segundo, “fijar las condiciones de alimentación, señalando calidad y cantidad de los alimentos”, al tiempo que realizar una intensa campaña de alfabetización entre ellos, dado que “todos o casi todos los tripulantes y patronos, no saben leer ni escribir”. Y, en tercer y último lugar, organizar a “los pescadores en Positos, Cofradías o Sindicatos y establecimiento de Cooperativas para el mejoramiento de la vida familiar, y hacer préstamos a los armadores de los buques que lo necesiten”¹⁸.

2. La pesca en el litoral sahariano

En función de los sistemas de captura y de las especies que se apresaban, podemos distinguir los siguientes tipos de pesca:

a) Pesca con artes de aparejo y chinchorro.

Este tipo de pesca era el más antiguo y tradicional que practicaban los pescadores canarios a lo largo de la costa comprendida entre cabo Juby y cabo Blanco. A lo largo del ochocientos, los pescadores canarios apenas variaron sus métodos de captura en comparación con el siglo XVIII, de ahí que el sistema más usado fuera el cordel o liña, el curricán y el anzuelo con vara, además de alguna nasa.

Una vez que arribaban al litoral sahariano, los pesqueros canarios enviaban sus lanchas a velas o falúas a las playas y parajes costeros más próximos con el fin de obtener carnada o “cebo” y abrigo en caso de mal tiempo. En ese momento dos o tres hombres lanzaban “sus liñas por encima de la popa” de tal manera que los anzuelos (cubiertos de cuero de pescado hasta donde se dobla hacia la punta), arrastrándose por la superficie del agua, eran mordidos por los peces¹⁹.

En 1885, las especies pelágicas y migratorias que se capturaban como carnada eran el tasarte (*Orcynopsis unicolor*) y la anjova (*Temnodon saltator*)²⁰. Ocho años después se le unieron tres más: la sardina (*Sardina pilchardus*); la caballa (*Scomber japonicus*) y la albacora (*Thunnus alalunga*). Todos ellos “pescados azules”.

A medida que se fueron introduciendo nuevos métodos de captura, como el chinchorro (pequeño arte de arrastre), a causa de una mayor intensificación en la explotación de los recursos haleuticos, no sólo se incrementaron las capturas de especies de superficie, sino que

¹⁸ Vid. Información General sobre las costas del Sáhara Español, *inf. cit.* pp. 14-15.

¹⁹ RPM (VIII, 1892: 82-96)

²⁰ RPM (I, 1885: 193-198; 209-217; 225-231; 241-247 y 321-324).

se le añadieron otras nuevas como el machuelo (*Sardinella granigera*) y el atún (*Thunnus thynnus*). En 1940, un informe de la Comandancia de Marina del Sáhara Español citaba, como “playas” más frecuentados por las lanchas canarias para coger carnada, los siguientes puntos de la costa: el Parchel; la Bombarda; los corrales; el Roquete; Juan Torno; Mojo del Ancla; Bahía de Garnet; Río de Oro; Angra de Cintra; Gorey; Morro Falcón; las Canteras; Puerto Nuevo; La Güera y Bahía del Galgo. Todos ellos situados entre cabo Bojador y cabo Blanco²¹.

Cuando tienen la carnada en su poder, los barcos canarios vuelven a buscar las lanchas y se dirigen a la pesca de especies demersales, también denominadas estacionarias, en fondos no superiores a 55 brazas (100 metros) y en distancias de la costa que oscilaban entre la milla y media y las cuarenta y tres millas (entre 2’8 y 80 kilómetros). Una vez en la posición determinada por cada patrón, se echaba el ancla y la mayor parte de la tripulación se ponía a pescar. Y allí apresaban las especies siguientes: samas (*Dentex dentex*); chacaronas (*Dentex canariensis*); chernes (*Polyprion americanus*); burros (*Plectorhynchus mediterraneus*); meros (*Epinephelus guaza*); pargos (*Dentex gibbosus*); besugos (*Pagellus acarne*); chopas (*Spondyliosoma cantharus*); abades (*Mycteroperca rubra*); bocinegro (*Pagrus pagrus*) y corvina (*Scioena aquila*), entre otros.

b) La pesca de la corvina.

La corvina es una magnífica especie que puede alcanzar un metro sesenta centímetros. De carne excelente en estado fresco, se encuentra a lo largo de la costa comprendida entre cabo Juby y Senegal, en fondos que van desde los 7 ó 10 metros hasta los 50 metros o más de distancia de la costa. Sin embargo las zonas donde más cantidad de esta especie se capturaba eran la bahía del Galgo o de Levrier; los parajes de Mirik (19° 17’ N.); Las Lagunas (19° 10’ N.); el banco de Tanit (19° 2’ N.) y el banco de Ángel (18° 40’ N.)²².

Según el capitán de fragata Pedro de la Puente y Olea, hasta 1884 “sólo se cogían las corvinas en esta zona con anzuelo en varas, y para esto era preciso que el pescado estuviera levantado, como dicen los canarios, esto es, persiguiendo en la superficie á las masas de sardinas. Cuando el pescado estaba entre aguas, no se podía capturar”.

Fue por iniciativa suya, cuando un barco de la S.A. de Pesquerías Canario-Africana ensayó durante ese año, en un fondeadero ubicado al sur de cabo Bojador (La Bombarda), con

²¹ AGA, África, Sáhara, Caja nº 61. *Datos para un estudio de las zonas de pesca del Sahara español hasta las proximidades de San Luis de Senegal*. Villa Cisneros, 12 de agosto de 1940, p. 3.

²² *Ibidem*, p. 2.

las redes que él considero más oportunas para “la captura de las especies á propósito para el bacalao”²³.

“El éxito –escribe el capitán de fragata– superó á todas mis esperanzas: las redes empleadas que fueron las llamadas corvinales ó cazonales en Andalucía, capturaron en cortísimo tiempo grandes cantidades de corvina con escaso trabajo y bastando para su manejo pocos hombres”²⁴.

La corvinera o cazonal es una arte que se dedicaba expresamente a la pesca de la corvina, aunque a veces también coge otros peces (cazones, marrajos, etc.). En opinión de Rodríguez Santamaría, este arte de enmalle de forma rectangular tenía entre 40 o 50 metros de largo por 15 metros de alto y malla de 11 a 13 centímetros “el lado del cuadrado”²⁵.

A pesar del intento de Pedro de la Puente y Olea de generalizar su introducción entre los pescadores canarios, ésta no se produjo hasta el siglo XX. En 1900, por ejemplo, Tacquin sólo mencionaba dos métodos de captura empleados por los pescadores canarios en el litoral sahariano: la liña y la nasa. En 1906, Gruvel ya mencionaba la red, sin especificar que tipo, como uno de los sistemas de capturas empleados para apresar la corvina y el resto de la especies pelágicas y de fondo. Ocho años más tarde (1914), Enrique d’Almonte, en su *Ensayo de una breve descripción del Sáhara Español*, nos advierte ya de la utilización de varios tipos de redes, entre las que destacan los corvinales o cazonales²⁶.

Cuadro 2

Artes y aparejos utilizados por los pescadores canarios en el litoral sahariano en 1921

<i>Arte</i>	<i>Nombre</i>	<i>Cantidad</i>	<i>Valor (pts corrientes)</i>
Red (enmalle)	Red corvinera	2.000	1.600.000
Red (enmalle)	Trasmallo	60	15.000
Red (arrastre)	Chinchorro	150	90.000
Red	Güelderas	150	6.000
Aparejo	Cordeles y ballestillas	3.600	21.600
Aparejo	Curricanes	600	3.000
Aparejo	Nasas de varas	750	12.000
Aparejo	Nasas de alambre	50	1.500

Fuente: Elaboración propia con datos de Rodríguez Santamaría (1923: 280)

²³ Los pescadores solían preparar el pescado salado de dos formas diferentes: el salpreso o “en rama”, que sólo se salaba, y el preparado en “forma de bacalao”, que era el que se le quitaba la cabeza y la espina dorsal y, a continuación, se salaba.

²⁴ RPM (I, 1885: 212)

²⁵ Rodríguez Santamaría (1923: 274-278)

²⁶ Enrique d’Almonte (1914: 246-247)

Como se puede comprobar en el Cuadro 2, la red corvinera estaba ya bastante introducida en las embarcaciones canarias que faenaban en el caladero sahariano. Aproximadamente un 66 por ciento de los buques la llevaban a bordo. Y eso a pesar de que su elevado coste había evitado, según Rodríguez Santamaría, la generalización de la misma a toda la flota.

La pesca o zafra de la corvina en la bahía de Levrier o del Galgo comenzaba en marzo y finalizaba en julio. Ese era el período en que la corvina entraba en la citada bahía para desovar, congregándose la flota canaria para efectuar la pesca de dicha especie. Al divisar los bancos o “mantadas” de corvinas, los barcos canarios destacaban sus lanchas que tendían las redes corvineras por la proa de las “mantadas” de este pez, quedando la corvina enmallada.

El hecho de que desde 1885 algunos autores en la materia consideraran a la corvina como una de las dos especies, junto con el cherne, que podían sustituir, al menos en parte, al bacalao que se importaba del extranjero, por estimar que, “a pesar de su gran talla, se presta mejor [que el resto de las especies de la costa occidental de Africa] a la salazón y al secado para hacer un artículo del género bacalao”²⁷, unido a la utilización de artes de enmalle; hizo que el incremento en el número de capturas aumentara considerablemente entre 1885 y 1945.

La falta de series estadísticas que nos informen sobre el número de capturas, embarcaciones y artes dedicadas a esta pesca, así como sobre la pesca en general en el Sáhara, en el periodo aquí tratado, nos impide comprobar con exactitud cuál fue el crecimiento de la misma. No obstante, los datos sueltos que nos proporcionan algunos informes de Marina y las obras o artículos de algunos naturalistas, nos invitan a creer que éste tuvo que ser considerable.

Un buen ejemplo de lo que acabamos de comentar nos lo proporciona la comparación entre la longitud de la red corvinera empleada por las embarcaciones canarias a principios de los años veinte, y la que utilizaban en los años treinta y cuarenta de este siglo. En 1923, Rodríguez Santamaría nos habla de que estas tenían una longitud de 40 ó 50 metros por 15 metros de alto y la malla tenía de 11 a 13 centímetros el lado del cuadrado. En 1933, Lozano Rey escribió que estas tenían de 144 a 162 metros de largo por 16 metros de alto. En 1940, la red de la corvina empleada ese año tenía de 234 a 252 metros de longitud, por 8 ó 10 metros de alto, según el fondo y con una malla de 18 a 20 centímetros²⁸.

²⁷ Gruvel y Bouyat (1906: 155)

²⁸ Rodríguez Santamaría (1923: 274-276), Lozano Rey (1934: 70) y AGA, África, Sahara, Caja nº 61. Información general sobre..., *inf. cit.*

Este último año coincidía con el inicio del cierre de los caladeros tradicionales del bacalao por causa de la Segunda Guerra Mundial, y, por tanto, con el comienzo de una coyuntura buena para la flota canaria y la empresas radicadas tanto en el Archipiélago como en el Sáhara, ante el incremento de la demanda de corvina en forma de bacalao procedente del mercado peninsular. Es curioso ver como en función de ese periodo coyuntural favorable, “algunos barcos hicieron el cerco de las redes en el Banco de Argüin [...] en los meses de Febrero a Abril”, ampliando así la zona de captura de la corvina.

Además de en la bahía del Galgo y en el banco de Argüín, la corvina se seguía capturando a lo largo de la costa sahariana y en poca profundidad durante todo el año, al arrastre y al anzuelo. No obstante, la cantidad apresada “se puede considerar como insignificante comparándola con la cogida con redes corvineras durante la zafra”²⁹.

c) La pesca de viveros.

Se denominaba así a la pesca efectuada por pailebots, balandras o balandros durante todo el año a lo largo de la costa, pero especialmente en las proximidades de cabo Juby y cabo Bojador, transportando posteriormente el pescado fresco a las islas canarias donde era depositado en almacenes flotantes. Por los datos que poseemos, este tipo de pesca comenzó a practicarse en el transito del siglo XIX al XX. Como ya mencionamos al principio de esta comunicación, ya desde 1896 los armadores y constructores canarios reducían las dimensiones de los costeros con objeto “de aumentar la rapidez y disminuir así la campaña de pesca para llevar a las islas canarias el pescado más fresco”³⁰.

Los buques que se dedicaban a este tipo de pesca, aunque eran del mismo tipo de los que practicaban la pesca del salado, se diferenciaban de estos últimos en que toda la parte central está separada de una manera completa del resto del barco por compartimentos estancos, y esta parte central tiene las paredes laterales agujereadas con bastantes orificios de aproximadamente un centímetro de diámetro, localizados sobre todo en ciertos puntos, para permitir la renovación constante del agua que es facilitada por la marcha misma del barco.

El procedimiento empleado para apresar el pescado era también el de nasa y anzuelo con carnada. Ya en los primeros años de este siglo, Gruvel y Bouyat observaron el fuerte incremento que experimentó la pesca con las nasas, como consecuencia, precisamente, del desarrollo del “comercio de pescado y crustáceos vivos [langosta] [...], localizado casi exclusivamente en Las Palmas”. Sin embargo, y como los propios autores reconocían más

²⁹ Ibidem, pp.3-4.

³⁰ Arthur Tacquin (1903: pp.158-160)

adelante, “la mayor parte de los pescadores canarios no se interesan por así decirlo en este crustáceo”³¹.

Aunque la motorización de la flota comenzó en los veinte, fue dos décadas después (años cuarenta) cuando se acoplaron motores a algunas embarcaciones, lo que se tradujo en un aumento del radio de acción y de rapidez en los viajes. De esta manera los motoveleros ampliaron su zona de captura hasta Angra de Cintra (entre Río de Oro y cabo Blanco)³².

3. Conclusiones

El incremento en el tamaño de las embarcaciones destinadas a faenar en la costa sahariana con respecto a la centuria del ochocientos fue producto de la construcción de nuevos buques de menor tonelaje que el pailebot (aunque éste también experimentó un descenso en su TRB), como la balandra y el balandro, y de un descenso en el precio de este tipo de barcos, pero en ningún caso se debió a innovaciones tecnológicas. Este hecho coincidió con una mayor intensificación sobre el caladero sahariano por parte de la flota artesanal canaria, con especial incidencia en la coyuntura de las dos guerras mundiales, que corría paralelo con un aumento de la demanda isleña, producto de su crecimiento demográfico (entre 1858 y 1970, Sta Cruz de Tenerife creció a una tasa media anual del 2,18 por ciento, Las Palmas al 2,69 por ciento y Lanzarote al 0,88 por ciento)³³, y de la demanda de los mercados coloniales del África subsahariana, poco exigentes en calidad.

Pero no sólo no se evolucionó en cuanto a incrementos significativos en los niveles de productividad se refiere, tampoco se consiguió ningún cambio relevante en las condiciones laborales de los pescadores salvo en el caso de los pescadores lanzaroteño en tiempos de la Segunda República.

³¹ Grouvel y Bouyat (1906: p.168)

³² AGA, África, Sahara, Caja nº 61. Información general sobre..., *inf. cit.*, p. 5

³³ Burriel de Orueta (1981: 53).

BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO LUENGO, F. (1947): *Las Islas Canarias. Estudio geográfico-económico. Notas sobre la tierra y los hombres*. Madrid.
- BURRIEL DE ORUETA, E. (1981): *Canarias: población y agricultura en una sociedad dependiente*. Barcelona, Oikos-Tau.
- D'ALMONTE, E. (1914): “Ensayo de una breve descripción del Sáhara español”, en *Boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid*, Tomo LVI.
- DE BUEN, O. (1923): *La pesca marítima en España en 1920*. Madrid, Ministerio de Marina, 2 Tomos.
- DE LA PUENTE OLEA, P. (1885): “Informe sobre la pesca en la Gran Canaria y en los bancos de África”, en *Revista de Pesca Marítima*, Tomo I, pp. 193-198; 209-217; 225-231 y 241-247.
- GALVÁN FERNÁNDEZ, F. *et alii* (1985): “Una balandra canaria en la pesca sahariana (1926-1942)”, en *I Jornadas de Historia de Lanzarote y Fuerteventura*. Cabildo de Lanzarote, Arrecife, pp. 551-567.
- GIRÁLDEZ RIVERO, J. (1991): “Fuentes estadísticas y producción pesquera en España (1880-1936): Una primera aproximación”, en *Revista de Historia Económica*, Año IX, nº 3, pp. 513-532.
- (1996): *Crecimiento y transformación del sector pesquero gallego (1880-1936)*. Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- GRUVEL, A., y BOUYAT, A. (1906): *Les Pêcheries de la côte occidentale d’Afrique*. Paris, Agustin Challamel.
- LOZANO REY, L. (1934): *Las pesquerías del Sáhara español*. Madrid, Vicente Rico.
- MARTÍNEZ MILÁN, J (2000): *El colonialismo español en el Sáhara occidental y en la zona sur del Protectorado español en Marruecos, 1885-1945*. Tesis Doctoral, Madrid, UNED, Tomo II.
- (2003): *España en el Sahara occidental y en la zona sur del Protectorado en Marruecos, 1885-1945*. Madrid, UNED (colección Aula Abierta).
- OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS, J. (2002): “Cambio técnico e industrialización pesquera en Asturias (1880-1930)”, en *Historia Agraria*, 28, pp. 67-90.
- REINA, F. (1894): “Provincia marítima de Gran Canaria. Pesca de África”, en *Revista de Pesca Marítima*, Tomo X, pp. 49-55.
- (1897): “La pesca de altura en Gran Canaria”, en *Revista de Pesca Marítima*, Tomo XIII, pp. 119-123.

RODRÍGUEZ SANTAMARÍA, B. (1923): *Diccionario de Artes de Pesca de España y sus Posesiones*. Madrid.

SUAREZ BOSA, M. (1993): *Los trabajadores en las Canarias Orientales durante el período de entreguerras (Estudio económico y social de Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura)*. Tesis Doctoral, Universidad de Las Palmas de G.C., 1993, Tomo II.

TACQUIN, A. (1903): *Les Iles Canaries et les parages de pêche canariens*. Bruxelles, L'imprimerie.