



# La pesca en el País Vasco durante el siglo XX. Modernización, tradición y crisis

Ernesto López Losa  
*Duke University*  
*Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea*

## Resumen

Este artículo analiza el sector pesquero vasco durante el siglo XX. Durante este período, las pesquerías vascas conocieron grandes transformaciones. Por un lado, este siglo fue testigo de la aparición y desarrollo de la pesquería industrial basada en el arrastre; por otro lado, durante el mismo también se produjo la transformación y modernización de las pesquerías costeras o de bajura pero que, sin embargo, mantuvieron uno de sus elementos básicos de identidad: la pervivencia de la Cofradía modelo organizativo. El sector pesquero industrial basó gran parte de su crecimiento en la expansión geográfica. Uno de los motivos era la estrechez de la plataforma continental española. Sin embargo, en la segunda mitad del siglo XX fue impulsada y financiada indiscriminadamente por el Estado que, por el contrario, carecía de una política pesquera definida. Finalmente, la expansión de las Zonas Excluyas de Pesca hasta las 200 millas y la integración de España en la Comunidad Europea rompieron este modelo de crecimiento y forzaron al sector pesquero vasco a adaptarse a unas nuevas circunstancias institucionales y ecológicas.

## Palabras clave

Pesca País Vasco España Siglo XX

## THE FISHERIES IN THE BASQUE COUNTRY DURING THE TWENTIETH CENTURY. MODERNIZATION, TRADITION AND CRISIS

## Abstract

This paper deals with the Basque Fisheries during the twentieth century. It contends that in that period Basque fisheries suffered dramatic changes. On the one hand, this century witnessed the development of industrial fisheries based on trawling; on the other, the transformation and modernization of coastal fisheries but without losing one of its basic identity elements: the persistence of the Guild as an organizational structure in coastal and demersal fisheries. The growth based on geographical expansion that characterized industrial fisheries had its roots on the limited extension of the continental shelf in surrounding waters. Nevertheless, it was eventually pushed and indiscriminately financed by a State policy that lacked of a real fishing policy. Finally, the expansion of the Economic Exclusive Zones of 200 miles and the integration into the European Community broke up this model of development and forced Basque fishing sector to adapt to new institutional and ecological circumstances.

## Key Words

Fisheries development Basque Country Spain 20th century

# La pesca en el País Vasco durante el siglo XX. Modernización, tradición y crisis<sup>1</sup>

Ernesto López Losa  
Duke University  
Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea

## 1. Introducción

El objetivo de este artículo es ofrecer una visión resumida de las características y la evolución del sector pesquero vasco durante un largo siglo XX que comenzaría alrededor de las dos últimas décadas del siglo XIX y que se extendería hasta la actualidad. La razón de estas fechas, aunque lógicamente arbitraria, tiene su justificación: por un lado, a finales del XIX comenzó un proceso de transformación técnica y organizativa que dio lugar al nacimiento de un nuevo modelo de pesquería, que podría calificarse como industrial y capitalista, en contraposición con el modelo tradicional, que no atrasado, que representarían las cofradías de pescadores; por el otro, los primeros años del presente siglo son testigos del colapso de una de las principales pesquerías del siglo XX en la costa cantábrica: la anchoa. El subtítulo, por su parte, trata de reflejar una de las particularidades del sector pesquero vasco: la pervivencia en el sector de bajura de unas estructuras organizativas que pueden rastrearse hasta el medioevo pero que, no sin atravesar dificultades, han mantenido un modelo de explotación distintivo que difícilmente podría definirse como atrasado o arcaico (Delgado, 2003: 132).

El texto se divide en tres bloques delimitados cronológicamente, primero, por la Guerra Civil y, después, por los cambios a nivel internacional en el acceso a los recursos pesqueros a partir de mediados de los años setenta y por la entrada española en la Comunidad Económica Europea. La razón del primer corte no tendría que ver tanto con cambios tecnológicos u organizativos importantes sino más bien con una ampliación de la geografía de la pesca o con la intervención estatal en el sector a través del crédito público. Desde un punto de vista temático, los primeros apartados se centran, por un lado, en el nacimiento de la pesquería industrial en el País Vasco, en su impacto y competencia con la pesquería tradicional o artesanal; por el otro, en el proceso de adaptación y crecimiento de esta pesca costera o de bajura vinculada al crecimiento del sector transformador salazone-

ro-conservero. En el segundo bloque se describe el crecimiento y la expansión geográfica de la pesquería industrial por ambos márgenes del Atlántico Norte. De la misma manera, el sector de bajura también conoció un crecimiento importante vinculado tanto al mercado conservero como el de pescado fresco durante este periodo. En los dos casos, aunque de manera más evidente en el primero, la política pública de apoyo al sector es un elemento a tener en cuenta. Finalmente, son factores tanto institucionales a nivel internacional como ecológicos los que van a marcar de manera clara el devenir del sector en las últimas décadas del siglo XX y los primeros años del siglo XXI, durante los cuales la reducción de la importancia económica del mismo ha sido manifiesta.

## 2. El nacimiento de una industria y el cambio y modernización de la pesquería tradicional (1878-1936)

En este largo periodo de cerca de cincuenta años, la pesca en el País Vasco conoció numerosos cambios que darían lugar a la aparición de una estructura productiva nueva: por un lado, aunque se habían realizado algunas pruebas o intentos en otras lugares, fue en Gipuzkoa donde se acabaría asentando la primera flota de vapores arrastreros en España. Por otro lado, el modelo pesquero secular representado por las cofradías atravesó también por un periodo de transformación profundo que fue, en cambio, lo que le acabaría garantizando su supervivencia.

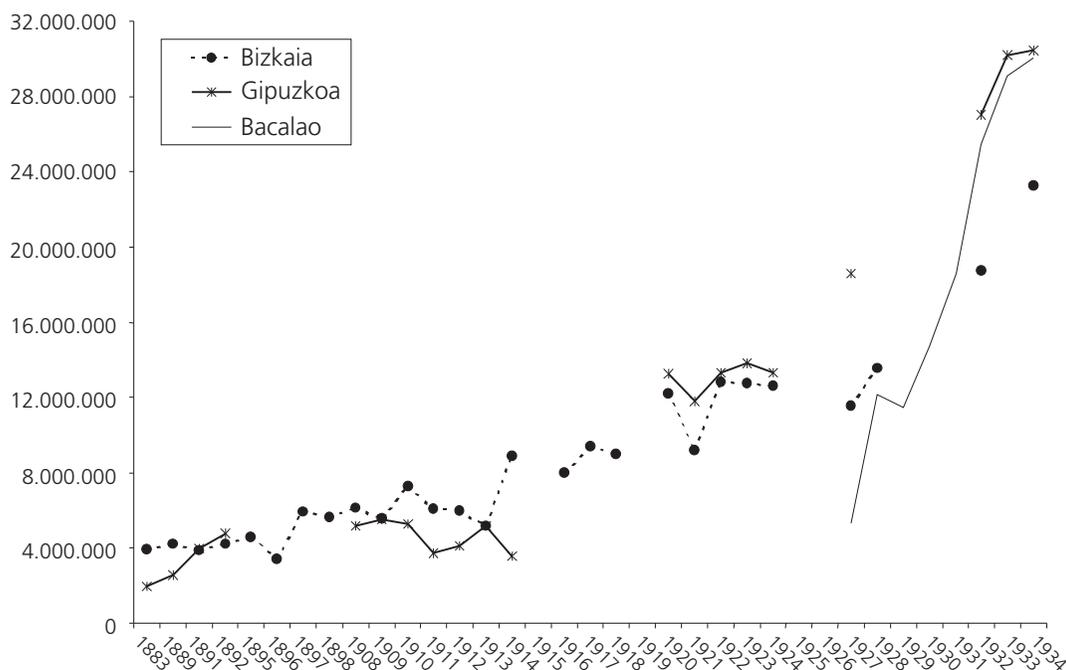
Todo ello hay que integrarlo en otro marco cambiante: el institucional. Aunque codificada finalmente a mediados del siglo XVIII, lo que se conocía como la Matricula de Mar fue el instrumento a través del cual las autoridades gestionaban los asuntos marítimo-pesqueros, dentro de los cuales la pesca ocupaba un lugar secundario. En realidad, para la Armada, la pesca no era más que un vivero de marinos que había que cuidar. De ahí que una buena parte del corpus legislativo pesquero, además de desordenado y muchas veces contradictorio en función de las circunstancias, tuviera como uno de sus objetivos, al margen de consideraciones de tipo económico o ecológico, limitar la introducción de sistemas que pudieran hacer disminuir el número de matriculados.

<sup>1</sup> Este texto entra dentro del proyecto de investigación UPV00012.321-H-115936

Sin embargo, desde mediados del decenio de los sesenta, las circunstancias comenzaron poco a poco a cambiar. Por un lado, se tomaron ciertas medidas que pretendían liberalizar el acceso al recurso, como son la disolución de los gremios de mar en 1864 –que, en principio no afecta a los vascos– (Claver, 1989: 462), la abolición del estanco de la sal en 1869, y la desaparición la de la Matrícula de Mar en 1873. Posteriormente, diversos reglamentos y leyes, entre los que destacan el *Reglamento de libertad de pesca reglamentada*, aprobado por R. O. de 1 de enero de 1885 y el *Reglamento para la pesca con el arte de bou y demás redes de arrastre remolcadas por embarcaciones* de 1898, acabaron por liberalizar totalmente la actividad extractiva fuera de las tres millas que conformaban las aguas jurisdiccionales española<sup>2</sup>. En el País Vasco todo ello significó el fin del monopolio secular del que habían gozado los gremios y la posibilidad de que cualquier persona pudiera dedicarse a la pesca libremente (López Losa, 2003: 30-40). Por otra parte, la desaparición del entra-

mado institucional que justificaba sus prácticas monopolísticas también traía consigo otro riesgo: que el propio sistema social y productivo organizado en torno a la cofradía colapsara. Sin embargo, aunque no exento de fuertes tensiones internas, el modelo organizativo tradicional sobrevivió a estos problemas, y a la dura competencia externa a la que rápidamente iban a tener que hacer frente, a través de un proceso, también quizá forzado por esta última, de reestructuración en los objetivos de la actividad extractiva y de cambio técnico. En este contexto tenemos que situar también el desarrollo de una industria conservera-salazonera que, a partir de entonces, pasará a constituirse en su principal demandante. En general, todas estas transformaciones tanto técnicas como institucionales acabaron plasmándose, bien por impulso del arrastre o por la demanda conservera, en un crecimiento progresivo de las capturas a partir de los años ochenta del siglo XIX, que se aceleraría con claridad tras la Primera Guerra Mundial.

Gráfico 1. Evolución de las capturas en Bizkaia y en Gipuzkoa, 1883-1934 (datos en kilogramos)



Los datos relativos al bacalao están convertidos a peso vivo.

Fuente: López Losa (2000), pp. 380, 428.

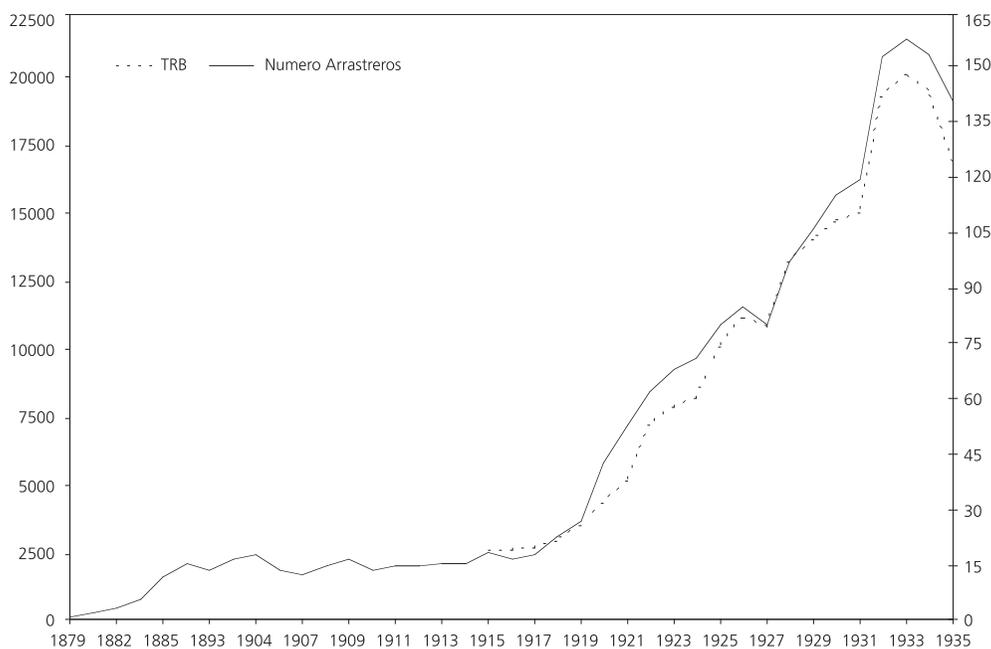
<sup>2</sup> En el *Reglamento para la pesca con el arte de bou y demás redes de arrastre remolcadas por embarcaciones* de 1898 se establecía que (Art. 15) “La pesca al bou desde las tres millas de distancia de la línea de la costa que en este reglamento se define, para afuera, será libre y permitida durante todo el año en las costas del Océano, como lo es en todas las Naciones Europeas”. López y Medina (1906: 77). Esta disposición se reafirma por la Real Orden de 29 de agosto de 1905 que “declara libre la pesca en todo tiempo fuera de la zona comprendida en las seis millas de la línea de la costa. López y Medina (1906: 77-79), Giráldez Rivero (1994: 346-350). López Losa (1997a: 179-181).

## 2.1. El nacimiento de una industria

Ignacio Mercader, un comerciante de San Sebastián dedicado al comercio de coloniales, ha pasado a la historia como el primer armador de vapores (arrastreros) en España. Es cierto que el suyo no fue el primer intento de conjugar embarcaciones de vapor con artes de arrastre en el país<sup>3</sup>, pero sí la primera tentativa que acabaría cuajando. La literatura local hace hincapié fundamentalmente en los motivos humanitarios que llevaron a Mercader a introducir el vapor en la pesca; pero lo cierto es que, al margen de ser presidente de la sociedad guipuzcoana de salvamento marítimo, también estaba oteando la posibilidad de hacer negocio. Cuando envió las primeras peticiones de permiso para utilizar vapores y artes de arrastre, una combinación en teoría prohibida en aguas españolas desde la formalización del *Reglamento para la pesca con el arte denominado Parejas de Bou* en 1865 (Fernández Duro, 1868: 34-35), no dejó de constatar la existencia de una importante número de arrastreros en el vecino puerto francés de Arcachón, y el hecho de que durante el verano la flota local era incapaz de suministrar pescado suficiente satisfacer la demanda generada por el turismo, teniéndose que importar pescado desde Francia<sup>4</sup>.

Superados los obstáculos institucionales y los primeros técnicos con la adopción del sistema de arrastre por parejas<sup>5</sup>, a partir de 1880 comenzó a formarse la pequeña flota citada, que a inicios del siglo XX rondaría los quince vapores. Sin embargo, a pesar de un inicio relativamente rápido, el número de embarcaciones no se incrementaría significativamente hasta bien entrada la Gran Guerra; por este motivo, se podría hablar de una cierta estabilidad, o estancamiento, en cuanto al tamaño de la flota y al volumen de sus capturas, que iría desde finales de la década de los ochenta del XIX hasta 1918 aproximadamente. La escasez de fuentes hace difícil aventurar razones. Algunos textos franceses de finales del siglo XIX apuntan a la aparición de problemas de sobrepesca en las playas de arrastre del Golfo de Vizcaya (Roche, 1892). Hay que tener en cuenta que allí pescaban no sólo los vapores guipuzcoanos sino también los ya citados franceses e, incluso, se señalaba la presencia de arrastreros ingleses. Ello, hipotéticamente habría reducido el potencial de crecimiento de la flota industrial. Por otro lado, la estrechez de la plataforma continental en el Cantábrico no permitía desarrollos a gran escala pero tampoco las embarcaciones aumentaron su radio de acción en busca de caladeros más ricos, como alguna década después lo hicieron. Así, visto lo que ocurrió poco tiempo después, no parece que la sobrepesca fuera el

Gráfico 2. Número aproximado de vapores arrastreros y su tonelaje en Gipuzkoa, 1879-1936



Fuente: López Losa (1997), p. 183

<sup>3</sup> Quizá el intento más significativo fuera el de Juan González Peredo, un armador gaditano quien a mediados de los años sesenta del siglo XIX armó una pequeña flota de cuatro vapores arrastreros (dos parejas) para pescar en el Golfo de Cádiz y en las costas marroquíes pero finalmente no tuvo continuidad. Fernández Duro (1868: 55-70). Archivo Museo Don Álvaro de Bazán (AMDAB), Pesca. Generalidad, Legajo 2121.

<sup>4</sup> AMDAB, Asuntos Particulares, Ignacio Mercader.

<sup>5</sup> Mercader adoptó, en principio, e imitando el modelo inglés, el arrastre mediante una única embarcación. Sin embargo, las pruebas no fueron exitosas y acabó adoptando el modelo mediterráneo de arrastre mediante dos embarcaciones, para lo cual contrató a un técnico andaluz con la misión de adiestrar a las tripulaciones de sus primeros arrastreros. López Losa (1997: 177-178).

motivo; más bien parece que el hecho de que la flota no continuara creciendo podría relacionarse con la existencia de un mercado interior estrecho en el que, además, desde principios de siglo, la competencia se habría incrementado notablemente con el rápido crecimiento del arrastre a vapor mediante parejas en Andalucía y, principalmente, en Galicia<sup>6</sup>.

En cambio, tras finalizar la Primera Guerra Mundial, la situación varió sustancialmente. A partir de entonces, la pesca industrial conoció una época de fuerte crecimiento, acompañada de nuevas innovaciones técnicas (tanto en los modelos de embarcación o de propulsión, como en los sistemas de captura), de nuevas infraestructuras (la construcción de muelles pesqueros en el puerto pesquero de Pasaia –Pasajes-) y de un proceso de expansión geográfica ampliando las zonas de pesca por gran parte de la plataforma continental atlántica francesa hasta llegar al Gran Sol a finales de los veinte. Además, a todo esto habría que añadir la recuperación de las pesquerías del bacalao en Terranova a partir de 1927. Las razones de este cambio de trayectoria habría que buscarlas en un incremento notable de la demanda de pescado, en particular en los grandes centros urbanos peninsulares. ¿Qué es lo que aparece detrás de este proceso? O dicho de otro modo, ¿por qué ocurre entonces, y no antes? Es evidente la importancia de la disponibilidad de un transporte relativamente rápido como el ferrocarril, y más adelante los camiones, para explicar en parte el desarrollo del sector y el incremento del consumo en el interior del país; pero también es cierto que aunque, fundamental, no es el único factor determinante, y la prueba estaría en que no fueron procesos paralelos, ya que en ciudades como Madrid, Pamplona, Barcelona y lo mismo con muchas otras, la conexión ferroviaria existía bastante tiempo antes de que se produjera este salto hacia delante.

Si durante la guerra la exportación a Francia generó importantes beneficios, el incremento general de los precios que trajo consigo situó al pescado en una posición ideal para ampliar el mercado interior. Los cálculos realizados sobre el consumo aparente de pescado en el país, así como las cifras referentes a varias ciudades muestran, aunque con ritmos algo diferentes, un rápido, incluso espectacular crecimiento entre 1914 y 1936 (López Losa; Piquero, 2005). Esto hecho fue, decididamente, el que impulsó la ampliación de la flota antes referida. En vísperas de la Guerra Civil, la flota arrastrera de Pasaia era la segunda de España en cuanto al número de arrastreros, tras la de Vigo, y la primera cuanto a tonelaje de registro bruto (López Losa, 1997: 190-192)

Uno de los elementos destacables de este período de expansión de los negocios pesqueros lo constituye la creación en 1919 de la PYSBE (Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España, S. A.). El nacimiento de esta empresa supuso un hito en la historia pesquera vasca y española y fue, probablemente, el primer pilar en la futura especialización bacaladera del puerto de Pasaia. La sociedad se constituyó en

1919 con un capital inicial de dos millones de pesetas, cantidad nada desdeñable para la época, y sus fundadores fueron Luis Legasse, un armador y comerciante parisino experimentado tanto en la pesca como en el comercio del bacalao<sup>7</sup>, y Gaudioso de Celaya, propietario y vecino de Rentaría (Gárate; Martín Rudi, 1995: 100). En un principio, la empresa se dedicó al comercio del bacalao, y no es hasta 1927 cuando comienza su actividad pesquera en aguas de Terranova. Ese año entraron en funcionamiento las dos primeras embarcaciones, compradas en Francia, el *Euskal-Erria* y el *Rey Alfonso XIII*, que durante la República pasó a llamarse *Hispania*. Entre 1928 y 1930 se incorporaron otras cuatro embarcaciones construidas en Inglaterra; el *Vendaval* y el *Galerna* en 1928 y el *Tramontana* y el *Mistral*, en 1930. Entre los seis buques juntaban 7.229 TRB, cantidad que, en vísperas de la Guerra Civil, suponían cerca de un tercio del volumen de la flota industrial guipuzcoana, y que, probablemente, pasarían por ser los arrastreros más modernos de Europa en el momento.

Los Bous de la PYSBE realizaban dos campañas al año (invierno-primavera y verano-otoño) repartiendo sus pescas en caladeros situados en las costas de Islandia, Groenlandia y Terranova aunque, a inicios del decenio de los treinta, empezaron a frecuentar también las del norte de Noruega y las Islas Spitzberg. En un principio, y ante la ausencia de personal especializado, la empresa se vio obligada a contratar tripulaciones extranjeras (capitanes, patronos de pesca y marineros) hasta conseguir el nivel de adiestramiento necesario de los nacionales. Primero fueron marineros de origen francés (bretones) tanto para la dirección de las faenas de pesca como para el tratamiento del bacalao. A la altura de 1932, en cambio, ya no quedaban patronos de pesca ni oficiales extranjeros pero sí personal para la preparación del pescado. En este caso se trataba de especialistas islandeses, que acabaron sustituyendo a los franceses porque sus técnicas en la elaboración del bacalao se adecuaban mejor a los tipos demandados en el mercado español. La importancia de esta empresa en el ámbito vasco y español es innegable: en 1935, la producción de la PYSBE suponía cerca de un 20% de las cantidades importadas y el 16% del total consumido en España<sup>8</sup>.

## 2.2 Cambios y adaptación en la pesquería tradicional. Del pescado blanco al pescado azul.

Lo que aquí defino como pesca tradicional se corresponde con el modelo organizativo secular que había gobernado la actividad pesquera vasca durante siglos. La Cofradía constitu-

<sup>6</sup> Sobre Galicia ver Giráldez (1996 y 1997b).

<sup>7</sup> Así lo señaló en el discurso que dio con motivo del bautizo del *Alfonso XIII*: “Después de haber creado en Francia, con mis hermanos, varias casas armadoras y constituido una flotilla de más de cincuenta buques, he decidido con mis parientes y amigos de España hacer revivir y prosperar la pesca del bacalao bajo los colores españoles”. *Vasconia Industrial y Pesquera*, 5/9/27, p. 4.

<sup>8</sup> Cifras estimadas a partir de las Estadísticas de Comercio Exterior y la Memoria PYSBE del año 1935.

ía el eje de funcionamiento de la comunidad pesquera, y no sólo en los aspectos puramente productivos o económicos, sino que también tenía un importante componente de apoyo y ayuda social. En realidad, estaríamos hablando de comunidades pesqueras, en las que el comportamiento de sus miembros estaría caracterizado por actitudes y objetivos comunes que surgirían de experiencias compartidas y de creencias sociales también comunes<sup>9</sup>. La organización del proceso productivo por parte del gremio estaba basada, fundamentalmente, en la costumbre y, en consecuencia, no aparecía escrita en muchas ocasiones. Ésta abarcaba y controlaba prácticamente todas las actividades concernientes a la pesca y su comercialización: desde cómo y cuándo debían partir las lanchas hacia las calas, qué características mínimas tenían que tener las embarcaciones para acudir a una pesquería concreta, la duración de la temporada de pesca, la costera de cada especie o en qué orden tenían que subastarse las capturas (López Losa, 2003: 24-30).

Al menos durante los siglos XVIII y XIX, de entre todas las costeras, sin duda, las más rentables eran la del besugo (desde finales de octubre hasta febrero), el bonito o albácora (aprox. de mayo a noviembre) y la merluza, que se pescaba durante todo el año. Las dos primeras especies, al margen de venderse en fresco se escabechaban, lo que facilitaba su introducción en los mercados. El besugo, además, al ser una pesquería de invierno, se beneficiaba de las bajas temperaturas para poder exportarse en fresco en cantidades significativas. En cambio, la merluza, a pesar de que por su precio, era un pescado muy rentable, se pescaba mayoritariamente durante los meses fríos del año puesto que sólo se podía comercializar en fresco. Únicamente a partir de mediados de los sesenta, con las posibilidades que comenzaba a ofertar el ferrocarril, la merluza comenzó a ganar más peso<sup>10</sup>.

Este esquema socio-productivo, sin embargo, comienza a resquebrajarse a partir del último cuarto del siglo XIX. Como se ha señalado antes, a lo largo de las últimas décadas del siglo, el sector pesquero vasco (y, en general, el español) entró en un proceso de cambio institucional y técnico progresivo. La pérdida de los derechos exclusivos de pesca por parte de las cofradías tras la abolición de la Matrícula de Mar en 1873 y la irrupción de la competencia con el desarrollo del subsector arrastrero, acabarían liquidando las bases productivas sobre las que secularmente se habían asentado las comunidades pesqueras vascas, (López Losa, 2003: 34-42).

A pesar de las continuas de las peticiones de prohibición, de las protestas e incluso manifestaciones, la competencia del arrastre a vapor pasó a ser una realidad incontestable desde los mismos años ochenta. Su mayor intensidad de pesca en unos caladeros reducidos, desplazaron a las técnicas tradicionales de la explotación de especies muy rentables (el besugo y, en particular, la merluza); pero también las comunidades costeras sufrieron la presión del arrastre en el mercado ya que

empujaba el precio medio de la pesca hacia abajo. Además, habría que tener en cuenta otro factor importante: las especies sobre las que se acabó basando la mayor parte del esfuerzo de lo que se podría llamar subsector de bajura, al margen de su menor valor unitario, conocían fuertes fluctuaciones tanto a corto como a largo plazo, con lo que la propia irregularidad de los ingresos se acentuaba aún más.

Aunque la competencia del arrastre acarrió importantes transformaciones, el sector pesquero tradicional también conoció un período de crecimiento desde finales del siglo XIX. El desarrollo del sector transformador, rápido una vez finalizada la última carlistada, había incentivado el incremento de las capturas. En la mayor parte de los puertos vizcaínos, y en los de Gipuzkoa hasta Getaria, el número de establecimientos conserveros o salazoneros comenzó a crecer con relativa rapidez. En un primer momento, la demanda colonial, o la proveniente de la Gran Bretaña o Francia, así como la llegada de industriales de este último país, fomentaron la fabricación de conservas y de escabeches en lata, principalmente de sardina y bonito respectivamente. Pero fue la llegada de los italianos en busca de anchoa lo que acabaría dando el impulso definitivo al sector transformador a partir del último decenio del siglo XIX<sup>11</sup>. Esta demanda acabó siendo fundamental para la supervivencia de muchas comunidades pesqueras durante el primer tercio del siglo XX.

Por otra parte, también el cambio técnico llegó hasta la pesca costera. La aparición de las pequeñas lanchas de vapor también significó, en este caso, un importante avance, tanto en la seguridad como en la práctica pesquera, otorgando a la unidad productiva unas ventajas evidentes sobre las lanchas de vela o remo. Aunque los vapores para la pesca con redes y aparejos de anzuelo hicieron acto de presencia más tarde en el País Vasco que en otras regiones (Asturias o Galicia), con la llegada del primero en 1900 se emprendió un proceso de sustitución relativamente rápido que culminaría durante los años veinte con la práctica desaparición de las lanchas besugueras o boniteras y de las traineras de las principales pesquerías (Delgado, 2003: 134). Las ventajas del vapor eran claras. Primero, desaparecía la dependencia del viento, con lo que la unidad pesquera conseguía más autonomía y regularidad; segundo, era capaz también de ofrecer velocidad constante, fundamental a la hora de la pesca del bonito *a la cacea* y para perseguir los bancos de sardina o anchoa. Más adelante, en especial tras la Primera Guerra Mundial, los motores de explosión comenzaron a implantarse en las embarcaciones de menor porte. En este caso, las ventajas residían en los menores costes de mantenimiento que en los vapores, en especial en cuanto al combustible, más aún si se toma en cuenta que desde 1927 el consumo de carbón nacional era obligatorio en la pesca costera. Quizá éste fue el uno de los factores que participó en el incremento del número de las traineras con motor. Para los años treinta, se podría decir que

<sup>9</sup> A este respecto ver Swaney (1990)

<sup>10</sup> Sobre las costeras, su distribución anual y su importancia relativa en los puertos vascos ver López Losa (2002: 15-21).

<sup>11</sup> Sobre el sector transformador en general, y sobre el desarrollo de la salazón de anchoa en el País Vasco y el Cantábrico ver López Losa (1997b); Escudero (2000, 2005 y 2007)

Tabla 1. Flota pesquera de bajura en el País Vasco. Distribución por tipos de embarcación en los principales puertos de cada provincia (1918 y c. 1935)

| 1918                                   |            |         |         |                 |           |       |                 |
|--|------------|---------|---------|-----------------|-----------|-------|-----------------|
|  | Pescadores | Vapores | Motores | Lanchas Caleras | Traineras | Botes | Botes de mallas |
| Total Vizcaya                          | 3.445      | 160     | 30      | 83              | 124       | 278   | 247             |
| Total Guipúzcoa                        | 1.840      | 64      | 25      | 32              | 104       | 732   | 156             |
| Fuente: Calbetón (1919-1920: 159-160). |            |         |         |                 |           |       |                 |
| c.1935                                 |            |         |         |                 |           |       |                 |
|  | Pescadores | Vapores | Motores | Botes           |           |       |                 |
| Total Vizcaya                          | 5.921      | 186     | 244     | 225             |           |       |                 |
| Total Guipúzcoa                        | 1.911      | 76      | 150     | 505             |           |       |                 |
| Fuente: Gandásegui (1936: 13).         |            |         |         |                 |           |       |                 |

la flota de los principales puertos pesqueros vascos se hallaba casi totalmente mecanizada<sup>12</sup>.

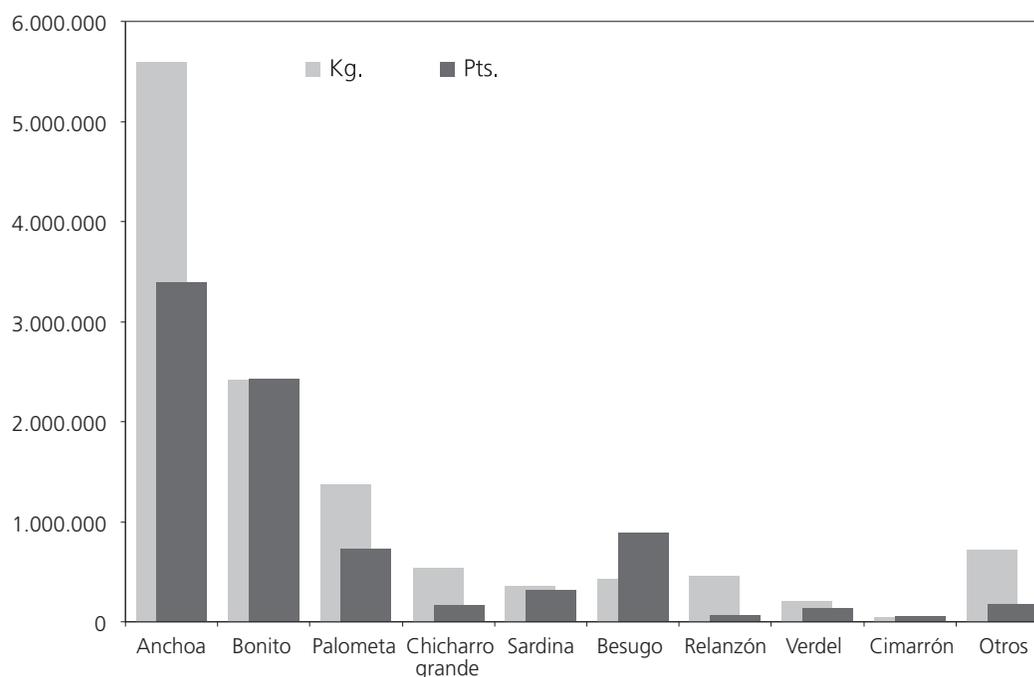
En el crecimiento de los desembarcos a partir de mediados de los ochenta, y dejando a un lado el caso de San Sebastián o el de Santurce, relacionados con el abastecimiento de fresco a los centros urbanos e industriales, el primer y principal impulso provino de la industria transformadora. Así, de manera paulatina, fue desarrollándose una nueva economía pesquera que sería dominado por aquellas especies susceptibles de ser elaboradas en salazón, escabeche y conserva, y que acabaría expresándose con toda claridad a partir de la Gran Guerra. Pero esta nueva estructura, en la que especies anteriormente tan importantes como el besugo y, ya durante la segunda mitad del siglo la merluza, fueron perdiendo peso hasta casi desaparecer por completo del esquema productivo gremial, no fue resultado sólo de las nuevas oportunidades que ofrecía la transformación, o de una decisión consciente, por decirlo de alguna manera, sino que en ella intervino de manera muy directa la competencia de los sistemas de arrastre.

Los ritmos productivos y la distribución anual de los desembarcos cambiaron sustancialmente con respecto a lo conocido para el siglo XIX. Los datos estadísticos disponibles muestran como a la caída de las especies típicas de la altura que antes se ha apuntado, le correspondió un incremento significativo de especies que hasta entonces apenas habían teni-

do peso, ni en el conjunto de los desembarcos ni el valor de los mismos, exceptuando, quizá, el caso del bonito. Ahora la primacía la pasan a tener las costeras de primavera y verano (anchoa, bonito) con una diferencia notable, sobre el resto. La concentración de los desembarcos y de los ingresos durante unos pocos meses del año, sobre la base de especies con un grado de variabilidad muy alta, constituía un verdadero problema, sobre todo cuando la demanda procedente de los salazoneros o conserveros caía. La demanda del sector transformador trajo consigo el aumento espectacular de los desembarcos de anchoa: una especie que hasta entonces había sido marginal. En algunos puertos como Ondarroa o Getaria, pasó a convertirse, con claridad, en la principal pesquería. En Bermeo, por el contrario, el bonito era tan importante o más, ya no tanto por el volumen de los desembarcos como por el porcentaje que suponía sobre el valor total de las ventas en ese puerto. La razón de esta diferencia tiene que ver con el hecho de que la conserva y el escabeche siempre habían tenido una presencia mayor en Bermeo que en los demás puertos vascos, para los que casi se podría hablar de un monocultivo de la anchoa en salazón. Finalmente, en Santurce o San Sebastián, a pesar de que el peso de la anchoa seguía siendo importante, la demanda urbana y de los centros industriales cercanos haría de la sardina la costera principal junto a un buen número de pescados de costa que también tenían salida regular y rentable en esos mercados. La evolución de la pesca costera y sus características desde finales del siglo XIX en Vizcaya y en puertos guipuzcoanos como Mutriku o Getaria, lo que queda claro es que estuvo estrechamente relacionada con el desarrollo y crecimiento del sector transformador.

<sup>12</sup> Con la aparición del primero en San Sebastián en 1900, el vapor fue, poco a poco, difundándose por los puertos vascos, aunque no sin algunas reticencias al principio. Diferentes crónicas periodísticas narraron los disturbios que causó la llegada del primero a Bermeo Astú; Apraiz (1989). Sin embargo, este puerto acabaría siendo en el que la sustitución se produjo de manera más rápida y clara. Sobre los pequeños pesqueros con motor de explosión ver Rodríguez Santamaría (1926).

Gráfico 3. Capturas y valores en Bermeo, Lequeitio y Ondárroa en 1928



Fuente: Anuario de la industria conservera de pescados de España. 1930. Año II. p.114

En resumen, se podría decir que durante el primer tercio del siglo XX, la apertura institucional y la difusión de nuevas tecnologías en el ámbito pesquero facilitaron el crecimiento del sector. Estos cambios, además, habría que verlos un contexto de diferente al predominante hasta entonces: de un mundo de demanda limitada (López Losa, 2002) se pasó a otro en el que ésta se incrementó progresivamente, empujada, por una parte, por una industria transformadora en crecimiento, y por otra, por la propia ampliación del mercado del fresco. Ahora bien, a pesar del gran crecimiento de las capturas, tampoco todo fue un camino de rosas y, tanto en uno como en otro subsector, comenzaron a surgir diversos problemas a partir de los años veinte. Desde el lado de la bajura, la subordinación con respecto al sector transformador, que a su vez dependía en una buena parte de unos mercados exteriores inestables y fácilmente congestionables, tuvo también sus efectos, tanto en la evolución de las capturas como en el valor de las mismas. Estos problemas se agudizaron con la depresión de los años treinta y desde la elaboración se trataron de compensar reorientando parte de su producción hacia el mercado interior (López Losa, 1997c: 115)<sup>13</sup>. El sector de altura, vinculado a la comercialización del pescado fresco, también experimen-

tó dificultades. Por una parte, estaban las derivadas de la propia intensidad de pesca que iba reduciendo los rendimientos en ciertos caladeros y que se trataban de compensar vía tecnologías más eficientes en la captura y en el coste, y con la expansión geográfica; por otra, las relacionadas con los mercados. El ferrocarril abrió la puerta del mercado interior pero hay que tener en cuenta que tampoco llegaba a todos los sitios. Por su parte, también el tamaño del mercado era un factor a tener en cuenta a la hora de rentabilizar la exportación, y ésta tendió a concentrarse en pocos mercados urbanos (Madrid, Barcelona, Bilbao...), lo que también acarrea el peligro de se colapsaran con relativa facilidad y con ello, el que la demanda dejara de crecer. La clave para que el pescado siguiera siendo competitivo frente a otros alimentos, por lo menos así lo estimaban los armadores y los exportadores, estaba en el precio. Pero el incremento de los costes de transporte (ferrocarriles), de los de producción (carbón, de los costes laborales con la llegada de la República) y la fiscalidad municipal, objeto de las continuas protestas de las asociaciones patronales impedían, en su opinión, un mayor abaratamiento que facilitara un incremento del consumo y que permitiera seguir manteniendo un nivel de beneficios aceptable, por lo menos hasta que no fuera posible ampliar geográficamente el mercado en el interior de la Península con una red de transporte más extensa y eficiente.

<sup>13</sup> Para el caso gallego ver Carmona (1994: 160-161).

### 3. La edad de oro: 1945-1977

A pesar de que durante la Guerra Civil una buena parte de la flota fue requisada y utilizada para crear la llamada *Marina Auxiliar de Euzkadi*, los efectos del conflicto sobre la misma fueron bastante limitados. Tanto en la de altura como en la de bajura, las pérdidas no fueron elevadas<sup>14</sup>. Sin embargo, una vez terminada la guerra, el contexto económico y político en el que había prosperado el sector cambió radicalmente. Por un lado, una de los problemas con los que se encontró la Dicutadura de Franco fue el de alimentar a la población, y aquí el pescado, en todas sus variantes, pasó a convertirse en un importante protagonista (Lopez; Piquero 2005). La necesidad imperiosa de incrementar el abastecimiento, pero también la de reactivar la actividad industrial, en especial la de los astilleros y la siderometalurgia, estaban detrás del cambio de actitud de la administración con respecto a la industria pesquera. Si hasta 1936 la intervención estatal en el sector había sido prácticamente nula, a partir de 1939 va a desempeñar un papel determinante no sólo en el desarrollo general del sector pesquero sino en las mismas características que éste iba a tomar.

Facilitado, primero, por la Ley de el *Crédito Naval* del 2 de junio de 1939 y el reglamento para su aplicación de 15 de marzo de 1940, y dos décadas después por la Ley 147/1961 sobre Renovación y Protección de la Flota, complementada posteriormente por las ayudas derivadas de los Planes de Desarrollo, el crecimiento de la flota pesquera hasta finales de los años setenta fue espectacular<sup>15</sup>. Y, en consecuencia, también lo fue el de los desembarcos. Al igual que en el resto de España, los años que van desde el final de la Guerra Civil hasta mediados de los años setenta pueden bautizarse como los de la edad de oro del sector. También es cierto que la afluencia de dinero procedente del Crédito Naval no fue igual en todos los subsectores; la prioridad de la financiación se dirigió a la pesca de altura al fresco y a la de gran altura, que era la protagonizada por los bacaladeros y, a partir de los años sesenta, por los arrastreros y atuneros congeladores. Por lo menos hasta la ley de 1961, la bajura prácticamente al margen de la ayuda oficial (Giráldez, 2005). En cierto modo, esa deriva tiene su justificación puesto que a diferencia de ésta última, los efectos de arrastre que generaba el desarrollo de la flota de altura eran claramente superiores.

#### 3.1. La flota de altura

Con el soporte financiero del Crédito Naval y con los beneficios que estaban generando una demanda en constante aumento, la flota de altura vasca, que a principios de la pos-

guerra era casi como decir la flota del puerto de Pasaia, se embarcó en un proceso de transformación técnica y de crecimiento acelerado<sup>16</sup>. Por un lado, esto no fue sino la continuación de una serie de cambios iniciados con anterioridad al conflicto civil, como la sustitución progresiva de los vapores por embarcaciones de motor alimentadas con combustible líquido<sup>17</sup>. Por otra parte, el Crédito Naval impulsó la construcción de embarcaciones de mayor porte que las existentes para aumentar así la capacidad y el radio de pesca<sup>18</sup>.

A pesar del incentivo público, la construcción de buques de pesca pasó por ciertas dificultades en los primeros cuarenta debido a la escasez de inputs. Así mismo, la propia actividad pesquera se vio afectada por las restricciones que imponía la escasez de combustible y accesorios como cables, redes etc. Por otra parte, durante la conflagración mundial, los arrastreros vieron limitado su radio de acción por la prohibición de pescar a más de veinte millas de la costa establecida por los alemanes y, también, por las minas diseminadas en el Golfo de Vizcaya por los contendientes. La imposibilidad de acudir a Terranova hizo que la PYSBE realizara experimentos en las costas africanas con el fin de buscar un sustituto al bacalao, pero fracasó (IEO, 1943). De todas maneras, sin haber terminado el conflicto se sabe que algunas parejas de arrastre se adentraron hasta los caladeros del sur de Irlanda, y en 1943 algunos vapores de la PYSBE volvieron a Terranova.

A partir de 1945, en cambio, aunque los problemas de abastecimiento seguían persistiendo, la situación pasó a ser distinta. El parón de la Guerra Mundial en los caladeros, permitió la recuperación de los stocks del Golfo de Vizcaya y el Mar Céltico. Así, entre 1945 y 1947 el crecimiento de los desembarcos, en particular de merluza, fue espectacular, como se puede apreciar en el gráfico 5. Sin embargo, éste fue fugaz y, en poco tiempo, las caladas comenzaron a ser más normales, similares a las de los tiempos de preguerra. Pero el número de embarcaciones y su capacidad de pesca estaban creciendo de manera sostenida con lo que los rendimientos por unidad tendieron a ser menores. Fue entonces cuando se produjo el giro hacia Terranova.

<sup>16</sup> En 1936, la flota vizcaína constaba en total de 24 vapores frente a los cerca de 160 guipuzcoanos. Sobre Vizcaya ver Maiz (1993: 391).

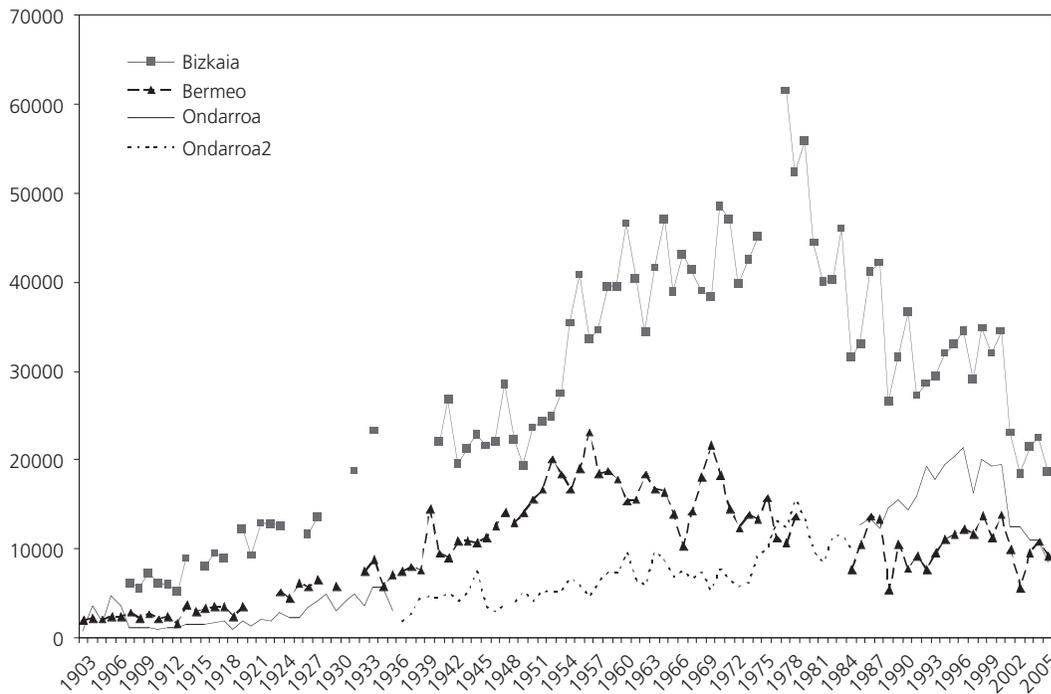
<sup>17</sup> En 1935 las embarcaciones de arrastre movidas por combustibles líquidos ya suponían el 31,77% del total de en el sistema de *Parejas* y el 35,82% de su tonelaje total. López Losa (2000): 455. Los buques motores tenían numerosas ventajas sobre los vapores. El peso de un motor diesel era cerca de la mitad del de una máquina de vapor; igualmente, al no necesitar agua para su funcionamiento y al pesar el combustible cerca de la cuarta parte del carbón que se necesitaría en un vapor de igual potencia, las necesidades de espacio eran más reducidas. Ello redundaba en una mayor capacidad de almacenaje de pescado y en mayores comodidades para la tripulación. Además, el menor coste del combustible a igual potencia permitía ahorrar costes de explotación.

<sup>18</sup> La ley establecía que "Todas las embarcaciones construidas desde el año 1939 y las que se construyan en lo sucesivo, para ser dedicadas a la pesca de arrastre con arte remolcado en pareja, en el Norte y Noroeste de la Península, han de tener un tonelaje bruto mínimo de 65 toneladas, y un radio de acción mínimo de 2.000 millas". En el caso de los *bous* que arrastraban en solitario, el tonelaje mínimo se elevaba hasta las 80 toneladas brutas. Lledó Martín (1943: 279-281); Arcelus Irizar (1947: 10).

<sup>14</sup> Sobre los efectos de la guerra sobre la flota de altura pasaitarra ver Pardo San Gil (1990).

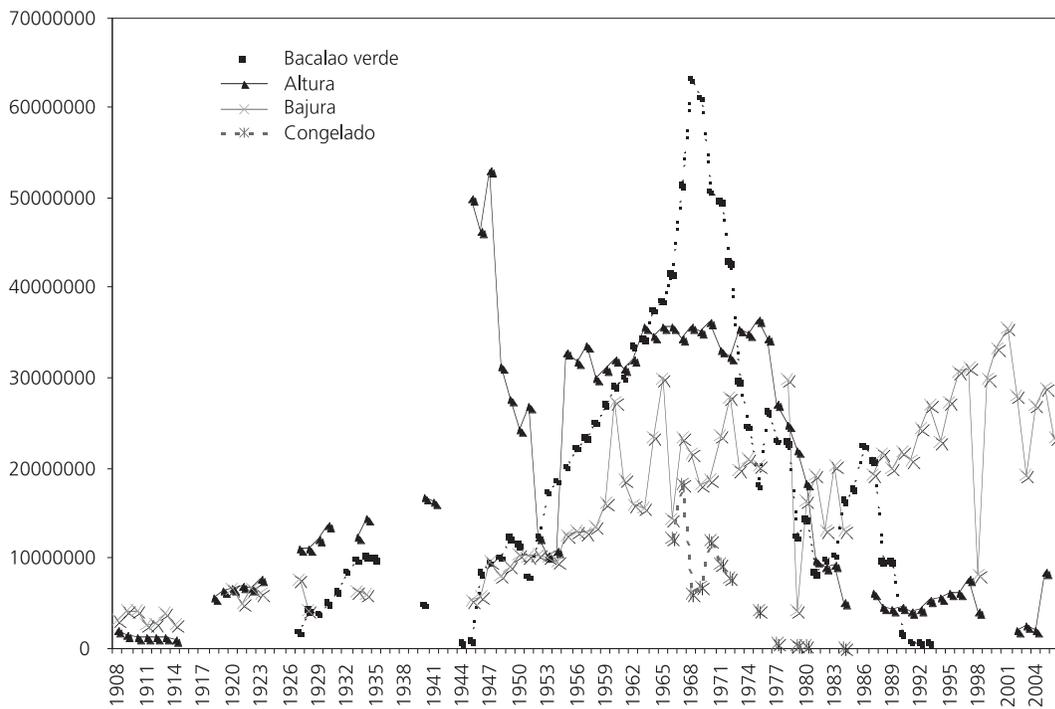
<sup>15</sup> Sobre la financiación de la flota después de la Guerra Civil ver Giráldez (2005); González Laxe (1993).

Gráfico 4. Evolución de los desembarcos totales en Bizkaia, 1903-2006. Datos en Tm



Fuente: López Losa (2000), apéndices; Estadística de Pesca/Anuario de Pesca Marítima; Caja Laboral/Euskadiko Kutxa, Informes Económicos (varios años). Maiz (1993), apéndices; Memorias comerciales de la Cámara de Comercio y Navegación de Bilbao.

Gráfico 5. Evolución de los desembarcos (en Kg) por tipos de pesquería en Gipuzkoa, 1908-2006



Fuente: López Losa (2000), apéndices; Tolosa Bernárdez (1986); Estadística de Pesca/Anuario de Pesca Marítima; Caja Laboral/Euskadiko Kutxa, Informes Económicos (varios años). Junta de Obras del Puerto de Pasaia (varios años).

Las noticias de las grandes capturas que estaban haciendo los *bous* de la PYSBE animaron a algunos armadores a dirigir sus *parejas* hacia el Atlántico Noroeste. Así, en 1949, la llamada *Rande-Rodeira* fue la que abrió el camino hacia Terranova. Sin embargo, las *parejas* del Gran Sol no estaban preparadas para afrontar una pesquería como la del bacalao, tan distante y con unos requerimientos técnicos bastante más exigentes. Por un lado, no estaban acondicionadas para singladuras tan largas; por el otro, no disponían de espacio de almacenaje suficiente (Aizpurua; Azarlota, 1992: 52-53). Al ser buques de escaso porte, las mareas no pasaban de un mes, y se perdía aproximadamente otro mes en volver, descargar, preparar de nuevo los buques y volver a Terranova. Por otra parte, también había ciertos problemas a la hora de manipular y conservar el pescado. En un principio, el bacalao se trataba al estilo de la merluza que se pescaba en los caladeros europeos: es decir, se abría, se evisceraba y se mezclaba con hielo en cajas, hasta llegar a las factorías de Vigo, La Coruña o Pasaia donde se completaba el proceso con su secado. Ello hacía que, en ocasiones, parte de la carga no llegara en buen estado. Sin embargo, no se tardó mucho en empezar a trabajar el bacalao en la misma embarcación, procediendo a su limpieza y salado, al igual que lo hacían los buques de la PYSBE. A ello contribuyó el hecho de que muchas de las *parejas* llevaban como tripulantes antiguos empleados en los *bous* de la citada empresa.

Sin embargo, la salazón a bordo también generaba otras dificultades logísticas: por ejemplo, había que almacenar sal para la salazón, y había que almacenar el bacalao salado (en verde) hasta llegar a España. Para solucionar estos problemas, se empleó el sistema de tríos (mientras una pareja arrastraba, el otro buque descansaba, alternándose así hasta que llenaban sus bodegas) y, más adelante, a partir de mediados de los años cincuenta, aparecieron los buques nodriza. En un principio, éstos acompañaban a las *parejas*, pero finalmente fue generalizándose el transbordo a buques mercantes españoles en el puerto de St. Pierre, hasta que a mediados de los años sesenta la mayor entidad de los bacaladeros hizo que el sistema de transbordos prácticamente desapareciera.

En los años sesenta, otra vez bajo el auspicio del crédito barato que ofrecía la administración, se produjo una profunda renovación de la flota de arrastre. En el caso guipuzcoano

ésta afectó, en particular, a la flota bacaladera, dando lugar un modelo de pareja moderno, de mayor tonelaje que el tradicional, que acabó incorporando el procesado bajo cubierta, y con un elevado grado de mecanización, lo que mejoró ostensiblemente las condiciones de trabajo de la tripulación. Por otra parte, incorporaban todos los adelantos electrónicos para la navegación y la detección de bancos de pesca (Aizpurua; Azarlota, 1989: 57). En Bizkaia, en cambio, aún produciéndose un fenómeno similar, los arrastreros presentan un tamaño medio menor, acorde con las exigencias de la pesca en el Golfo de Vizcaya y los bancos del Gran Sol. Las cifras de la Tabla 2 muestran como si bien, el número de unidades se mantuvo más o menos estable durante los años sesenta, su tamaño medio aumentó claramente.<sup>19</sup>

El gráfico 5 refleja con fidelidad la evolución descrita. Al incremento espectacular de las capturas en los primeros años de la posguerra mundial le siguió una caída brusca a finales de los cuarenta que se trató de solventar desviando el esfuerzo pesquero hacia otras pesquerías, como la del bacalao. El aumento en la capacidad de pesca a partir de los años cincuenta, y en particular, a partir de los años sesenta, se refleja en un incremento constante de los desembarcos de bacalao que alcanzan su pico hacia finales los sesenta y principios de los setenta para, a partir de entonces, reducirse aceleradamente. Las pesquerías de merluza y especies asociadas en el Atlántico europeo, en cambio, tras recuperarse a principios de los años cincuenta, muestran una relativa estabilidad hasta principios de los años setenta cuando también comienzan a declinar. Son estos años los que anuncian el principio del fin de de la edad de oro de la pesca de altura en Gipuzkoa. Aunque con un nivel de desagregación menor, los datos vizcaínos mostrados en el Gráfico 4 muestran algunas realidades diferentes. Por un lado, el mayor peso de la pesca de bajura, representada en este caso por los desembarcos en los dos principales puertos de la provincia: Bermeo y Ondarroa. Por otro, un desarrollo más tardío, y menor, de la pesca de altura al arrastre. Sólo a partir de los cincuenta, y especialmente durante los sesenta, la flota

<sup>19</sup> Otro detalle de la importancia del crédito público lo da la edad media de las embarcaciones. A la altura de 1975, aproximadamente el 68% de las embarcaciones tenía menos de quince años. Tolosa (1986).

Tabla 2. Evolución de las flotas de altura y gran altura vascas, 1947-1970

|      | Pasaia |           |           | Bizkaia |           |           |
|------|--------|-----------|-----------|---------|-----------|-----------|
|      | Buque  | TRB Total | TRB/Buque | Buque   | TRB Total | TRB/Buque |
| 1947 | 271    | 25.002    | 115,21    | 56      | 4.336     | 77,43     |
| 1960 | 205    | 37.390    | 182,39    | 96      | 9.591     | 99,91     |
| 1965 | 216    | 50.658    | 234,53    |         |           |           |
| 1970 | 239    | 85.084    | 356,00    | 99      | 18.919    | 191,10    |

Fuente: Navaz (1948); Maiz (1993: 391); Anuario Estadístico de la Pesca, varios años. Para Bizkaia son 1946 y 1973

creció en número y en capacidad. Este desarrollo, fundamentalmente centrado en el puerto de Ondarroa, se aprecia en el incremento de la distancia entre los desembarcos totales y los de la bajura durante estos años. Sólo a partir de finales de los setenta, al igual que ocurría en Gipuzkoa, este crecimiento cesa y las capturas comienzan a caer claramente.

### 3.2. La pesca de bajura

A pesar de que la mayor parte de las ayudas se dirigieron hacia la altura y la gran altura, también acabaron facilitando la renovación de la flota de bajura. Aunque los cambios de tipo técnico durante este período fueron numerosos, su estructura socio-productiva apenas varió. La cofradía siguió constituyendo el eje sobre el que giraba el mundo de las pesquerías de bajura. La pervivencia del sistema de remuneración a la parte o el predominio de pequeña empresa familiar serían siendo sus rasgos más característicos, y durante un tiempo, también los más criticados. A diferencia de lo que ocurría en los otros subsectores, en la pesca de bajura no existía la empresa ni la gestión capitalista del negocio. Un informe publicado en 1970 auguraba bastantes problemas al sector a menos que modernizara sus estructuras y adoptara modelos empresariales distintos (ellos apostaban por la cooperativa) que dieran lugar a unidades empresariales mayores y aportaran más capital a la industria lo que, por su parte, permitiría utilizar tecnología más costosa y una mayor diversificación en sus objetivos en vez de concentrarse geográficamente y productivamente en la anchoa y el bonito. Al final se trataba de impulsar la creación de empresas que, entre otras cosas, fueran capaces de tener un mayor control sobre el mercado (Gaur, 1970).

Sin embargo, nada de esto ocurrió, y el modelo organizativo tradicional ha subsistido hasta nuestros tiempos; no sin dificultades, es cierto, pero lo que en muchas ocasiones se escapa a los análisis económicos en este caso tiene una importancia fundamental. La idea de un modelo productivo

tradicional, arcaico o, al menos, anticuado, que perseguiría a las pesquerías de superficie vascas no tiene mucho fundamento. Primero, porque la adopción de nuevas tecnologías ha sido general a lo largo del siglo, y más en este período; segundo, porque unas formas de explotación enraizadas en la costumbre, en el conocimiento del medio, en su acumulación y su transmisión a lo largo de generaciones ha dado lugar a un modelo de explotación que se corresponde y se identifica con una realidad social concreta, la conformada por las comunidades de pescadores reunidos en las cofradías.

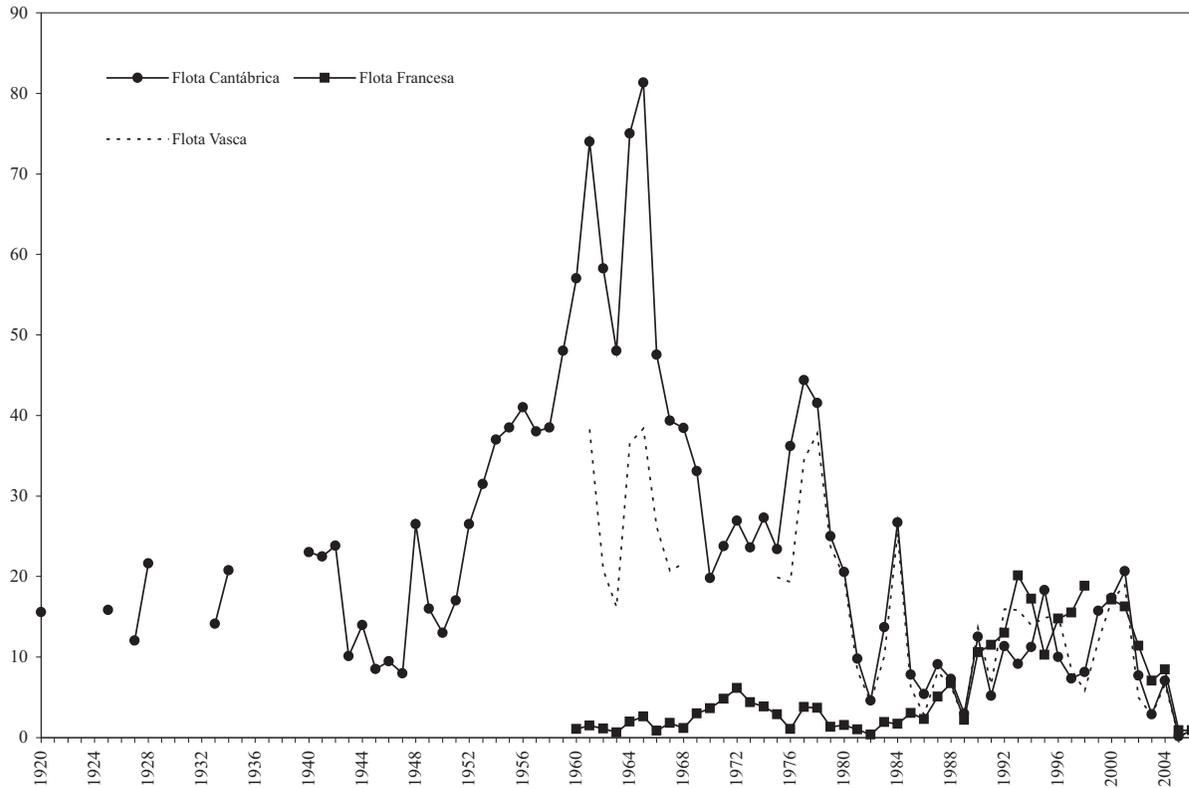
Si nos centramos en la producción, sus características y su evolución a lo largo de las décadas centrales del siglo, destacarían dos aspectos: la continuidad y la renovación. La primera porque entre los objetivos de los pescadores de bajura vascos seguían predominando la anchoa y el bonito. La estructura de las capturas a mediados de los años sesenta no muestra apenas diferencias con la de los años veinte. El predominio de la anchoa y el bonito era casi absoluto: a la altura de 1967 suponían cerca del 72 por ciento de las capturas y el 82 por cierto del valor en primera venta de las mismas (GAUR, 1970: 240). El mercado del fresco, creciente durante estas décadas, desempeñó su papel, pero fue sobre todo la demanda de una industria salazonera-conservera en expansión la que concentraba la mayor parte de la demanda (López Losa, 1997b). Desde el punto de vista técnico, los sesenta fueron años de profunda renovación. Por un lado, a mediados de los años cincuenta prácticamente se había completado la transición de la vela al vapor; por otro, los años sesenta significaron la incorporación a las unidades pesqueras de sistemas de navegación y detección, así como la mecanización de ciertas actividades costosas como el halado mecánico de la red que permitió utilizar redes de cerco de mayor tamaño. También, desde los años cuarenta, se generaliza el uso de los tanques viveros para la pesca al cebo vivo, y desde finales de los cincuenta y principios de los sesenta, las redes de nylon. En conjunto, todos estos cambios incrementaron notablemente la capacidad pesquera de la flota de bajura.

Tabla 3. Flota de bajura en Bizkaia, 1941-2005

|      | Vapores | Motores | Potencia (Hp) | TRB    | Media HP | Media TRB |
|------|---------|---------|---------------|--------|----------|-----------|
| 1941 | 185     | 287     |               | 9.130  |          | 19,34     |
| 1950 | 86      | 553     |               | 13.546 |          | 21,20     |
| 1960 | 7       | 771     |               | 11.171 |          | 14,36     |
| 1973 |         | 715     |               | 22.646 |          | 31,67     |
| 1980 |         | 589     |               | 17.700 |          | 30,05     |
| 1992 |         | 201     | 5.0399        | 10.057 | 250,74   | 50,03     |
| 2000 |         | 182     | 4.2241        | 8.194  | 232,09   | 45,02     |
| 2006 |         | 141     | 3.3232        | 6.517  | 235,69   | 46,22     |

Fuente: Anuario Estadístico de la pesca (1941-1980); Eustat [www.eustat.es](http://www.eustat.es) (1992-2006)

Gráfico 6. Pesquería de la anchoa en el Cantábrico. 1920-2006.



A pesar de que durante los cincuenta el crecimiento de los desembarcos fue general, durante los sesenta se comenzaron a sentir los primeros síntomas de que el modelo de desarrollo basando en el incremento progresivo de las unidades pesqueras y de su capacidad de pesca podía no ser viable en un futuro no muy lejano. Dejando al margen las consideraciones de tipo empresarial que veían en el componente fundamentalmente familiar de la empresa pesquera un problema<sup>20</sup>, lo que estaba oteándose en el horizonte eran los límites ecológicos del crecimiento, en especial en el caso de la anchoa. El gráfico 6 sobre la pesquería de la anchoa en el Cantábrico es un buen ejemplo. El crecimiento durante los cincuenta hasta los primeros sesenta dio paso a una tendencia claramente descendente en las capturas, en un momento en el que la flota se estaba renovando y su capacidad de pesca estaba creciendo notablemente. En un principio, durante los sesenta, la caída en los rendimientos por unidad se vio compensada por la subida progresiva de los precios. Sin embargo, a partir de mediados de la misma década las propias cofradías comenzaron a tomar medidas

para tratar de mantener la rentabilidad, a través del establecimiento de tamaños mínimos y cuotas de capturas por embarcación<sup>21</sup>. Sin embargo, la presión sobre el stock fue poco a poco cortando la ruta migratoria de la anchoa por la costa cantábrica y la pesquería fue concentrándose cada vez más en aguas francesas. Aunque desde mediados de los sesenta estaban vigentes las doce millas de aguas territoriales, diferentes acuerdos bilaterales firmados con Francia, permitían a la flota española acceder hasta las seis, e incluso las tres millas de la costa, área en la que faenaba la flota vasca en la costera de la anchoa. Pero, también, el atractivo que estaba generando el mercado español de anchoa hizo que la participación francesa en la pesquería tendiera a aumentar, dando lugar a periódicas “guerras de la anchoa”.

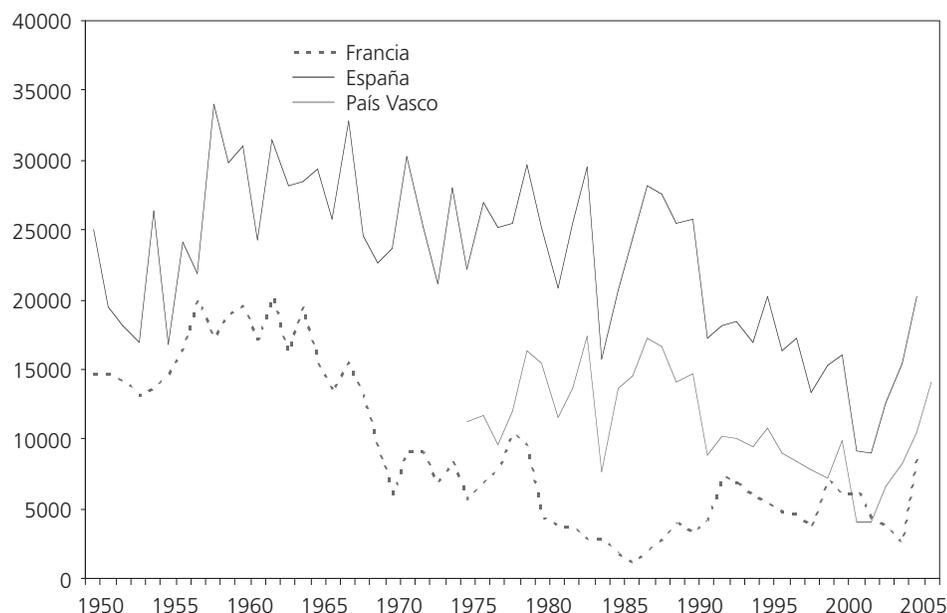
La otra costera importante de la flota de bajura vasca era la del bonito. Desde un punto de vista geográfico, al igual

<sup>20</sup>Al margen del análisis publicado en Gaur (1970) ya citado, consideraciones similares se aprecian en posteriores informes generales sobre el sector. Por ejemplo, en el elaborado por IKEI en 1978 se citaba que la concentración empresarial facilitaría un mayor control de los pescadores sobre el mercado, cuestión que se citaba constantemente como un factor que limitaba la rentabilidad del sector. IKEI (1978:70).

<sup>21</sup> “La costera de la anchoa se lleva a cabo de marzo a mayo y la del bonito de julio a octubre. Para evitar el envilecimiento de los precios se ha adoptado en la anchoa el sistema de límites en las capturas, lo cual ha dado lugar a grandes controversias, pero que, en definitiva parece ser el único medio que evite la creación de excedentes que no puedan ser consumidos en un momento determinado o el derrumbamiento de las cotizaciones de esta especie de pescado.

Indudablemente estos problemas podrían solucionarse o por lo menos paliarse con la creación de una adecuada red de distribución que abriese nuevos mercados en las épocas de capturas abundantes, y complementándola con una red del frío que pudiese conservar alguna de estas especies esencialmente perecedoras durante lapsos de tiempo más largos”. *Memoria Comercial de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao correspondiente al año 1966*, p. 49

Gráfico 7. Capturas de bonito en el Cantábrico. Flota española, flota francesa y flota vasca, 1950-2006



Fuente: www.fao.org (Faostat); www.ices.dk ; Caja Laboral, Economía Vasca, Informes anuales; www.eustat.com

que en el caso de la anchoa la mayor parte de esfuerzo se concentraba en el Cantábrico. Aunque menos inestable que la anchoa, el bonito también está sujeto a fluctuaciones en la cantidad y la calidad de los desembarcos. Pero también ya desde los sesenta se comenzaron a detectar dificultades en la pesquería. Distintas medidas gubernamentales trataron de reducir la presión sobre el stock, como los intentos de establecer una veda de noviembre a febrero, o la prohibición del uso del cebo vivo desde inicios de la costera hasta el quince de agosto. Al igual que en el caso de la anchoa, también la competencia francesa aparecía como una preocupación creciente entre los pescadores vascos desde finales de los años sesenta (GAUR, 1970: 272-273).

Uno de los problemas estructurales que afectaba a la flota de bajura vasca, desde décadas atrás, era la excesiva concentración de su actividad en dos costeras, la anchoa y el bonito, lo que dejaba inactiva a la flota durante bastantes meses. Para tratar de reducir el tiempo de inactividad, desde 1956, una parte de la flota amplió su geografía habitual de pesca hacia las costas del África Occidental para seguir pescando túnidos durante el otoño y el invierno. A pesar de que las condiciones en las que se llevaba a cabo la pesquería distaban mucho de ser las apropiadas (durante bastantes años las embarcaciones que partían hacia el sur eran las mismas que faenaban en el Cantábrico), su importancia es reseñable puesto que, en la segunda mitad de los años sesenta, el momento culminante de las pesquerías en aguas afrocanarias, éstas supusieron

cerca del 25% del producto total del sector de bajura (GAUR, 1970: 212, 270-271).

Por otra parte, es en estas campañas africanas donde habría que encontrar el impulso para el nacimiento de una moderna flota de atuneros congeladores, que comenzará también al calor de la ayuda pública a desarrollarse principalmente en el País Vasco, y en particular, en el puerto de Bermeo. Al igual que en otros subsectores, durante los sesenta y los primeros setenta, el número de embarcaciones creció rápidamente para pasar de un cerquero congelador en 1963, a contar la matrícula de Bermeo con 25 unidades a mediados de los sesenta (a la que habría que sumar una matriculada en Bilbao)<sup>22</sup>.

En realidad, la adscripción al puerto está en relación con el domicilio de la empresa propietaria porque estos atuneros en cuanto son botados parten hacia el Atlántico oporiental y occidental, el Pacífico o el Índico para no volver más a su puerto de origen. Estos primeros atuneros eran embarcaciones que oscilaban entre las 500 y las 600 toneladas de registro bruto, y eran fabricados en astilleros vizcaínos. El éxito de esta iniciativa tenía mucho que ver con el carácter mundial de la demanda de atún y, por ello, con unas posibilidades de comercialización mucho más elevadas en múltiples formas, aunque predominando su destino para la elaboración en con-

<sup>22</sup> Anuario Estadístico de la Pesca, correspondiente al año 1975. Salterain, sin dar fuentes, eleva este número para el conjunto de la provincia hasta las treinta y tres unidades. Salterain (1979: 60).

serva. Era por entonces, sin duda, la flota más tecnificada y más moderna de la costa vasca; y, como veremos más adelante, por sus características y el tipo de recursos que explota, la que menos ha sufrido los cambios que se iniciaron a partir de los años setenta.

#### 4. El final de la escapada. Límites ecológicos y límites institucionales (1970-2006).

A partir de los años setenta, el sector pesquero vasco va a tener que hacer frente a numerosas circunstancias que van a frenar, en seco en algunos casos, el crecimiento que veíamos desde los años cincuenta y, en especial, en los años sesenta. En realidad, éste no termina en 1970. La flota española en general, y la vasca en particular siguió creciendo por lo menos hasta mediados de la década, todo ello en un contexto caótico de financiación continuada y de falta de control público de la construcción cuando las circunstancias estaban claramente cambiando en muchos aspectos. Y el final de la escapada estaba cerca. La vinculación de las ayudas a la construcción y renovación de la flota pesquera, en particular la ley de 1961, tenían como uno de sus principales objetivos ayudar a una industria de construcción naval en crisis (González Laxe 1983:33). Se comenzó a financiar con enormes facilidades la construcción de una flota que no respondía a una mínima planificación pesquera, y que en muchos casos, superó incluso las previsiones altamente optimistas de los Planes de Desarrollo. Así que a pesar de que, se estaban alcanzando los máximos sostenibles de explotación de numerosas especies y de muchos caladeros, que desde hacía tiempo, se venía discutiendo la posibilidad real de ampliar la jurisdicción marítima de los estados y, con ello, nacionalizar los recursos pesqueros, a pesar de que después de 1973 los costes de explotación estaban creciendo por el incremento del precio del petróleo, la flota siguió creciendo. El problema subsiguiente era qué hacer con una flota sobredimensionada en función de un acceso, cada vez, más restringido a unos recursos cada vez más escasos.

Desde el final de la Segunda Guerra Mundial, con la Declaración Truman, la idea del mar libre comenzó a resquebrajarse. En poco tiempo, algunos países latinoamericanos extendieron sus aguas territoriales hasta las 200 millas. En el resto del mundo, durante los años sesenta, se generalizó la zona marítima exclusiva de 12 millas. A principios de los setenta, países con importantes recursos como Islandia extendieron sus límites hasta las 50 millas, dando lugar a las famosas guerras del bacalao que la enfrentaron con el Reino Unido. Sin embargo, el verdadero cambio se produciría durante la llamada III Conferencia sobre el Derecho del Mar que se inició en 1973 pero que no se cerraría hasta 1982. En 1977, en una cascada de decisiones unilaterales, la mayor parte de los países extendieron su jurisdicción hasta las dos-

cientas millas, dando lugar al nacimiento un nuevo orden marítimo-pesquero mundial<sup>23</sup>.

Uno de los primeros subsectores en conocer dificultades fue el bacaladero. Incluso antes de que se dispararan los costes por el incremento del precio del combustible (parcialmente cubierto por subvenciones públicas), o de que se produjera la aparición de las Zonas Exclusivas de Pesca (ZEE) los rendimientos de esta pesquería ya habían comenzado a caer. Los Grandes Bancos de Terranova, posiblemente, constituían el área de pesca más explotada del mundo en la que se podían hallar arrastreros de innumerables países pescando bacalao y otras especies. En los primeros setenta el incremento de los precios ayudó a mantener cierto equilibrio, pero aunque la flota fue disminuyendo progresivamente, las capturas y el rendimiento económico en general de las unidades extractivas lo hicieron con mayor rapidez<sup>24</sup>. Los problemas se acrecentaron cuando en 1976 Canadá extendió su ZEE hasta las doscientas millas y estableció un sistema de cuotas de pesca del bacalao, del que era el principal beneficiario; sin embargo ello no evitó el colapso del bacalao, declarándose en 1992 una moratoria que todavía no se ha levantado. La única alternativa que le quedó a la flota bacaladera fue la pequeña parte de los Grandes Bancos que quedaba fuera de la jurisdicción canadiense (Flemish Cap) y las pocas licencias de pesca que se podían obtener en las costas noruegas. El hundimiento de la flota de bacaladera guipuzcoana se tornó irremediable. De las cerca de 78 embarcaciones matriculadas en Pasaia, hoy en día sólo quedan 8, (una reducción de casi el 90% del tonelaje) que ni siquiera desembarcan en este puerto sino que lo hacen en Galicia. (Caja Laboral/Euskadiko Kutxa 2002: 63).

En noviembre de 1976, la Comunidad Económica Europea comunicó a España que, a partir del uno de enero de 1977, sus aguas jurisdiccionales pasaban a extenderse a las doscientas millas. La propia CEE, en un primer avance de lo que acabaría plasmándose en los siguientes años en la llamada Política Pesquera Común, estableció para su propia flota una política de reducción y de adecuación a las posibilidades que ofrecían unos stocks de pesca en general excesivamente explotados. Las negociaciones entre las autoridades europeas y las españolas fueron largas y complejas, con el gobierno español tratando de conseguir no siempre de manera limpia mantener las condiciones de acceso para su flota<sup>25</sup>. A pesar de que los resultados podían haber sido peores, el impacto de esta medida sobre la flota vasca de altura al fresco fue muy importante. Hasta la firma del acuerdo marco de 1979, la política pesquera comunitaria fue reduciendo, año tras año, los derechos de acceso. La

<sup>23</sup> García Alonso (1987: 147); Surís; Varela (1997: 59).

<sup>24</sup> Una de las primeras víctimas de la decadencia de esta pesquería fue la PYSBE que desapareció en 1973. De todas maneras, este hecho se ha atribuido más a una mala gestión y a planteamientos estratégicos desacertados. Perez-Sostoa (1987: 48-50). Garay (1985:19-20).

<sup>25</sup> Un excelente y detallado estudio sobre las negociaciones entre España y la CEE tras la extensión de la ZEE comunitaria hasta las doscientas millas en Guirao (2005).

reacción de la flota vasca fue la de intentar seguir pescando de la misma manera y en las mismas zonas, lo que dio lugar a numerosos apresamientos de arrastreros, con las consiguientes multas, por incumplimiento de las normas de acceso y captura establecidas. En concreto, en 1979 se estableció una Tasa Admisible de Captura (TAC) para la merluza en aguas comunitarias de 43.000 toneladas; ese año, a España se le adjudicó un derecho de pesca que equivalía al 36,1% de la misma<sup>26</sup>. Durante los siguientes años la TAC de merluza descendió ligeramente hasta las 40.000 toneladas, pero la participación española, proporcionalmente, se redujo aun más, siendo en 1980 el TAC español un 29,7% en 1980 y 19,7% en 1984 (Robles, 1985: 67). En cuanto a las licencias de pesca de altura, se pasó de 152 en 1977 a 106 en 1985 (Billón, 1997: 240). Pero hay otro factor determinante a la hora de analizar la evolución de las TAC y, en particular, el número de las licencias concedidas. La licencia no implicaba unidad pesquera sino que ésta se establecía en función de la potencia. El modelo tipo de buque/licencia se identificaba con una unidad teórica que tuviera una potencia aproximada de entre 700 y 799 HP. A la hora de distribuir las mismas se necesitaba aplicar una serie de factores de conversión. Este hecho suponía un grave problema puesto que el 60% de la flota de altura vasca superaba esa potencia, con lo que las condiciones de acceso empeoraron todavía más (Salterain 1979: 56-57). Sólo en tres años, de 1975 a 1977, el número de arrastreros matriculados en puertos vascos pasó de 306 a 231 respectivamente<sup>27</sup>. En vísperas de la entrada de España en la Comunidad Europea, en 1985, el número había bajado hasta las 121 embarcaciones (Caja Laboral/Euskadiko Kutxa 2002: 62).

Con la incorporación a la Comunidad, el sector pesquero español tuvo que ajustarse a una política pesquera común cuyas bases se establecieron en 1983 y cuyas características no presagiaban lo mejor para el futuro del sector de altura<sup>28</sup>. Se estableció para España un número de 300 embarcaciones –la famosa flota de los 300– compuesta por 201 arrastreros y 99 palangreros de altura, de los que sólo la mitad podía faenar a la vez. Ello suponía otra reducción importante puesto que en 1981 se había llegado a un acuerdo por el que se permitía el acceso a los caladeros comunitarios a 416 embarcaciones (Franquesa, 2004: 5). La tendencia a partir de entonces ha sido de reducción del número de embarcaciones, modernización y adecuación a la política pesquera comunitaria. En el caso

vasco, ello supuso pasar de los 306 pesqueros de altura de 1975 y los 121 de 1986, a 82 en 1995 y 45 en 2005<sup>29</sup>.

Visto en el largo plazo, la pesca de bajura se ha visto menos afectada por la política pesquera comunitaria que la de altura. Sin embargo, desde finales de los años sesenta existía cierta tensión a cuenta de la actividad, fundamentalmente de pesqueros vascos, en aguas francesas. En 1967 España y Francia firmaron un acuerdo por el que se permitía pescar en aguas costeras francesas a la flota española. La extensión por parte de la Comunidad a las doscientas millas de la ZEE a partir de 1977 elevó el nivel de las disputas hasta un nivel en el que Francia revocó el acuerdo mencionado anteriormente. Lo que hasta entonces era un debate centrado en las pesquerías de arrastre de altura, acabó llegando hasta las flotas que pescaban bonito y, fundamentalmente, anchoa en aguas francesas del Golfo de Vizcaya<sup>30</sup>. No mucho tiempo después Francia volvió a reconocer la validez del acuerdo de 1967 que permitía a la flota de bajura pescar entre las seis y las doce millas, dentro de las aguas jurisdiccionales francesas. Sin embargo, se estableció también un sistema de cuotas y de licencias para la anchoa por el que se adjudicó a la flota española un máximo de capturas de 17.000 toneladas y licencias para 140 embarcaciones (Salterain, 1979:53).

Se podría sostener que el establecimiento de cuotas en la pesquería de la anchoa significó el inicio de un modelo de gestión basado en criterios biológicos. De todas maneras, aunque la flota de bajura vinculada al bonito y la anchoa ha seguido una tendencia decreciente en cuanto al número de embarcaciones, en este caso, más que la actitud comunitaria la razón habría que buscarla en los problemas que está conociendo el recurso en sí. Tanto en uno como en otro caso, la tendencia de las capturas es claramente descendente, mucho más evidente en el caso de la anchoa cuya pesquería se cerró en 2006 como medida preventiva, que se ha mantenido durante la campaña de 2007, y sobre cuyo futuro la incertidumbre es todavía elevada. Sin embargo, tanto en una como otra pesquería se han repetido los conflictos entre pescadores franceses y vascos desde los años noventa. Aunque el argumento principal de las protestas vascas tenga que ver con el uso por parte de los franceses de artes y sistemas mucho más intensivos, y también menos respetuosas con el recurso como son el arrastre pelágico en el caso de la anchoa y las redes volantes en el caso del bonito, en realidad hay un importante trasfondo económico. Antes de la integración, una de las pocas armas de las que disponía el gobierno español era la prohibición de importaciones o el establecimiento de elevados aranceles de entrada. Una vez que España entra en la comunidad, las barreras arancelarias desaparecen y se convierte, en función de su amplia demanda de pescado en un mercado atractivo y libre para el resto de las flotas comunitarias, y

<sup>26</sup> En 1977, el total de capturas declaradas de merluza había sido de 41.009 toneladas. López Losa (2001: 180)

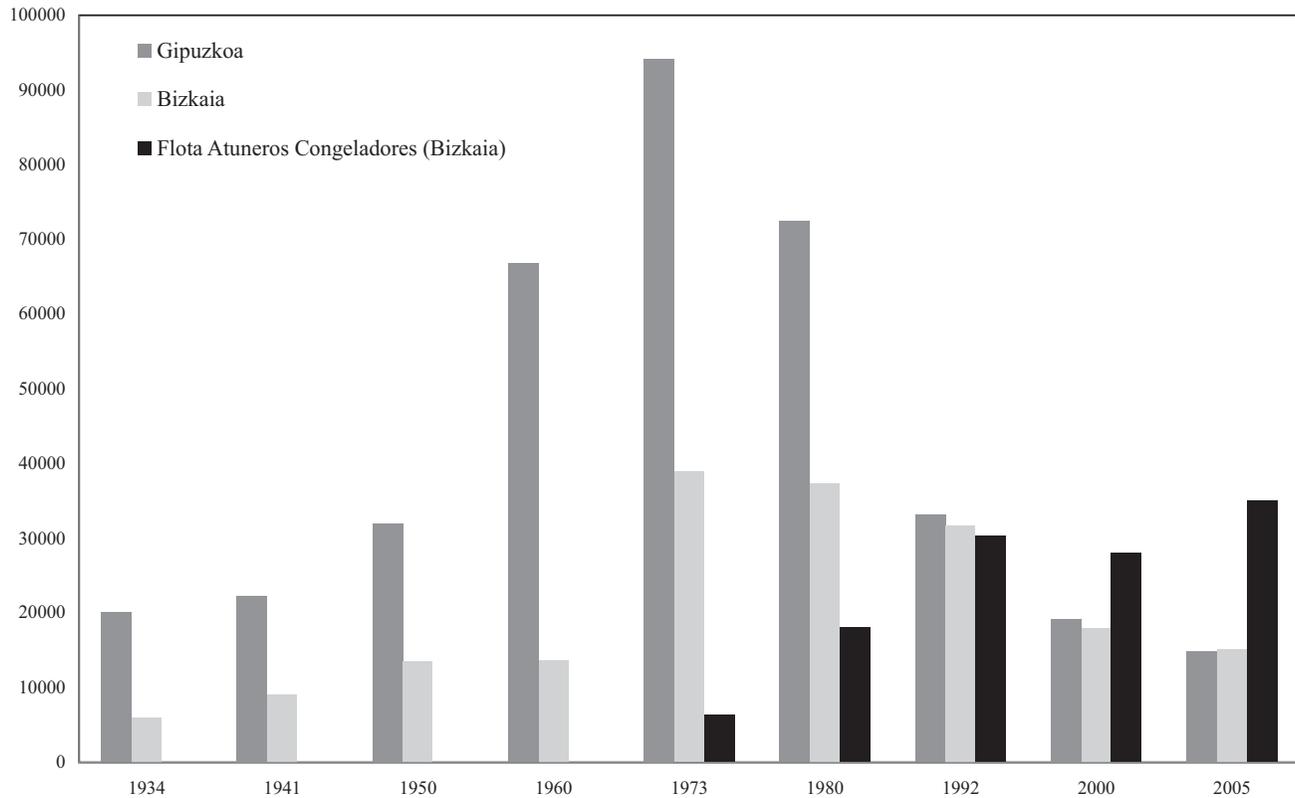
<sup>27</sup> La reducción afectó a los buques de mayor tonelaje, (ver Salterain 1979: 56, cuadro 8) que eran los que requerían de más licencias para faenar. Por ejemplo, un buque de entre 1000-1200 HP, en función del coeficiente citado más arriba, necesitaba 1,11 licencias para faenar. Uno mayor de 1200 HP de potencia implicaba 2,25 licencias.

<sup>28</sup> Uno de los elementos fundamentales de esta política era el principio de estabilidad relativa que implicaba que las cuotas de pesca se repartían entre cada estado miembro de acuerdo a un porcentaje fijo. Cuando se comenzaron a establecer las cuotas España no era miembro todavía de la Comunidad. Por ello, cuando se estaba negociando la incorporación, España trató de negociar en virtud de la actividad histórica de la flota española pero lo tuvo que hacer en claras condiciones de desventaja. Suarez Casado (1997: 2).

<sup>29</sup> Salterain (1979: 56-57); Caja Laboral/Euskadiko Kutxa (2002: 65); [www.eustat.es](http://www.eustat.es).

<sup>30</sup> Una de las grandes afectadas, al final, resultaría ser la flota merluquera al pincho de Hondarribia.

Gráfico 8. Evolución del TRB (miles de toneladas) total de la flota pesquera vasca 1934-2005.



una de las consecuencias del incremento de la competencia en el mercado ha sido una tendencia descendente general en los precios. Aunque los pescadores vascos consiguieron que la Comunidad acabara dándoles la razón y limitara el uso de estas artes, el incumplimiento por parte de los pescadores franceses de la normativa comunitaria sigue dando lugar a litigios. Por otra parte, los intentos de diversificar las capturas, aumentando el esfuerzo en otras pesquerías como la del verdel, no han dado grandes resultados debido su limitada demanda en el mercado; en el caso del chicharro, en cambio, estos han sido más positivos.

De todo el conjunto del sector pesquero vasco, el único subsector que apenas ha atravesado dificultades ha sido el atunero congelador. La amplitud del mercado mundial de túnidos es un factor determinante a la hora de explicar su éxito. Por otra parte, al ser una especie altamente migratoria su explotación se encuentra mucho menos condicionada que el resto de las pesquerías por las zonas exclusivas de pesca. De todas maneras, existen acuerdos firmados con países como Angola, Senegal o las Seychelles para poder pescar en sus aguas. Como ya se ha indicado anteriormente durante los años sesenta, y al amparo de la generosa financiación pública, se armaron las primeras embarcaciones que empezarían sus singladuras en las costas atlánticas africanas. Pero no tardarían mucho en extender su actividad hacia

el Índico, el Pacífico o el Atlántico americano. Aunque en número también ha conocido una reducción de efectivos, ésta ha sido bastante menor que en el resto de los subsectores; además, la reducción en el número ha ido acompañada generalmente de un incremento en el tonelaje de las unidades pesqueras. A modo de ejemplo, entre 1992 y 2006 la flota ha pasado de tener 29 unidades a 23, y sin embargo, el TRB ha pasado de 30.333 a 35.094 toneladas<sup>31</sup>. Las capturas se componen fundamentalmente de rabil (yellowfin) y listado (skipjack), de las cuales se exporta aproximadamente un 50%, y cuyo principal cliente peninsular es la industria conservera.

Durante este largo siglo XX, el sector pesquero vasco conoció numerosos cambios y convulsiones, creció y, durante el último cuarto de siglo acabó reduciéndose hasta quedar, en algunos casos como el de la flota bacaladera, prácticamente extinguida. Empezando por la irrupción del arrastre, la mecanización de la pesca costera, y pasando por el crecimiento acelerado del sector, y la importancia que alcanzó el pescado como fuente proteica barata tras la Guerra Civil en un marco de libertad de acceso a los recursos, el siglo terminó con un sector pesquero atenazado por la privatización del

<sup>31</sup> [www.eustat.es](http://www.eustat.es).

mar y por unos stocks de pesca cada vez más limitados. El crecimiento impulsado y financiado por el Estado no tuvo en cuenta el exceso de esfuerzo pesquero que se estaba acumulando en un país cuyas aguas territoriales, hoy en día, apenas llegan a proporcionar un 40% de las capturas totales. Durante los sesenta y primeros setenta, pocas voces se elevaron para reclamar más sensatez en el desarrollo pesquero y ajustar su tamaño a las posibilidades reales de los recursos adyacentes<sup>32</sup>. De ahí que cuando cambiaron las condiciones de acceso y apropiación de los recursos pesqueros, sus efectos sobre el sector vasco, y español en general, fueron muy negativos. A lo largo del texto no se ha hecho referencia alguna a las consecuencias sociales de este fenómeno. Aunque sólo sea un ejemplo, la pérdida de empleos en estos últimos treinta años ha sido devastadora en algunos casos. De los 10.340 tripulantes empleados en la flota vasca en 1977 se pasó a 7.938 en 1986 y a 5.204 en 1995; en 2003 eran 3.361<sup>33</sup>. La importancia económica del sector también ha caído en picado: de suponer un 1% del VAB cf de la economía vasca en 1986, en 2001 sólo alcanzó el 0,1% (Caja Laboral/Euskadiko Kutxa, 2002). El ajuste, con ser importante y hasta dramático en ocasiones no ha sido, al margen de disputas de carácter político, sino el resultado de la necesidad de adecuar la capacidad del sector a las nuevas reglas de juego que trajeron consigo la entrada en la Comunidad Europea y la realidad de unos recursos cada vez más escasos. Sólo el sector atunero congelador gracias a las favorables características de acceso al recurso y su mercado ha podido mantener e incrementar su importancia económica, aunque sus efectos directos en la costa vasca sean limitados. A modo de conclusión el siguiente cuadro sobre el valor de la producción pesquera de las distintas flotas vascas es bastante ilustrativo al respecto.

Tabla 5. Valor de la producción pesquera según tipo de flota (datos en miles de euros)

|                                      | 1986   | 1990   | 1995    | 1999    | 2000    |
|--------------------------------------|--------|--------|---------|---------|---------|
| Bajura                               | 52.138 | 63.305 | 61.574  | 60.197  | 66.542  |
| Altura al Fresco                     | 64.038 | 81.221 | 64.783  | 49.037  | 46.329  |
| Bacaladeros/arrastreros congeladores | 63.389 | 60.143 | 29.786  | 13.766  | --      |
| Atuneros congeladores                | 73.257 | 87.033 | 114.060 | 132.145 | 142.150 |

La flota de arrastrero-congeladora no realizó actividad en el 2000; los resultados de la flota bacaladera se integran en la atunera para salvaguardar el secreto estadístico  
**Fuente:** Tomado de Caja Laboral/Euskadiko Kutxa (2002: 66).

<sup>32</sup> Quizá la más representativa de ellas fue la de Domingo Quiroga. Ver, por ejemplo, Quiroga (1961, 1967 y 1968).

<sup>33</sup> Salterain (1979: 51); Macías; Ferreiro (1997: 77); Caja Laboral/Euskadiko Kutxa (2004: 262). Si nos centramos en la flota de arrastre de altura y gran altura el descenso en el número de empleos ha sido del 75%. Esta cifra habría de complementarse con la pérdida también de numerosos puestos de trabajo vinculados a las industrias relacionadas como talleres, fábricas de hielo, secaderos, etc. El caso de Pasajes se puede seguir en Tolosa (1987).

## Bibliografía

- AIZPURUA AZARLOSA, Fernando; BENITO EIZAGUIRRE, Juan M. (1997): "Las Parejas de Pasajes en la pesca del bacalao en Terranova", *Itsasoa. El Mar de Euskalerría*, Etor Argitaletxea, Donostia-San Sebastián, 1987, Tomo VII, pp. 52-58.
- ARCELUS IRIZAR, Javier (1947): *La industria pesquera de altura.*, San Sebastián, Cooperativa de la Unión de Armadores de Vapores Pesqueros de las Vascongadas.
- ASTUI ZARRAGA, A.; APRAIZ ZALLO, J.A (1989): "De la vela al vapor" en VV. AA (1989): vol. VII, pp. 193-197.
- CAJA LABORAL/EUSKADIKO KUTXA (2002): *Economía Vasca. Evolución sectorial (1978-2001)*.
- CAJA LABORAL/EUSKADIKO KUTXA, *Economía Vasca*, varios años.
- CARMONA BADÍA, Joám (1994): "Recursos, organización y tecnología en el crecimiento de la industria española de conservas de pescado" en NADAL, J.; CATALÁN, J. (eds.) (1994), pp. 127-162.
- CLAVER CORTES, M<sup>a</sup> Carmen (1989): "Evolución histórica de los Gremios de Mar" en *Jornadas sobre economía y sociología de las comunidades pesqueras*, Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Secretaría General Técnica, pp. 453-462.
- ESCUADERO, Luis Javier (2000): "La industria transformadora de la pesca. Implantación, desarrollo y afianzamiento del sector en el País Vasco: 1841-1905", *Itsas Memoria*, 2, 308-314.
- ESCUADERO, Luis Javier (2005): "Los italianos y la industria del salazón. Primeras aportaciones a su aparición por el Cantábrico", comunicación presentada al VII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica, Santiago de Compostela.
- ESCUADERO, Luis Javier (2007): *Historia de los salazoneros italianos en Cantabria*, Santander, Universidad de Cantabria.
- FRANQUESA, Ramón (2004): *The Management of the Spanish Fishing Fleet Operating in the Atlantic Community Waters (The 300's Fleet) - Further examination of economic aspects relating to the transition to sustainable fisheries - Spain Case Study*, OECD Fishing Committee, AGR/FI(2004) 5/PART6.
- GARAY UNIBASO, Francisco (1985): "La pequeña historia de nuestros pescadores de bacalao", *El Campo*, 99, pp. 8-20.
- GARCÍA ALONSO, J. (1987): "La quiebra del principio de libertad de los mares y la crisis pesquera mundial", *Investigación pesquera*, (supl. 2), diciembre, pp. 131-159.
- GAUR (1970): *La pesca de superficie en Guipúzcoa y Vizcaya. Análisis y perspectivas*, Bilbao, Elkar.
- GIRÁLDEZ RIVERO, Jesús (1993): "El conflicto por los nuevos artes: conservacionismo o conservadurismo en la pesca gallega de comienzos del siglo XX" en GONZÁLEZ DE MOLINA, MANUEL; MARTÍNEZ ALIER, JUAN (eds.) (1993), pp. 233-251.
- GIRÁLDEZ RIVERO, Jesús (1996): *Crecimiento y transformación del sector pesquero gallego (1880-1936)*, Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- GIRÁLDEZ RIVERO, Jesús (1997a): "Las bases históricas de la actividad pesquera en España", *Papeles de Economía Española*, 71, pp. 33-59.

- GIRÁLDEZ RIVERO, Jesús (1997b): *De las Rías a Terranova: La expansión de la pesca gallega (1880-1950)*, Vigo, Industrias Pesqueras.
- GIRÁLDEZ RIVERO, Jesús (2005): “El bulto y la sombra: la financiación del sector pesquero y la hipoteca naval”, comunicación presentada al VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica, Santiago de Compostela.
- GONZÁLEZ DE MOLINA, MANUEL; MARTÍNEZ ALIER, JUAN (eds.) (1993): *Historia y Ecología*, Madrid, Ayer 11.
- GONZÁLEZ LAXE, Fernando (1983): *El proceso de crecimiento del sector pesquero español*, La Coruña.
- GUIRAO, Fernando (2005): *El papel de la Comunidad Europea en la transición democrática española: el impacto de la declaración de las doscientas millas como zona comunitaria de pesca*. Working Papers Online Series, [www.uam.es/centros/derecho/cpolitica/papers.html](http://www.uam.es/centros/derecho/cpolitica/papers.html).
- HAEDRICH, R. L.; LAWRENCE C. H. (2000), “The Fall and Future of Newfoundland’s Cod Fisheries”, *Society & Natural Resources*, 13, 359-372.
- INSTITUTO ESPAÑOL DE OCEANOGRAFÍA (1943): *La pesca de arrastre en los fondos del Cabo Blanco y del Banco Arguín (África Sahariana)*, Madrid.
- IKEI (1978): *La pesca en el País Vasco. Situación y perspectivas*, Documento de trabajo.
- LÓPEZ GARCÍA, Santiago; VALDALISO, Jesús María (eds.) (1997): *Tecnología, empresa y cambio económico en la España contemporánea*, Madrid, Alianza Editorial.
- LÓPEZ LOSA, Ernesto (1997a): “Recursos naturales, derechos de propiedad y cambio técnico. La difusión del arrastre a vapor en las pesquerías vascas, 1871-1936” in LOPEZ, Santiago; VALDALISO, Jesús María (eds.), pp. 157-209.
- LÓPEZ LOSA, Ernesto (1997b): “Escabeche, salazón y conserva. Una primera aproximación a la transformación del pescado en el País Vasco (1795-1975)”, en VV.AA. (1997), pp. 80-131.
- LÓPEZ LOSA, Ernesto (2000): *El sector pesquero y la industria transformadora de pescado en el País Vasco, 1800-1936. Una historia económica*. Tesis doctoral inédita.
- LÓPEZ LOSA, Ernesto (2001): “Spanish Atlantic Cod (*Gadus Morhua*) in Newfoundland in the Second Half of the 20th century”, en Zeller, D., Watson, R., and Pauly, D. (eds) (2001): *Fisheries Impacts on North Atlantic Ecosystems: Catch, Effort and National/Regional Data Sets. Fisheries Centre Research Reports*, 9(3), pp. 231-235.
- LÓPEZ LOSA, Ernesto (2002): “Una aproximación al sector pesquero tradicional vasco (c. 1800-c.1880)”, *Historia Agraria*, 28, pp. 13-44.
- LÓPEZ LOSA, Ernesto (2003): “Derechos de propiedad informales y gestión comunal de las pesquerías en el País Vasco. Un enfoque ecológico institucional”, *Revista de Historia Económica*, año XXI, 1, pp. 11-48.
- LÓPEZ LOSA, Ernesto; PIQUERO, Santiago (2005): “El consumo de pescado en España. Siglos XVIII-XX. Una primera aproximación”. Comunicación presentada al Congreso de Historia Agraria, Aguilar de Campoo.
- LÓPEZ Y MEDINA, Francisco (1906): *Colección de tratados internacionales, ordenanzas y reglamentos de pesca*, Madrid, Impresiones de Balbino Cerrada.
- LLEDÓ MARTÍN, José (1943): *La pesca nacional*, Madrid, Ediciones Pegaso.
- LLEDÓ MARTÍN, José (1943): *La pesca nacional*, Ediciones Pegaso, Madrid.
- MACÍAS, Luis Miguel; FERREIRO ARES, Carmen (1997): “El sector pesquero vasco: situación, evolución y retos de futuro”, *Papeles de Economía Española*, 71, pp. 62-85.
- Memoria Comercial de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao correspondiente al año 1966*.
- MAIZ ALKORTA, José Agustín (1993): *El sector pesquero vizcaíno 1800-1960. Análisis de la interacción de los elementos ambiental, extractivo y comercial en la pesquería, Vitoria-Gasteiz*, Departamento de Agricultura y Pesca, Gobierno Vasco, Colección Tesis Doctorales nº 19.
- NADAL, Jordi; CATALÁN, Jordi (eds.) (1994): *La cara oculta de la industrialización española. La modernización de los sectores no líderes (siglos XIX y XX)*, Madrid, Alianza Universidad.
- NAVAZ Y SANZ, José M<sup>a</sup> (1948): *La pesca de arrastre en Pareja*, San Sebastián, Sociedad Oceanográfica de Guipúzcoa.
- PARDO SAN GIL, Juan (1990): “La flota de arrastre de Pasajes durante la Guerra Civil” (1936-1939), *Bilduma*, 4, pp. 47-81.
- PÉREZ-SOSTOA, Enrique (1987): “Una sucinta historia del bacalao”, *Itsasoa. El Mar de Euskalerría*, Etor Argitaletxea, Donostia-San Sebastián, 1987, Tomo VII.
- QUIROGA, Domingo (1967): “La pesca de arrastre española en el área atlántica de Europa”, *Información Comercial Española*, 91-99.
- QUIROGA, Domingo (1968): *La pesca de la merluza con nudo gordiano*, Galaxia.
- ROBLES PARIENTE, Rafael (1985): “La pesca española en aguas comunitarias”, *El Campo*, 99, pp. 60-68.
- ROCHÉ, Georges (1894): *Pêches maritimes modernes de la France*, París, G. Masson.
- RODRÍGUEZ SANTAMARÍA, Benigno (1926): “Los motores de explosión en la pesca”, *Vasconia Industrial y Pesquera*, 20/6/1926.
- SALTERAIN, José Ignacio (1979): “Problemática específica de la región marítima vasca”, *Información Comercial Española*, 546, pp. 50-61.
- SUÁREZ CASADO, Samuel Jesús (1997): “La pesca en España. Cambios en los últimos años y perspectivas”, *Papeles de Economía Española*, 71, pp. 2-13.
- SURÍS REGUEIRO, J. C.; VARELA LAFUENTE, M. M. (1997): “Pesca y economía. Una visión general”, *Economía Agraria*, 179, (enero-abril), pp. 41-88.
- SWANEY, James A. (1990): “Common Property, Reciprocity and Community”, *Journal of Economic Issues*, XXIV, pp. 451-462.
- TOLOSA BERNÁRDEZ, M<sup>a</sup> Teresa (1986): *Auge y crisis de una actividad industrializada: la pesca en Pasajes*, Universidad de Cantabria, Tesina inédita.
- TOLOSA BERNÁRDEZ, M<sup>a</sup> Teresa (1987): “El mercado de trabajo pesquero en Pasajes: reflejo de la evolución económica de esta actividad”, *Lurralde*, 10, pp.231-238.
- VV.AA. (1989): *Itsasoa. El mar de Euskalerría. La naturaleza, el hombre y su historia*, San Sebastián, Etor, VII tomos.