

# ARMADORES ÁRTABROS

Xavier Brisset Martín

No mundo da pesca do golfo Ártabro, nos primeiros 20 anos do século XX, vivíuse unha revolución tecnolóxica cando se introduciu o *cercos con xareta*. Inventado pouco antes nos EEUU, primeiro será utilizado dende *traíñas* a remo (importadas do Cantábrico) e pouco despois dende embarcacións a vapor, chamadas *tarrafas*. A nova rede era sumamente eficaz cos peixes que entraban nas rías formando cardumes e grandes bancos como a sardiña, bocarte, xurelo, xarda... Esta pesca de baixura, do día, era demandada pola industria de salgado e conservas, en expansión neses anos. Ata entón os manipuladores eran fornecidos polos milleiros de mariñeiros que dominaban as rías cos medios tradicionais, especialmente *xeitos*, pero tamén *traíñóns*, *cedazos*, *xábegas*, *boliches*...

A introducción das *traíñas* a remo co *cercos con xareta* motivou en todas as rías galegas a *Guerra das traíñas* cando os xeiteiros presionaron ós políticos e especialmente ó ministerio de Mariña, para que prohibira esa nova arte. Pouco despois, cando o *cercos con xareta* empece a utilizarse dende embarcacións a vapor, motivará o *Conflito da ardo-ra*. Todas as cidades e vilas mariñeiras ártabras vivirán intensamente ese enfrontamento.

Ademais, neses anos, comeza a pesca de arrastre na plataforma continental galega, na procura de especies demandadas para consumo en fresco como pescada, ollomol, peixe sapo, congro, raia... que eran distribuídas por ferrocarril ás prazas do interior de España. As embarcacións de arrastre, *bous* e *parellas*, todas a vapor, requerían un importante investimento. Armadores de traíñas, arrastre e tarrafas, crearon as asociacións citadas neste artigo.

## 1. ARMADORES DE TRAIÑAS

A primeira asociación de armadores do golfo Ártabro foi a dos traíñeiros da Coruña que foi constituída a mediados de agosto de 1900. Algúns deles eran vellos mari-

ñeiros que andiveran nos *cedazos*, *boliches* e *rapetas* e, adaptándose á novidade do *cercos con xareta*, foron facéndose con *traíñas* importadas, se cadra, empeñándose. Dende meses antes xa funcionaban como comisión, participando nas accións que pretendían contrarrestar a intensa actividade dos *xeiteiros* que pedían a prohibición do novo arte de pesca. Con ese obxectivo, coordináronse cos armadores e conserveiros de Vigo.

Recibiron o apoio da *Liga Marítima Española*, xornais, parlamentarios da circunscrición da Coruña, Fernández Latorre, Moral, Torres Taboada, dos propios mariñeiros do barrio de Santa Lucía... e, xunto ao Concello e á Cámara de Comercio, presidiron unha manifestación o 15 de xullo de 1900, opoñéndose á prohibición ou “limitación siquera, de la pesca de sardinas en nuestras aguas con el cerco en trainera”. A cidade enfrontouse ás vilas do golfo, ós *xeiteiros* de Sada, Ares, Redes, Mugardos, Malpica, Pontedeume, Carnoedo...

Entón foi cando constituíron a “Asociación de traineros de La Coruña”, escollendo a directiva. O primeiro acto que realizaron foi representar as faenas dunha *traíña* e dun *xeito* no costado do “Giralda”, na primeira escala da viaxe a Galicia de Alfonso XIII, rapaz de 14 anos. Este, *desde la borda, vio la maniobra, quedando muy complacido de la destreza de los pescadores*.



Tripulación dunha traíña (trainera do Cantábrico)

Moitos dos armadores eran patróns da súa embarcación traballando cóbado con cóbado cos seus mariñeiros, cos que repartían por quiñóns. Algúns dos armadores tiñan dúas *traíñas*, ningún tres. Fornecían a praza da Coruña e a unha vintena de fábricas de salgado, escabechado, freiduría e algunha de conserva ademais da exportada por tren.

Vendían tamén aos salgadeiros das rías Baixas que enviaban os seus *galeóns* para transportala. Alí, no sur, a guerra cos *xeitos* prolongouse con gran dureza, mentres na Coruña, despois da crise provocada pola perda das colonias, se celebraba que o mar de sardiñas se convertera en ríos de prata. O *cercos con xareta* fixérase cun sitio no golfo Ártabro.

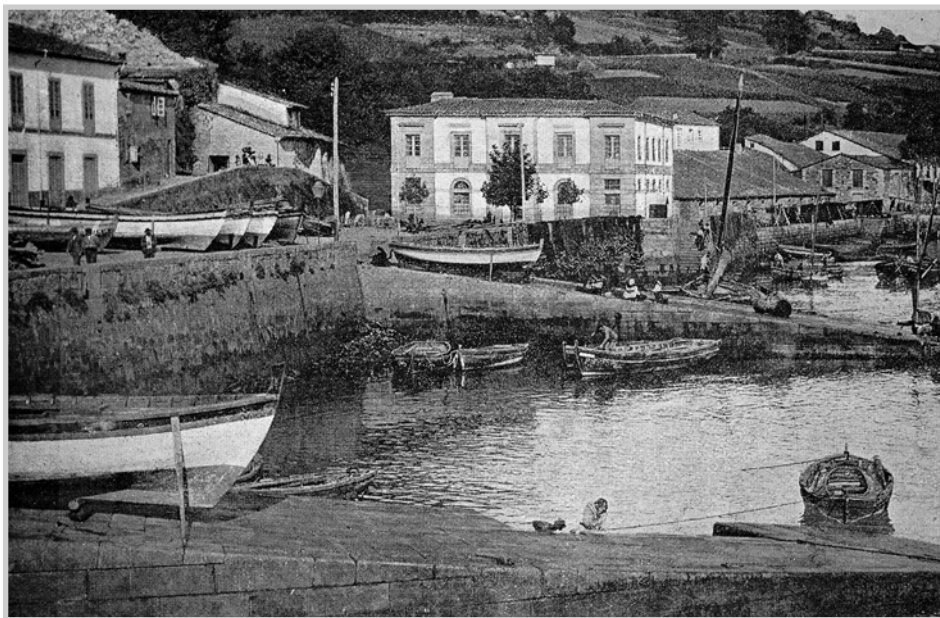
Envalentonados polo éxito, os armadores de *traíñas* coruñeses pasaron á ofensiva. Unidos coa *Xunta local da Liga Marítima*, solicitaron na *Xunta local de Pesca* –constituída irregularmente– a exclusión dos *xeitos* das súas áreas de preferencia. O paso, sen dúbida, era cualitativo pois ata ese momento ninguén discutira o dereito das artes tradicionais a pescar, sempre que respectaran determinadas normas. Algúns xeiteiros foron encarcerados por non pagar as multas que lles impuxeron, aínda que a presunta posición de forza dos armadores de *traíñas* quedou ridiculizada cando os seus propios mariñeiros, asociados en “La Humanidad Libre”, se desmarcaron publicamente da pretensión, rompendo a unidade dos traíñeiros.

Ata ese momento, na loita polo dereito a traballar, armadores e tripulacións foran da man, pero como traballadores, os mariñeiros demostraron sentirse máis preto dos humildes xeiteiros que dos seus patróns. A partires de 1902 quedou aberta unha nova fronte que xa non será entre artes, senon entre clases.

Integrada na Federación local anarcosindicalista, “La Humanidad Libre” tomará o acordo de respectar os domingos como día libre e comeza unha folga o 5 de maio de 1903, na que reivindicaban un *quiñón* adicional para repartir entre a tripulación. Ademais de quedarse co *matute* que era todo aquel peixe que incidentalmente aparecía na rede xunto coa sardiña o xurel, xardas e muxes. A negativa a negociar da asociación de armadores e a teima dalgúns patróns de saír ó mar e descargar as sardiñas no Muro, provocou numerosos incidentes que se saldaron con apedramentos e unha ducia de encarcerados. A pesares da mediación do goberno civil achegando posicións, a directiva dos armadores mantívose na negativa absoluta, provocando que algúns asociados aceptaran individualmente as condicións pactadas na negociación cos mariñeiros e, de mutuo acordo, reanudaban a actividade. Por esas desercións, a asociación de armadores foise debilitando e acabou disolvéndose. O conflito durou case catro meses nos que, para fornecer os mercados, volveron a verse na Coruña as sardiñas dos *rapetóns*, *traíñóns* e *xeitos* de Mugardos, Ares, Redes, Sada...

Para vencer a oposición masiva das xentes do mar, que inicialmente freou a introdución das *traíñas*, os industriais e armadores procuraron o posicionamento favorable de políticos e xornais. Entre todos eles conseguiron que a *Guerra das traíñas* fora en Artabria unha batalla lóstrego.

Parece que algúns xeiteiros, desesperados pola desfavorable situación, a perda de clientes e o descenso de capturas, sen ninguén que os defendera, optaron polo uso da dina-



Traíñas no peirao de Pontedeume. Aprox. 1905

mita. Entón moitos mariñeiros deixaron de loitar e adaptáronse ó cerco. Fixéronse traíneiros.

O proceso foi semellante en todas as vilas ártabras. En Pontedeume, no ano 1903, xa estaban asentadas as *traíñas*. Os tripulantes costearon as festas do Carme e agasallaron á Virxe cun manto, o que demostra que xa había un número importante de traíneiros. A este respecto, poden citarse os naufraxios vividos por Constantino Piñeiro, armador eumés. Patroneando un *traíñón* a principios de 1901, capturaron 19 lanchas de sardiñas que repartiron entre os fomentadores de Sada e Ares. Cando se dirixían a facer a última entrega, naufragaron cerca da Mirandas, afogándose catro homes.

Máis ou menos polo mesmo lugar, en agosto de 1903, un mes despois de colaborar na colecta para o manto da Virxe, Constantino, agora gobernando unha *traíña*, volveu naufragar. Desta volta afogáronse entre 5 e 8 mariñeiros. El foi un dos moitos que evolucionou cambiando de arte.

## 2. ARMADORES DE ARRASTRE

Neses mesmos días, solapándose coa folga das traíñas, aparecerá un novo tipo de armador na Coruña, que non era só un importante porto sardiñeiro. Nas profundidades

medias da plataforma continental galega habitaban cotizadas especies demandadas polos novos mercados do fresco. Especialmente pescada, ollomol, raia, congro e peixe sapo.

No porto de Mugardos desenvolvérase unha importante frota duns vinte *faluchos* que a *liña*, é dicir, co aparello do *palangre* e utilizando como engado o polbo ou a sardiña, faenaba de puntas afora na procura do peixe branco que, maiormente descargado na Coruña, era exportado polos fresqueiros tras ser descabezado e limpad.

Paralelamente nas rías Baixas, esa actividade atendíana os *vaporiños* de Bouzas, tamén palangreiros. Uns vinte deles botaban meses na Coruña nas campañas de outono e primavera. Algúns outros vaporiños tiñan armador coruñés.

Entón aparecerá un novo actor, un formidable competidor que vén arrasando, nunca mellor dito. *Bous* de 150–250 Tn, ingleses, franceses, belgas, movidos por máquina de vapor a velocidades de 10–12 millas/hora, rede de arrastre con portas, casco de ferro e cámara de frío. Baixaban do mar do Norte onde, comezando o século, xa se contaban por centos.

Na mañanciña do venres 17 de outubro de 1902, varios dos *vaporiños palangreiros* viron a sete millas das Sisargas, entre a néboa, a dous grandes pesqueiros franceses. O luns 20, mentres regresaban á Coruña acércase a eles, procedente da boca da ría de Ferrol, un *bou* de ferro coa rede largada. O *Saint Anne*, matriculado en Arcachón (Francia), que xa almacena vinte toneladas de pescada seleccionada nas súas cámaras refrixeradas, presenta a bandeira do seu país e fai soar a serea, o *vaporiño* de madeira *Áurea*, dez veces mais pequeno, tamén pitou. Ficaron un a carón do outro a un cable de distancia. Acudiron mais *vaporiños*. Os franceses recolleron a rede rapidamente e retroceden.

— Esa rede esta prohibida!

— Están en augas xurisdicionais!

Berran dende os *vaporiños*. O *bou* virou para entrar na ría de Ferrol. Alí presentaron denuncia ante o cónsul do seu país, asegurando que faenaban en augas internacionais e que os mariñeiros galegos os ameazaran con cortarlles a cabeza.

Dous días despois unha lucida manifestación de *vaporiños* e *faluchos* entra en Ferrol para informar e solicitar a intervención do capitán Xeneral do Departamento. Pouco conseguiron os manifestantes. Vagas promesas de enviar algún barco de vixilancia, por non haber ningún dispoñible nese momento, chamamentos á calma, e toma de declaracións dos capitáns dos vaporiños acusados polo francés.

Os incidentes seguiron. Día si e outro tamén os *bous* arrastrando e levando por diante os febles palangres, quedando os mariñeiros galegos sen pesca e sen aparellos. A comisión de perxudicados concreta as súas queixas: “... *no puede tolerarse por más tiempo que esos buques extranjeros vengan a nuestra casa a exterminar la pesca, destrozando además y llevando los aparejos de los pescadores gallegos*”. A fin de mes, o tema xa se debate no Congreso. Alí se escoita a que será a solución: Que fóra das 6 millas xurisdiccionais (tres de soberanía e outras tres de control fiscal ) se autorice ós galegos a pescar con *bou*. Nas augas internacionais podía pescar quen quixera como quixera.

Por causa dun forte temporal, a fins de novembro, dous bous franceses protéxense na bahía sen baixar a terra. Polo mesmo motivo serán catro os que pasen fin de ano de arribada. Con curiosidade e tensión, os coruñeses poideron ver, por primeira vez, eses eficaces capturadores de peixe.

O efecto perxudicial do arrastre polos fondos coñeciase dende tempo inmemorial, tal como gustaba dicir ós antigos. A desfeita que a tralla inferior producía nos prados mariños cando, cos pesos necesarios, se arrastraba, como se arara ou barrera, era evitada prohibindo esas prácticas. Como os medios habíaos e a técnica coñeciase e ademais era moi efectiva, debía apelarse ó sentido común dos pescadores que aconsellaba non perturbar o estado do fondo do mar, ou, por medio da normativa, sancionar ós infractores.

Nas ordenanzas da Ría de Pontevedra de 1577, o arrastre dende embarcacións, é dicir o *trabuquete*, castigábase coa suspensión do dereito de pesca quedando as embarcacións varadas. Nas ordenanzas da Coruña de 1769, a sanción era multa de 5 ducados por primeira vez, duplicándose por segunda. José Rodríguez Iglesias, nun escrito publicado en setembro de 1883, informa que había quen, contra todo o lexislado, andaba ó *trabuquete* pola ría de Betanzos, polo que pode supoñerse que en canto baixaba a vixiancia, fora nunha época ou noutra, sempre aparecía quen se pasaba de listo por despreziciar a sabiduría da experiencia e por considerar como propio o que é de todos.

Os grandes mestres utilizando a rede de arrastre dende unha parella de veleiros eran os mariñeiros levantinos. Por Valencia, intentouse introducir en 1723 topando coa decidida oposición dos pescadores. Case sempre prohibida a pesares de seren a máis eficaz na captura dalgunhas especies, dábase a curiosa contradición de ser autorizada nunhas poucas embarcacións para fornecer a *las reales mesas*, especialmente na época da Coresma. Certo que eran os tempos do Absolutismo, cando as reais ordes publicadas na *Gazeta* atendían ós caprichos gastronómicos da aristocracia.

Entre nós, no 1889, a dous vaporíños de Vigo puxéranlles unha rede de arrastre por parella. Foron boicoteados. Daquela os seus armadores probaron sorte no golfo Ártabro,

onde outravolta tiveron que desistir pola oposición que se lles fixo. O mundo do mar non quería ese arte por arrasar os fondos recollendo peixes, crias, lama, pedras, algas, area... nunha masa compacta na que, feitos os descartes, se despreciaba máis do que se aproveitaba. Destruía o medio natural e acababa coa riqueza do noso *prodigioso mar*, anunciando fames e miserias.

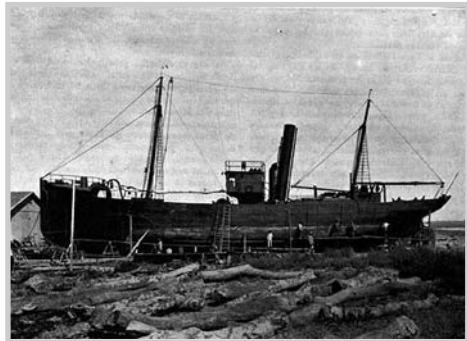
No *Reglamento de pesca con el arte del bou* de 1898, ofrecía favorecer “la que se realice a grandes distancias de la costa, sin empobrecer las riberas patrias”.

Sin insistir máis no tema, pode dicirse que os argumentos para expulsar o máis lonxe posible ós franceses -independentemente valoracións patrióticas e da desfeita en *volantas* e *palangres*- estaban avalados polas experiencias acumuladas por moitas xeracións, perfectamente asumidas pola cultura mariñeira. Eles sabían en que consistía a pesca sustentable.

Os problemas reproducense en todo o litoral, acusando tamén ós franceses, por arrasarlles as redes, os *volanteiros* de A Guarda e Porto do Son. Unificando criterios solicitouse ó Goberno a ampliación da área de pesca exclusiva a 20 millas da costa quedando prohibido, dentro delas o arrastre en todas as súas formas. Como estaba prohibido no interior das rías.

Que contestou o Goberno? De momento nada.

Que fixeron os franceses? Coordinando as caladas entre varias embarcacións, facían trasvase da pesca en alta mar, enviando un dos *bous* a descargar ó seu porto base, mentres os outros continuaban coa faena. Tamén fixeron contacto con algunhas embarcacións galegas a quen vendían cantidades importantes. O 21 de abril de 1903, sóubose do decomiso de 3.000 quilogramos de pescada transportada nunha embarcación mugardeza, xusto cando pretendían descargarla. Como o peixe procedía dos pesqueiros franceses, foi considerado como contrabando e subastado nunha rampa da Coruña. Adquirido por un exportador, motivou o enfado das numerosas pescadeiras que, aproveitando o baixo prezo, pretendían mercalo en pequenos lotes para a venda na praza. Formouse un tremendo alboroto que rematou coa renuncia do exportador á mercancía que, en parte, foi vendida ás mulleres. Outra parte rematou no mar, polo avanzado estado de descomposición.



Os bous con casco de ferro, propulsión a vapor, rede de arrastre con portas, cámara frigorífica... era as máquinas perfectas de matar peixe

O 7 de maio atracou no peirao coruñés o “Sirius”, *bou* francés repleto de pescado dende a quilla ata a borda. Pagados os dereitos de aduana como importación, vendeu moi barato ós fresqueiros que exportaban a Castela, ás pescadeiras da praza de abastos, ás pateleiras que vendían polas aldeas e, máis tarde, a quen quixo comprar, cigarreiras, obreiros de todo tipo... Descargou dende as 10 da mañá ata as 6 da tarde pescada grande, raias descomunais, ollomol, escachas, peixe sapo... nunha fartura endexamais vista na Coruña. Calculouse en máis de 12.000 pesetas o importe da monumental calada. Satisfeitos, antes de marchar, os franceses anuncian a chegada inminente doutro pesqueiro.

Pasada a sorpresa, reaccionan os armadores dos vaporíños palangreiros falando cos mariñeiros, exportadores e fresqueiros. Vendo a desaparición do peixe nas nosas costas de seguir a actividade dos artes de arrastre, acordan non comprar máis ós franceses e chamar ás autoridades para que velen polos intereses dos pescadores.

Como se esperaba, o día 9 entra o “Saint Jean”, tamén repleto ata a borda. A tripulación prepárase para un duro día de descargas mentres un xentío se acerca. Como dous días antes, alí están todos os compradores/as. Tamén os tripulantes das *traíñas*, os armadores dos vaporíños, curiosos e xornalistas. Cando agardaban ás primeiras ofertas a xente os increpa con berros cada vez máis coreados. A actitude hostil desconcerta ós franceses que non entenden que está pasando. Algúns, distantes, fuman en pipa mentres o ambiente vaise caldeando. Ese día ningún lles comprou un só peixe. Nin tampouco lles venderon o xeo que necesitaban. Como a agresividade foi en aumento, desatracan para evitar que a xente asalte a embarcación, fondeando na bahía. Enviaron unha lancha con pescada que desembarcaron. Ante o alboroto que crean volven reembarcar. Niso, xa feita tarde, apareceu a silueta do “Sirius” cargado ata a liña de frotación. Sen acercarse ó Muro fondeou xunto ó “Saint Jean”. Pola noite, quedaron grupos de vixilancia no peirao para evitar que descargaran. Non o intentaron. Ás cinco da mañá levaron áncoras e desapareceron.

O fronte mariñeiro anti-arrastre, que case podíamos chamar naturalista, os ecologistas naquela época, mostrouse firme na defensa das riquezas do Mar Ártabro. A actualidade volveu a centrarse na folga dos tripulantes das *traíñas*, coa que comezamos este artigo, que día a día, solábase coa crise dos *bous* franceses. Carreiras, apedramentos, sablazos a mansalva, tiroteos, detidos... Mentres, nalgún despacho da cidade, ás caladas, negociábase o tema dos *bous*.

Vinte e un días despois, o día 28 de maio, atracou un novo *bou* francés, o “Sea Foan” con 1.800 pescadas. Só os exportadores se negaron a comprar. A precios baratísimos quedou todo na Coruña. Os franceses agasallaron ós centros benéficos cunhas caixas de pescada. Anúnciouse a chegada, dende Boulogne sur Mer, importante porto pesqueiro no estreito de Calais, do fillo do armador.



Corenta e oito horas tardou en regresar o “Sea Foan” con 1.500 pescadas. Todo se vendeu na cidade. Dous días despois, de novo o “Sea Foan” con outras 1.500 pescadas que as pescadeiras xa despacharon no propio peirao sen necesidade de levalas á praza. Os precios cada vez máis baratos. Na seguinte volta trae congros de metro e medio. Na seguinte tira un cabo ó vaporíño “Paco” e o salva de irse contra as rochas, sen querer recompensa.

Esta frenética actividade do “Sea Foan” demostrou, á vista de todos, a extraordinaria rendibilidade dos *bous*. A táctica do armador francés, saturando o mercado coruñés, e por tanto baixando os prezos considerablemente, só tiña sentido se o que pretendía era amosar as cualidades do seu barco.

Os *bous*, ou *trawlers* como se coñecen internacionalmente, apareceron no mar do Norte na década de 1880. Sucesivamente foron incorporando as continuas melloras tecnolóxicas da época. Rodríguez Santamaría no seu *Diccionario de Pesca* de 1923 establece seis tipos diferentes. Os grandes armadores das primeiras xeracións, para poder renovar e actualizar as súas frotas, necesitaban un mercado de segunda man onde colocar as unidades amortizadas. Se o que pretendían coas repetidas descargas do “Sea Foan” era tentar a codicia do capital local, a exhibición foi impecable.



As embarcacións de arrastre galegas, unha vez esgotados os caladoiros propios, foron a competir coas máis modernas frotas do mundo no Sáhara e no Gran Sol

O día 15 de xuño regresa o “Sirius”, para quedarse. Foi comprado polos Sres. Molina, armadores de vaporillos coruñeses e será o primeiro *bou* galego. Os exportadores decidiron acabar co boicot e as excelentes caladas se dirixiron cara ós mercados casteláns.

O 17 de xullo sábese que os Sres. Molina mercaron tamén o “Sea Foan” e que estaban acondicionando o vaporíño “Alerta” para a pesca con *bou*.

Así naceu a pesca de arrastre ártabra.

Queda pendente de saber o que fixo o Goberno. Meses despois, comezou os traballos unha comisión para estudar os efectos do arte de arrastre. Dictaminando a incompetencia por tratarse de augas internacionais onde non existía regulación.

Ó ano seguinte, importado por investidores capitalistas, fai base no Muro coruñés o “Primero”, *bou* mercado de segunda man en Inglaterra. Tal foi a rendibilidade dos pioneiros que, no 1906, o porto de A Coruña, con 20 *bous*, é o máis modernizado do Estado.

Pouco quedou daquel fronte contra a pesca de arrastre. O 16 de febreiro de 1908 celebrouse o que posiblemente foi o último acto público en defensa dos fondos mariños. Un mitin de “La Humanidad Libre” no que se leron telegramas de asociacións mariñeiras das rías Baixas e de Santander. Avisaban de que, de seguir así, se exterminarían as especies mariñas.

Ignorando esas advertencias, estranxeiros e nativos non se deron descanso varrendo os caladoiros ártabros. Mesmo os máis dos *vaporíños* palangreiros reconvertéronse en *parellas* de arrastre. Como consecuencia de tan intensa actividade, a pescada galega comezou a escasear.

No 1913, quedaban con base na Coruña 10 *bous*, no 1916 os 8 de Luis Lamigueiro, entre eles o “Sirius”. No 1920, dos 30 *bous* que un día houbo, só quedaba un. O resto estaba matriculado en San Sebastián, en portos andaluces ou cataláns. Pola contra mantivéronse as 20–25 *parellas* de arrastre. Un número de embarcacións equivalente ós palangreiros de 1900.

### 3. ARMADORES DE TARRAFAS

Os primeiros anos do século XX foron especialmente bos para a pesca ártabra. Palangreiros e arrastre, con base na Coruña, Mugardos e Ferrol, capturando peixe branco para a exportación e o cerco con xareta (utilizado polas *traíñas* a remos e as *tarrafas* a vapor), fornecendo ós salgadeiros e conserveiros, tras vencer á resistencia dos *xeitos*. En Ares, Sada e Pontedeume as novas unidades extractivas multiplicaron a capacidade de captura ó mesmo ritmo que se multiplicaban os almacéns de salga. Algúns destes salgadeiros tiveron, durante décadas, *traíñas* cos mariñeiros a soldo, pero foi a *tarrafa* quen

se converteu na raíña do mar Ártabro. O *cercos con xareta*, ben a remos ou a vapor, conseguiu entrar ata a metade da ría, ata a liña Castelo de Ares – punta Lourido, marcada pola *Xunta Provincial de Pesca*. Mentres, nas rías Baixas, prolongándose o conflito, as *tarrafas* seguían excluídas a dúas millas fóra de puntas.

Igual que uns anos antes pasara na *Guerra das traíñas*, no *Conflito da ardora*, políticos e xornais de A Coruña se posicionaron decididamente a favor da última unidade de pesca, a máis efectiva. Algúns dos armadores máis fortes da Coruña, os do arrastre, diversificando súas frotas, metéronse tamén no negocio do cerco aproveitando a multifuncionalidade dos *vaporiños* que, con pequenas modificacións, valían para palangre, parrallas de arrastre ou cerco. Neste último caso, como tales *tarrafas*, no 1909, xa estaban faenando no golfo catro ou cinco delas, de Lamigueiro, Pérez Luengo, Escobío... ademais doutras que viñan de Viveiro.

Nas vilas ártabras houbo quen puido evolucionar cara ó vapor. Para a necesaria capitalización previa foi decisivo o período da I Guerra Mundial (1914-1918), onde España, gracias á súa neutralidade, puido vender a prezos altos a todos os contendentes, dando un pulo ó sector de manipulados do peixe que forzou, unha vez máis, a capacidade extractiva.



Tarrafa con parte da tripulación. Pontedeume

O conflito mundial, por outro lado, provocou unha grande inflación dos prezos dos alimentos básicos, agravando unha situación de escaseza xa crónica entre a poboación traballadora, e mesmo afectou ó sector pesqueiro pola carestía do carbón. Así, na primavera de 1916, solapouse a folga dos mariñeiros de cuberta dos vapores, pedindo un aumento do

15%, co paro, ordenado polos armadores, pedindo o suministro de combustible a prezos razoables. Conseguído ésto último, en parte, foron os estibadores do peirao quenés, solidarizándose cos mariñeiros que foron despedidos nos primeiros días, se negaron a cargar o carbón nos vapores.

Prolongándose o conflito, os armadores vigueses das *parellas* de arrastre de Bouzas, que faenaban no golfo agardando o comezo da costeira do bonito en xuño, negociaron trasladarse ó peirao de Ferrol, onde lles ofreceron todo tipo de facilidades. Isto provocou a inmediata reacción das forzas vivas herculinas que, non sen esforzo, resolveron a folga conseguindo a readmisión dos despedidos e, parcialmente, o aumento pedido polos traballadores.

Tanto os armadores como os mariñeiros sabían que, no caso de enfrontamento, debían contar con apoios noutros mares. No 1908 unha folga de fogoneiros coruñeses foi vencida por fuxir os vapores a pescar en lonxanos caladoiros, descargando noutros peiraos onde venderon súas capturas e forneceron de xeo e carbón. Por iso, a necesidade de ofrecer a solidariedade recíproca ás asociacións semellantes, existentes noutras cidades e vilas da beiramar. Os traballadores intentaban visitando os peiraos para integrar a todos os mariñeiros nos sindicatos e por medio das federacións obreiras que consensuaban criterios uniformes. Os armadores constituíndo asociacións solidarias entre sí como o “Gremio de armadores de vapores de pesca” de A Coruña, a “Asociación de Armadores de vapores pesqueros de Ferrol”, creándose no 1920 o “Gremio de Armadores de tarrafas y demás artes de pesca”, fundada en Pontedeume, e que integraba a armadores de Sada (Manuel Andrade Monzo e Francisco Tíe Gestal), Ares (Ramón Varela González e Antonio Vilar Aguiar), Pontedeume (irmáns Ramón e Miguel Montero Leira) e outros... Nos estatutos, no artigo 2º declaraban:

*“Para realizar sus fines, el Gremio empleará los medios que estime más convenientes y entre otros los siguientes:*

*1º Mantener o estrechar las buenas relaciones con las demás Sociedades o Gremios de esta industria y similares y solidarizar la acción de todos en los asuntos de interés común.*

*2º Facilitar la armonía y concordancia entre patronos y obreros interviniendo en sus diferencias y procurando resolverlas favorablemente y con criterio justo e imparcial, con objeto de impedir las extralimitaciones abusivas o violentas que pudiera haber, tanto por una parte como por otra.*

*3º Intervenir, en general, en cuantos asuntos afecten a la conveniencia del Gremio o de los individuos que lo integran, procurando defender y fomentar sus intereses mediante mútuo auxilio y empleo de los procedimientos legales que tiendan a la realización de los fines propuestos.”*

A data de constitución do “Gremio”, 4 de outubro de 1920, non podía ser máis significativa. A patroal coruñesa estaba mantendo o pulso nunha durísima folga dos estibadores do peirao e das carboneiras, é dicir, das mulleres que se adicaban á descarga de carbón, sal, minerais, ladrillos, area, etc., afiliadas ao sindicato “El Progreso Femenino”. Inicialmente, a primeiros de xullo, os/as folguistas reclamaban unhas mello-ras salariais, pero isto foi complicándose cando o gobernador civil utilizou ós mariñeiros da Comandancia, protexidos pola Garda civil, para descargar os barcos. Os enfrontamen-tos cos piquetes e a disolución dos grupos que se manifestaban na cidade, provocou situacións descontroladas e tiroteos varios que acabaron coa morte dun cabo de seguridad e dun vixiante de policía o 19 de xullo.

Suspendidas as garantías constitucionais e pechados os sindicatos, houbo numerosas detencións e deportacións entre os dirixentes obreiros. Hai unha primeira folga xeral de 36 horas. Substituído o Gobernador civil, comeza a funcionar unha nova colla de esquirols, aloxados nos almacéns do peirao. O 24 de agosto, un grupo deles dispara a va-rios veciños do barrio mariñeiro de Santa Lucía, matando a dous homes. Catro días despois, será un esquirol quen morra tiroteado. Ó día seguinte, un portugués, recién con-tratado na nova colla, foi apunhalado.

Sumados os estibadores e as carboneiras non chegaban a 500 sindicados, pero a represión indiscriminada provocou a solidariedade entre todos os traballadores, declarán-dose a folga xeral na cidade o 27 de setembro. Dous días despois, unha bomba desfai a dianteira dun tranvía, ferindo de morte ó condutor. A cidade quedou paralizada, sen xor-nais e con grandes dificultades de abastecemento, durante 20 días!

Tarrafas ártabras na praia do Parrote, xunto ó castelo de San Antón



Ese é o momento no que se crea o “Gremio de armadores” de Sada, Ares e Pontedeume.

A frota pesqueira, amarrada dende xullo pola ausencia de carbón, tomará protagonismo cando o 18 de outubro, se restableza a actividade na cidade pero os mariñeiros, estivadores e carboneiras seguen a folga. Esta durará un mes máis, chegándose finalmente a un arranxo aceptable para todos os implicados. Poucos días antes morrera outro mozo nun tiroteo moi confuso.

Na xestión do conflito que rematou con oito mortos, tras 5 meses de enfrontamentos, sen dúbida algunha responsabilidade correspondeulle a dous coruñeses con mando no orde público. Un deles, Julio Wais Sanmartín, deputado a Cortes por Pontedeume e subsecretario de Gobernación, e o outro, Eduardo Dato Iradier, presidente do Goberno.



Vapores pesqueiros en A Coruña. Arquivo do Reino de Galicia