

..... O Asociacionis-
mo dos pescadores
na Galiza de antegue-
rra: unha ollada de
conxunto.....

..... Dionisio Pereira.....

2ª EDICIÓN
Corrixida e
actualizada





Arquivo Histórico do Ateneu Libertario Ricardo Mella

Rua Washington, 36 15002 A Coruña
 Apdo 928 15080 A Coruña
 Tel/Fax: 981 904 044
 alrmella@hotmail.com

.....O segundo número da
 **Colección Xerminal**,.....
 titulado

..... **O asociacionismo
 dos pescadores na Galiza de an-
 teguerra: unha ollada de conxun-
 to**.....

..... rematouse de im-
 prentar na sua segunda edición, co-
 rrixida e actualizada, no mes de xa-
 neiro de 2004 na cidade da Coruña.
 Fixo-se a primeira edición en outubro
 de 2001

.....O estudo foi realizado por
 Dionisio Pereira.....

.....A Colección Xerminal é
 unha iniciativa do Arquivo Histórico do
 Ateneu Libertario «Ricardo Mella» da
 Coruña.....



Limiar

Antón Zapata, o poeta de Laxe hoxe esquecido, xa o recollía na composición titulada “Alando a traña”:

“ ¡Sempre!, ¡Sempre! traballando,
dende a mañá hastra á noite...
¡e sempre probes ficamos!”

A conciencia da dura e inxusta condición do traballador do mar vai estar no cerne do instinto asociativo que, devalando o século XIX, entronca cos Gremios de Mar medievais e os agrupamentos mariñeiros que aínda persistían e que, como no caso dos volanteiros da Guarda ou dos pescadores do “cerco real” na Coruña, artellaban a solidariedade precisa tanto para as faenas colectivas da pesca como para unha mínima protección social. Mais o asociacionismo mariñeiro desenvolveu no primeiro tercio do século XX vai progresar nun panorama cambiante canto ás actividades pesqueiras. É sabido (Giraldez Rivero, J.; 1989) que, no transcurso do período considerado, os pescadores galegos pasan de faenar estacionalmente a poucas millas da costa procurando maiormente sardiña e pescada, a bordo de pequenas embarcacións de vela ou remo de propiedade familiar, a tripular unha flota de vapores pertencente a armadores en boa medida afastados do traballo no mar, que frecuentaba caladoiros distantes e atendía ás crecentes necesidades urbanas dun consumo masivo de peixe fresco, ou ateigar un mundo de motoras sardiñeiras que se achegaba ate augas portuguesas para satisfacer a demanda dunha potente industria conserveira que, na Ría de Vigo, xa multiplicara por 12 as súas vendas no intervalo comprendido entre os anos 1894 e 1929. Para que teñamos un punto de referencia e seguindo as estatísticas oficiais de pesca ⁽¹⁾, á altura de 1932 a flota estaba composta por 14161 embarcacións, que desprazaban 60000

TRB, capturaban 127000 Tons. de peixe e tiñan como dotacións 58000 homes, coa particularidade de que o 70% da tonelaxe e o 49% das tripulacións correspondía xa a barcos de propulsión mecánica. Na nosa beiramar, non obstante, aínda convivían os dous modelos devanditos: o da pesca artesanal vencellada ás necesidades e á estrutura familiar, e o que poderíamos denominar de transición á pesca industrial, exemplarizada esta última na potencia do universo pesqueiro vigués, única experiencia industrial estruturada da Galiza de ante-guerra. Velaquí o contexto.



Dionisio Pereira



A forza de traballo

Para comezar, compre situar as experiencias asociativas na evolución da forza de traballo empregada nos distintos portos e nas diversas modalidades pesqueiras, seguindo a análise que xa temos feito noutro lugar (Pereira, D.; 1992). Daquela, sinalabamos as conclusións seguintes:

A) A poboación mariñeira galega multiplicouse por 3,5 entre 1873 e 1932, froito do devandito proceso de transición á pesca industrial ou pre-industrial. Non obstante, este incremento non foi equilibrado en toda a beiramar: para as Rías Baixas, a suba superou o 250%, mentres que nas Altas a penas chegou ao 190%. Así mesmo, é unha constante no período a progresiva concentración pesqueira na Galiza do sur, tanto no que atingue á pesca de fasquía máis ou menos industrial como na artesanal.

B) A aparición do vapor simboliza a transición á pesca industrial nos portos de Vigo, Coruña e, en moita menor medida, Marín, a partir da derradeira década do século XIX. De vagariño, un novo tipo de técnicas pesqueiras máis intensivas que viñan acompañadas por relacións de produción propias do capitalismo, foise estendendo por todo o litoral. Alá polo ano 1920, na alborada da aparición dos barcos que incorporaban motores de explosión en todas as rías, o conxunto de tripulantes enrolados na flota de propulsión mecánica e que podemos considerar representativa deste novo tipo de relacións superadoras do sistema tradicional, era o 17% do total. Os portos que recollían esta man de obra eran, Vigo, sobre todo, e despois Coruña, Marín, Cangas, Moaña, Bueu e Ribeira, que concentraban á inmensa maioría dos enrolados en vapores e motoras. Logo do acelerado desenvolvemento pesqueiro que ten lugar unha vez rematada a Grande Guerra, e mália as recesións e altibaixos dos anos 20 e 30 (Giráldez Rivero, J.; Ibi-



dem), chegada esta data, podíase afirmar que o 13% do colectivo mariñeiro tripulaba vapores de máis de 20 TRB e outro 29% motoras comprendidas entre 5 e 20 TRB. Dous anos máis tarde, en 1932, 28000 mariñeiros tripulaban vapores e motoras, mentres que outros 29500 pertencían a embarcacións de remo e vela, propias da pesca tradicional.

C) O ritmo de implantación dos novos modos de produción, non foi idéntico en toda a costa. Os extremos estarían, un, no atraso da Ría de Arousa, onde non apareceu o vapor ata 1913, e, outro, na concentración no porto de Vigo da meirande parte dos tripulantes da flota industrial: perto do 60% do total en 1920 e do 46% no devandito ano 1932. Nesta data, asemade, o 75% dos mariñeiros con base no porto de Vigo estaban enrolados en vapores ou motoras.

D) O auxe da pesca vencellada a unha concepción industrial neste tempo, non debe agachar a maioritaria presenza do modo de produción artesanal no sector: en 1920, o 83% dos tripulantes traballaban en barcos de remo e vela, porcentaxe que 12 anos despois se tiña reducido a un 51%. No tempo da IIª República e agás Vigo, Coruña e Marín, o volume de embarcados na flota artesanal segue a ser moi importante; mesmo na meirande parte das pequenas vilas mariñeiras, maioritario.

E) O persoal adicado á pesca está moi concentrado nalgúns portos, e esta circunstancia semella terse incrementado no tempo: Vigo, Coruña, Marín, Ribeira e Cangas, absorbían no ano 1920 o 47% do total das tripulacións, mentres que en 1932 a mesma porcentaxe xa subira ao 57%. Ademais, estes cinco portos das Rías Baixas representaban no susodito ano o 68% das tripulacións de vapores e motoras e o 45% das correspondentes aos barcos de remo e vela. Para o resto das localidades costeiras, quedarían o 32% dos enrolados nas embarcacións de propulsión mecánica e o 55% dos tripulantes da pesca artesanal.



Unhas novas relacións de produción

Pódese dicir que o tránsito do modo de produción artesanal a un capitalismo pesqueiro máis ou menos desenvolvido, foi visible en moitas vilas costeiras en torno á Iª Guerra Mundial. Ao igual do que acontecera entre séculos, primeiro en Vigo e logo na Coruña, agora Marín, Cangas, Moaña, Bueu, Baiona, A Guarda, Cariño, Celeiro ou Ribeira albiscaban como os tripulantes das lanchas do xeito, dos botes, dos volanteiros, dos trañóns, etc., eran absorbidos polas trañeiras, primeiro, e polos vapores e motoras, despois. Naquelas vilas, as xentes de mar decatábanse tamén como a pesca cos vellos xeitos, volantas, xábegas e rascos, era substituída a cada máis polas capturas masivas dos cercos xaretas, nas modalidades de pesca ao "caldeo" e á "ardora" ⁽²⁾, dos palangres de fondo e do arrastre en parella. Dende aquela, nas novas embarcacións, os tripulantes aturaron unhas relacións laborais ben alonxadas do paternalismo máis ou menos igualitario propio do Antigo Réxime ⁽³⁾. Polo de pronto, moitos dos armadores que concentraban tripulacións de 30 ou 40 homes nos seus vapores e motoras, deixaron de ir ao mar, ficando escindido o colectivo pesqueiro. Así mesmo, os labores da pesca intensiva fixéronse, se cadra, máis penosos nas delongadas estancias no mar, posto que non había correspondencia entre as grandes dimensións dos novos aparellos e o maior volume de peixe capturado, coa cativa potencia dos primeiros dispositivos mecánicos de virada. Entón, a única solución era ter máis brazos a bordo, agravando as condicións de habitabilidade, xa de por si espartanas, dos vaporciños e motoras. Unha boa mostra dos cambios de que estamos a falar é a evolución do ratio tripulantes/barco; mentres no ano 1873 a dotación media dunha embarcación era de 3 tripulan-

tes, en 1932 xa era preciso diferenciar a flota movida a propulsión mecánica da de remo e vela: no primeiro caso, a tripulación media era de 17 mariñeiros (no porto de Vigo, superábanse os 20), e no segundo pouco máis de 2 ⁽⁴⁾. Igoalmente, no novo modelo pesqueiro as tarefas de terra (facer augada e carboneo, descarga do peixe, tender ou encascar os aparellos, arranchar o barco...) requiriron máis tempo, maior esforzo e, por conseguinte, demandaron unha mellor retribución. E, precisamente, a maneira de retribuír tamén mudou: nos "trawlers" e nas parellas de arrastre introduciuse o pago a xornal, ben diferenciado entre os simples mariñeiros, o persoal de máquina e os patróns de pesca e cabotaxe; no resto dos oficios persistiron as tradicionais partilladas, se ben agora maquinistas e fogoneiros foron retribuídos dun xeito mixto, e a porcentaxe a percibir foi tanto máis favorable ao armador, conforme o capital investido na embarcación e nos aparellos fose maior ⁽⁵⁾.

Canto ás condicións de seguridade, podería pensarse que co emprego do motor en barcos pechados e de maiores dimensións, diminuíría significativamente o prezo en vidas que todos os anos o mar semellaba reclamar. Non obstante, mália que a estatística aínda non lle prestaba atención a estas cousas, a impresión non é tan optimista. Por paradóxico que pareza, os cambios no modo de produción propios do capitalismo pesqueiro tamén teñen a súa cota de responsabilidade nunha chea de accidentes marítimos. A reiteración de sospeitosos abordaxes máis ou menos xustificadas, constatada con alarma por Paz Andrade no devalo de 1922 dende o xornal "Galicia", desvelaba a realidade cambiante: había tempo que a pesca deixara de ser unha actividade sustentadora das necesidades familiares, para converterse nun próspero negocio que precisaba maximizar beneficios e amortizar investimentos. En diante, as faenas adoeceron dunha competencia descoñecida ate aquel intre, que non desprezaba nin arriscadas e insolidarias manobras, denunciadas polos propios patróns de costa ("Galicia", Vigo, 24/11/1922), nin actitudes depredadoras. A necesidade de facer rendíbeis os a cada máis voluminosos investimentos, tamén obrigaba a pescar máis no menor tempo posíbel e, debido ao esgotamento dos caladoiros tradicionais, a desprazarse a mares cada vez máis distantes a toda presa, empregando perigosos atallos se era preciso. Ademais, as grandes distancias a percorrer ate as zonas de pesca ocasio-

naban un forte consumo de combustible que, a falta de espacio nas carboeiras, amoreabase en cuberta facendo aínda máis vulnerabeis as precarias estruturas daqueles primeiros vapores que, de seu, xa eran demasiado lixeiras para a potencia que desenvolvían os motores instalados. Os afogados do "Unión", do "Weyler nº8", do "Estribela", do "4 Hermanos", do "República", de tantos outros vapores e motoras, foron o triste froito da competencia desmedida, do desprezo ás mínimas condicións de seguridade nas embarcacións, das esixencias dos armadores para diminuír ao máximo o tempo morto dos desprazamentos....(Pereira, D.; 1996).

A explotación dunha forza de traballo abundante e submisa non foi, por suposto, allea ás novas modalidades pesqueiras que, podemos concluír, non fixeron senón incrementar a desigualdade e o antagonismo nas relacións entre os compoñentes da poboación mariñeira galega, nun proceso que xa é doado de ver dende o tempo da introducción das traíñeiras (Brey, G.; 1990).



Traíñeiras empregadas na costeira da sardina, Cedeiro, comezos do s. XX



Traxectoria do asociacionismo mariñeiro (1870-1936)

Para sintetizar a cuestión, podemos establecer catro etapas (Pereira, D.; *Ibidem*), a saber:

1º) Desprotección do mariñeiro (1870-1895)

A desaparición forzosa dos Gremios de Mar no ano 1864 e con eles a súa función benéfica, de socorros, e mesmo de ordenación dos recursos, produciu un baleiro xeralizado da capacidade asociativa no mar e un agravamento das condicións de vida e traballo dos mariñeiros, xa lamentabéis de seu. Persisten, ademais dos devanditos agrupamentos para as faenas da pesca, algúns Gremios reformados, caso dos de Mareantes de Pontevedra e os de Mar no Porto do Son, Ares e A Guarda, que cumpren unhas mínimas tarefas benéficas (enterros e atención aos doentes, sobre todo). Voces provenientes da Igrexa Católica denunciaron a situación de indefensión dos pescadores, criticaron a desfeita dos Gremios sen antes reformalos salvando algún dos seus servicios, e alentaron a constitución de asociacións relixiosas para o socorro dos mariñeiros desamparados. Ese foi o caso da "*Sociedad Marítima de Socorros Mutuos*" del Berbés-Vigo, creada en 1878 baixo a inspiración do clero e das autoridades marítimas. Tamén o Bispo da Diócese de Tui "profundamente conmovido con la narración de los naufragios y otros siniestros marítimos acaecidos poco tiempo há en nuestras costas", artellou en 1886 unha asociación para, por medio de párrocos e



coengos, encanar a caridade para con as familias dos náufragos ("La Concordia", Vigo, 29/5/1886). Outras voces vencelladas ao catolicismo social, como Joaquín Díaz de Rábago ou Alfredo Brañas, compartiron a mesma postura da xerarquía católica e alentaron asociacións de pescadores que recollesen a triple funcionalidade mutualista, cooperativa e de crédito (Díaz de Rábago, J.; 1885). Brañas, saudoso dos vellos Gremios, constituiu en 1894 na vila de Cambados a "*Asociación Cambadesa de Marineros*", baixo a advocación da Divina Pastora. Esta entidade, pioneira do asociacionismo mixto ⁽⁶⁾ na beiramar da Galiza, nacía en principio para tentar suprir as necesidades de asistencia médica e socorro ás viúvas en caso de morte, que ninguén cubría. Aínda que outros, caso dos redactores do xornal pontevedrés "Unión Republicana", opinaban con retranca que a Asociación máis ben debería chamarse "La Funeraria", xa que o seu obxecto principal non era outro que "dar velas para el velatorio y entierro de los que mueran y una cantidad para pagar sacerdotes que asistan a los funerales" ("Unión Republicana", Pontevedra, 7/9/1894). O irreverente xornal, remataba aconsellando ao novo colectivo de se preocupar máis dos vivos que dos mortos. De calquera maneira, Brañas foi quen de acadar que os mariñeiros máis recoñecidos de Cambados participasen na agrupación e, mália o esmorecemento progresivo da devandita a partir da morte do seu inspirador, aínda se puido albiscar por última vez o seu pendón, con bandeira galega incluída, na festividade da Pastora do ano 1910 (Pereira, D.; 1998). Aos exemplos anteditos, sumados a algunha experiencia mutualista nos arrabaldos de Vigo (Bouzas, Alcabre, Coia), redúcense as realizacións daquel primixenio asociacionismo mixto de matiz confesional, que tiña pretensión de pechar as portas ao sindicalismo de clase no mundo do mar.

II) Auxe do asociacionismo mixto. Xénese das Sociedades de Resistencia na pesca (1895-1910)

A introducción e desenvolvemento do capitalismo pesqueiro nos portos de Vigo, Coruña e, tímidamente, no de Marín, achanzou, na década dos 90 do século XIX, o camiño para a xénese das primeiras

sociedades de resistencia na pesca. En 1899, ao mesmo tempo que se produce unha folga por diverxencias en torno ás bases de traballo, os tripulantes dos vapores palangreiros con base no peirao do Berbés constitúen a súa "*Sociedad de Marineros-Pescadores*", fedérana na organización obrera local de carácter socialista, e animan aos mariñeiros das traíneiras e mesmo aos do xeito a integrarse nela. Pouco despois, en 1899, artéllanse a "*Sociedad de Maquinistas y Fogoneros 'El Vapor'*", tamén no Berbés, e a "*Sociedad de Obreros Pescadores*" de Bouzas, en estreita relación coas agrupación proletarias olívicás; axiña, as devanditas espallan a súa influencia ao persoal enrolado nos vapores sardiñeiros de Marín que, en outono de 1899, constitúen a súa "*Sociedad de Marineros Pescadores*", limitada aos tripulantes das embarcacións de propulsión mecánica que empregaban os aparellos do cerco xareta, e decote integrada na "Federación Local de Trabaxadores" orientada pola militancia socialista marinense ⁽⁷⁾. No tocante a Pontevedra, o temperán influxo da organización obreira local está detrás do licenciamento de 59 mariñeiros das xábegas, xustificándose polos propietarios na tentativa daqueles de implantar unha sociedade de resistencia ("Unión Republicana", Pontevedra, 4/11/1897). Na cidade do Teucro, aínda haberá que agardar a 1902 para que vexa a luz a "*Sociedad de Marineros Pescadores*" alentada polo obreirismo socialista pontevedrés ⁽⁸⁾. Naquel mesmo ano, traballadores das traíneiras con base no porto da Coruña, respostan á organización dos patróns-armadores nunha asociación denominada "*El Progreso*", argallando unha sociedade de resistencia titulada "*La Humanidad Libre*"; daquela, intégrana na "Federación Local Obrera" de inspiración libertaria e, acto seguido, esixen o descanso semanal enfrontándose aos armadores e ao potente republicanismo local ("El Combate", A Coruña, 28/9/1902), como limiar dunha intensa xeira conflictiva da que se farán eco os boletíns do "Instituto de Reformas Sociales" correspondentes aos anos 1904, 1905 e 1906. En 1906, precisamente, os tripulantes asalariados dos bous e das parellas herculinos asócianse en número de 400 na "*Unión Marítima*", tamén integrada na FLO, presentan aos armadores as reivindicacións de incremento dos xornais, descanso dominical e recoñecemento da agrupación e, diante da negativa da patronal armadora, manteñen unha durísima loita, contando coa axuda do colectivo portuario coruñés (Brey, G.; *Ibidem*).

Neste período acontece, sen embargo, un dos episodios conflictivos que máis van influír na traxectoria do asociacionismo mariñeiro na nosa beiramar: estamos a falar da “guerra das traíñas”, desenvolvida entre 1897 e 1905 como consecuencia da introducción dos cercos xareta empregados dende as veloces traíneiras. A conflictividade desatada en todo o litoral entre xeiteiros e traíneiros, levou de seu a necesidade de organización mariñeira para defender o oficio do xeito, nun proceso que non pode desvencellarse da expansión finisecular do societarismo agrario e obreiro, nas parroquias e vilas galegas ⁽⁹⁾. Así, entre 1899 e 1902, constituíronse tan só na provincia de Pontevedra 42 sociedades mariñeiras (incluídas 5 de clase e 1 patronal), entre elas as de Cangas, Moaña, Marín (os xeiteiros artellaron unha sociedade distinta da dos mariñeiros dos vapores), Baiona, Meira, Bueu, etc. Tamén Ribeira, Fisterra, Cabo de Cruz, Palmeira, Porto do Son..., no Sur da beiramar coruñesa, coñeceron ao abeiro daquel contencioso a súa primeira organización mariñeira que, como a dos portos das Rías Baixas, adoitaba ter un carácter mixto e unha finalidade mutualista e de “melloramento da clase pescadora”, sen facer distingo ningún ⁽¹⁰⁾. Naquel contexto, a potencia emerxente do obreirismo nas cidades, a súa solidariedade (ou cando menos a neutralidade) cos xeiteiros, e o radical enfrontamento destes coa burguesía conserveira vencellada á introducción das novas artes, influíu non pouco na simpatía de certas asociacións verbo do societarismo operario de tendencia socialista, maioritario no proletariado terreo de vilas e cidades das Rías Baixas (Brey, G.; *Ibidem*): son os casos da “*Asociación de Marineros y Oficios Varios*” de Ogrobe, constituída en Setembro de 1900 con perto de 1000 socios, e dos mariñeiros da Illa de Arousa, que conservarán ate a Guerra Civil un comportamento progresista logo da decidida intervención da “*Sociedad de Oficios Varios*”, de talante socialista, ao seu favor (Pereira, D.; 1998). O achegamento de moitas daquelas agrupacións xeiteiras ao sindicalismo de clase, vai quedar patente na folga de tripulantes dos vapores palangreiros de Bouzas, acontecida a fins do ano 1901; no seu transcurso as sociedades de mariñeiros do xeito, encabezadas pola de Cangas, acordaron boicotear aos armadores negándolles o subministro de sardiña para encarnar os palangres. ¿O motivo?: a neutralidade observada polas dotacións dos vapores na “guerra das traíñas”, enfrontándose ás presións dos seus patróns, aliados dos conserveiros a prol do emprego dos denostados cercos xareta

(“El Socialista”, Madrid, 20/12/1901). Se cadra animados pola experiencia, e tamén pola integración na UGT durante o ano 1903 de asociacións de pescadores como «Protección Obrera» de Porto do Son, os fogoneiros e mariñeiros de Vilagarcía, ou a sociedade de mariñeiros de Sanxenxo, os militantes socialistas pontevedreses albiscaron a organización das sociedades mariñeiras dispersas nunha Federación Provincial. Ao cabo, a devandita posibilidade abortouse coa rápida intervención de asociados próximos aos partidos “de orde” que, no propio 1903, convocaron un Congreso para aprobar un regulamento que rexeitaba o achegamento das sociedades mariñeiras ás súas homólogas agrarias e obreiras (“La Emancipación”, Pontevedra, 31/1/1903). Para o sindicalismo de clase no mundo do mar, moi minoritario e circunscrito aos catro portos sobreditos ate a segunda década do século XX, non era máis que o principio.

Á altura de 1910, xa ficaban algunhas cousas claras:

a) A asociación de clase na pesca chegaba con trinta anos de retraso en relación á de terra. A falta dun proletariado mariñeiro, quer dicir, dun colectivo de pescadores cunhas relacións de produción antagónicas nos barcos, foi decisiva nesa demora.

b) O devandito enfrontamento de intereses, conduce á escisión do colectivo pesqueiro e a un primeiro agrupamento de forzas opostas: a asociación dos armadores, precede tanto en Vigo como en Coruña en pouco tempo á dos tripulantes. Non obstante, esta bipolarización limítase a estes dous portos e, en menor grao, a Marín ⁽¹¹⁾ e Pontevedra. A cativa conciencia de clase dos mariñeiros do resto das localidades, e mesmo dos empregados na pesca tradicional nos devanditos, ás veces incidiu negativamente no desenlace dos conflitos abertos, fundamentalmente no porto da Coruña ⁽¹²⁾. E, como consecuencia, formulou a necesidade de estender as ideas societarias ás vilas costeiras máis próximas.

c) A pervivencia alí onde nacen as sociedades mariñeiras de clase dun importante sector artesanal, que abrangue numerosos oficios cuxo soporte son as artes e as pequenas embarcacións tradicionais, leva de seu non so o xérmolo da insolidariedade, senón, contradictoriamente, a posibilidade de resistencia dos mariñeiros en loita, xa que poden subsistir indo aos chamados “oficios baixos”. Esta práctica (a “folga

sen folguistas”), inaugurada nos sobreditos conflitos dos vapores do Berbés e de Bouzas, onde 170 folguistas habilitaron barcos de vela para faenar “por conta propia” (“El Socialista”, 22/11/1901), será decote utilizada até a Guerra Civil ⁽¹³⁾.

d) As sociedades de clase baseadas no oficio, predominantes na terra, esténdense tamén no mar: as asociacións de mariñeiros retribuídas “á parte” coexisten nun mesmo porto coas dos tripulantes asalariados dos vapores que, á súa vez, divídense nas de Mariñeiros, Pessoal de Máquina e Patróns ⁽¹⁴⁾. Así mesmo, a interdependencia das profesións presentes na industria pesqueira, tanto de mar como de terra, posibilitaba, máis unha vez contradictoriamente, tanto a solidariedade entre todas elas, como un efecto de “arrastre” nos conflitos provocados por calquera das sociedades obreiras presentes nos portos. Os éxitos ou fracasos nesta conflictividade inicial tiveron moito que ver con esta interdependencia e, ao tempo, atomización e descoordinación. En diante, o sindicalismo mariñeiro de clase tiraríaa as súas conclusións ao respecto (Brey, G.; Ibidem). As reivindicacións pendentes nas discordias foron: descanso semanal, aumento das dotacións dos vapores, suba dos xornais ou das “partillas” correspondentes aos tripulantes, retribucións das tarefas de terra, recoñecemento sindical e control das contratacións. A súa práctica totalidade reaparecerán, unha e outra vez, nas liortas habidas até a Guerra Civil ⁽¹⁵⁾.

e) O asociacionismo mixto era o único existente na grande maioría dos portos, ancorados na pesca tradicional ⁽¹⁶⁾. A identificación patróns-mariñeiros neste tipo de pesca ⁽¹⁷⁾, a representatividade e defensa dunha arte determinada, o mantemento do sistema retributivo das “partillas” e o enfrontamento sempre latente cos fabricantes de conservas, verdadeiros dominadores do mercado, favorecían o seu desenrolo verbo das sociedades de resistencia. As semellanzas co modelo bretón son grandes, aínda que o rápido medre do capitalismo pesqueiro nos portos de Coruña, Vigo e Marín, provocou un maior pulo inicial no sindicalismo de clase no noso país (Geslin, C.; 1982).

III) Extensión do sindicalismo mariñeiro de clase. Os Pósitos Pescadores: unha proposta conciliadora (1910-1930)

Sinalaba o veterano axitador social, radicado en Moaña, Eusebio Alonso ⁽¹⁸⁾, que á altura de 1911 a penas existían asociacións mariñeiras en activo (“La Libertad”, Pontevedra, 10/6/1911). Segundo Alonso, as sociedades creadas co gallo da “guerra das traíñas” non daban sinais de vida e os mariñeiros estaban “manexados por los caciques y explotados desconsideradamente por el capital”. A desaparición da sardiña nas Rías Baixas dende 1907, que moitos atribuían ao uso e abuso da dinamita na boca das rías por parte das motoras da “ardora”, deu bo motivo para retomar as vellas sociedades que ficaban no ostracismo. Deste xeito, e promovida pola “*Alianza Marinera*” de Teis, entre 1909 e 1916 levouse a cabo unha accidentada campaña contra do emprego da “ardora” por parte das motoras de Marín, Vigo e Cangas. A iniciativa levantou unha vaga de solidariedade tanto nos medios mariñeiros como agrarios e obreiros, e, máis unha vez, a intervención da “Federación Local de Trabajadores” viguesa e da Conxunción republicano-socialista local na defensa dos mariñeiros de Teis co gallo dos graves incidentes producidos nunha manifestación de “antiardoristas”, provocou a simpatía dos mariñeiros cara os socialistas. O propio Pablo Iglesias tivo unha celebrada comparecencia no Congreso, para interceder polos pescadores desterrados e represaliados a resultado do episodio (“El Heraldo de Vigo”, Vigo, 5/7/1912) ⁽¹⁹⁾. En calquera caso, e máis os esforzos dos detractores da “ardora”, a partir de 1916 foi permitido o emprego da devandita modalidade de pesca fora do límite das tres millas da boca das rías.

En torno á Iª Guerra Mundial, o espectacular desenvolvemento da flota de arrastre en Bouzas e Marín, sumado á introducción dos motores de explosión que posibilitaban a persecución da sardiña volandeira ate augas portuguesas, mudaron as relacións laborais na maioría das vilas mariñeiras das Rías Baixas e posibilitaron a implantación do sindicalismo de clase en moitos daqueles peiraos. Así, entre 1914 e 1920, vaise producir entre os tripulantes de vapores e motoras que tiñan a súa base naqueles portos unha notoria axitación, que comeza

no albor da Grande Guerra coa constitución das respectivas *"Alianzas Marineras"* de Marín, Cangas e Pontevedra, integradas na UGT. Agora, coincidindo cos "anos roxos" que circunscribiron á Revolución Rusa, as reivindicacións de incremento das dotacións, xornais e "partillas", retribución das tarefas de terra, etc., defendidas a comezos de século nos grandes portos de Vigo e Coruña, esténdense ao Morrazo provocando unha intensa conflictividade nas rúas de Marín e Cangas. Neste contexto, aparece en 1914 a efémera *"Federación de Marineros del Morrazo"*, decote substituída por unha cobizosa *"Federación Regional de Obreros de la Industria Pesquera de Galicia"*, que integraba a sociedades de mariñeiros, maquinistas e patróns de cabotaxe e cuxa secretaría radicou en Marín. Alentada por militantes socialistas como o marinense José Hervés ou o canteiro residente en Cangas, Lorenzo Corbacho, a Federación foi un primeiro xérmolo de coordinación do sindicalismo de clase no mar, tentando intervir no control dos aparellos depredadores, así como na teima da erradicación da dinamita nas faenas pesqueiras, para o que deu en convocar diversas xuntanzas de sociedades mariñeiras. A primeira, levada a cabo pola FLT de Vigo xa que a devandita Federación "Regional" estaba en plena laboura de constitución, celebrouse na Casa do Pobo en Xullo de 1915; alí estiveron representados 4028 pescadores de Vigo, Bouzas, Teis, Marín, Pontevedra, Cangas, Moaña, Redondela e Baiona, que decidiron redactar un proxecto de Estatutos da Federación, e propoñer aos poderes públicos a supresión dos cercos xareta, nasas, bous e rapetas, así como a prohibición das faenas dos bous de arrastre a menos de 30 millas da boca das rías (*"Boletín del Instituto de Reformas Sociales"*, Madrid, nº134, Agosto 1915). Na segunda, acontecida na vila de Ribeira en Agosto de 1920 dentro da campaña anti dinamita desenvolvida pola *"Alianza Marinera"* de Cangas, reuniu sociedades mariñeiras de nutrida afiliación como *"El Adelanto Marino"* de Bueu, *"La Necesaria"* de Ribeira, as *"Alianzas Marineras"* de Marín, Moaña e Aldán, *"Unión Agraria Marinera"* de Sanxenxo e Portonovo, *"Unión Marinera"* de Chapelá, *"Unión Marítima de Pescadores"* de Bouzas, e *"Protección Obrera"* de Porto do Son, que acordaron boicotear os barcos que empregasen explosivos (Rodríguez Santamaría, B.; 1923).

A conflictividade mariñeira no Morrazo e no resto da Ría de Vigo ⁽²⁰⁾, chegou ao seu cume en Nadal de 1919, co gallo da folga xeral que

viviu, primeiro o porto, e logo todos os oficios de terra da cidade olívica, en apoio da loita que os mariños mercantes levaban a cabo en toda a beiramar do Estado español. Naqueles 28 días de paro en todas as actividades portuarias, salientou amais da solidariedade de todas as profesións vencelladas á pesca de O Berbés e Bouzas, a dos mariñeiros de Cangas, Moaña e Pontevedra que, mesmo provocaron a interrupción de todos os labores nas súas respectivas localidades (“Nueva Aurora”, Pontevedra, Xaneiro de 1920). O relativo fracaso da mobilización e as rabexadas represivas posteriores, se cadra foron decisivas para o esmorecemento (¿ou prohibición gubernativa?) da Federación que, máis ser reorganizada sete meses despois aproveitando a devandita xuntanza de Ribeira ⁽²¹⁾, deixou de funcionar en 1922 por razóns que descoñecemos. A maiores, a súa desaparición coincidiu no tempo co bulir no Sur do Morrazo de varios cadros “emilianistas” de moita valía: referímonos a José Viñas e Manuel Nores, de Cangas, e José Romero, de Moaña, cuxa influencia nas sociedades mariñeiras das vilas en cuestión vai perdurar ata ben entrada a IIª República, en detrimento do PSOE (González Fernández, X.M. e Villaverde Román, X.C.; Ibidem).

Mentres, na beiramar coruñesa, cunha presenza societaria moito máis cativa, o colectivo integrado na FLO herculina aproveitou as leccións dos pasados conflitos, e traballou por organizar algúns dos oficios presentes no porto nunha única sociedade: en 1914, a nova “*Sociedad de Marineros, Fogoneros y Patronos ‘El Despertar Marítimo’*”, abranguíu nas súas ringleiras aos tripulantes da Mariña Mercante e de servizo de porto, ademais dos pescadores. O seu homólogo de Vilagarcía, constituído de xeito efémero un ano despois, engadíu asemade aos estibadores ⁽²²⁾. Con anterioridade a 1920, e fora da folga que mantiveron por cuestións salariais en 1916 os bous e as parellas de Bouzas que descargaban no Muro coruñés ⁽²³⁾, o “*Despertar*” herculino adicouse máis que nada á teima por regulamentar as condicións laborais dos mariños mercantes, cuxa seguridade no emprego estaba ameazada tanto polas incidencias da Grande Guerra como pola masiva venda dos barcos ás nacións contendentes ⁽²⁴⁾. Con tais elementos, os traballadores do mar organizados no porto da Coruña participaron de maneira sinalada na constitución dunha “*Federación Nacional Marítima*” de carácter unitario, que abranguíu socie-

dades de mariñeiros, fogoneiros e obreiros de todos os portos do Estado español. As sesións, ás que tamén asistiron representantes da "*Sociedad de Maquinistas, Fogoneros y Descargadores del Puerto de Ferrol*", de carácter libertario, e a "*Sociedad de Estibadores y Trabajadores del Puerto de Vigo*", de tendencia socialista, celebráronse a fins de Setembro de 1915 na Casa do Pobo de Bilbao; alí ficou establecido un equilibrio de forzas, visible na determinación de deixar en liberdade ás seccións para decidir se empregaban ou non as canles legais de mediación que representaban as Xuntas Locais de Reformas Sociais ⁽²⁵⁾ ("*Boletín do Instituto de Reformas Sociales, Madrid, Outubro de 1915*). O importante papel xogado polos coruñeses na devandita Federación, ficou de manifesto cando, na primavera de 1917, un novo Congreso decidiu que a secretaría se trasladase á capital herculina (Bar, A.; 1981), sendo asumida ata a súa morte en 1920 polo Presidente da "*Federación Local Obreira*", Juan No.

A visión globalizadora, sectorial, superadora dos oficios, foi aprobada no Congreso da CNT celebrado en 1919, cando os mariñeiros coruñeses afiliados á central anarcosindicalista xa tiñan compañía naqueles mares, primeiro por parte da devandita sociedade ferrolá (1912), logo en Pontedeume ⁽²⁶⁾ e, con posterioridade, en pequenos portos veciños como de Mera, Santa Cruz ou Malpica ⁽²⁷⁾. A fin de contas, no peirao coruñés vaise consolidar a nova concepción sindical en 1920, unha vez que "*El Despertar Marítimo*" mudara en sección do "*Sindicato Único del Transporte Marítimo y Terrestre*", que agrupaba todas as profesións vencelladas ás tarefas portuarias, pesqueiras e da Mariña Mercante.

En conclusión, á altura de 1920, e cunha poboación abrumadoramente empregada na pesca tradicional, o asociacionismo mariñeiro de clase, aínda minoritario, tense espallado polo litoral veciño aos seus núcleos primixenios, Vigo, Coruña e Marín, afortalando numérica e organizativamente estes e experimentando asemade con novas fórmulas federativas. Prodúcese, ademais, un proceso de atracción das sociedades mariñeiras mixtas, alí onde a transformación pesqueira se leva a cabo neste tempo. Cangas, Moaña, Bueu, Teis ou Chapela, son exemplos nos que a presenza de pequenos armadores nas sociedades non impide que as súas reivindicacións sexan progresivamente de carácter proletario. Por último, a alianza entre sociedades mariñeiras,

obreiras amais dos agrarios influenciados pola conxunción republicano-socialista, deu espectaculares resultados no Morrazo, acadando en 1920 a alcaldía en Cangas e un bo número de concellais en Moaña .

No campo da CNT, prodúcense novidades no tempo que antecede á Ditadura de Primo de Rivera. Ampliando o seu radio de acción, até de agora limitado ao entorno coruñés, o bulir do grupo libertario " ¡Despertad! ", composto por militantes de Vigo, Marín e Tui, comeza a deixarse sentir na beiramar do sur pontevedrés. No transcurso do ano 1923, e como resultado do seu activismo, nacen o " Sindicato General de Trabajadores " de A Guarda e o de Ribeira, que posuían sección pesqueira, eponse en cuestión a hexemonía socialista na vila de Marín, logo do dilixente apoio cenetista ás loitas das mulleres empregadas nas fábricas de conserva e das descargadoras de carbón, así como á folga dos tripulantes das parellas a prol do descanso semanal (" Galicia ", Vigo, 18/4/1923). E o que foi máis importante, a " Sección Pesquera " integrada dende 1922 no " Sindicato General de Trabajadores " de Vigo e que incorporaba tanto a mariñeiros como a maquinistas e patróns, comezou a comerlle terreo á influencia socialista en Bouzas e no Berbés (Pereira, D.; 1994).

Coa chegada da Ditadura, o clima represivo trouxo de seu a desaparición ou o esmorecemento do societarismo mariñeiro na maioría das pequenas vilas. Sen embargo, no primeiro ano do réxime de Primo de Rivera vaise producir unha encirrada competencia entre o " SGT " cenetista e a " Federación Local de Obreros Marítimos ", presidida por Lorenzo Corbacho, polo control do porto vigués, conscientes anarcosindicalistas e socialistas da súa importancia en canto centro, tanto do aprovisionamento e das descargas de peixe como da contratación do persoal. Paralelamente, as sociedades mariñeiras afiliadas a UGT e CNT en Vigo-Bouzas, Coruña e Marín, ían desenvolver unha intensa campaña para esixir a aplicación do descanso dominical aos tripulantes das parellas dos tres portos devanditos, tal e como aconsellara o Consello do " Instituto de Reformas Sociales " en Abril de 1924. Ao cabo, a CNT fixo valer a súa hexemonía e mellor organización no peirao coruñés, onde descargaban e repostaban numerosas parellas de Bouzas, de xeito que a veterana " Sociedad de Maquinistas y Fogoneiros 'El Vapor' ", afiliada á UGT viguesa dende 1899, solicitou a integración na " Sección Pesquera " do " SGT ", logo das xestións do patrón

coruñés Manuel Montes, dirixente de *"El Despertar Marítimo"* (*"Solidaridad Obrera"*, Santiago, 25/8/1925). Acadado o control, ou cando menos unha forte influencia, nos portos de Coruña, Bouzas e Vigo; axudados por cadros societarios dos portos de Ferrol, Ribeira e Marín, que estaban desorganizados pola presión governativa; contando, ao cabo, co concurso do *"Sindicato de Industria Pesquera"* de Pontevedra mália o seu ideario comunista ⁽²⁸⁾ e do sindicato de pescadores de Xixón, onde figuraba unha chea de galegos, os anarcosindicalistas argallaron a comezos de Nadal de 1925 a *"Federación Regional Marítima"*, coa arela de agrupar todas as profesións vencelladas ao mar. Con sede en A Coruña, tivo a Manuel Montes como secretario e a José Villaverde, liberado da *"Sección Pesquera"* do "SGT" vigués, como encargado da redacción do seu voceiro *"El Despertar Marítimo"* ⁽²⁹⁾.

Durante os anos 1926 e 1927, e a pesar da desorganización do resto do litoral pola abafante presión das autoridades, a presenza da *"Federación Regional Marítima"* deixou sentir nos ambientes mariñeiros de Coruña e Vigo, onde a obrigatoriedade do descanso dominical, decretada pola Ditadura, deu azos renovados aos sindicatos mariñeiros para trasladar o precepto legal á práctica. No caso de Vigo, obtívose en 1926, máis os mariñeiros coruñeses do *"Despertar Marítimo"* deberon renunciar ao seu obxectivo polas reiteradas persecucións das que foron obxecto no transcurso do período. Ademais, e non obstante o rotundo éxito no porto vigués, a organización confederal foi esmorecendo alí, en parte polos atrancos das autoridades, que mandaron a José Villaverde á cadea por tres meses e suspenderon *"sine die"* ao voceiro, pero tamén pola discontinuidade societaria inducida polas delongadas mareas das parellas de altura, cuxas dotacións constituían a base da *Federación* (*"¡Despertad!"*, Vigo, 26/7/1930). Sen embargo, esta conservou unha mínima estrutura na Coruña, sostida polo *"Despertar Marítimo"* que, mália os atrancos governativos, desenvolveu unha actividade continua mesmo nos derradeiros anos da Ditadura. Polo tanto, a CNT galaica contou cun armazón sindical no mar que se demostraría moi útil de cara ao espallamento societario, cando a descomposición da Ditadura posibilitou a reorganización do sindicalismo mariñeiro de clase (Pereira, D.; *Ibidem*).

Na outra beira, os armadores de vapores e motoras, as autoridades, e a Igrexa, fitaban receosos a extensión do societarismo clasista. A

súa estratexia foi debilitar, alentando divisións, presionando sobre aqueles cuxo "status" fose diverso á do mariñeiro (patróns e maquinistas), ou mesmo sobre os pequenos patróns-armadores que estaban nas sociedades de resistencia (caso de Cangas, Moaña e Bueu), para que se integraran nas respectivas patronais, ou constituísen novas sociedades dirixidas por elementos "de orde", que pretendesen armonizar capital e traballo. O caso de Cangas é ilustrativo: en Marzo de 1920, a patronal dos vapores denominada "*El Porvenir del Morrazo*"⁽³⁰⁾ en comanda cos fabricantes de Vigo, acordou boicotear as descargas de sardiña das traiñeiras cuxos patróns non adherisen á nova organización dos armadores. ¿O obxectivo?: incrementar a solidariedade patronal e impedir que os mariñeiros dos vapores e motoras embarcasen nas traiñeiras cada vez que levaban adiante unha folga, tal e como adoitaban facer ("*Nueva Aurora*", Pontevedra, 28/3/1920). O conflito, que durou 2 meses e afectou a mil mariñeiros, estendeuse máis tarde con idéntico obxectivo a Bueu ("*Nueva Aurora*", Pontevedra, 23/5/1920), o que proba que as patronais da Ría de Vigo e do Morrazo representaban unha forza social de primeira orde e tiñan superada a inicial atomización, desenvolvendo estratexias comúns con notoria eficacia. Velaí o exemplo de "*La Marítima*" de Bouzas, que asumiu a defensa dos intereses económicos da localidade, exercendo de Concello na sombra (Colectivo Xerminal; Ibidem). Outras, como a "*Asociación General de Industrias Pesqueras*" de Vigo, que alumeou en 1927 a revista "*Industrias Pesqueras*" como voceiro dos problemas e aspiracións do sector, tiveron un papel sobranceiro na "*Federación Nacional de Armadores*" que funcionou durante a IIª República. Precisamente, ás dúas organizacións de Vigo e Bouzas, xunto coa "Unión de Fabricantes de Conserva", débese o artellamento en 1924 do "*Comité de Protección de la Pesca del Litoral Gallego*", cuxa finalidade foi tentar atallar o esgotamento dos caladoiros tradicionais, mediante a regulación do esforzo pesqueiro, a prohibición da dinamita e o control dos aparellos de cerco e arrastre ("*Galicia*", Vigo, 23/5/1924).

Como xa queda dito, a intensa conflictividade que durante o período 1914-1920 viviron as Rías de Vigo e Pontevedra, deu ocasión para pór en práctica a teima divisionista da patronal, aproveitando o propio desgaste das loitas: a aparición de sociedades mariñeiras "amarelas" ou baixo o influxo dos armadores foi patente en Marín (1915), Cangas (1915 e 1919)⁽³¹⁾ e Bueu (1919). Noutras ocasións, diante da

inexistencia de asociacións de clase nos portos, ou aproveitando momentáneas fraquezas, enchíase o baleiro con idéntico propósito de cartalles o paso, cumpríndose con eficacia diversa os principios mutuais ou cooperativos das novas asociacións. Como exemplos, pódense citar á *“Asociación de Marineros Pescadores” de Viveiro* ⁽³²⁾, alentada por persoeiros conservadores da vila, e os confesionais *“Sindicato Católico de Trabajadores del Mar”* de Bouzas e o *“Sindicato Católico de Marineros”* de Cangas.

A escasa relevancia destas tentativas deixou paso ao artellamento dos *“Pósitos Pescadores”*. Inspirados nas vellas Confrarías de Pescadores do Antigo Réxime, definíanse como asociacións cooperativas sen distinción entre armadores e mariñeiros, que arelaban a mellora das condicións de vida do colectivo da pesca mediante o establecemento de socorros e seguros, a extensión cultural entre os asociados, e a explotación directa da actividade pesqueira polos seus protagonistas, implementando liñas de crédito para o acceso á propiedade dos barcos, a adopción de novas técnicas e a compra de equipamentos e subministrados por xunto. Por último, propagaban a necesidade de control dos mariñeiros sobre o produto do seu traballo, prescindindo dos intermediarios e aloitando a prol de mellores prezos para o peixe ⁽³³⁾. Estaban financiados, ademais das cotas dos socios e unha porcentaxe fixa por barco dos ingresos obtidos pola venda das capturas, pola *“Caja Central del Crédito Marítimo”*, dependente do Ministerio de Mariña. A composición dos seus órganos representativos era paritaria, adoptando un talante corporativo e submiso ás autoridades governativas, que procuraba conciliar os intereses de armadores e mariñeiros, afastando a estes das organizacións de clase ⁽³⁴⁾.

A súa constitución correu a cargo das autoridades de Mariña e as *“forzas vivas”* das diversas localidades costeiras. De feito, ao seu principal propagandista, o capitán de corbeta Alfredo Saralegui, xuntáronse numerosos funcionarios das Axudantías, párrocos, fabricantes, armadores, xornalistas, médicos, membros de profesións liberais vencellados ao asociacionismo profesional, e, mesmo agrarios próximos ao lerrouxismo, caso dos irmáns Juan e Ramón Salgado, coñecidos dabondo na provincia de Pontevedra ⁽³⁵⁾.

A vila de Cambados, onde o conservadorismo imperante e a persis-

tencia das relacións precapitalistas no mar non permitían unha presenza societaria que xa era notoria noutros portos das Rías Baixas, inaugurou o primeiro Pósito de todo o litoral do Estado español o 17 de Nadal de 1917, adiantándose en poucos días ao porto de Teis. Daquela, os susoditos irmáns Salgado tiveron a habilidade de mesturar a defensa corporativa do colectivo mariñeiro, coa faciana caritativa da vella «*Asociación Cambadesa de Marineros*», da que se proclamaron continuadores. Así, na súa primeira asemblea, diante dos seus 400 socios presentáronse como beneficios inmediatos, tanto o control da venda do peixe polo propio Pósito como os 6500 reais que aínda tiña aforrados a finada asociación de Brañas (Pereira, D.; 1998). Nos anos inmediatos, os Pósitos espalláronse polas Rías de Arousa e Muros, aproveitando o tecido social dependente dunha maioritaria pesca artesanal e afastado do societarismo de clase. Máis tarde, entrada a década dos 20, estendéronse polas Rías de Vigo, Pontevedra e o Norte da Galiza, acadando un forte incremento nos anos da Ditadura de Primo de Rivera, ao aproveitar o clima de persecución que sufriron as sociedades mariñeiras de clase ⁽³⁶⁾. Neste tempo de restricción das liberdades públicas, mesmo algún partidario acérrimo do “reformismo social liderado polo Estado” a traveso dos Pósitos, como o funcionario de Mariña Benigno Rodríguez Santamaría, defendeu medidas totalitarias benqueridas ao Estado corporativo mussoliniano como a obrigatoriedade de afiliación aos mesmos ⁽³⁷⁾. Á chegada da IIª República, funcionaban ao redor de 50, agrupados nunha “*Federación Gallega de Pósitos Marítimos*”, creada en 1925 e residente a partir de 1927 en Cangas baixo a presidencia de José Costa Alonso, “pescador de Moaña, católico, hombre de orden, bienquerido por la dictadura primorriverista, que acaba vistiendo el uniforme de Falange” (Fernández Casanova, C.; 1999).

A devandita expansión dos Pósitos, non deixou de ter certos atrancos alí onde coincidían cunha sociedade de resistencia que, en ocasións, opuña todas as trabas ao seu alcance para impedir a súa implantación, temendo que os afiliados aos Pósitos exercesen de creba-folgas cando se lles presentase ocasión. Deste xeito, a campaña que en 1923 levou a cabo a “*Federación Local de Trabajadores*” de Marín, en consoancia coas “*Alianzas Marineras*” de Cangas e Moaña, contra da constitución dun Pósito na vila, tiña como transfondo a substitución

tanto dos mariñeiros das parellas como as descargadoras de carbón, polos asociados e asociadas ao devandito cando a folga a prol do descanso dominical ("Galicia", Vigo, 28/2, 4 e 6/3, 18/4/1923). Polas mesmas razóns, en Moaña os enfrontamentos entre os mariñeiros asociados na "*Alianza Marinera*" e os membros do Pósito, foron constantes até a Guerra Civil (Fernández Casanova, C./González Fernández, X.M. e Villaverde Román, X.C.; *Ibidem*).

De todas as maneiras, nos portos pequenos, os Pósitos captaron un bo número de mariñeiros, pois o seu labor social aliviou un chisco a ruín condición na que se atopaban, acadando algunhas melloras de infraestrutura portuaria (peiraos, lonxas...), representando en solitario os intereses da xente de mar e, sobre todo, estimulando unha meritória obra educativa nas súas Escolas, algunhas delas (como as de Cangas, Cambados, Foz ou Mugar dos, dirixidas por Felipe Carnicer, Antonio Magariños, Manuel Salgado Toimil e María Vázquez, respectivamente) modélicas na pedagogía do ensino profesional (Costa Rico, A.; 1989). De feito, os Pósitos substituíron con vantaxe ao tradicional asociacionismo mixto, xa que asumiron as súas funcións cun pulo notábel, mercé ao seu vencello coa Administración.

Con todo, os Pósitos non mudaron en esencia a situación dos pescadores no que atinxe ás súas condicións de traballo e vida, e as pretensións de control sobre a distribución do produto reveláronse carentes de realismo, pois, como escribía José Villaverde no voceiro da "*Federación Regional Marítima*", a identidade entre armadores, remitentes e fabricantes era total, non só no tocante aos intereses de clase, senón, mesmo en moitos portos, física ("¡Despertad!", Vigo, 22/6/1929). Por conseguinte, nunha época de agravamento dos enfrontamentos clasistas como foi a República, o labor dos Pósitos, centrada máis que nada na fasquía asistencial, ficou un chisco esvaída pola conflictividade social, manténdose estábel a súa afiliación nesta etapa. Compre apuntar, tamén, que a inquedaanza ideolóxica propia do período republicano fixo mella na moderada clientela dos Pósitos, socavando unha migalla o indiscutible influxo que sobre ela mantiña o monárquico e dereitista Costa. Este, debeu deixar a presidencia da "*Federación Gallega de Pósitos Marítimos*" a Francisco Diz Viñas, representante do Pósito da Illa de Arousa, para mitigar a campaña que na súa contra viñan mantendo un colectivo de mestres das Escolas, xunto cun

grupo de Pósitos do Norte de Galiza de referentes progresistas (Fernández Casanova, C.; *Ibidem*), no que salientaba o de Mugardos encabezado polo comunista Juan Prieto Balsa.

IV) A II^a República (1931-1936)

No mes de Febreiro de 1930, a traxedia arriba ao porto de Bouzas: catro vapores parellas cos seus 42 tripulantes, afundíanse en augas do Grand Sole. O loito obriga ao amarre da flota, e a indignación das tripulacións sacode as consciencias adormecidas; aproveitando o ambiente, Villaverde e Montes fan a convocatoria dunha asemblea para reorganizar a “*Sección Pesquera*” do “SGT” de Vigo e, así mesmo, relanzar a *Federación* (Pereira, D.; 1994). O sinal do novo pulo societario no mar estaba dado, e no verán do mesmo ano xa funcionaba a organización pesqueira viguesa, que agrupaba agora boa parte das tripulacións dos palangreiros do Berbés e das parellas de Bouzas, unificando no seu seo ás antigas sociedades de mariñeiros, de patróns, e de maquinistas e fogoneiros de Vigo e Bouzas (“¡Despertad!”, Vigo, 26/7/1930). Cos sindicatos mariñeiros de Vigo, Marín e A Coruña operando nas localidades que, a mais de concentrar a maior parte da pesca industrial do noso litoral, eran pólos de atracción tanto de man de obra como de peixe provenientes de numerosas vilas mariñeiras, a “*Regional Pesquera*” xa podía deixar sentir o seu peso nos pequenos portos (Pereira, D.;1992). No entanto, debía probar a súa forza aos armadores e, nun proceso paralelo, axeitar a estruturación interna á complexa realidade económica e social da pesca. O control sindical do porto vigués, daquela o máis importante do Estado, foi a pedra de toque non só para Galiza senón para outras zonas da beiramar peninsular: no medio das negociacións entre a Patronal pesqueira e os sindicatos UGT e CNT, levadas a cabo en Madrid en torno ás melloras salariais e sociais reclamadas polos mariñeiros, a organización viguesa decretou o 1^a de Maio de 1931 o amarre dos vapores parella de Bouzas, aproveitando o regreso dos caladoiros do Norte. As reivindicacións eran as mesmas que se estaban a negociar en Madrid e que xa viñan provocando diversos conflitos en portos como A Coruña, Xixón, Huelva ou Pasaia: regulamentación do descanso semanal, recoñecemento dos sindicatos pola Patronal e incremento salarial e das dota-

cións. A vitoria relativa acadada un mes despois, permitirá consolidar o sindicato e practicar unha presión en aumento sobre a contratación das tripulacións e, de resultas, sobre a sindicación dos pescadores doutras vilas que viñan descargar ou a enrolarse no porto vigués, tal e como xa se facía había tempo na Coruña (Colectivo Xerminal; *Ibidem*). Un exemplo: no ano 1932, os mariñeiros das motoras cambadesas que alixaban sardiña para as fábricas da Ría de Vigo, decidiron asociarse na CNT por temor ao boicot dos afiliados vigueses. E a cousa non rematou aí: eles aplicaron a mesma medida aos tripulantes das dornas de Carreira que descargaban arreo no peirao de Cambados. Logo de moitos tiras e afrouxas, os de Carreira, "decidiron" no ano 1934 constituír un sindicato mariñeiro federado na CNT.

A integración na "Confederación Regional Galaica" (CRG) da CNT de sociedades de pescadores de todo o litoral galego, foi progresiva a partir de 1931, nun intre no que a coxuntura política era favorábel ao societarismo proletario e a extensión da pesca semi-industrial era patente na maioría das vilas mariñeiras galegas. As primeiras en incorporarse foron as xa coñecidas agrupacións de Porto do Son, Moaña, Cangas e Bueu, a maioría delas procedente da UGT ⁽³⁸⁾; logo, pouco a pouco, a CRG contará con sindicatos na maioría dos portos da beiramar galega. A central socialista, pola súa banda, ficou moi diminuída canto á súa afiliación mariñeira no período republicano.



Vigo, c. 1920



Estructura da “Federación Regional de Industria Pesquera” (FRIP)

Certamente, a continuidade organizativa da denominada en 1930 “Federación Regional Pesquera”, resultou decisiva para o devandito proceso de integración. O cambio de nome (de “Marítima” a “Pesquera”) non é intrascendente. Reflicte unha mudanza na súa concepción; agora os sindicatos federados acollerán tan só as profesións vencelladas á pesca, tanto de terra como de mar: mariñeiros, patróns, maquinistas e fogoneiros, máis tamén escabicheiras, empacadoras, carrexadoras, traballadoras das fábricas de conservas e salgazóns, obreiros do “palo” (estibadores), etc.. Mesmo en 1933, a visión integral da industria chegou ao seu cume cando se decidiu a integración dos chóferes das camionetas que trasladaban o peixe ao interior (“CNT”, Madrid, 18/10/1933) ⁽³⁹⁾. Como temos dito, a organización mariñeira galega adiantouse á implantación das federacións de industria decidida pola CNT no Congreso de 1931, posto que xa en Outono de 1930 Montes e Villaverde, coerentemente co seu posicionamento manifestado no ano 1925 cando artellaron a “Federación Regional Marítima”, defenderan a constitución da “Federación Nacional de Industria Pesquera” a partir da “Regional Pesquera”, xa estruturada no senso industrialista dende había meses (“Solidaridad Obrera”, Coruña, 13/12/1930).

A que a partir do verán de 1931 se chamará “Federación Regional de Industria Pesquera” (FRIP), foi a primeira federación de industria que, dun xeito estruturado e organizado, funcionou no mundo sindical galego. Os cadros mariñeiros agrupados na CRG, decatáronse da

progresiva interacción existente entre os diversos portos e da súa realidade complexa e diversificada, que semellaba o funcionamento dun complexo industrial. Esta comprensión, levou de seu unha significativa implantación: 12390 asociados en 1932 á *FRIP* que, no 18 de Xullo de 1936, xa se converteran en 17335. A CRG acadou nos/as traballadores/as da pesca a súa maior presenza, contando con máis do 40% da súa afiliación no sector, o que viña representar unha taxa de sindicación situada en torno ao 20/25% do total dos pescadores (Ver CADROS I, II e III)⁽⁴⁰⁾. De calquera maneira, non debe sorprendernos a fasquía pioneira, no senso organizativo, e a importancia numérica dos mariñeiros galegos e confederais, xa que a industria pesqueira era, en definitiva, a única rama da produción vertebrada do noso país e, con diferenza, a máis desenvolvida de todo o litoral peninsular (Pereira, D.; 1992).

A integración das vellas sociedades mariñeiras na CNT desembocou na súa progresiva conversión en "*Sindicatos de Industria Pesquera*" (*SIP*), que distribuían os diversos oficios nas Seccións respectivas. A transformación da "*Sección Pesquera*" do "SGT" vigués en *SIP* pouco antes do Congreso de Xuño de 1931, iniciou a xeira de renovacións organizativas: primeiro Marín e Coruña⁽⁴¹⁾; logo, viría a reforma das antigas sociedades existentes en Cangas, Moaña, A Guarda, Ribeira..., ou a creación de sindicatos de industria alí onde non existía máis organización mariñeira que o Pósito, casos de Cambados, Ceieiro, Cariño, Espasante⁽⁴²⁾, O Barqueiro... Os sindicatos pesqueiros máis importantes foron o *SIP* de Vigo, que en 1932 contaba con 2200 socios; o de Marín, con 1600; o vello "*Despertar Marítimo*" de Coruña, con 1500, e con cifras semellantes "*La Alianza Marinera*" de Cangas e a "*Solidaridad Marinera*" de Moaña. O derradeiro bienio republicano vai servir de contexto, non obstante, do inusitado desenvolvemento asociativo dalgúns portos con nula ou cativa tradición societaria, onde aos mariñeiros se lles van xuntar as pescantinas que procesaban peixe nas fábricas e almacéns de salga: foi o caso dos *SIP* de Cariño e Ribeira, que agrupaban 1200 e 1500 afiliados e afiliadas, respectivamente, a comezos do verán de 1936.

Consonte coa súa experiencia, aos mariñeiros galegos débese a creación da "*Federación Nacional de Industria Pesquera*" en Outono de 1931, partindo da propia organización "rexional". De feito, o primei-

ro "Comité Nacional" residiu na Coruña, exercendo como secretario Manuel Montes ⁽⁴³⁾. Canto á *FRIP*, o seu domicilio trasladouse primeiro a Vigo e logo, no ano 1934, a Marín; nas dúas localidades vai asumir a secretaría o compostelán Manuel Fandiño, que actuou como liberado ate a Guerra Civil co axuda do delegado do porto marinense, Eduardo Collado ou do sindicalista de Moaña, Jesús Veiga (Pereira, D.;1994).

Como remate da faciana organizativa, compre apuntar que o golpe militar do 18 de Xullo de 1936 rachou un tecido asociativo a cada máis extendido e complexo, tanto na fasquía territorial como no sectorial. No primeiro aspecto, ten interese o pulo dado polo Pleno da *FRIP* celebrado en Compostela no outono de 1935, ás "Federaciones Comarcales" de industria pesqueira que agruparían aos sindicatos mariñeiros de cada bisbarra: de feito, alí mesmo anunciouse a inminente creación da "*Federación Comarcal de Industria Pesquera*" de Cariño, con operatividade en Espasante, O Barqueiro, Cedeira, amais do porto devandito ("Solidaridad", A Coruña, 5/10/35). Referíndonos sempre ao mesmo tema, tamén chaman a atención os reagrupamentos de sindicatos mariñeiros (afiliados ou non á *FRIP*) por Rías ou, quizais máis ben, por "mares" onde coincidían pescando os tripulantes das flotas dos diversos portos: deste xeito, a primeira metade do ano 1936, coñeceu senllas xuntanzas dos pescadores das Rías Baixas e do Golfo Ártabro, ao abeiro do conflito provocado pola deprezación da sardiña (Pereira, D.: *Ibidem*). Por último, o coñecemento que tiñan algúns cadros cenetistas galegos da diversidade que presentaba o traballo extractivo no mar, ficou en evidencia no proxecto de "*Federación Marisquera*" ("Solidaridad", A Coruña, 4/7/36) que, habida conta das especificidades do oficio antedito e no fío da Guerra Civil, tentaron levar adiante dende Ogrobe e San Miguel de Deiro (Vilanova de Arousa), respectivamente, dous xoves militantes libertarios moi perseguidos nos primeiros tempos da contenda: José Prol e José Grande ⁽⁴⁴⁾.



Práctica da “Federación Regional de Industria Pesquera”

As sociedades mariñeiras afectas á *FRIP*, sostiveron unha mancha de folgas por toda a beiramar galega, ben en portos afeitos a elas (Cangas, Moaña, Teis, Ribeira, Pontedeume, Bueu...), ben noutros nas que eran toda unha novidade (Cariño, Celeiro, Cambados, Ogrobe, Cedeira...) e, naturalmente, nos centros pesqueiros que representaban Vigo, Coruña e Marín. Desta longa relación de mobilizacións, podemos tirar algunhas ideas.

En primeiro lugar, a conflictividade céntrouse fundamentalmente nas tripulacións dos vapores e das motoras e as reivindicacións presentes nas folgas foron as xa coñecidas da primeira década do século. Sen embargo, neste tempo republicano, os conflitos da pesca serán os máis prolongados de todos os sectores da economía galega. Eis, en 1931, nas folgas de Teis, Baiona e Cangas ⁽⁴⁵⁾, un total de 2040 mariñeiros superaron as 200000 xornadas de traballo perdidas, segundo cifras oficiais decote infravaloradas, que non reflicten o paro das parellas de arrastre de Bouzas, nin a “folga das maquinañas” levada a cabo polos mariñeiros das motoras sardiñeiras de Moaña ⁽⁴⁶⁾, nin outros pequenos paros nos peiraos de Cambados, Ogrobe, A Coruña, Pontedeume e Vigo. No ano 1932, o amarre das parellas de Bouzas achegouse aos 5 meses e os mariñeiros de Moaña pararon máis de un ano, entre 1933 e 1934, contra da aplicación que facían os armadores da “Ley de Accidentes” (Pereira, D.; *Ibidem*). Segundo as mesmas estatísticas do Ministerio de Traballo, en 1933 o amarre das flotas de Cangas, Chapela, Aldán, Teis, Bouzas e Moaña polo problema sobre-

dito, supuxeron máis de medio millón de xornadas perdidas. A maiores, o Ministerio de Traballo non recolle nese ano nova ningunha de folgas tan delongadas como a da flota de propulsión mecánica de Bueu (5 meses), ou a dos barcos palangreiros do Berbés (4 meses); tampouco dá conta do “lock out” provocado polos armadores de Marín, para protestar pola participación dos tripulantes da flota das parellas de arrastre na Folga Xeral convocada pola CNT en todo o Estado a comezos de Maio de 1933 (“El Pueblo Gallego”, Vigo, 15/5/1933). Máis tarde, en 1934, tocoulle a quenda a Ribeira e Cariño, con senllos conflitos de moi diversa resolución⁽⁴⁷⁾. Por último, a forte baixa na cotización da sardiña no albor da campaña correspondente ao ano 1936, orixinou a comezos do verán un paro xeral de toda a flota sardiñeira das Rías Baixas, dende Muros até A Guarda, durante 16 días nos que a organización de Moaña levou, outra volta, a iniciativa (Pereira, D.; Ibidem). En definitiva, a circia resistencia dos traballadores na multiplicidade de conflitos no mundo do mar, tivo moito que ver coa socorrida posibilidade de botar man doutras pequenas embarcacións e artes de baixura mentres duraban os conflitos; da súa frecuente condición de propietarios de pequenas parcelas na beiramar, e da solidariedade doutros portos implementada pola *FRIP*.

A devandita práctica solidaria, decisiva á hora da resolución dos conflitos, aconteceu arreo entre as sociedades mariñeiras de diversas localidades do litoral e cos traballadores terrestres da industria pesqueira integrados na *FRIP*. Contrariamente, se os devanditos estaban asociados na UGT ou eran autónomos, a solidariedade faltou en máis de unha ocasión a partir de 1932, cando a *FRIP* chegou a sufrir serios reveses nos seus feudos das Rías Baixas e tivo moitos problemas para dar saída ás loitas. Derrotas tan significativas como a colleitada a fins de 1932 na dura confrontación entre a Patronal viguesa e o *SIP* daquel porto no conflito das parellas (Colectivo Xerminal; Ibidem), logo da proliferación de crebafolgas procedentes de portos non integrados na *FRIP* e de influencia socialista como Boiro, Noia, Domaio ou San Adrián de Cobres, determinaron non só a posterior debilidade da organización viguesa⁽⁴⁸⁾, senón tamén unha estratexia concertada dos armadores do Morrazo e da Ría de Vigo levada a cabo nos anos 1933 e 1934, consistente en debilitar aos sindicatos mariñeiros mediante a provocación de conflitos onde o abstencionismo da UGT, o sistemático

emprego de crebafolgas e as escisións inducidas levaron de seu, ben a desorganización societaria (Aldán, Cesantes), ben a perda de afiliación (Marín, Bueu, Moaña), ben o trasvase total (Teis) ou parcial (Marín, Vigo) a unha proposta sindical diferente. O desgaste que sufriron importantes sindicatos mariñeiros das Rías Baixas ⁽⁴⁹⁾ fica ben ás claras nos CADROS I e III; un desgaste compensado polo medre da *FRIP* en Ribeira e nos portos do Cantábrico a partir de 1934. O desenvolvemento dos novos colectivos mariñeiros alí onde a penas existía tradición societaria, obrigou a sustentalos mediante o envío dalgúns cadros experimentados que exerceron como liberados: foi o caso, sen ir máis lonxe, do vigués Vicente Iglesias no porto arousán, e do herculino José Suárez Hermida na beiramar comprendida entre Celeiro e Cariño.

A constatación da impotencia da maioría dos sindicatos mariñeiros das Rías Baixas para resolver as devanditas situacións sen o concurso do proletariado que traballaba nas actividades derivadas da pesca en terra e pertencía maiormente á central socialista (Vigo, Marín, Bueu, Aldán...), alentou á *FRIP* a manter unha firme defensa das "Alianzas Obreiras" coa UGT a partir do seu Pleno celebrado en Outono de 1935 ("Solidaridad", Coruña, 5/10/1935). Semellante posicionamento estratéxico, nun clima de apaixonado debate no interior da CNT encol da conveniencia ou non de tais Alianzas, carrexou unha certa tensión entre a *FRIP* e outros sindicatos pertencentes á "*Federación Nacional de Industria Pesquera*" ubicados en Andalucía ou en Euskadi, que mantiñan unha postura reticente diante das devanditas propostas de avinza coa UGT ("El Avance Marino", Pasaia, nºs 3 e 7, Xaneiro e Maio de 1936). O susodito desencontro seica pode explicar a cativa presenza de sindicatos integrados na *FRIP* no IIIº Congreso da "*Federación Nacional de Industria Pesquera*" e as críticas dalgúns delegados ao desinterese amosado pola organización mariñeira galaica verbo do referido comicio ⁽⁵⁰⁾.

Noutra orde de cousas, a *FRIP* tentou levar adiante unha concepción construtiva da actividade sindical, plasmada nalgunha experiencia que arelaba supervisar diversos aspectos do ordenamento pesqueiro, dun xeito semellante ao pretendido pola Patronal en 1924, pero baseado na propia capacidade organizativa do societarismo mariñeiro. Esta foi a función do "*Comité de Defensa de la Pesca del Litoral Gallego*", que agrupaba a delegados do litoral das Rías Baixas, e

procuraba colaborar cos pequenos armadores que faenasen "á parte" ("Mar y Tierra", Vigo, 19/4/1933). Con sede en Vigo e impulsado polo SIP local, teimou entre 1931 e 1934 por controlar a venda da sardiña e do xurel no Berbés para evitar especulacións; vixiar o emprego da dinamita, multando aos infractores; eliminar intermediarios; controlar a produción e a distribución co fin de acadar prezos axeitados e non esquilmar os caladoiros; e, ao cabo, efectuar a compra por xunto dos elementos indispensabeis para a pesca. Neste derradeiro aspecto, destacou a loita pechada de "*Solidaridad Marinera*" de Moaña contra dos comerciantes que facían o seu agosto especulando coa raba ("*Solidaridad Obrera*", A Coruña, 21/7/1934).



Dionisio Pereira



A modo de conclusión

Aínda coa súa especial traxectoria e cunha autonomía organizativa e reivindicativa practicamente total, os mariñeiros da CRG incorporáronse plenamente á dinámica do proletariado sindicado en terra. Na *FRIP* participaba un bo número de experimentados cadros sindicais, provenientes na súa inmensa maioría do mundo do mar (Pereira, D.; 1992). A formación societaria destes traballadores non só sostivo os sindicatos mariñeiros nunha etapa onde a conflictividade na pesca acadou cotas inimaxinabeis hoxe en día, senón que, asemade, xogou un papel sobranceiro no desenvolvemento da CRG. Neste período da IIª República e por vez primeira na nosa historia contemporánea, as mobilizacións mariñeiras artelladas polos sindicatos de clase implicaron a toda a cidadanía. O porto de Vigo foi cenário dos pulsos máis asañados entre mariñeiros e armadores; ambos sectores, organizados e conscientes dos seus intereses, polarizaron en torno seu o conxunto da sociedade viguesa. A intensa conflictividade que desemboca na folga das parellas de Bouzas e o "lock out" pesqueiro do segundo semestre do ano 1932, semella un banco de probas onde os movementos dos diferentes grupos sociais son todo un modelo da loita de clases na Galiza moderna (Colectivo Xerminal; *Ibidem*). Este fenómeno, que se repite a partir de 1932 en vilas como Cariño, Celeiro ⁽⁵¹⁾, Cangas, Ribeira e, sobre todo, Moaña, proba que, cando estoupa a Guerra Civil, o sindicalismo mariñeiro de clase maiormente agrupado na CRG-CNT era unha forza social de primeira magnitude, nas cidades e vilas costeiras galegas.

Como conclusión para o período, e aínda que nos faltan datos cos que establecer a implantación real dos Pósitos, semella que durante a República o sindicalismo de clase no mar acada maiores proporcións numéricas e, sobre todo, maior influencia social que o asociacionismo

mixto, representado polos Pósitos e as tradicionais sociedades mixtas de pescadores, xa practicamente substituídas por aqueles (Pereira, D.; 1992). Fora da devandita implantación anarcosindicalista, compresinalar que a UGT conservou tamén algúns reductos en vilas mariñeiras como Arcade, Redondela, Muros, Fisterra, Corme, Muxía e Pobra do Caramiñal; en pequenos portos, como Domaio, Campelo (Poio), Lourizán ou Coruxo ⁽⁵²⁾; ou mesmo en segmentos do colectivo mariñeiro como os patróns de cabotaxe e os maquinistas⁽⁵³⁾. Tamén foi patente o medre da influencia comunista dentro ou fora da *FRIP* ao longo da República, tirando rendibilidade o PCE da súa decidida intervención a prol das Alianzas Obreiras e do desgaste dos anarcosindicalistas nalgúnas localidades como Ares, Mugaros, Ogrobe, Vilaxoán ou Teis ⁽⁵⁴⁾. No que atingue ao asociacionismo mixto, seguiu a ter supremacía en portos pequenos onde predominaba a pesca tradicional; máis, como temos apuntado con anterioridade, as correntes proletarias comezaron a disputar tamén este terreo, aproveitando a proliferación de motoras sardiñeiras cuxas dotacións adoitaban estar asociadas, mentres que os tripulantes das lanchas, dornas, gamelas e botes, participaban nos Pósitos ⁽⁵⁵⁾. O caso de Cambados, que temos estudado polo miúdo, é ben ilustrativo (Pereira, D.: 1998); alí, na vila de Cabanillas que servira de berce ao primeiro Pósito, aconteceu a insólita circunstancia de que o secretario do *SIP* cenetista, Antonio Chaves, presidira o Pósito a fins de 1935. E non ficaron as cousas aí: o antigo Presidente da "*Federación Gallega de Pósitos*", José Costa, ten contado nas súas Memorias o recibimento hostil de que foi obxecto no Pósito daquela localidade maioritariamente conservadora, cando tocoulle facer, xunto co Marqués de Valtierra, propaganda da CEDA durante a derradeira campaña electoral da República (Fernández Casanova, C.; *Ibidem*) ⁽⁵⁶⁾. O propio Costa, non deixou de sinalar que algúns Pósitos das Rías Baixas foron pechados a raíz do golpe militar, debido á infiltración do ideario de esquerdas nos mesmos; eis o de Cambados, que estivo clausurado ata Outubro de 1936 ⁽⁵⁷⁾.



Coda

Quixemos nesta ollada a vista de paxaro verbo do roteiro percorrido polo asociacionismo mariñeiro de anteguerra, pór de manifesto que os lugares comúns que falan do individualismo e da pasividade mariñeira son, cando menos, discutíbeis. Quizais unha apreciación interesada e descoñecedora do que agacha a mesquiña situación actual, poda pór o acento nesa valoración. Máis, xa queda dito, os mesmos protagonistas que foron retratados xenialmente por Castelao en “Cousas”, souberon en moitos lugares trocar aquel conformismo e desespero por conciencia organizada e rebelde da propia condición....



Vigo, O Berbes, c. 1930

Referencias bibliográficas

- . Bar, A.: "La CNT en los años rojos: del sindicalismo revolucionario al anarcosindicalismo (1910-1926)", Editorial Akal, Madrid, 1981.
- . Brey, G.: "Economie et mouvement syndical en Galice (1840-1911)", tese de doutoramento inédita, Atelier National de Repographie des Tèses, Lille, 1990.
- . Colectivo Xerminal: "*Crise económica e loitas sociais na Galicia republicana: o conflito pesqueiro vigués de 1932*" in "O Movemento Obreiro en Galicia: Catro ensaios", Edicións Xerais, Vigo, 1990.
- . Costa Rico, A.: "Escolas e Mestres", Xunta de Galicia, Santiago, 1989.
- . Dasairas Valsa, Xerardo: "Memorias da IIª República en Cangas", Edicións do Castro, Sada, 2002.
- . Díaz de Rábago, J.: "La industria de la pesca en Galicia", Sociedad Económica de Amigos del País, Santiago, 1885.
- . Fernández Casanova, C.: "*Los Pósitos de Pescadores: La vida del Pósito de Moaña a través de las Memorias de Costa Alonso, (1921-1939)*" in Cuadernos de Estudios Gallegos, Tomo XLVI, CSIC, 1999.
- . Geslin, C.: "Le syndicalisme ouvrier en Bretagne, jusqu'à la Première Guerre Mondiale", Paris, 1982.
- . Giráldez Rivero, J.: "*Aproximación ao sector pesqueiro galego no primeiro terzo do século XX*", in Revista Agália, monográfico nº2, 1989.
- . González Fernández, X.M. e Villaverde Román, X.C.: "Moaña nos anos vermellos: Conflictividade social e política nun concello agrario e mariñeiro (1930-1937)", Edicións do Castro, 1999.

Mana, O.: "La Pêche et les Pêcheurs à Marin (1770-1915)",
Memoire de Maîtrise dirixida polo profesor Gerad Brey, Université de
Franche-Comté, Besançon, 1994, inédita.

Nores Soliño, M. e Santos Castroviejo, I.: "Historia dos feitos e
sacrificios que realicei e sufrín: Manuel Nores Sotelo «Taratola»",
Colectivo pola Recuperación da Memoria, Cangas, 2003.

Pereira, D.: "A CNT na Galicia (1922-1936)", Editorial Laio-
vento, Santiago, 1994.

Id. : "Asociacionismo e conflictividade na Galiza mariñeira
(1870-1936)", in "Os Conquistadores Modernos: Movemento Obreiro
na Galicia de anteguerra", AAVV, Editorial A Nosa Terra, Vigo,
1992.

Id. : "Sindicalistas e Rebeldes", Editorial A Nosa
Terra, Vigo, 1998.

Id. : "O Mar dos galegos no tempo de Manoel Antonio", in
"Manuel Antonio: Embarcados nun cantar", A Nosa Cultura nº16,
Editorial A Nosa Terra, Vigo, 1996.

Rodríguez Santamaría, B.: "Diccionario de Artes de Pesca de
España y sus posesiones", Sucesores de Rivadeneyra S.A. Artes Gráfi-
cas, Madrid, 1923; Reedición Fascímil a cargo da Consellería de Pes-
ca, Marisqueo e Acuicultura, Santiago, 2000.





Notas

1- Ver Ministerio de Industria y Comercio: " Estadística de Pesca. Año 1932 ", Madrid, 1933.

2- Caldeo: Método de pesca, empregado dende finais do século XIX polas traíneiras e motoras sardiñeiras, consistente en "sementar" con raba (bragais de bacallau) o mar para atraer á sardiña e así facilitar a manobra do cerco. Utilizábase de día.

Ardora: Método de pesca consistente en descubrir o peixe pola ardentía do mar nas noites sen lúa e logo realizar a manobra do cerco. Empregouse por parte das motoras sardiñeiras dende o devalo da 1ª década do século XX, ocasionando unha grande polémica por asociarse esta modalidade de pesca ao uso da dinamita.

3- Nun interesante traballo, Xan Carmona ten demostrado o progresivo desenvolvemento do antagonismo social na pesca tradicional da Galiza, antes mesmo da chegada dos fomentadores cataláns. Ver Carmona, X.: " Igualdade e desigualdade nas pesquerías galegas do século XVIII ", in Revista *Grial* nº102, Editorial Galaxia, Vigo, 1998.

4- Ver: Ministerio de Industria y Comercio: " Estadísticas de Pesca. Año 1932 ", Madrid, 1933; De Salas, F.J. e García Solá, F.: " Memoria sobre la industria y legislación de pesca (1870-74) ", Madrid, 1876.

5- Deste xeito, o armador participaba en maior medida nas "partillas" conforme o seu barco fose máis grande; entre outros moitos exemplos, podemos citar o caso das Bases asinadas o 25/9/1919 pola " *Sociedad de Marineros 'La Necesaria'* " e a representación dos armadores de Ribeira. Daquela, nos barcos menores de 17 metros a distribución do produto total da pesca, unha vez descontado o " monte maior ", era de 30 partes para o armador e 20 para os tripulantes; nos barcos maiores de 17 metros que faenaban en augas galegas, o armador levantaba 32 partes por 20 os mariñeiros; por último, naqueles barcos maiores de 17 metros que pescaban na costa portuguesa, os armadores tiñan dereito a 38 partes fronte ás 20 da tripulación (" Galicia Nueva ", Vilagarcía, 1/10/1919)

6- Quer dicer, composto tanto por armadores como por mariñeiros,

aínda que neste caso habería que engadir tamén aos cregos.

7. Ver Mana, O.: "La Pêche et les Pêcheurs à Marín (1770-1915)", Memoire de Maîtrise dirixida polo profesor Gerard Brey, Université de Franche-Comté, Besançon, 1994, inédita.

8. Ver regulamento da "*Sociedad de Marineros Pescadores de Pontevedra y sus contornos*", Pontevedra, Imprenta y Comercio de R. Quintas, 1902. A devandita sociedade, estaba organizada dentro da "Federación Obrera de Pontevedra", orientada maiormente por cadros socialistas; ao ano seguinte da súa constitución, produciuse a expulsión dos patróns e pequenos propietarios de lanchas que nun comezo adheriron ao colectivo, converténdose de tal xeito nunha sociedade de resistencia.

9. Descoñecemos na maioría dos casos a ideoloxía dos impulsores destas primixenias sociedades mariñeiras vencelladas á defensa do xeito, mais algúns datos ciscados pódennos facer pensar que sinalados persoeiros republicanos non andiveron moi lonxe: velaí ao poeta Luís Antonio Mestre, ao director do periódico antidinástico "El Eco de Marín", Sabas Catá, ou ao seguidor de Emiliano Iglesias, Baltasar de Paulos, exercer de alicerces societarios en Ogrobe, Marín e Bueu, respectivamente. Asemade, nalgunha vila, caso de Porto do Son, temos detectado a presenza dos liberais monteristas no primeiro roteiro asociativo. En calquera caso, compre ter en conta a perdurable influencia que os "emilianistas" van ter no ambiente mariñeiro do Morrazo, logo das sonoras campañas a prol dos xeiteiros levadas a cabo na primavera de 1900 polo voceiro republicano pontevedrés "El Centinela", baixo a dirección do que en diante será a man dereita de Lerroux. As simpatías que por alí despertaban Emiliano e os seus correligionarios, quedaron de manifesto nos mitins celebrados nos locais das sociedades mariñeiras de Cangas, Moaña, Bouzas e Bueu no transcurso do ano 1903.

10. No Golfo Ártabro e na Ría ferrolá, non obstante, o conflito tivo menor virulencia e a primeira organización mariñeira de Mugarodos, Barallobre, Redes ou Ares, semella ter o seu principal incentivo na loita contra do gravame dos consumos, aplicado ao peixe que accedía aos mercados ("Unión Nacional", Pontevedra, 5/7/1900).

11. A primeira folga dos mariñeiros embarcados nos vapores matriculados en Marín, tivo lugar no abreinte de 1904 ("Gaceta de Galicia", Santiago, 8/1/1904).

12. A conflictividade no porto pesqueiro coruñés, vehiculizada a partir de 1906 polos tripulantes dos bous e das parellas, estivo condiciona-

da polo vaivén da solidariedade non só dos pescadores das traíneiras e outras embarcacións que aínda empregaban a vela de traballo, ben en A Coruña, ben nos pequenos portos veciños, senón tamén do colectivo portuario e das pescantinas (Brey, G. ; *Ibidem*). As dificultades que a "*Unión Marítima*" tivo para concluír de xeito favorable diversos conflitos debido, en ocasións, á falla do concurso solidario dalgún dos colectivos antecitados, determinaron o seu esmorecemento e posterior desaparición definitiva, acontecida en 1912.

13- Botando man ao chou dun par de exemplos, a táctica devandita vai ser posta en práctica sen ir máis lonxe en dous episodios tan importantes como o conflito dos vapores sardiñeiros e as parellas de Marín, andando o ano 1915, e na delongada paralización que sufriron durante 14 meses as motoras de Moaña a cabalo entre 1933 e 1934. Para o caso de Marín, pódese consultar o devandito traballo de Odile Mana; para o episodio de Moaña, ver: González Fernández, X.M. e Villaverde Román, X.C.: "*Moaña nos anos vermellos. Conflictividade social e política nun concello agrario e mariñeiro (1930-1937)*", Edicións do Castro, Sada, 1999.

14- As diferencias na cuantía e no xeito de retribución, así como na xerarquía (no caso dos patróns) e na consideración por parte da Administración do cargo que ocupaban, trouxeron como consecuencia os contínuos desencontros entre as diversas categorías profesionais que tripulaban os vapores pesqueiros e as motoras, de maneira que nos principais portos (Bouzas, Vigo, Marín, Coruña...) existiron durante todo o período sociedades de mariñeiros arredadas das de patróns, maquinistas e fogoneiros. Mesmo en ocasións, tal que na xa comentada folga dos vapores de Marín acontecida en 1915, as diversas sociedades de oficio tiveron duros enfrontamentos entre sí (Mana, O.; *Ibidem*). Tan só no tempo da IIª República, vaise temperar parcialmente o devandito afastamento coa conformación dos "Sindicatos de Industria Pesquera" que, ao abeiro da CNT, pretendían abranguer todas as profesións vencelladas á pesca.

15- Compárense senón coas Bases de traballo discutidas en torno á circia conflictividade mantida polos mariñeiros das parellas de Bouzas, durante o primeiro bienio da IIª República (Colectivo Xerminal, 1990).

16- Persistía, así mesmo, algunha manifestación residual do vello asociacionismo confesional, tal que a "*Hermanidad Marítima*" de Ponte-deume artellada en 1908 baixo a protección da "Virgen Santísima del Carmen". Ver: Legaxo 1801, fondos Goberno Civil A Coruña, Puente-deume-Puebla del Caramiñal, Arquivo do Reino de Galicia.

17- Identificación non só ideolóxica, senón física, xa que menudeaban

os armadores e mariñeiros a tempo parcial. No Cambados republicano, por exemplo, non era raro atopar mariñeiros que facían a campaña da sardiña como tripulantes das motoras da "ardora", mentres que no inverno patroneaban lanchas ou dornas da súa propiedade na procura da vieira ou do marisco cos rastros ou cos tramallos.

18- Antes de recalar en Moaña, Eusebio Alonso distinguíuse como un dos militantes obreiros (exerceu, na derradeira década do século XIX, de tipógrafo e xornalista) que máis contribuíu á consolidación do obreirismo de Santiago de Compostela, dende un inconcreto ideario sempre a cabalo entre o socialismo e o republicanismo. Co gallo da folga xeral de 1898, foi obxecto de boicot por parte da patronal compostelán o que lle obrigou a trasladarse a Vigo, primeiro, e a Moaña no devalo da 1ª década do século XX; alí levou unha intensa actividade como organizador de sociedades agrarias e mariñeiras na beiramar Sur do Morrazo e como colaborador dos voceiros lerrouxistas da capital pontevedresa.

19- Neste contexto de renovada combatividade, ten lugar unha certa renovación do tecido asociativo, constituíndose, entre outras a "*Sociedad de Marineros 'La Marina'*", alentada no ano 1913 en Moaña polo devandito Eusebio Alonso coa finalidade de organizar aos mariñeiros das traíñeiras, descontentos coa especulación que da raba e do salvado facían os amos das traíñeiras e dos cercos xareta.

20- É imposible dar conta eiquí da enxurrada de folgas mariñeiras levadas a cabo no período comprendido entre 1914 e 1919 en Vigo, Bouzas, Bueu, Cangas ou Marín. Salientar tan só que no derradeiro porto, logo do fracaso colleitado tras catro meses e medio de amarre dos vapores e parellas no ano 1915 (Mana, O.; *Ibidem*), os tripulantes das embarcacións devanditas xa conseguiran no outono de 1919 un incremento de 30 pesetas no xornal e o descanso quincenal, a resultas dunha encirrada e longa loita na que as pescantinas e obreiras das fábricas de conserva xogaron un papel tan importante ou máis que o dos homes ("Nueva Aurora", Pontevedra, 20/6/1920 e "Galicia Nueva", Vilagarcía, 26/10/1919). Neste conflito, os 800 mariñeiros dos vapores e motoras aturaron o amarre saíndo ao mar "en pequenas embarcaciones para traer el pan del día" ("Galicia Nueva", Vilagarcía, 7/8/1919).

21- Daquela tomará a denominación de "Comité Regional de los Obreros de la Industria Pesquera y derivados de Galicia", domiciliado outra volta en Marín.

22- A perda do longo contencioso mantido durante máis de 2 meses coas consignatarias e a Patronal de Vilagarcía en orde a controlar as

contratacións de mariñeiros e estibadores nas tarefas portuarias, determinou a escisión dos estibadores que pasaron a integrar unha "colla patronal". A partir de entón, "El Despertar Marítimo" vilagarcían vai atender máis que nada ás reivindicacións dos mariños mercantes ("Galicia Nueva", Vilagarcía, Novembro 1915-Xaneiro 1916).

23- A folga foi rebentada polo embarque de numerosos crebafolgas nas parellas de Bouzas, que continuaron a descargar o peixe en Ferrol posto que os estibadores coruñeses fixeron causa común cos mariñeiros. O feito trouxo de seu o traslado temporal das parellas de Bouzas ao porto ferrolán e a creba de relacións entre o proletariado organizado de ambas cidades ("El Correo Gallego", Ferrol, Maio-Xuño de 1916).

24- As reivindicacións dos mariños mercantes naqueles días da 1ª Guerra Mundial, resumíanse deste xeito:

- Oposición á venda das embarcacións aos países en guerra.
- Creación dun Montepío financiado co 4% das primas á navegación, para posibilitar o cobro do retiro.
- Dotación polo Estado de Escolas Especiais de Náutica como centros de capacitación profesional.
- Regulamentación por Lei dos traballos a bordo. Ver: Folla volante de "El Despertar Marítimo" de A Coruña, datada o 8/3/1917.

Co transfondo da guerra e os ataques a barcos mercantes de bandeira neutral, este abano reivindicativo xenerou entre 1915 e 1918 unha morea de conflitos laborais en toda a beiramar do Estado español, con notoria repercusión nos principais portos galegos e nas rías que, como a de Arousa, contaban con numerosos mariñeiros embarcados ("Galicia Nueva", Vilagarcía, 17/3/1917. Ver tamén o periódico socialista "La. Razón", A Pobra do Caramiñal, Ano 1916).

25- O Congreso atendeu, tamén, ás reclamacións relativas ao xornal e ao descanso dos tripulantes dos vapores pesqueiros maiores de 25 Tons. que, daquela en moi pequeno número, faenaban no alto.

26- A "*Sociedad de Marineros Pescadores 'La Unión'*" daquela vila mariñeira legalizouse o 2/12/1914, e nos seus Estatutos facíase referencia ao emprego da acción directa e da solidariedade para "la emancipación económica y social de todos los trabajadores", rexeitando, igoalmente, os cargos retribuídos. Legaxo 1801, fondo Gobierno Civil, Puentedeume-Puebla del Caramiñal, ARG. O roteiro desta asociación estivo vencellado en boa medida á figura dun militante moi coñecido por aquel tempo no obreirismo de Ferrolterra: Francisco Salgado, cuxo activismo nas ringlei-

ras libertarias chega ás portas da Guerra Civil.

27- No Congreso da CNT celebrado no Teatro da Comedia de Madrid, estiveron representados, ademais dos 300 membros de "*El Despertar Marítimo*" e os 65 afiliados da sociedade de maquinistas, fogoneiros e descargadores ferrolá que, por certo, respostaba ao rótulo de "*La Activa*", "*La Unión*" de Pontedeume con 350 pescadores adheridos, a "*Sociedad de Pescadores de Traineras*" de A Coruña, con 40 socios, e a "*Sociedad de Pescadores 'La Humanidad Libre'*" de Mera, con 190 tripulantes retribuídos "á parte". Ver: Antonio Elorza, "Actas del Congreso del Teatro de la Comedia", celebrado en Madrid el 10/12/1919, in *Revista del Trabajo*, nº 49-50, Ministerio del Trabajo, Madrid, 1975.

28- Ver: Libro de Actas do "*Sindicato de Industria Pesquera de Pontevedra y sus contornos*", xuntanza celebrada o día 25/4/1926, Arquivo Histórico Provincial de Pontevedra.

29- A xuntanza constituínte celebrouse o día 6 de Decembro no local social da "Sociedad de Canteros" compostelá, sita na rúa do Pombal. A ela asistiron o secretario da CRG, Manuel Fandiño; o director de "Solidaridad Obrera", Ezequiel Rey; Manuel Montes, Julio Sanjurjo, Eugenio Pérez e Angel Castro, polo "*Despertar Marítimo*" de Coruña; Florentino Rosales, de Ferrol; Gabriel Sanjorge, de Marín; Casto Correa, Baltasar García, Francisco Fernández, Raimundo Cortés e José Villaverde, por Vigo e Bouzas. Ademais, recibíronse senllas adhesións por escrito procedentes de Ribeira e Xixón. Fora do acordo de crear a Federación, tivo importancia o debate sobre o carácter da mesma: "nacional" ou "regional". Ao cabo, adoptouse o plantexamento exposto por José Villaverde, consistente en que "por el momento debe ser regional con aspiraciones de nacional, y creada la federación marítima gallega, con hechos se les puede demostrar a las demás regiones las ventajas que tiene la organización". Ver: Oficio datado o 30/12/1925; fondo Goberno Civil de A Coruña, A Coruña, Carpeta "*El Despertar Marítimo*", Arquivo do Reino de Galicia. A "*Federación Marítima del Litoral Gallego*" tal e como se lle chamou naquela asemblea, foi, pois, precursora da futura estruturação da CNT en federacións de industria, decidida no Congreso de 1931, e devanceira da "*Federación Nacional de Industria Pesquera*" artellada igoalmente en Novembro de 1931. Falaremos de todo iso máis adiante.

30- A organización patronal, que abrangúa nun principio tan só aos propietarios dos vapores e motoras, viña de ser artellada nada menos

que polo vello axitador Eusebio Alonso, progresivamente alonxado das súas antigas actividades societarias e agora enfrontado persoalmente a Lorenzo Corbacho tras do paro solidario que "*Alianza Marinera*" impuxo nas faenas pesqueiras, co gallo do conflito desenvolvido no porto vigüés a fins de 1919 ("*La Libertad*". Pontevedra, 22/1/1920).

31- Véxase senón o que relataba o correspondente en Cangas do semanario conservador "*Marín*", co gallo da folga de vapores e motoras acontecida no verán de 1915: "Los marineros se van convenciendo de que no deben dejarse arrastrar por las falsas e interesadas predicaciones de elementos perturbadores... Se va restableciendo la paz que tanto molesta a tales vividores, los cuales gustan siempre de revueltas para lucrarse. Pasan de 300 los que ya se arreglaron con los armadores... Entre marineros y armadores, con intervención de la autoridad, se proyecta construir una Sociedad benéfica para socorro de marineros, la cual bien organizada puede llegar a dar excelentes resultados...".

En Marín, o detonante do amarre da flota acontecido durante máis de 4 meses andando o ano 1915, foi a escisión dos maquinistas e fogoneiros que artellaron unha sociedade denominada "*Hélice y Rueda*", afastada da "*Alianza Marinera*" (Mana, O.; Ibidem). A comezos dos anos vinte, en Marín chegou a haber tres sociedades de traballadores do mar: de mariñeiros, de patróns e de maquinistas e fogoneiros.

32- A sociedade vivariense foi legalizada o 20/12/1927, e nos seus Estatutos reflíctese un notorio carácter confesional; velaí o Artigo 3º, onde está recollida a obriga de celebrar anualmente unha función relixiosa pola ialma dos socios difuntos. O periódico liberal "*Heraldo de Viveiro*", fíxose eco en máis dunha ocasión do afervoamento relixioso dos seus asociados, algo visible no transcurso das Festas do Carme que a Asociación organizaba ("*Heraldo de Viveiro*", Viveiro, 23/6/1929 e 19/7/1930). Tamén un sinalado socialista da vila, o tipógrafo Esteban Fernández Temprano, ten criticado á Asociación por estar mangoneada por caciques "que pretenden alejarla del camino que le marcan sus fines" ("*Heraldo de Viveiro, Viveiro, 7/10/1928*).

33- Velaí o Artigo 1º do Regulamento do "*Pósito Marítimo Terrestre*" de Muxía:

"El Pósito Marítimo Terrestre de la Villa de Mugía, es una asociación cooperativa de pescadores, gente de mar y sus derivados y persigue como fin primordial, la cultura de sus asociados, tanto en la parte elemental como en la profesional a que se dedican, estableciendo como normas las siguientes:

a) Procurar por todos los medios legales que sean posibles, la construcción de un muelle o malecón donde puedan ser resguardadas de los temporales las embarcaciones, solicitando para ello de los poderes públicos la realización de tan importante obra y en el caso de no poder conseguirlo, reunir fondos para ejecutarla por cuenta de este Pósito.

b) Establecer el socorro mutuo entre sus asociados para caso de enfermedad, falta de trabajo y malos tiempos.

c) Constituir una representación social que aporte datos y conocimientos sobre orden nacional e internacional referente a asuntos de pesca por ser la principal fuente de riqueza de esta localidad.

d) La adquisición de embarcaciones de pesca, aparejos y demás artefactos necesarios para el desarrollo de esta industria.»

34. O talante moderado dos Pósitos evidénciase na seguinte crónica de Antonio Armilla Yarza, xornalista do periódico arousán “Galicia Nueva” e un dos propagandistas dos Pósitos naquela Ría: “Los Pósitos Pescadores vienen a resolver mejor que ninguna otra agrupación esa parte del problema obrero que afecta a los trabajadores del mar; son asociaciones de defensa y al mismo tiempo de orden, capacitan al pescador gracias a la obra cultural que realizan para defender sus derechos pero, sin menoscabo de los demás, preparan también una masa obrera capaz, culta y por tanto dispuesta a regir sus actos tomando como base la tan estricta justicia y a velar por la prosperidad de su asociación que a la vez es la de la industria pesquera, . . . , ponen a sus socios en condiciones de valerse por si mismos, previendo los casos de enfermedad y las necesidades apremiantes y por fin dignificando a la clase en la forma justa y racional. . . En conclusión, en tiempos de conmociones sociales se precisa actuar con cordura, y no sembrar odios” (“Galicia Nueva”, Vilagarcía, 5/7/1921).

35. O caso de Muxía pode ser un paradigma nos pasos a dar para constituir un Pósito de Pescadores. Así, con data do 23/4/1929, “convocados por el Ayudante del Puerto de Camariñas, José Bedoya Pérez”, reuníronse o Alcalde Gervasio Varela Toba, o médico titular Alejandro Abella Lema, o párroco Manuel Eirín Cadavid, o comerciante José Agrelo Puertas, o farmacéutico e “demás personas de significación de esta localidad y gran número de pescadores, con objeto de formalizar la sociedad”. Unha vez aprobados os Estatutos e nomeados os membros da “Junta Inspectora”, que recaeron nos devanditos persoeiros presididos polo Axudante de Porto, proceduse a “elevar una solicitud al Excmo. Sr. Presidente de la Comisión de la Caja Central del Crédito Marítimo pidiendo subvención, y telegramas expresivos a los Excelentísimos

Srs. Ministro de Marina, Director General de Navegación y Pesca y al Presidente de la Caja Central del Crédito Marítimo, y telegrafiar al Comandante de Marina anunciándole la constitución y pidiendo para el la protección de dichas superiores autoridades". O Pósito contou inicialmente con 72 inscritos. Ver: Legaxo 2699, Fondo Gobierno Civil A Coruña. Mazo Muros-Mugardos-Muxía, Arquivo do Reino de Galicia.

36- Sen querer ser exhaustivos no tema, compre lembrar que a Ditada clausurou algunhas sociedades mariñeiras, tal que a "*Alianza Marinera*" de Moaña (González Fernández, X.M.; e Villaverde Román, X.C.; Ibidem), encadeando aos seus dirixentes. Noutros casos, como aconteceu coa "*Alianza Marinera*" de Marín, ou coa organización mariñeira confederal de Ribeira, Malpica, Mera, Pontedeume e Ferrol (integrada esta no "Sindicato de Transportes"), a presión governativa rematou por facer imposible a actividade societaria e levou de seu a autodisolución. Por último, algunhas sociedades mariñeiras de recoñecida combatividade como "*El Despertar Marítimo*" coruñés, tiveron moitas dificultades para funcionar entre 1925 e 1929 (Pereira, D.; 1994).

37- Rodríguez Santamaría, na súa, por outro lado admirable obra "Diccionario de las Artes de Pesca de España y sus Posiciones", editada andando o ano 1923, chega a afirmar: "La autoridad de Marina en los puertos no puede, sin desatender obligaciones más perentorias, dedicarse enteramente al Pósito, y no quedan, a mi juicio, más que dos caminos para poder llevarlos a cabo con eficacia. El primero, imponiéndolos, como se imponen otras cosas -inscripciones marítimas, roles, etc.-, a las que se han acostumbrado los pescadores; en este caso los Pósitos serían obligatorios y nadie podría dedicarse a la pesca sin pertenecer a ellos. Aunque difícil, esto es factible; pero habría que variar la Ley de Asociaciones de 1887, por la que se rigen todas las de carácter civil en España, como son los actuales Pósitos.....".

38- No exemplar correspondente ao 2/1/1932 do voceiro da CRG, "Solidaridad Obrera", José Villaverde afirmaba: "En Galicia se apartan con asco de la UGT por sus reiteradas traiciones. Cangas, Moaña, Bueu, Marín con sus miles de afiliados fueron baja en la UGT para ingresar en la Federación de Industria y por tanto en la CNT". Pola súa banda, a veterana sociedade «Protección Obrera» de Porto do Son, con máis de trinta anos de traxectoria e integrada na UGT dende 1903, vai estar federada na CNT dende comezos do verán de 1931. Andando o ano 1933, as sociedades "*Trabajadores del Mar*" de Baiona e "*Marítima 'El Despertar del Valle'*" de Panxón, dábanse así mesmo de baixa na UGT para acto seguido integrarse na "*Federación Regional de Industria Pesquera*"

da CRG-CNT. Ver : Actas da " *Federación del Transporte, Pesca e Industrias Marítimas de España* " (UGT), 15/1/1933, Carpeta 1121, Legaxo 350, Serie Madrid; Archivo Histórico Nacional, Sección Guerra Civil, Salamanca. Algo semellante vai acontecer a partir de 1933 nos portos de A Guarda, Ribeira, Escarabote, Ares ou Celeiro.

A moderación da estratexia uxetista, centrada en evitar problemas ao goberno da coalición republicano-socialista, tivo bastante que ver nesta xeira de baixas na central socialista. Así, o delegado de Vigo na devandita " *Federación del Transporte* " criticou en Agosto de 1933 o feito de terse abandoado a folga dos pescadores de Baiona, acontecida o ano anterior; por toda resposta, a Executiva sinalou que os pescadores declararan o paro sen consultar e «dieron muestras de extremismos y cometieron atentados».

Noutra orde de cousas, os cenetistas tiveron, asemade, que neutralizar a influencia dos lerouxistas no sur do Morrazo. En Moaña, por exemplo, José Romero chegou a ostentar ao tempo os cargos de alcalde da vila polo Partido Radical e Presidente de " *Solidaridad Marinera* ", ate ben entrado o ano 1932; pola súa banda, o cangués Antonio Nores Sotelo, " *Taratola* ", foi Presidente de " *Alianza Marinera* " en 1933 ao tempo que concelleiro, conservando moitas simpatías no colectivo mália o seu afastamento da ortodoxia anarcosindicalista (González Fernández, X. M, e Villaverde Román, X. C.; *Ibidem* / Pereira, D.; 1994 / Nores Soliño, A. e Santos Castroviejo, I.; 2003).

39. Os chóferes que, con base na Coruña, ían cargar peixe para os mercados do resto do Estado en Ribeira, Marín ou Cariño, xogaron un importante papel á hora de consolidar a organización mariñeira cenetista nos portos devanditos, posto que o seu concurso era decisivo á hora de disuadir posibles descargas de peixe procedentes de crebafolgas ou para "convencer" a mariñeiros e pescantinas da necesidade de se afiliarse á CNT.

40. Tendo en conta os datos aportados pola asistencia ao Pleno de Vilagarcía, celebrado en Agosto de 1932, e outras fontes parciais (Ver CADRO I), 12390 pescadores galegos estaban afiliados á CRG, sen que saibamos o número de socios doutras 5 sociedades mariñeiras integradas naquel tempo na Confederación; o colectivo representaba daquela en torno ao 37 % do total da afiliación á CNT galaica (" *Solidaridad Obrera* ", A Coruña, 3/9/32). Catro anos máis tarde, tendo en conta as cifras manexadas tanto no Congreso da " *Federación Nacional de Industria Pesquera* " (" *El Avance Marino* ", Pasaia, nº7, Maio 1936), celebrado en Zaragoza paralelamente ao Congreso da CNT de Maio de 1936, como os datos aportados polo derradeiro comicio (" *Solidaridad Obre-*

ra", Barcelona, 5/5/1936), xunto con outras fontes máis fragmentarias (Ver CADRO I), a *FRIP* contaría con 17335 afiliados en 38 portos, aos que habería que sumar outros 8 sindicatos mariñeiros, a maioría deles integrados na CRG nos tres derradeiros meses da Fronte Popular, dos que descoñecemos o número de compoñentes. Por xunto, semellante volume de afiliados representaría aproximadamente o 43% do total de traballadores integrados na CRG e máis do 40% dos membros da "*Federación Nacional de Industria Pesquera*" da CNT (Ver CADRO II).

41- No ano 1935, o "*Sindicato de Industria Pesquera*" coruñés, tiña as seguintes Seccións: "*El Despertar Marítimo*" (mariñeiros, patróns e maquinistas das embarcacións de pesca), "*Picadores de calderas*", "*Camionetas de pescado Coruña-Madrid*", "*Empacadoras*", "*Chaboleras*", "*Chaladeros*", "*Mozos de campo*", "*Carboneros*", e "*Salazoneras y Conserveras*".

42- Os Estatutos do "*Sindicato de la Industria Pesquera y sus derivados*" de Espasante, indicaban que (Art..5) "estará compuesto de tantas secciones como características profesionales tenga la industria y sus similares, y el Sindicato reconocerá a cada una de ellas el derecho a tratar y resolver las cuestiones que no comprometan los intereses generales de la colectividad y cuando estos corrieran riesgo de ser comprometidos por medio de la declaración parcial o general de una huelga, la sección o secciones que se hallaran en tal caso no podrán declarar conflicto alguno sin previo conocimiento general de las demás secciones que integran el Sindicato". Logo, nos artigos 6 e 7, se recoñecían os dereitos de cada Sección a nomear unha Xunta e a estar representadas na mesma proporción no Comité do Sindicato.

43- Un ano máis tarde, o devandito Comité recalará en Vigo, sempre con Montes na secretaría. Logo, debido á desfeita sufrida pola organización viguesa tras a folga das parellas de Bouzas, o Comité da Federación vaíse mudar a Xixón a mediados de 1933; dalí terá que fuxir a Cádiz a resultas da frustrada Revolución de Outubro de 1934. Ao cabo, o 3º Congreso da Federación celebrado en Maio de 1936, decidiu que o Comité retornara a Vigo, asumindo a secretaría o asturiano José A. López.

44- José Prol foi asasinado nos primeiros días da contenda, mentres que José Grande debeu pasar varios anos agachado na bisbarra de Vilagarcía de Arousa. No período da Fronte Popular, a CRG contaba con afiliación nos mariscadores e mariscadoras de Lourizán, Vilalonga, San Miguel de Deiro, Ogrobe, Campelo (Cedeira) e Xubia.

45- Nese ano, 1500 mariñeiros de Cangas mantiveron a flota de motoras amarrada durante 4 meses.

46. A chamada “folga das maquiñiñas”, provocada pola teima dos armadores en reter unha “parte” pertencente aos tripulantes para amortizar os novos mecanismos de virada, durou 4 meses no medio de constantes enfrontamentos entre folguistas e crebafolgas que tripulaban algunhas motoras boicoteadas. Rematou de xeito favorable aos asociados na “*Solidaridad Marinera*”, debido ao medo que a proclamación da República produciu nos patróns (González Fernández, X.M. e Villaverde Román, X.C.; *Ibidem*).

47. En Cariño, co *SIP* a penas constituído con 300 asociados, a tirapuxa polas bases de traballo durou tres semanas e rematou en triunfo para o Sindicato poucos días antes da frustrada Revolución de Asturias (“*CNT*”, Madrid, 29/9/34). En Ribeira, pola contra, a demanda de suba nas retribucións das pescantinas apoiada de xeito solidario polos tripulantes das motoras sardiñeiras, resolveuse coa derrota do *SIP* debido á represión desatada tras dos sucesos de Asturias. A clausura do Sindicato por estes feitos, provocou a súa desorganización ata os días da Fronte Popular (“*Solidaridad*”, A Coruña, 5/10/35).

48. Non hai que esquecer que o conflito das parellas de Bouzas ten lugar nun contexto no que as organizacións mariñeiras de Huelva, Málaga, Alxeciras, Cádiz, Xixón e Pasaia a penas estaban en condicións de actuar de xeito solidario cos pescadores vigueses, debido a senllas derrotas que sufriran en conflitos semellantes ao de Bouzas. Polo tanto, non puideron reaxir cando moitos armadores de Bouzas decidiron trasladar os seus barcos ao Sur da Península, tripulados por crebafolgas (Colectivo Xerminal; *Ibidem*/"*CNT*", Madrid, 28/8/33). O *SIP* vigués perdeu o control das contratacións no peirao de Bouzas a mans dun sindicato amarelo (mália que socialistas e comunistas quixeron tomar as súas rédeas), a “*Agrupación Independiente de Trabajadores de la Industria Pesquera*”, que, cos seus 2739 asociados, a meirande parte crebafolgas ou procedentes do *SIP*, fixo e desfixo ao seu gusto, imponendo a cotización obrigatoria e certificando os recortes no descanso das tripulacións das parellas. A maiores, o *SIP* tivo que aturar outras escisións con dirección á UGT: concretamente, a dos patróns, maquinistas e algúns mariñeiros, a colla de estibadores do peixe e as empacadoras. Un par de anos despois, a mediados de 1935, a continuidade dos tripulantes dos vapores palangreiros do Berbés afiliados ao *SIP* en número de 900, posibilitou o retorno paulatino tanto de moitos dos mariñeiros das parellas, como do resto das seccións escindidas a excepción dos patróns e maquinistas. Deste xeito, o *SIP* voltou a plantar cara á patronal de Bouzas na Fronte Popular, mediante un paro nas parellas acontecido en Xuño de 1936 e que tivo continuidade ate as mesmas

portas da Guerra Civil (“El Avance Marino”, Pasaia, nº 7, Xuño 1936, e circular nº 3 da *FNIP* datada en Vigo o 7/7/1936).

49- E de rebote o *SIP* coruñés, xa que no porto herculino descargaban moitas parellas de arrastre de Bouzas tripuladas por esquiros, producíndose ata ben entrado o ano 1936 numerosos incidentes debido ao boicot do que se lles facía obxecto.

50- No IIIº Congreso da “*Federación Nacional de Industria Pesquera*” só estiveron representados 6 portos galegos e 5.460 afiliados; o “Comité” da *FRIP* e cadros significados como Germán Parga (*SIP* de Vigo), Manuel Montes (*SIP* Coruña), Eduardo Collado (*SIP* Marín), ou Vicente Iglesias (*SIP* Ribeira), tampouco asistiron. No transcurso dos debates aprobouse un voto de censura ás delegacións ausentes, en referencia explícita á *FRIP*. Compre, non obstante, ter en conta a situación angustiosa pola que pasaban naqueles meses anteriores ao verán de 1936 os pescadores da sardiña, principal «clientela» dos sindicatos mariñeiros das Rías Baixas e moi afectados economicamente pola deprezación do peixe e as diversas mobilizacións que estaban a levar a cabo, para entender a súa ausencia na capital maña. No devandito Congreso, acordouse artellar os sindicatos mariñeiros do conxunto do litoral do Estado español en “Rexionais”, a imaxe e semellanza da *FRIP* (“El Avance Marino”, Pasaia, nº7, Maio 1936).

51- Nesta vila mariñeira do Norte de Lugo, as reivindicacións conxuntas de carrexadoras de peixe, conserveiras e mariñeiros integrados no *SIP* e non atendidas pola Patronal da “Unión de Fabricantes de Conserva del Norte de Galicia”, provocaron a mediados de Maio de 1936 unha folga xeral apoiada en Viveiro polos traballadores de terra afiliados tanto á CNT como á UGT. Ver: Oficios da Delegación Provincial de Tráballo, do Concello de Viveiro e do *SIP*, datados entre o 4/4/36 e 15/5/36; Arquivo Goberno Civil de Lugo.

52- Os Estatutos da “*Sociedad ‘Progreso Marítimo’*” de Coruxo eran tallantes na reivindicación do seu ideario socialista, posto que no seu Artigo 4º recollían que “En el orden político societario el Progreso Marítimo de Corujo actuará de acuerdo con el credo Socialista, aceptando por su consiguiente (sic) el programa mínimo de este partido.” Ver: “Reglamento de la Sociedad Progreso Marítimo de Corujo”, Imprenta de Celestino Peón, Pontevedra, 1934.

53- A UGT galaica contou nas súas ringleiras coas sociedades de “*Patrones de Cabotaje, Habilitados y Fogoneros*” de Ribeira, Marín e Vigo. Nos casos de Vigo e Marín, localidades onde unha minoría de mariñeiros tamén ostentou o carnet da central sindical socialista, a integración

producíuse logo de senllas escisións dos respectivos *SIP* a resultados do fracaso da folga das parellas de Bouzas (1932) e do "lock out" provocado polos armadores de Marín (Maio de 1933), respectivamente. Con todos estes vimbios, a UGT tentou artellar unha Federación dos traballadores do mar na Galiza, ao abeiro da "Federación del Transporte, Pesca e Industrias Marítimas de España", e aproveitando o difícil trancé que atravesou a *FRIP* durante o ano 1933 (Colectivo Xerminal; *Ibidem*). De feito, a devandita Federación estatal tiña pensado na primavera de 1933 realizar unha xira "por los puertos pesqueros de Galicia y Cantabria, a los que se les va a dedicar especial atención". Ver: Circular datada o 11/4/1933, Carpeta 1121, Legaxo 350, Serie Madrid, Archivo Histórico Nacional Sección Guerra Civil, Salamanca. Ao cabo, a tentativa non callou e a *FRIP* continuou a ser a única organización mariñeira que actuou no conxunto galego.

54. O PCE tentou, así mesmo, orientar ao nutrido sindicato "*Unión de los Trabajadores de las Fábricas de Conservas de la Ría de Vigo*" que, cos seus cinco milleiros de afiliados e afiliadas en 1932, dominaba o sector da conserva en detrimento da uxetista "*Sociedad de Conserveros y Conserveras 'La Invencible'*" de Vigo, que xuntaba a 600 afiliados/as en 1933 (Colectivo Xerminal; *Ibidem*). Por certo, que o colectivo autónomo non cumpriu coas súas obrigas solidarias durante o conflito das parellas de Bouzas, tal e como debeu recoñecer documentalmente máis tarde ("*Solidaridad*", A Coruña, 5/10/1935).

55. Sabedor dos cambios que se estaban a producir en moitos portos, José Villaverde ten apostado por reconvertir aos Pósitos en "centros de acción sindical", divulgando a propaganda societaria no seu interior ("*CNT*", Madrid, 15/9/1933).

56. Outro caso sinalado da presenza de libertarios nos Pósitos atopámonos en Cangas. Alí, o que sería fundador en 1936 do "*Grupo de Propaganda y Acción Social 'Mar y Tierra'*", Rufino Miranda, exerceu como secretario do Pósito local durante o primeiro bienio republicano (Dasairas, X.; 2002).

57. Ver: "Pósito de Pescadores de Cambados: Memoria del cuarto trimestre de 1936, años de 1937-1938-1939 y primer semestre de 1940", Cambados, Julio 1940, Imprenta "La Competidora", Vigo.

Cadro I : Evolución da afiliación aos sindicatos de pescadores pertencentes á CRG

Sindicato	Localidade	Agosto 1932	Xuño 1936
"Protección Obrera"	Porto do Son	(1)165	(1)150
"Pescadores"	Pontedeume	365	500
"Industria Pesquera"	Marín	1600	1000
"Industria Pesquera"	Vigo	2200	1700
"Mozos de Campo"	Coruña	80	150
"Despertar Marítimo"	Coruña	1500	1200
"Conserveras"	Coruña	250	250
"Empacadoras"	Coruña	300	120
"Carboneros"	Coruña	100	100
"Pescadores a la parte"	Coruña	100	?
"Chalaneros"	Coruña	40	50
"Chaboleros"	Coruña	?	60
"Camionetas pescado"	Coruña	-	50
"Marineros"	Ferrol	60	60
"Pescadores"	Mugardos	160	200
"Oficios Varios"	Camariñas	75	100
"Marineros y O.V."	Ogrobe	300	150

Cadro I (Continuación)

Síndicato	Localidade	Agosto 1932	Xullo 1936
"Alianza Marinera"	Cangas	1500	1200
"La Reivindicadora"	Cangas	-	(2)1000
"Solidaridad Marinera"	Moaña	1500	1200
"El Adelanto Marítimo"	Bueu	1000	?
"Pescadores de Cordel"	Bueu	-	?
"Marineros"	Panxón	200	250
"Marineros"	Chapela	100	500
"Marineros"	Baiona	100	300
"Marineros"	Cesantes	100	-
"Profesiones Varias"	Sada	(1)200	400
"Industria Pesquera"	A Guarda	100	300
"O.V. Mar y Tierra"	Escarabote	"Secc.Marin." -	(1)115
"Obreros del Mar"	Sta.Cruz (Oleiros)	?	100
"Industria Pesquera"	Ribeira	-	1500
"Pescadores"	Corrubedo	?	100
"Industria Pesquera"	Cambados	?	300
"Alianza Marinera"	Teis	?	200

Cadro I (Continuación)

Sindicato	Localidade	Agosto 1932	Xullo 1936
" Industria Pesquera "	Cariño	-	1200
" Pescadores "	Ares	-	100
" Industria Pesquera "	Celeiro	-	250
" Industria Pesquera "	Espasante	-	220
" Pescadores "	Ribadeo	-	250
" Pescadores "	Vicedo	-	100
" Pescadores "	Mera	-	250
" Pescadores "	Burela	-	300
" Pescadores "	San Cibrao	-	100
" Pescadores "	Foz	-	200
" Marino y O.V. "	Caión	-	100
" Pescadores "	Corcubión	-	100
" Pescadores "	Portosíño	-	100
" Industria Pesquera "	Vilagarcía	-	100
" Marin. y Mariscadoras "	Campelo (Cedeira)	-	60
" Solidaridad Marinera "	Aldán	295	600
" Marineros "	Poio	-	?

Cadro I (Fin)

Síndicato	Localidade	Agosto 1932	Xullo 1936
"Alianza Marinera"	Pontesampaio	-	?
"Pescadores y O.V."	O Pindo	-	?
"Industria Pesquera"	Cedeira	-	?
"Industria Pesquera"	O Barqueiro	-	?
"Único y O.V."	Fisterra	-	?

Total:

+ 5 Sindicatos?	+ 9 Sindica- tos?
23 portos organizados	46 portos organi- zados

Notas

(1) Estimación propia. Sección Mari-
neros.

(2) Traballadoras das conservas.

? = descoñecemos a afiliación no porto en
cuestión, aínda que nos consta a existencia
dun sindicato de pescadores integrado na CRG-
CNT.

Fontes

Elaboración propia a partir de:

- . Pleno CRG, Agosto 1932, "Solidaridad Obrera", A Coruña nº87, 3/9/32.
- . Congreso CNT, Maio 1936, "Solidaridad Obrera", Barcelona, 5/5/36.
- . Congreso "Federación Nacional de Industria Pesquera", Maio 1936, "El Avance Marino", Pasaia, nº7, Maio 1936.
- . "Comisión Calificadora Administrativa de Bienes Incautados", Ministerio de Xustiza e Trabajo.

- . Rexistro de Asociacións, Goberno Civil de A Coruña.
- . Silva Ferreiro, M.: "Galicia y el Movimiento Nacional", Santiago, 1939.
- . Dasairas Valsa, X.: "Memorias da IIª República en Cangas", Sada, 2002.
- . Entrevista con Juan Ben Santos (Porto do Son), ano 1983.

**Cadro II : A filiación á 'Federación Nacional de
Industria Pesquera" (CNT) Maio 1936**

Comunidades	Afiliados	% do Total	Nº de Portos	% do Total
Galiza	15620	40	37	47
Andalucía e Norte África	12524	32	15	19
Euskadi	991	3	2	2
Santander	575	1	4	5
Asturies	2800	7	5	7
Catalunya	1700	4	4	5
Canarias	2100	5	2	2
Levante	2200	6	7	9
Les Illes	650	2	3	4
Total :	39260		78	

Trátase da afiliación rexistrada no Congreso da CNT de Maio 1936.

Fontes

Elaboración propia a partir de:

. "El Avance Marino", Pasaia, nº7, Maio 1936.

. "Solidaridad Obrera", Barcelona, 5/5/36.

Cadro III : Distribución espacial da afiliación aos sindicatos de pescadores da CRG

Zona	Agosto 1932			Xullo 1936		
	A filia- dos	%	Nº de Portos	A filia- dos	%	Nº de Portos
Rías Baixas (A Guarda- Muros)	9160	74	13+3?	10765	62	18+4?
Rías Altas (Carnota- Ferrol)	3230	26	5+2?	3890	22	11+2?
Cantábrico (Cedeira- Ribadeo)	-	-	-	2680	16	9+2?
TOTAL	12390		18+5?	17335		38+8?

Fontes

Idem CADRO I

Nota

? = descoñecemos a afiliación no porto en cuestión, aínda que nos consta a existencia dun sindicato de pescadores integrado na CRG-CNT.



Ateneu Libertário Ricardo Mella

Rua Washington, 36 15002 A Coruña
 Apdo 928 15080 A Coruña
 Tel/Fax: 981 904 044
 alrmella@hotmail.com

Esta é a historia dos mariñeiros galegos e da loita por mellorar as súas condicións de traballo a principios do século XX. Unha historia de solidariedade, éxitos e fracasos da que inda hoxe podemos aprender moito. Unha historia que demostra que os lugares comúns que falan do individualismo e da pasividade mariñeira son, cando menos, discutíbeis. Quizais unha apreciación interesada e descoñecedora do que agacha a mesquiña situación actual poda pór o acento nesa valoración. Mais aqueles pescadores souberon en moitos lugares trocar aquel conformismo e desespero por conciencia organizada e rebelde da propia condición...

«...O tránsito do modo de produción artesanal a un capitalismo pesqueiro máis ou menos desenvolvido, foi visible en moitas vilas costeiras en torno á 1ª Guerra Mundial. Primeiro en Vigo e logo na Coruña, agora Marín, Cangas, Moaña, Bueu, Baiona, A Guarda, Cariño, Celeiro ou Ribeira albiscaban como os tripulantes eran absorbidos polas traíñeiras, primeiro, e polos vapores e motoras, despois. Naquelas vilas, as xentes de mar decatábanse tamén como a pesca cos vellos xeitos, volantas, xábegas e rascos, era substituída a cada máis polas capturas masivas dos cercos xaretas, dos palangres de fondo e do arrastre en parella. Dende aquela, nas novas embarcacións, os tripulantes aturaron unhas relacións laborais ben alonxadas do paternalismo máis ou menos igoualitario propio do Antigo Réxime...»

