

Historia del puerto pesquero de Palamós: migraciones, asociacionismo y desarrollo

Juan Luis Alegret
Alfons Garrido
GESPM – Universitat de Girona

HISTORY OF THE PALAMÓS HARBOR: DEVELOPMENT,
ASSOCIATIONISM AND MIGRATION

Resumen

De unas dimensiones mínimas a finales de siglo XIX, el sector pesquero de Palamós (Cataluña, NW Mediterráneo) ha crecido hasta convertirse en uno de los principales puertos de Cataluña y en un elemento de identidad principal de la población. Desde la década de 1920 colectivos de inmigrantes procedentes de distintos puntos de la Mediterráneo Peninsular fueron introduciendo mejoras tecnológicas que repercutieron en un aumento importante las capturas y de la productividad del sector a lo largo del siglo. Especialmente durante el período de la Dictadura la flota creció a medida que se mejoraron las infraestructuras portuarias del municipio, llegó la inmigración del sur español y se establecieron vías de financiación para el desarrollo pesquero, gracias en buena medida a la acción de la cofradía de pescadores local. Sin embargo, durante las últimas décadas cada vez se ha visto más afectado por las sucesivas crisis ecológicas y socioeconómicas que padece la pesca mediterránea en conjunto, las cuales se agravan a nivel local cuando desaparece la especie que sustenta la economía del sector: la gamba rosada.

Palabras clave

Palamós; Pesca; Desarrollo; Inmigración; Gamba rosada

Abstract

From minimum dimensions at the end of the 19th century, the fishing sector of Palamós (Catalonia, NW Mediterranean Sea) has grown until becoming one of the main ports of Catalonia and an important element of identity of the town. From the first half of 20's collectives of immigrants from different points from the Spanish Mediterranean arrived at Palamós and introduced technological improvements. It involved an important increase of catches and productivity of the sector along the century. Especially during the Dictatorship period the local fleet grew as the harbour infrastructures improved, arrived immigration from the south of Spain and routes of financing for the fishing development were well established, thanks largely to the action of the local fishermen's "cofradía". Nevertheless, during the last decades it has been seen more and more affected by the successive ecological, social and economic crises that suffers the Mediterranean fishing on the whole. These crises worse at local level when the specie that sustains the economy of the sector disappears: the red shrimp.

Key Words

Palamós; Fishing; Development; Immigration; Red shrimp.

Historia del puerto pesquero de Palamós: migraciones, asociacionismo y desarrollo

Juan Luis Alegret
Alfons Garrido
GESPM – Universitat de Girona

El distrito marítimo de Palamós comprende una franja del litoral mediterráneo que se extiende de sur a norte desde el cabo Salions (N 41°45' E 02°58') hasta el cabo de Castell (N42°05' E03°12'). El carácter de su capital, Palamós, que lo es también de toda la capitanía entre Blanes y la frontera francesa, está esculpido por la estrecha vinculación de sus habitantes con el mar y con una larga serie de actividades marítimas. La pesca de bajura – característica del Mediterráneo – ha experimentado en el municipio una progresión de menos a más en el pasado siglo XX. De unas dimensiones mínimas a inicios de siglo, la relevancia de la pesca en la localidad creció hasta convertirse en uno de los pilares de la población. En 2006, según los datos facilitados por el DARP, se facturaron en Palamós 9,9 millones de euros – el 8,2% del total de Cataluña – empleándose para ello 239 marineros enrolados en 71 embarcaciones.

Se pueden identificar diversos elementos de interés para entender este proceso particular de crecimiento. En primer lugar, las sucesivas olas migratorias llegadas al lugar durante el primer tercio de siglo que introdujeron e impulsaron en Palamós las innovaciones técnicas del arrastre moderno –con puertas y una sola embarcación– y la pesca de cerco con luz artificial. El potente movimiento asociativo que se gestó para la mejora de la condición del pescador favoreció a su vez la consolidación del sector y dio origen a unas primeras organizaciones de pescadores de marcado corte clasista. Tras la Guerra Civil y hasta la actualidad, la Cofradía ha gestionado la pesca local, la lonja y la asistencia social al pescador. El aumento de capacidad y esfuerzo de la flota industrial ha constituido la habitual respuesta durante la segunda mitad del siglo a la cada vez más evidente escasez de recursos, mientras el sector artesanal, más adaptable a los cambios en su entorno, se ha mantenido e incluso fortalecido. Las formas de comercialización también han pasado por varios estadios que han evidenciado las complejas y no siempre cordiales relaciones entre pescadores y compradores. Todo ello, además, fuertemente condicionado por las expectativas económicas y sociales del territorio, que influían decisivamente en las sucesivas etapas de expansión y contracción del sector: ante situaciones de crisis crecía el número de pescadores, del mismo modo que ante perspectivas favorables, como las generadas por el turismo, una parte de ellos abandonaron la

pesca para dedicarse a ocupaciones más rentables y menos esforzadas en tierra.

A continuación se hace una radiografía de la evolución del sector pesquero en Palamós a lo largo del siglo XX, identificando las etapas o fases en la que se puede dividir este largo período y analizando los elementos más relevantes que caracterizaron su desarrollo.

Renacimiento y modernización de la pesca en Palamós

En 2002 se celebraba en Palamós el primer centenario del inicio de los trabajos de la dársena del puerto comercial. La infraestructura, de impacto extraordinario para el futuro de la localidad, se enmarcaba en un conjunto de medidas para estimular la industria regional, especialmente la manufactura corchera. Gracias al tirón de la industria vitivinícola europea, a fines del XIX la elaboración de corcho estaba en pleno auge, empleando en ello a la mayor parte de los trabajadores de la comarca. Las idóneas condiciones del medio y las expectativas laborales que generó favorecieron su concentración. (Costa, 2006: 520-546)

A principios del siglo pasado Palamós había perdido buena parte de su identidad marítima. La pesca había casi desaparecido de las playas del municipio y la navegación local estaba en franco retroceso. Según los registros de habitantes, en 1910 el 70% de los trabajadores se empleaba el corcho, un 3,6% en la navegación y sólo un 0,4% declaraba ser pescador (Trijuque, 2002: 54). La evolución fue clara: el siglo de oro de la navegación comercial catalana – entre mediados del XVIII y finales del XIX – relacionada estrechamente con el comercio con América, convirtió a numerosos pescadores en marineros y pilotos de altura; la retracción de los intercambios primero y la expansión la industria corchera poco después provocó un efecto contrario, dando lugar a que los marineros se empleasen, esta vez, como taponeros y carradores.

El origen de pesca moderna en Palamós, por tanto, pudo ser obra de la población local sino de colectivos de pescadores inmigrantes procedentes de distintos puntos del Mediterráneo español, patrones que con sus embarcaciones y

arreos de pesca buscaban por el levante peninsular nuevas y mejores oportunidades de vida. Fue un proceso de cambio lento, pero constante, en el que hubo experiencias particulares de éxito y fracaso. El primer y más importante grupo de pescadores llegó a la villa de Palamós a inicios de 1912 procedente de la Ametlla de Mar, localidad situada al sur de Tarragona y de economía eminentemente pesquera. Otros colectivos inmigrantes que se asentaron en Palamós procedían de El Campello y de la castellanense Vinaroz. Estos núcleos iniciales generaron durante las tres décadas posteriores una compleja dinámica de atracción de familiares, conocidos y nuevas unidades de pesca que acabó por configurar un puerto con una flota pesquera moderna y potente y una comunidad fuertemente endogámica (Boix, 1988: 46-50)¹.

Por lo menos tres factores ayudan a explicar el asentamiento de aquellos primeros inmigrantes en Palamós. En primer lugar, pudieron afincarse en ella por la inexistencia de una comunidad pesquera nativa de suficiente envergadura que se opusiese a ello o contra la que tuviesen que competir. De hecho, poco antes habían pretendido instalarse en el vecino puerto de Sant Feliu de Guíxols, del que fueron expulsados de malas maneras por los pescadores locales. Un patrón lo recordaba así:

“Van pescar a la parella i van arribar fins a Sant Feliu; a Sant Feliu els van fotre fora, deien que els hi agafaven tot el peix. Van venir aquí i els van acceptar. Van continuar l’expedició o van arribar fins a Cotlliure. Els va agradar molt i s’hi haguessin quedat, però el peix no tenia sortida. Llavors varen venir cap aquí, i entre Roses i Palamós s’en van quedar uns quants, i a l’Estartit, però aquí [a Palamós] va ser gros.” (Citado por Soler, 2003: 220)

El dique de abrigo del puerto fue también un factor decisivo ya que otorgaba seguridad y comodidad a los pescadores al no tener que varar cada día las embarcaciones en la playa o dejarlas a merced de los vientos. A su vez, la dinámica económica de la localidad daba posibilidades de trabajo a mujeres, hijos y parientes de los pescadores. Y por último, el ferrocarril facilitaba un envío rápido a los mercados de Girona y Barcelona del pescado fresco, mejorándose con ello los márgenes y las condiciones de vida de todo el colectivo.

Según datos oficiales, hacia 1930 la pesca en el distrito de Palamós la realizaban 59 arrastreros, 17 sardinales, 95 trasmallos, 4 jábegas y un centenar largo de artes y aparejos menores (Soler, 2003: 177). Cabe decir que muchas innovaciones y transformaciones técnicas introducidas en el distrito tuvieron un origen foráneo, generando con ello fuertes

disputas con los pescadores tradicionales de la región por su efectividad y competitividad. Los pescadores del sur de Tarragona y del litoral valenciano, por ejemplo, introdujeron en aguas de Palamós la “vaca”: perfeccionamiento de la red de bou, arrastrada por una sola embarcación mediante unas puertas instaladas en la boca del arte que actúan de forma hidrodinámica para mantenerlo abierto. En 1910 se introducía en las costas de Cataluña la “teranyina”, adaptación de la traña gallega para la pesca al cerco. Por la misma fecha la luz artificial de acetileno substituyó la tradicional madera. Vacas y “teranyines” coexistieron con los sardinales y jábegas hasta la desaparición de éstos últimos a mediados de los cincuenta (Bas, 1980).

El tonelaje de la flota tendió a crecer estimulado sobre todo por armadores de la Ametlla. Según el registro de matrícula de la lista 3ª del distrito marítimo de Palamós, todas las embarcaciones mayores de 10 toneladas matriculadas entre 1911 y 1935 fueron armadas por pescadores inmigrantes. En este período también llegó la motorización. Poco antes de 1925 se instalaba el primer motor de explosión – entre 1925 y 1938 se instalaron un total de 84 en todo el distrito, con una potencia media de 18,4 CV– lo que generó a la larga el abandono progresivo de la navegación a vela, una marcada desestacionalización de la actividad pesquera, un incremento del territorio de pesca con el consiguiente aumento de la distancia de acceso a los caladeros y un aumento significativo de las capturas (Roig, 1927; Soler, 2002).

El continuo crecimiento de la flota y del número de pescadores – inmigrantes y nativos – estimuló a su vez la aparición, también en la década de 1930, de nuevas asociaciones profesionales, tras un largo periodo sin organización de ningún tipo en el puerto – en 1904 se disolvió el gremio de mareantes. Todas ellas se enmarcaban en el proceso de renovación del asociacionismo pesquero español impulsado por personajes como Alfredo Saralegui mediante la fundación de los Pósitos de Pescadores, los cuales cabe decir que adquirieron en Cataluña un notable éxito (Ansola, 2007). En Palamós el asociacionismo marítimo se tiñó con las influencias del cooperativismo y el sindicalismo capitaneados por la potente CNT en el marco de las repetidas crisis en el sector corchero tras la I Guerra Mundial, y de una cada vez mayor industrialización y proletarización de la flota arrastrera. Todo ello desembocó en la creación de varias asociaciones de pescadores con intereses diversos y frecuentemente contrapuestos. Entre ellas cabe destacar la Previsión Pescadora, creada en 1927, en cuyo reglamento declaraba que “...esta entidad no es ningún pósito con intervención del Estado; es solamente una asociación particular de pescadores de fundación relativamente reciente...”, aunque mantuviese la misma filosofía que aquellos, es decir la organización de la venta del pescado para recaptar fondos con los cuales sufragar gastos para la mejora y bienestar de sus asociados. Aunque dicho pósito quiso aunar a todo el sector, muy pronto capital y trabajo se vieron enfrentados con la fundación de sendas asociaciones. En 1931 aparecía

¹ Sobre la migración de los pescadores de la Ametlla y su influencia en el desarrollo de la pesca local se pueden consultar los resultados no editados del proyecto “La comunidad pesquera local: el cas dels caleros de Palamós”, dirigido por la Càtedra d’Estudis Marítims y el Museu de la Pesca de Palamós. Agradecemos a Documare: centro de documentación de la pesca y el mar las facilidades ofrecidas para consultar este material.

la sección local de Palamós del *Montepío de Obreros Pescadores de Cataluña*, asociación impulsada por la propia Generalitat como respuesta al paulatino dominio ejercido por los armadores sobre los pósitos, y en la que “...eran los propios asalariados los llamados a administrar la sociedad en cuestión”. A su vez, los armadores se agruparon en torno a la *Sociedad Mútua de Armadores de Pesca*, entidad creada en 1933 para defender los intereses de la patronal en un ambiente de confrontación latente en el marco del advenimiento de la guerra civil española (Alegret & Garrido, 2004: 68-77).

La Guerra Civil y la colectivización de la flota.

Si durante las tres primeras décadas la pesca en Palamós mostró signos de recuperación, a partir de 1936 adquirirá una importancia extraordinaria. Durante la Guerra Civil, los productos de origen marítimo – como en muchos otros puertos – se convirtieron en uno de los pocos recursos alimenticios para un municipio con escasas tierras de cultivo e insuficientes para el autoabastecimiento. El pescado se convirtió así en un elemento estratégico y en una moneda de intercambio para conseguir alimentos de las poblaciones vecinas, de modo que las autoridades locales ejercieron un férreo control sobre todas las industrias marítimas.

Una de las primeras medidas tomadas se centró en el control exhaustivo de los canales de comercialización de los productos de la pesca para poder garantizar el abastecimiento local y evitar el contrabando. Las normativas e inspecciones para controlar los desembarcos se intensificaron a medida que avanzó la contienda, se fijaron varias veces los precios del pescado y se limitaron las partes de cada pescador².

Para poder pescar se debieron afrontar no pocas dificultades, entre ellas conseguir suficiente combustible para faenar. En 1938 la falta de gasoil obligaba a hacer una relación de las embarcaciones y consignar su consumo: 11 arrastreros y 5 barcas de cerco. Si se conseguía salir, se debían sortear las minas submarinas colocadas por toda la costa, hecho que obligó a prohibir acceder a varios caladeros. Y a todo ello se le sumó la presencia en aguas catalanas del destructor fascista Canarias, que además de hostigar el litoral con sus bombardeos impedía el trabajo a cualquier embarcación. No en vano, tres embarcaciones palamosinas – Siete Hermanos, Pedro y Gloria –, fueron hundidas el 21 de julio de 1937 tras encontrarse con el destructor frente al cabo de Sant Sebastià (Martí, 1991: 59).

El decreto de colectivizaciones firmado por Tarradellas el 24 de octubre de 1936 influyó decisivamente en la organización de la producción de los puertos catalanes. Cumpliendo

con el decreto, el comité revolucionario de Palamós – capitaneado por miembros de la CNT y la UGT – expropiaron y colectivizaron en nombre de la comunidad todas las embarcaciones de pesca del municipio, creando la denominada “Agrupación de la Industria Pesquera”. La colectivización pesquera fue un proceso bastante general en todo el litoral catalán, por lo que podemos recoger un testimonio procedente del vecino puerto de Rosas sobre el funcionamiento de dicha Agrupación:

“Los barcos pesqueros eran controlados y dirigidos por la colectividad. Del producto bruto de la semana, se sacaba la cantidad necesaria para pagar los gastos de petróleo consumido y todo el material utilizado, comida y otras mercancías que teníamos que comprar. De la cantidad restante, el neto, era repartible entre los obreros y la caja de la colectividad. De esta manera, la administración colectiva se encarga del control efectivo de cuanto afectaba a la industria: adquisición de material y ayuda a la obra social de la comunidad toda que, en sus aspectos morales y económicos dirigía el Consejo Local en relación directa con las demás colectividades de la localidad. La industria pesquera cobijaba dentro de sí misma todas las ocupaciones auxiliares de la misma: oficios, industrias, disfrutando todas ellas del mismo trato y atención. Al correr el tiempo es seguro que hubiésemos hecho modificaciones notables a una obra moral, social y práctica que los hombres y los pueblos, hasta la fecha, no han superado.” (Cárdaba, 2001: 524)

Visión idealizada del proceso, sin duda, a la luz del alboroto y el desajuste que generó dicho experimento en el funcionamiento y rendimiento de la pesca local, fuertemente debilitada por el racionamiento de combustible y los peligros de la guerra (Ucelay, 1996). En el contexto de Palamós la división sindical dentro del bando republicano generó dos organizaciones contrapuestas y frecuentemente enfrentadas: el sindicato de pescadores denominado La Igualdad, bajo la órbita de la CNT, y la Unión de Pescadores, integrada en la UGT, cada una con sus propias barcas afiliadas y sus correspondientes confrontaciones sectarias. En este contexto también nació una nueva organización de pescadores, fruto de la fusión forzada de las asociaciones preexistentes en Palamós: la Sociedad Mutua de Pescadores de Palamós, cuyo objetivo fue unificar la asistencia social y asistencial en el marco de la lógica del decreto de colectivización³.

La entrada de las tropas franquistas en el Empordà en febrero de 1939 acabó con la aventura colectivista. Palamós quedaba sumido en una profunda miseria, y el sector con serios problemas para superar los estragos que la guerra había ocasionado en la flota.

² SAMP. Fons Ajuntament. Llibre d'actes, 1936-1939.

³ SAMP. Fons Ajuntament. Sèrie Correspondència, 1937, 1938.

La reorganización del sector durante la postguerra

La guerra fue especialmente dura en Palamós. Devastó el tejido industrial del municipio y buena parte de la población vivió por unos años en la más absoluta miseria. Los bombardeos de la aviación nacional habían afectado las infraestructuras estratégicas, especialmente la portuaria. Lógicamente, lo que más sufrió las consecuencias bélicas fue la flota pesquera, parte de la cual fue pasto de las bombas e incendios. La capacidad pesquera también se vio mermada por el hecho que muchas barcas sirvieron a la población para huir de la guerra a Francia. Todo ello generó un escenario de precariedad y dificultades para el sector pesquero del municipio que se alargaría por más de una década (Soler, 2003: 198; Alegret & Garrido, 2004: 97-100).

La desolación se impuso en diversos sectores productivos fruto de la política autárquica del primer régimen franquista y el desabastecimiento generalizado. Por ejemplo, durante varios años el sector pesquero sufrió muchas dificultades para pertrecharse de los útiles más indispensables. El Sindicato Provincial de Pesca, a través de su revista *Cadetes*, calculaba en 1949 que el suministro “es insuficiente hasta el punto de cubrir con el que se dispone ni una tercera parte de las necesidades mínimas normales”. Aún en 1950 Palamós sólo recibía el 14% del cable solicitado, el 50% de la gasolina o el 40% de aceite de engrase. La escasez obligó a muchos pescadores a abandonar el arrastre y el cerco, con la flota inmovilizada durante semanas, y dedicarse a otras pesquera, “...al palangre, a les armellades, anàvem a l’encesa, anàvem a per tot i vàrem haver de fer tota classe perquè no es pot pescar sempre el mateix...”, según declaraciones de un testimonio de la época⁴. Incluso se llegaron a calar en la Platja Gran varias jábegas, abandonadas hacía dos décadas, para abastecer de alimento a la población.

Pese a la insuficiencia de recursos, la década de los 40 significó un máximo en el total de pescadores en Palamós y en todo el distrito. Según datos del padrón de habitantes, en 1940 había en la localidad 279 personas que declaraban ser pescadores; 1950, el número ascendió a 354, lo que significaba el 6% del total de la población⁵. En las localidades y calas vecinas el número era aún más elevado. Sin duda, las dificultades en tierra – maltrecha buena parte de la industria local –, la penuria económica y la escasez de alternativas productivas favoreció que muchos trabajadores, aunque inexpertos, decidiesen enrolarse en alguna embarcación de pesca.

La gravedad de la situación en la inmediata post-guerra requirió reorganizar el sector pesquero bajo una nueva asociación. En aquel caso la tarea fue capitalizada por los armadores, los cuales crearon en pocos meses un nuevo pósito de pescadores diseñado bajo los dictámenes estipulados en 1919 por la Caja Central de Crédito Marítimo. Las razones de erigir dicha entidad las explica el secretario:

“El Pòsit es va fundar perquè... com que s’havien de demanar moltes coses... perquè hi havia unes bonificacions pel combustible per la pesca i hi havia una sèrie d’avantatges si estaves unit. I en funció d’això es va fer aquesta unió: el Pòsit. (...) Em dedicava a telegrafiar als ministres que necessitàvem bonificacions de gasoil i ens van concedir uns vals de bonificació. Llavors també demanàvem estris de pesca, a preu de taxa que en deien (cables, malletes...)”

La entidad funcionó de manera precaria durante varios años, sin sede fija, sin infraestructuras adecuadas de almacenaje ni lugar para llevar a cabo la subasta del pescado (Alegret & Garrido, 2004: 102-111). Además la dirección tomó un tinte fuertemente fascista y doctrinal, hasta el punto que un inspector hizo una relación de posibles presidentes del nuevo pósito de acuerdo a su grado afición al régimen⁶. No obstante, la situación debió cambiar al cabo de pocos años. La voluntad del Estado de tener una presencia mayor en el sector pesquero, de acuerdo a los preceptos neocorporativos impuestos por el Régimen, desembocó en la Ley de Cofradías de 31 de marzo de 1943, ley que transformaría radicalmente el sector pesquero español durante las décadas posteriores. Bajo el nombre genérico de cofradías – término que ponía de manifiesto la historicidad de este tipo de asociaciones dentro del sector –, las organizaciones de pescadores se reconvirtieron en corporaciones de derecho público, condición que permitía institucionalizar la intervención de la Administración sobre la estructura y gestión de la actividad. Así, las nuevas cofradías de pescadores se convertían en células básicas de una gestión pesquera dirigida por el Estado, en el seno de las cuales trabajo y capital se unían en un proyecto común y en las que se camuflaba todo atisbo de lucha de clases (Alegret, 1989).

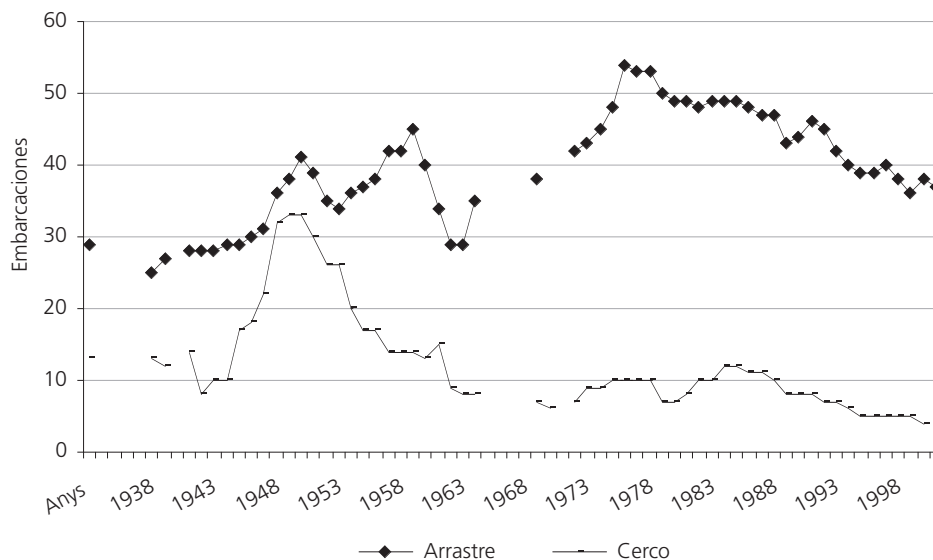
La cofradía de Palamós no consiguió regularizar su situación hasta 1948, si bien ya había iniciado las primeras actuaciones encaminadas, en primer término, a mejorar una condición social del pescador que había sufrido con dureza las consecuencias de la guerra y un contexto posterior muy desfavorable al desarrollo de las actividades marítimas. En 1947 se institucionalizaba el Homenaje a la Vejez del Marino para beneficiar a los miembros del colectivo más depauperado y débil; a instancia del Instituto Social de la Marina se creaba en 1948 la Escuela Elemental de Pesca para formar a los jóvenes pescadores; en 1950 se reinstauraba la celebración de la Virgen del Carmen, acto votivo con un claro objetivo benéfico y asistencial para con la comunidad pesquera; y en 1958 se entregaban los primeros pisos del grupo de viviendas sociales “González Hontoria”, construidos por la Cofradía para hacer frente a la escasez de vivienda y a los primeros casos de especulación y *mobing* inmobiliario derivados del incipiente turismo (Alegret & Garrido, 2004: 136-142).

⁴ ACCP. Administració general. Memòries anuals, 1950.

⁵ SAMP. Fons Ajuntament. Padró d’habitants, 1940, 1950.

⁶ SAMP. Fons Ajuntament. Correspondència, carta del 23/12/1939.

Gráfico 1. Evolución de la flota de arrastre y cerco en Palamós (1934-2002))



Fuente: Barbaza, 1988. Cofradía de Pescadores de Palamós.

Los años de crecimiento (1960-1985)

A partir de los años sesenta el Mediterráneo español empezó a notar la apertura del régimen franquista y los efectos económicos y sociales del fenómeno del turismo. La entrada de divisas repercutió rápidamente en la estructura y la dinámica del tejido económico de numerosas regiones litorales. La actividad pesquera, “actividad refugio” que oscila en función de la situación económica de su contexto más inmediato, sufrió de manera notable las consecuencias de las numerosas transformaciones acaecidas a su alrededor (Lluch & Campistol, 1972; Barbaza, 1988). Si por un lado muchos pescadores abandonaron la actividad, por otro la flota se industrializó, aumentando en tamaño y capacidad operativa. El balance final del periodo comprendido entre 1960 y mediados de los ochenta es el de la consolidación de Palamós como puerto pesquero de referencia en el litoral norte catalán gracias a los progresos del arrastre y en menor medida del cerco, lo que ha derivado por el contrario en la aparición de los primeros problemas tecnoecológicos relacionados con un exceso de esfuerzo.

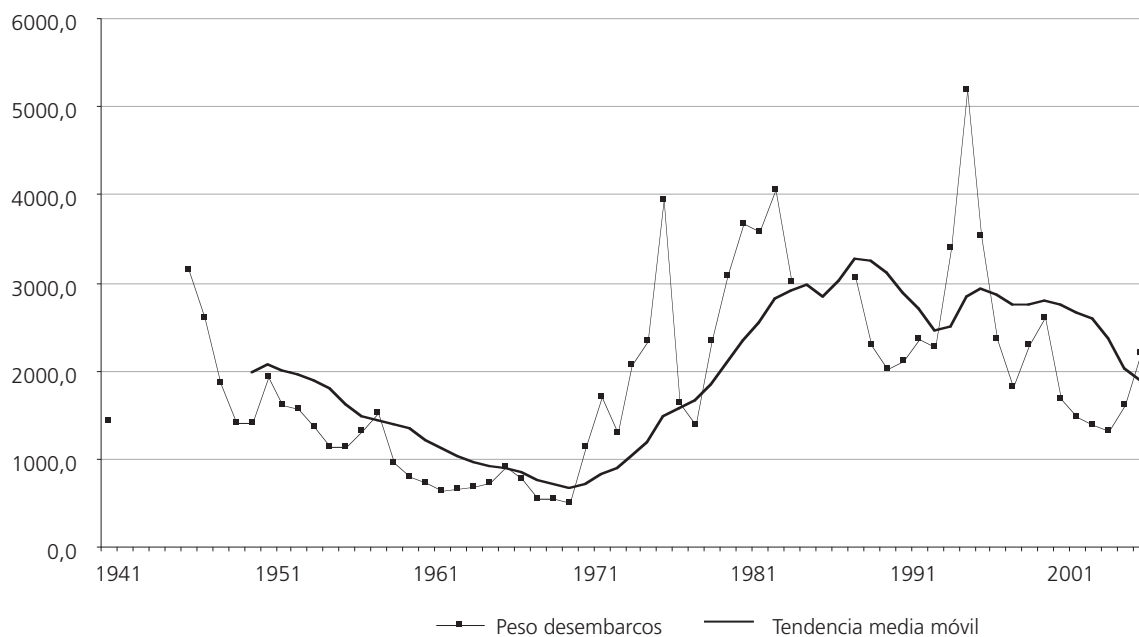
Cabe decir que durante este intervalo la pesca en Palamós vivió diversos episodios antes de su definitiva consolidación. Como se puede comprobar en el gráfico número 1, la inmediata posguerra, pese a la escasez de provisiones, no supuso un freno al crecimiento de la flota ni al aumento de su capacidad. Fue una doble dinámica derivada por un lado de la reconstrucción de la flota tras la contienda - su devastación fue compensada con la construcción de unidades mayores - y propiciada por otro por la constante llegada de nuevos flu-

jos migratorios procedentes de l’Ametlla de Mar y de otros municipios litorales sin un puerto adecuado para fondear unas embarcaciones cada vez mayores (Esteba, 2001). Por ello, en 1950 el colectivo “calero” constituía más del 70% de la comunidad pesquera de la localidad.

No fue hasta principios de la década de 1950 que la cofradía, consolidado ya su organigrama interno, comenzó a ofrecer y gestionar ante la Caja Central de Crédito Marítimo los primeros créditos para la adquisición de nuevas embarcaciones y la instalación de motores para favorecer la renovación de la flota pesquera local, fuertemente envejecida. Esta primera iniciativa, que se repetirá a lo largo de las décadas siguientes, se tradujo en un aumento del tonelaje de la flota arrastrera y un primer crecimiento de la potencia total instalada. La mayor capacidad extractiva permitió aumentar en más 400 toneladas los desembarcos en tan solo 4 años, de 1955 a 1959, pese a la reducción paulatina del peso del cerco en Palamós.

La veda del período de guerra favoreció también que los caladeros mediterráneos se regenerasen y que las capturas en el distrito se mantuviesen a buen ritmo durante los años siguientes. Sin embargo, se entró en un preocupante estancamiento a fines de 1950 y toda la década de 1960 provocado, precisamente, por una reducción muy significativa de los stocks accesibles. Los datos en este sentido son reveladores. Pese a las mejoras introducidas en un periodo de diez años, los desembarcos se redujeron de nuevo hasta en un 65% respecto a 1958 (Franquesa, 1987). Si bien en términos reales los ingresos por unidad no descendieron, muchos armadores tuvieron serios problemas para afrontar los créditos solicita-

Gráfico 2. Evolución de las capturas desembarcadas en el distrito marítimo de Palamós (1941-2006)



Fuente: Estadísticas de Pesca. Anuario de Pesca Marítima. DARP.

dos pocos años antes para la adquisición de barcas y equipos, hasta el punto que en 1968, en lo más duro de la crisis, la cofradía hacía “votos para que la liquidez de las enormes sumas que se hallan actualmente en explotación pueda ser lo suficientemente elevada para llevar tranquilidad a este puerto”. Varias unidades decidieron regresar a sus lugares de origen u otros puertos de la Península ante la baja rentabilidad de la explotación en el distrito. La cofradía sufrió una disminución de las aportaciones de sus miembros – un 2% del pescado gestionado en la subasta –, y tuvo que reducir o eliminar algunos servicios que hasta la fecha había prestado (Alegret & Garrido, 2004: 157).

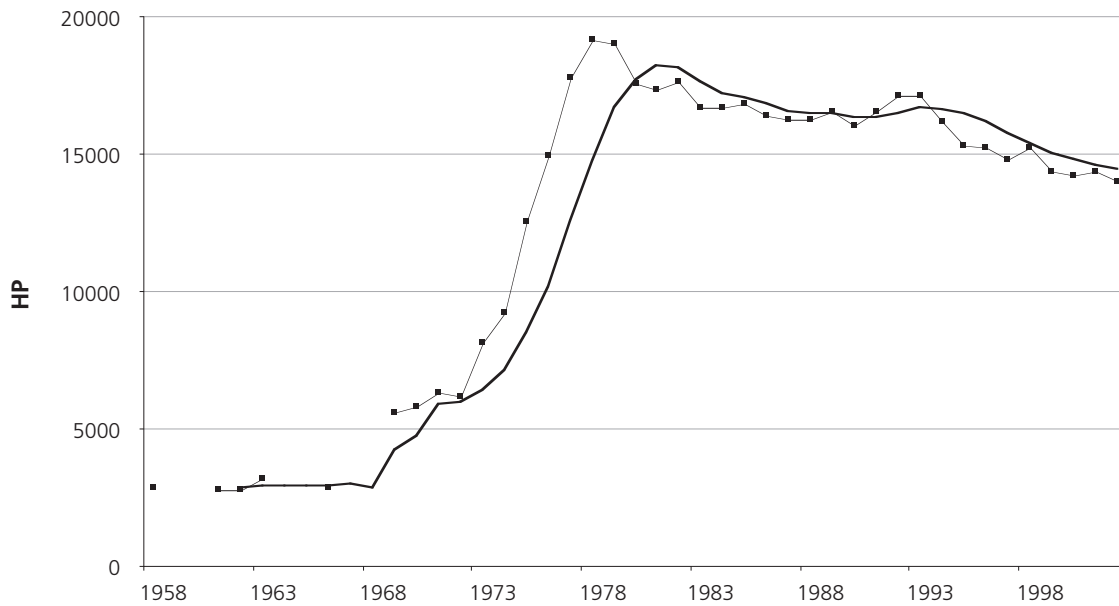
Las consecuencias sociales de la crisis de capturas no fueron menos graves: en pleno auge del turismo en la región y de toda una economía relacionada con los servicios y la construcción, la mano de obra abandonó la pesca para dedicarse a otros oficios más rentables y seguros. Según los datos oficiales recogidos en la *Estadística de Pesca*, entre 1959 y 1961 se dieron de baja del registro de afiliados al Instituto Social de la Marina el 58% de los trabajadores vinculados al sector pesquero de Palamós. En 1961, el patrón mayor dejaba constancia de que “esta escasez de tripulantes obliga a los armadores a echar mano de cuantos transeúntes se presentan, sean o no pescadores, quienes tan pronto pueden obtener trabajo en tierra abandonan los barcos...”. La escasez de marineros obligó a no pocas embarcaciones a quedarse en tierra. Igualmente, la propuesta de hacer una veda para intentar superar la crisis de capturas se desestimó debido a que “el paro de nuestros pescadores tan sólo durante uno o más meses ocasionaría un éxodo hacia las industrias de tierra que difícilmente se recuperaría a la hora de formar las dotaciones. Las bajas serían considerables y las dificultades de los armadores en formar tripulaciones para sus barcos estarían a la orden del día. Quienes hubieran probado las suculencias del trabajo en tierra difícilmente responderían al llamamiento de reagrupación terminada la veda” (Alegret & Garrido, 2004: 150).

A causa de la crisis, como se constata en el gráfico 1, las unidades de cerco disminuyeron de 20 en 1955 a tan solo 8 diez años después.

La década de los setenta supuso una inflexión en la tendencia, las capturas se recuperaron, las perspectivas para el sector mejoraron y la actividad inició un proceso de crecimiento y consolidación definitiva en el puerto de Palamós. El desplome de las capturas se afrontó en todo el distrito con una nueva e importante inyección de capital, una mayor concentración del sector en el arrastre y la revalorización de sus productos en el mercado. En este último aspecto, los efectos de la demanda del turismo sobre la formación de los precios junto con el auge de *Mercabarna* – propiciado por la llegada masiva de inmigrantes andaluces y extremeños a la corona metropolitana de Barcelona a partir de 1960 –, generaron un mercado potente para los productos pesqueros y una revalorización de su cotización en lonja. Esta fue una primera inyección de optimismo para superar la crisis de la década de los 60.

El aumento del esfuerzo, en cambio, se demoró hasta finales de la década de 1960 ya que la ley de Renovación y Protección de la Flota Pesquera de 1961 afectó al

Gráfico 3. Potencia total instalada en la flota pesquera de Palamós (1958-2000)



Fuente: ACPP.

Mediterráneo con algunos años de retraso (Sánchez, 1992; Franquesa, 1987). Pese a ello, los armadores catalanes se pudieron beneficiar del programa abierto para la reconversión y invirtieron con fuerza en la remodelación y adquisición de nuevas y mayores unidades, generando un sector fuertemente capitalizado y cada vez más proletarizado. Como se observa en el gráfico 3, entre 1960 y 1970 la potencia total instalada en el distrito de Palamós se multiplicó por 4 hasta alcanzar los 5.200 HP, reduciéndose las flotas de cerco y arrastre de 59 a 45 unidades; sin embargo, en los siguientes 5 años dicha potencia instalada aumentó exponencialmente hasta alcanzar los 17.300 HP, y 19.600 HP en 1985, pese a la limitación de 500 HP por unidad impuesta en Cataluña a partir de 1979. A inicios de 1970 llegaron a Palamós los primeros arrastreros de más de 600 HP y 70 TRB, dimensiones que merecieron varias portadas en el diario regional *Los Sitios*. Las nuevas unidades podían afrontar mejor los temporales de norte y pescar más días al año, navegar más rápido, más lejos, alargar la calada... tener mayor autonomía y capacidad en resumen, y con ella obtener mayores capturas con un coste energético también mayor.

Los desembarcos y los beneficios acompañaron a las fuertes inversiones realizadas en cascos, motores y bienes de equipo. Las capturas – como se observa en el gráfico 2 – también crecieron de forma notable: entre 1968 y 1986 se multiplicaron casi por 7. Tras la crisis de los 60, durante 1970 en el puerto de Palamós se vivieron escenas eufóricas, con pesqueras casi milagrosas en 1971 y 1972 que enriquecieron a armadores en pocos días y que generó un repunte general de la

flota de cerco. Otras pesquerías fueron también muy favorables, lo que favoreció a su vez una especialización muy importante en el arrastre gracias al papel económico que comenzó a jugar el recurso gamba (*aristeus antennatus*) en el conjunto de la producción pesquera local. Las buenas perspectivas – pese a la crisis energética de 1973 – permitieron a su vez que la potencia y el número de las unidades de arrastre siguiera creciendo durante las dos décadas siguientes, esta vez muy por encima de los límites legales establecidos.

El rápido crecimiento de las magnitudes de la flota, no obstante, alzó voces de alarma entre aquellos sectores más débiles y menos industrializados. Los armadores de cerco y arrastre propusieron medidas para limitar la capacidad de pesca y reducir el esfuerzo. Por ejemplo, durante la crisis de 1961 se propuso reducir el tamaño de las redes de cerco; en 1971, limitar la potencia de los motores a 700-750 HP; en 1972, controlar mejor los horarios de pesca; durante la crisis del petróleo se plantearon medidas para reducir los consumos... Las propuestas e invitaciones al diálogo se repitieron sin cesar durante las dos décadas siguientes, aunque sin llegar a ningún acuerdo en concreto más que una reducción de los días de pesca a 5 semanales y la imposición de multas por el incumplimiento de los horarios fijados de salida y entrada a puerto marcados por la cofradía (6). La capacidad técnica de las embarcaciones ha continuado creciendo – estabilizado, según los registros oficiales – mediante la inversión en tecnologías de localización ya que tras el incremento del precio de la energía el sector sólo podía ser rentable aumentando el esfuerzo pesquero, o sea, pescando más al precio que fuera.

La conflictividad también derivó de la aparición de nuevos agentes en el medio marítimo que competían con los pescadores por el usufructo de las infraestructuras portuarias, disputa que generó a la larga un intenso debate en los medios de comunicación. Así, se suscitó una agria polémica entre la Cofradía y el Club Náutico por el uso del espacio de trabajo en el marco de un incremento continuo del sector náutico y deportivo, que acabó con un pacto salomónico entre cofradía y gestores del club para compartir los espacios. Pocos años más tarde la flota pesquera sufrió las incomodidades del incremento del tráfico de contenedores que inició en Palamós la compañía *Merzario Lines*. Sin embargo, el principal problema se suscitó con la escasez de espacio para albergar el cada vez mayor número de embarcaciones de pesca que recalaban en Palamós, especialmente de cerco, atraídos por la abundancia de pescado azul de mediados de los años setenta. Tras unas intensas negociaciones se consiguió que a principios de la década de 1980 el Estado invirtiera en la mejora de la dársena pesquera, ampliación que aun hoy día continua manifestándose insuficiente (Martí Llambrich, 2003).

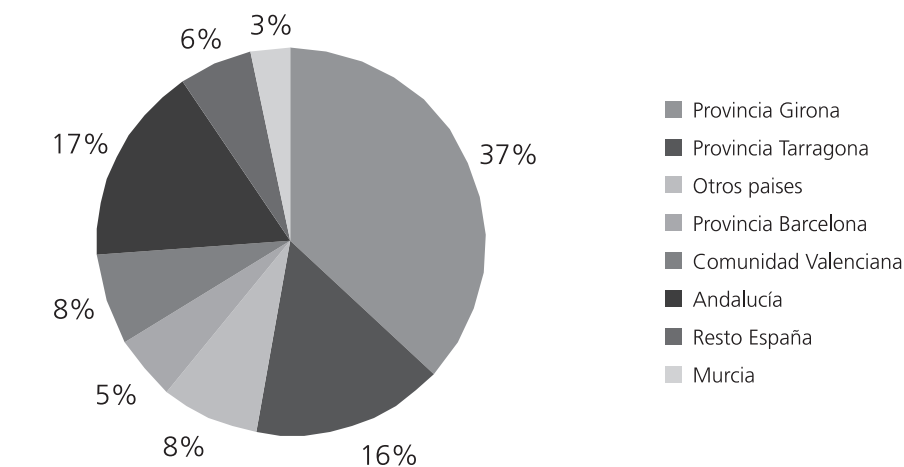
En este contexto expansivo para la pesca – eufórico, según se desprende de la documentación de la época – la cofradía pudo hacer frente a nuevos retos en materia de mejora de las condiciones de vida y trabajo del pescador, mejora de las infraestructuras para la comercialización y servicios asistenciales. Por ejemplo, a mediados de los setenta, fruto de un aumento muy significativo de los ingresos de la entidad, se pudo edificar la nueva Casa del Mar, local que pasó a centralizar todos los servicios que la Cofradía ofrecía al pescador como la Clínica o el Hogar del Jubilado. También pudo promover 43 nuevas viviendas para las familias de unos pescadores que estaban sufriendo

los efectos de la especulación inmobiliaria. Si embargo, uno de las principales tareas que desempeñaron los distintos cabildos fue la ordenación y mejora de la subasta del pescado, la cual a inicios de los setenta estaba tomando tintes de anarquía y en la cual los compradores habían obtenido importantes ventajas. El elevado número de embarcaciones alargaba excesivamente el proceso de subasta, generándose constantemente errores y disputas. Por ello se decidió en 1978 iniciar el proceso de informatización de la subasta – pionero en toda Cataluña –, un sistema que no se llegó a perfeccionar hasta 1989 (Alegret y Garrido, 2004: 180-192).

El número de pescadores, después de la depresión sufrida en 1960, volvió a crecer, esta vez motivado por la llegada de inmigrantes procedentes principalmente del sur español. La procedencia de la comunidad pesquera local se diversificó, a la vez que se integraba de manera más sólida en el tejido social del municipio y se disipaban las últimas barreras que la segregaban del resto de la población. Una visión del origen de los afiliados a la cofradía desde 1955 a 1990 extraída de las fichas de afiliación pone de relieve dicha diversidad: 405 poblaciones representadas, repartidas según la distribución geográfica que muestra el gráfico siguiente:

Cabe destacar que de todos los nacidos en la provincia de Tarragona, el 75% lo eran de la Ametlla de Mar – un 11% del total –, mientras los nacidos en Palamós – 16% del total de nacimientos – representaban sólo el 50% de los nacidos en la provincia de Girona, muchos de ellos descendientes directos de pescadores caleros. Es decir, el aporte neto de pescadores de Palamós es escaso. Los principales centros emisores no catalanes a lo largo del siglo fueron Almería, El Campello, Águilas, Carboneras, Adra, Vinaroz y Barbate. Tras éstos, una larga nómina de pueblos con uno o varios paisanos que pescaron en

Gráfico 4. Lugar de origen de los pescadores adscritos a la cofradía (1955 y 1990)



Fuente: ACCP.

Palamós en uno u otro momento a lo largo del siglo XX (Badía, 2007). Dominan en este período (1960-1985), sin embargo, los inmigrantes de las siete provincias andaluzas, tanto de costa como de interior, y los primeros inmigrantes procedentes del Magreb y los países subsaharianos.

Palamós en la actualidad

El período comprendido entre 1990 y la actualidad evidencia las contradicciones que se están produciendo en el seno de la industria pesquera catalana. Si por un lado el pescador ha podido consolidar una situación sociolaboral aceptable, por otro se han agravado los problemas estructurales del sector: multiplicación excesiva de la capacidad de pesca, reducción de los estocs de muchas especies, inestabilidad de los desembarcos, sobrecapitalización, coyunturas comerciales internacionales desfavorables y especialmente incremento de los precios del combustible. La interrelación de todas estas variables genera un marco de incertidumbre, reducción de expectativas, conflicto y dificultad que, en algunos casos puntuales, llegar a paralizar la actividad. Todo ello se ha visto compensado en parte, pero no sin dificultades, por el incremento del precio de las capturas en lonja.

Uno de los retos actuales deriva de la aleatoriedad de las capturas manifestada en los últimos años. Como se comprueba en el detalle que figura en la tabla 1, tras un importante

incremento de los desembarcos -en 1995 se batieron todos los récords al alcanzarse las 5.200 tn- se ha entrado una etapa de estancamiento. En tan solo diez años, el peso total se ha reducido un 75%, disminución que ha podido ser compensada con un ligero aumento del precio del pescado en lonja, lo que está permitiendo mantener los ingresos a un nivel aceptable, pese a las fuertes oscilaciones. Nótese que el momento más dramático de las capturas (2003, 2004) la cofradía de Palamós batió el récord de facturación: más de 10 millones de euros.

Entrando en detalle, las tres flotas en que se divide la industria pesquera en Palamós han seguido caminos heterogéneos. Así, el que mejor ha superado los recientes episodios de recesión (1996-1998, 2000-2004) ha sido el colectivo de los pescadores artesanales - palangres, soltas, tramallos, nansas - gracias a su versatilidad productiva, baja capitalización y costos de producción moderados. La práctica de una pesquera multiespecífica y selectiva, fruto de un conocimiento experto del medio físico, permite adaptarse mejor a las condiciones puntuales del marco ecológico de trabajo. Ello deriva en unas capturas constantes, una gran calidad del producto, un valor elevado en lonja y mayor rendimiento de la explotación (Alegret, 1987). Aunque actualmente la flota artesanal sólo aporta entre el 7 y el 10% del total de capturas subastadas en Palamós, sus productos encaran con optimismo la competencia internacional en los mercados. Por todo ello, el número de armelladers - nombre local que reciben los pescadores artesanales - lejos de retroceder, se ha incrementado sensiblemente en la última década.

Sin embargo, los pescadores artesanales de Palamós actualmente deben abordar el problema derivado de un medio marítimo cada vez más concurrido por nuevos actores. En este sentido, mantienen una relación ambivalente con el turismo, ya que si bien la demanda que este sector genera les ayuda a mantener los precios e incluso incrementarlos en las épocas vacacionales - hoteles, apartamentos, etc. -, el aumento exponencial de las actividades recreativas marítimas en la Costa Brava pone en riesgo su explotación: robo o desperfecto de sus aparejos, dificultad y restricciones a la navegación, competencia con los pescadores deportivos y aficionados, contaminación y degradación del medio marino, etc. Por ello una parte de esta flota, especializada en palangre, ha decidido incrementar su capacidad y desplazarse a pescar a caladeros más alejados de los territorios tradicionales, más allá de la isóbata de 50 metros. Otra medida intenta promover la creación de una zona de protección pesquera para la flota artesanal en aguas de las Islas Formigues mediante la cual poder hacer más sostenible su actividad.

Las flotas de cerco y arrastre han seguido también caminos divergentes. Mientras ésta última ha podido consolidar su posición en Palamós, el cerco ha sufrido en exceso la coyuntura muy negativa del pescado azul en todo el Mediterráneo. Cambios importantes en el patrón tradicional de explotación de las aguas cercanas al distrito - motivado por el uso de eficaces innovaciones tecnológicas, el

Tabla 1. Volumen y valor de las capturas en Palamós (1990-2006)

Año	Toneladas	Millones €
1990	2026,1	6,96
1991	2109,6	7,31
1992	2353,2	7,70
1993	2259,9	7,26
1994	3393,3	8,03
1995	5184,0	9,60
1996	3531,9	8,70
1997	2358,1	7,66
1998	1802,2	7,22
1999	2295,2	9,30
2000	2605,6	9,80
2001	1681,3	9,36
2002	1476,2	9,77
2003	1378,8	9,85
2004	1316,3	10,04
2005	1612,7	8,80
2006	1189,1	9,95

Fuente: DAAR, 2007.

desplazamiento de la flota del sur de España hacia el norte, un aumento de la frecuencia de pesca invernal y la pesca de individuos de tallas cada vez más pequeñas – está generando un preocupante agotamiento de sardinas, anchoas y caballas, especialmente en el caladero del golfo de León (Palomera, 2007). Pese a las vedas biológicas que desde hace años se vienen llevado a cabo de forma ininterrumpida en algunos puertos de la región, los precios de pescado azul en Palamós no han conseguido remontar debido al elevado índice de concentración de compradores en la subasta y a los efectos de la competencia internacional. En cambio, los costos de producción se han disparado con el incremento del precio de la energía, reduciéndose los márgenes de beneficio para armadores y marineros. Las duras condiciones de trabajo y las escasas expectativas económicas desembocan en la formación de tripulaciones poco cualificadas y una alta movilidad de sus miembros. De hecho, subsaharianos y magrebíes están constituyendo el nuevo contingente inmigratorio del sector pesquero de Palamós y de todo el Mediterráneo.

La flota de arrastre ha vivido una situación distinta gracias la especialización, de una parte de la flota, en la captura de gamba en los cañones submarinos próximos al puerto de Palamós. Ésta especie se ha convertido en el producto estrella local ya que pese a sólo representar el 5-7% del peso total desembarcado, su valor supone el 35-40% del valor de todas las capturas. Como se aprecia en la tabla 2, el precio medio de la gamba fluctúa de forma inversa a la cantidad de recurso disponible, si bien en conjunto cabe observar el importante aumento experimentado en lonja durante la última década.

Entre los motivos de la alta apreciación de la gamba palamosina, a parte de su calidad gastronómica inherente y buen sabor, se encuentra la potente campaña de promoción que distintas entidades locales llevan a cabo desde 1995. El Ayuntamiento, por ejemplo, ha creado una marca que permite distinguirla del resto de gamba catalana – pese a ser la misma especie – y ha diseñado una campaña de marketing para dar a conocer sus cualidades, inyectar prestigio y valor al producto y potenciar su consumo. Los restauradores de Palamós y Sant Antoni de Calonge, por su parte, ofrecen a sus clientes un “Menú de la Gamba” como reclamo gastronómico, iniciativa que permite promocionar, de paso, otras especies también de Palamós.

Según un antiguo patrón mayor de la cofradía de Palamós, dada su cantidad y potencial económico, la gamba *“es nuestro estandarte y la que aguanta el número de embarcaciones aquí en Palamós: es impensable imaginar que tuviésemos 37 barcas de arrastre en la franja litoral que tenemos si no tuviésemos esta riqueza de gamba.”* Efectivamente, esta elevada especialización en gamba la convierte en una pesquera monoespecífica que desemboca, por el contrario, en una fuerte dependencia. Los episodios de escasez – de causas aún desconocidas por los científicos (Sardà, 2003) – pone en serios apuros a éste y otros tramos de flota. Así, los periodos de escasez de gamba, como el sufrido en 2004-2006, deriva en un aumento de la concurrencia de embarcaciones en otros caladeros frecuentados por unidades más pequeñas, de modo que *“cuando no hay gamba aquí sufrimos todos porque parte de la flota debe acceder a otros caladeros, y es entonces cuando hay dificultades, porque aquí en Palamós no hay caladeros*

Tabla 2. Peso y valor de la gamba (*aristeus antennatus*) en la lonja de Palamós (1995-2006)

Años	Toneladas	Valor en €	€/Kg	% Valor sobre Cataluña
1995	98,57	2.143.521,96	21,74	22,33%
1996	78,29	1.994.053,85	25,46	22,92%
1997	61,44	1.725.633,92	28,08	22,52%
1998	60,65	1.779.522,87	29,33	24,65%
1999	86,15	2.113.949,82	24,53	22,74%
2000	91,96	2.950.473,34	32,08	30,10%
2001	117,82	3.650.022,24	30,98	38,98%
2002	172,51	4.048.830,35	23,47	41,43%
2003	129,27	3.859.486,21	29,85	39,17%
2004	114,64	4.073.084,33	35,53	40,58%
2005	68,51	2.815.936,82	41,10	32,00%
2006	68,02	3.576.124,19	52,57	35,94%

Fuente: ACCP, DAAR

para 37 embarcaciones: demasiadas barcas”, opinaba el expatrón mayor de la entidad (Alegret y Garrido, 2004: 225).

La competición por acceder a los mejores caladeros también ha generado un aumento importante de la velocidad y el caballaje real de la flota de arrastre – limitado legalmente a 500 HP por unidad aunque *de facto* sobrepasan casi todas las unidades. Ello ha generado un incremento del esfuerzo de pesca, la sobrecapitalización de la industria pesquera y una presión sobre el recurso que la mayoría de científicos consideran excesiva (Demestre, 2003). Pero dicha carrera es sólo sostenible económicamente si los precios del producto crecen en relación directa al constante incremento del precio del combustible. Aunque subvencionado por la Administración, los repuntes del precio del gasoil – como el experimentado en el año 2000 y que generó paros y violentas manifestaciones –, ha puesto ya en serios apuros a toda la pesca mediterránea. Por ello desde 1999 se ha abierto un debate interno – aunque de muy baja intensidad y poco estructurado– sobre la conveniencia de seguir manteniendo este modelo de explotación, si bien las conclusiones avanzan muy lentamente y con muchas dificultades para que puedan ser traducidas en medidas concretas y eficaces⁷.

El pescador debe afrontar también diversas cuestiones relacionadas con el proceso de formación de precios de los productos pesqueros en Palamós. En primer lugar, se ha establecido una relación asimétrica de dependencia entre pescador y comprador en la cual éste ha ejercido tradicionalmente un papel dominante, lo que pone de manifiesto que el sector pesquero ha descuidado el proceso comercializador más allá de sus directas competencias y responsabilidades. Esta situación ha permitido a compradores e intermediarios ejercer estrategias que han dificultado el incremento de los precios en la subasta (Alegret, 2002). Por ejemplo, durante la década de 1990 los compradores habituales de Palamós se opusieron enérgicamente a que aumentara la competencia en lonja al impedir que otros agentes – como los restauradores – pudieran acudir a comprar a ella (Alegret y Garrido, 2004: 240-241). Sin embargo, el conflicto más grave se ha producido recientemente con el caso Giropesca: asociación creada en 2004 que vinculaba a las cofradías de Blanes, Sant Feliu de Guíxols, l’Escala, Llança y Palamós con el objetivo de mejorar la comercialización y elevar los beneficios del pescador mediante acciones tales como la planificación de las capturas en función de la demanda, unificación virtual de todas las lonjas, unificación del etiquetaje, sistemas de trazabilidad, protocolos de selección y presentación del pescado, estrictas normas de calidad, etc. Los mayoristas consideraron la iniciativa una imposición, un acto de competencia desleal y boicotearon las subastas, evidenciando con ello la grave crisis por la que atraviesan todos los agentes vinculados a

los productos marinos. Finalmente, la oposición de los compradores y la errática y poco clara política pesquera de la Administración autonómica – había subvencionado en parte el proyecto – llevaron a su fracaso. Los pescadores no pudieron hacer frente a la fuerte presión ejercida sobre la administración por parte del lobbie de los compradores.

En segundo lugar, la globalización de los mercados del pescado fresco y congelado está afectando de forma evidente la formación de precios de algunas especies típicamente mediterráneas. El caso más claro sea quizá el pescado azul; la cigala o la merluza también se ven afectadas por una competencia mayor, a la vez han entrado un preocupante estado de sobreexplotación en aguas del mar catalán, declive que afectaría también a otras especies. Se ha calculado que todo ello, junto con el precio del gasoil, ha derivado en un recorte importante y sostenido del poder adquisitivo de los pescadores, cifrado en más de un 20% (Garriga, 2006).

Esta constatación abre un gran interrogante sobre el futuro de la comercialización de los productos del mar y sobre la viabilidad del modelo actual de la industria pesquera en Palamós. Para hacer frente a la incertidumbre generada por las dificultades de variar este rumbo, desde diversas instancias se pide que el pescador cambie la mentalidad y apueste por estrategias empresariales que revaloricen sus inversiones, trabajo y productos. Un paso en estas estrategias pasaría por racionalizar y optimizar las capturas adaptándolas a la demanda de mercado, inyectando valor añadido al producto y apostando por la distinción y la calidad de la presentación. En otro sentido, Palamós puede aprovechar su larga tradición marinera para captar turismo, iniciativa que pasaría por la patrimonialización del sector pesquero catalán, y de Palamós en particular, como se ha comenzado a hacer con la inauguración del Museu de la Pesca en 2002 (Martí, 2003) o el proyectado Espai del Peix.

Conclusiones

La pesca en el distrito de Palamós cuenta con una larga historia. Desde la Edad Media buena parte de su población vivió de los productos del mar. Sin embargo, la industrialización regional del siglo XIX y las oportunidades abiertas con la navegación comercial generaron una cesura importante en la actividad pesquera en la localidad, una frontera entre dos períodos radicalmente distintos. Tras un abandono casi absoluto, los distintos flujos migratorios procedentes del litoral mediterráneo reactivaron a inicios de siglo XX esta ocupación hasta configurar una industria moderna y potente. Cualquier referencia a la pesca en Palamós debe destacar la importancia que ha tenido en este aspecto la comunidad calera, los pescadores de la Ametlla de Mar que se afincaron, enraizaron y han otorgado un carácter propio y particular al sector pesquero de la localidad. Su historia, su memoria, sus costumbres y conocimientos constituyen hoy día un patri-

⁷ Recientemente se celebró una reunión técnica entre científicos y biólogos para discutir posibles medidas para reducir la presión sobre el recurso. “Jornada tècnica sobre la sostenibilitat de la gamba”. En *Jornades Tècniques. 2007* [Consulta: 17 maig 2007]. Necesita Windows Media. Disponible en Internet: <<http://hdl.handle.net/1030.79/210>>. hdl 1030.79/210.

monio común en riesgo que la etnología y la antropología marítimas están recogiendo y resguardando del olvido para enseñar a la sociedad un pasado en el que hombre y medio convivían en armonía.

La pesca en el Mediterráneo, a tenor de lo observado en este pasado siglo XX, requiere un cambio en la mentalidad del pescador, ahora ya empresario pesquero. Invertir más para pescar más a cambio de mayores costes energéticos y rendimientos decrecientes choca frontalmente con toda perspectiva de futuro medianamente optimista. El sector pesquero en general, tal y como hace la flota artesanal que parece pasar impávida por los siglos, debe acomodarse al medio marino que explota y debe aumentar el valor de sus capturas mediante la inyección de calidad. Solo ello le permitirá una mejor adaptabilidad y versatilidad frente a los cambios constantes que se están produciendo ya y se seguirán produciendo en el nuevo mercado global del pescado fresco. Por ello, la implicación del sector extractivo en la comercialización de sus productos, a distintos niveles, debe jugar un papel crucial en este cambio de tendencia. Optimizar las capturas, apostar por la calidad y la frescura, asegurar la trazabilidad de sus propios productos, formar a las tripulaciones, inyectar valor añadido por medio de la distinción, promocionando lo que se pesca y fomentando la competitividad son las recetas para poder conseguir que pescar sea una actividad económicamente rentable, medioambientalmente sostenible y socialmente justa, en la que el pescador pueda ganarse la vida sin tener que esquilmar los mares ni renunciar a su futuro.

Palamós se ha ganado un lugar de relevancia en el panorama pesquero catalán, no solo por las magnitudes macroeconómicas que baraja la pesca en la localidad – 5º puerto catalán –, sino por apostar en iniciativas y proyectos que le otorgan, en este mundo cada vez más global y homogéneo, diferencia y calidad: el prestigioso menú de la gamba, que atrae a miles de turistas; la patrimonialización del sector mediante la creación del Museu de la Pesca, único en el Mediterráneo; la apuesta por la investigación de la mano de la Cátedra d'Estudios Marítimos de la Universidad de Girona; la creación de un Centro de Documentación que genera productos y servicios que ayudan a conocer la pesca en el Mediterráneo, o la próxima inauguración del Espai del Peix, un centro de interpretación del pescado situado en el mismo edificio de la lonja. Todo ello debe generar las sinergias necesarias para poder invertir la tendencia, mejorar la actual imagen negativa que pesa sobre el sector pesquero y revalorizar un tipo de trabajo y una forma de vida tan digna como milenaria.

Bibliografia

- Alegret, J.L. (1989): "Del corporativismo dirigista al pluralismo democràtic: las cofradías de pescadores en Cataluña." *Eres: serie antropología*, vol 2, pp. 161-172.
- Alegret, J.L. (2002): "Peces, pescado y pescadores: la participación del subsector extrativo de bajura en el proceso de comercialización de sus capturas." En *La comercialització del peix fresc: alternatives de futur*. Palamós, pp. 7-12
- Alegret, J.L. (1987) : *Els armelladers de Palamós*. Girona, Diputació.
- Alegret, J.L.y Garrido, A. (2004): *Història de la Confraria de Pescadors de Palamós*. Palamós, La Cofradía.
- Ansola, A. (2007): "Una pesca feliz: Alfredo Saralegui y sus pósitos de pescadores (1915-1936)". *Historia social*, 57, pp. 3-26.
- Barbazà, Y. (1988): *El paisatge humà de la Costa Brava*. Barcelona, Edicions 62.
- Bas, C. (1980): *La pesca a Catalunya*. Barcelona.
- Boix, E. (1988): "Del Baix Ebre al Baix Empordà: el caleros de Palamós". *Revista de Girona*, 128, pp. 46-50.
- Cárdaba, M. (2001): "La collectivitat de la indústria pesquera de Roses de Vicens Soler". *Annals de l'Institut d'Estudis Empordanesos*, 34, pp. 497-541.
- Costa, Ll. (2006): "La restauració monàrquica". En *Història del Baix Empordà*. Girona, 520-546 .
- Demestre, M. (2003): *L'impacte de l'arrossegament sobre les comunitats de fons*. Palamós.
- Díaz de Rivera, P. (1940): *La riqueza pesquera en España y las Cofradías de Pescadores*. Madrid, Nacional.
- Esteba, M. (2001): *Calella, de la pesca al turisme*. Palafrugell, Diputació.
- Franquesa, R. (1987): *Teories sobre l'explotació dels Recursos Naturals Renovables: una aplicació al cas de la pesca a Catalunya* [tesis doctoral]. Barcelona, Universidad de Barcelona. Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales.
- Garriga, A. (2006): "La comercialización del pescado en las lonjas de la Costa Brava: propuestas de mejora". En *La comercialització del peix fresc*. Palamós, pp. 11-16
- Lluch, E. y Campistol, P. (1972): *Les conseqüències comarcals del turisme a la Costa Brava: de Sant Feliu de Guíxols a Palamós*. Barcelona, Banca Catalana.
- Martí Llambrich, C. (2003): "El nou port una infraestructura decisiva" En Alegret, J.L. (ed.). *El Port de Palamós, 1902-2002: memòria d'un centenari*. Palamós, pp. 81-116.
- Martí, M. (1991): "Els pescadors i la guerra civil". *Proa*, 59.
- Martí, M. (2003): "Valoración patrimonial del sector pesquero: el caso del Museu de la Pesca de Palamós". *Zainak: cuadernos de antropología-etnografía*, 25, pp. 427-442.
- Palomera, I. (2007): "Peixos pelàgics petits de la costa catalana: 1) el seitó". *Pescamar*, 2.
- Roig, E. (1927): *La pesca a Catalunya*. Barcelona, Barcino.
- Sánchez, J. (1992): *Historia del Crédito Social Pesquero (1900-1985)*. Madrid, MAPA.
- Sardà, F. (2003): *La gamba: un recurs extraordinari*. Palamós
- Soler, G.; Torres, N. (2003): "La pesca". En Alegret, J.L. (ed.) *El Port de Palamós, 1902-2002: memòria d'un centenari*. Palamós, Ports de la Generalitat, pp. 169-272
- Soler, G. (2002): *Del bou a la vaca: a pesca d'arrossegament a Catalunya i a l'Empordà (1865-1936)* [tesis de licenciatura]. Girona, Universitat de Girona.
- Trijueque, P. (2000): *Breu recull de la historia de Palamós*. Palamós: l'Ajuntament.
- Trijueque, P. (2002): *La gent de la vila de Palamós (1568-1950)*. Palamós, l'Ajuntament.
- Ucelay, E. (1996): "Cataluña durante la Guerra Civil". En Malefakis, E. (ed.), *La Guerra Civil en España (1936-1939)*. Madrid, pp. 330-342.



Tarrafa de la costa occidental de Huelva en los años veinte del pasado siglo compuesta por un vapor tarrafero que transporta la red, y varias embarcaciones acostadas movidas a vela cuya misión era la de ayudar a calar la red y enviar la sardina a la lota.