The image shows the front cover of a book. The cover is bound in a dark brown, textured material, possibly leather or cloth. It features two vertical gold borders on either side, each containing a repeating floral and vine motif. The central area is a large, empty rectangle. At the bottom, there are faint gold lines forming a grid. The text 'RAMÓN OJEDA SAN MIGUEL' is printed in gold in the lower right quadrant of the central area.

**RAMÓN OJEDA SAN MIGUEL**



**LECCIONES DE BARCOS Y DE PESCA**

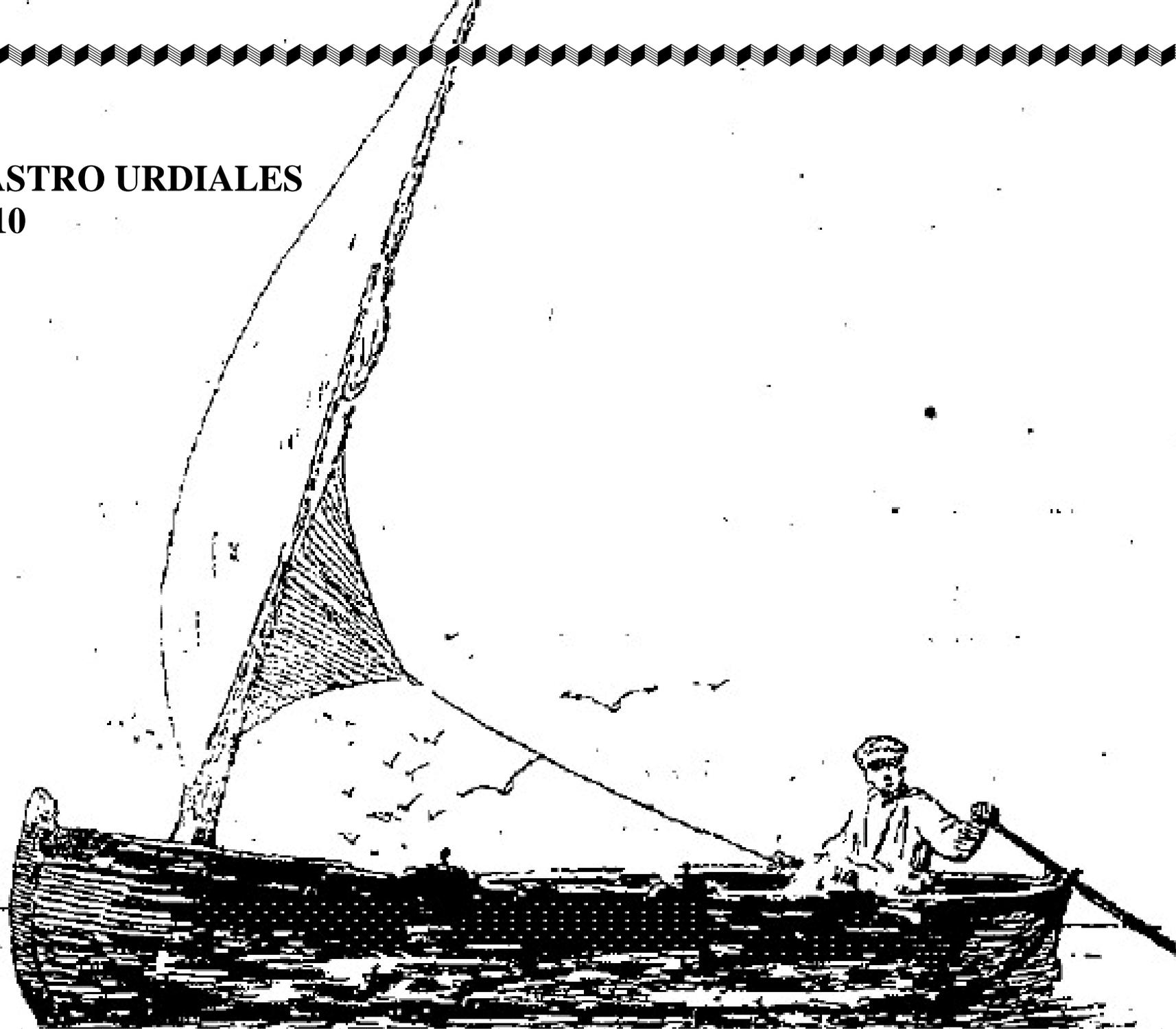
**DE M. P. GRAELLS Y C. FERNÁNDEZ**

**EUROPA ATLÁNTICA Y COSTA CANTÁBRICA  
EN 1867**

**COMENTARIOS:**

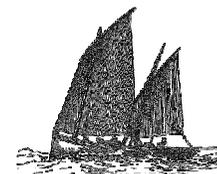
*Ramón Djeda San Miguel*

**CASTRO URDIALES**  
**2010**





**¡¡ERA NECESARIO APRENDER DE EUROPA!!**

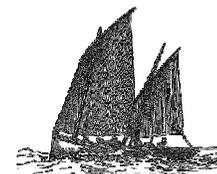


Décadas llenas de oportunidades. Así, desde el punto de vista de la actividad pesquera, podemos calificar en su conjunto a la segunda mitad del siglo XIX. La población estaba creciendo en toda la península Ibérica. La demanda de alimentos también. Mucho, y más en un país con unos hábitos culinarios arraigados de bastantes siglos atrás, la de pescado; tanto en fresco como en conserva en la vertiente tradicional e industrial de las modernas latas.

El ambiente y la realidad económica eran muy propicios para el desarrollo pesquero. El desmoronamiento institucional y legal del Antiguo Régimen abría las puertas a un nuevo escenario, en el que las relaciones de producción capitalistas iban imponiendo las directrices de un nuevo modelo económico y social. Las viejas cofradías pesqueras, como en un cuentagotas sin fin, perdían el control de la actividad. Los armadores, viejos y nuevos, podían responder a las nuevos pedidos del mercado, pescando más, con más barcos, más modernos, y con sistemas de capturas más intensivos. En definitiva, el sector pesquero se estaba *modernizando*.

Sin embargo, el ambiente que se respiraba entre muchos pensadores económicos, científicos e incluso políticos, es que aquella modernización pesquera no era todo lo rápida e intensa que sería de desear; y, mucho más, en un país con tantos cientos de kilómetros de costa.

El Estado español comenzó a preocuparse directamente por el mundo pesquero. En esta línea fue decisiva la labor llevada a cabo, dentro del ministerio de Marina, por la *Comisión Permanente de Pesca*. La misión de este



organismo pasaba por promover el estudio científico de los recursos pesqueros, la elaboración de reglamentos legalmente acordes con los nuevos tiempos, e incluso “la inauguración del *Museo de Pesca y Acuicultura* del ministerio de Marina (1868). Organismo que podemos calificar como científico-tecnológico, pues tenía el doble objetivo de inventariar en el país los recursos acuáticos vivos (incluía una sección de Ciencias Naturales) y la tecnología (pesquerías y acuicultura); así como divulgar los adelantos marítimo-pesqueros del extranjero. También actuaría como una exposición permanente de los diferentes sectores”<sup>1</sup>. “*Que sirva para conocer y comparar: 1) los útiles que se emplean en nuestras costas y en los países pesqueros más avanzados (para deducir los que ofrecen mayor utilidad atendiendo a su costo y a las circunstancias de la localidad...)*”<sup>2</sup>.

Al frente de la labor legislativa, investigadora y divulgadora de la Comisión Permanente de Pesca del ministerio de Marina sobresalían dos personajes: el marino militar Cesáreo Fernández Duro y, muy especialmente, el médico y naturalista Mariano de la Paz Graells. Ambos emitían informes, hacían estudios, catalogaban las piezas para el Museo nacional de pesca y , además, viajaban por el extranjero para estudiar todo lo que tuviera que ver con los adelantos pesqueros.

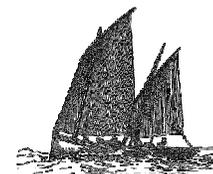
Como muy acertadamente mantiene Pérez-Rubín, “podemos considerare a Graells el primer especialista moderno español en biología pesquera, que llevó a cabo la ordenación global de todo el sector (pesca, marisqueo y acuicultura”<sup>3</sup>. Nuestro acreditado naturalista, además de la perspectiva biológica, estudió a fondo las embarcaciones y técnicas pesqueras de la costa cantábrica, como lo demuestran dos magníficas publicaciones: *Comisión Permanente de Pesca. El Museo de la Pesca, “La Mariana Española”, 33, pp. 267 y 268, Madrid, 1868, y*

---

<sup>1</sup> Pérez-Rubín, Juan, Mariano P. Graells y Agüera (1809-1898): entre la pesca *científica* y la y la ciencia pesquera en España, Actas del IX Congreso de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias Técnicas, Cádiz, 2006, Tomo II, p. 1046.

<sup>2</sup> *Ibíd*em, nota nº. 8.

<sup>3</sup> *Ibíd*em, p. 1053.



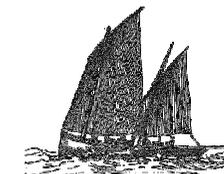
*Exploración científica de las costas del Departamento marítimo del Ferrol en el verano de 1869, Madrid, 1870. También, “a partir de 1866 viajó comisionado para asistir a varios Laboratorios Oceanográficos, Congresos y Exposiciones internacionales (Arcachon, Boulogne-sur-mer, Concarneau, Havre Lausana, Nápoles...”<sup>4</sup>*

Graells, y es ahora lo que más nos interesa a nosotros, con la ayuda de F. Duro, gracias a sus investigaciones y viajes en comisión del ministerio de marina, en la década de los años sesenta del siglo XIX se convirtió en uno de los mejores especialistas en materia pesquera del litoral atlántico europeo. Muy probablemente el mejor fruto publicado de estos extensos conocimientos fue el libro que apareció en el año 1867 con el patrocinio del Ministerio: *Exposiciones internacionales de pesca y aquicultura de Arcachon y Boulogne-Sur-Mer*.

Gracias a este precioso y jugoso libro, como ahora en parte podremos observar, nos han quedado insuperables apreciaciones sobre las técnicas pesqueras y formas de vida de los pescadores de Europa. Y, además, lo que de nuevo es sustancial para nosotros, análisis precisos de las mejoras observadas en el extranjero y que bien se podían introducir en la modernización del sector pesquero español.

---

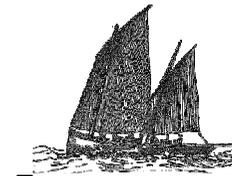
<sup>4</sup> *Ibidem.*



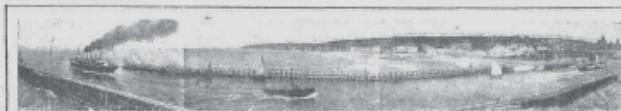
LA OSTRICULTURA EN ARCACHON.



ARCACHON: TIPOS DE TRABAJADORES DE AMBOS SEXOS, DEDICADOS Á LAS FAENAS DE LA OSTRICULTURA.  
[Diseño del autor, por Combe.]



Boulogne-sur-mer



Vista general del puerto



Una bacalera



La calle del Fronte de madera

El crucero Gambetta, las  
pescaderías y sus alrededores

El piloto Follet,  
patrón del bote  
salvavidas, cu-  
ros condecora-  
ciones acredita-  
tan sus hazañas

dean en la ran-  
da de aquel  
bonito puerto.  
Y como Bou-  
logne es tam-  
bién una con-

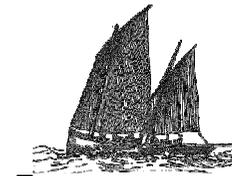
Ya se ha di-  
cho que en ade-  
lante Boulog-  
ne-sur-mer se-  
rá un lugar á  
donde vayan  
en peregrina-  
ción los urgen-  
tinos que pa-  
sean por Eu-  
ropa, principal-  
mente los que  
realicen el via-  
je en uno de los  
bucos "Caps"  
de la Hambr-  
go, pues fun-

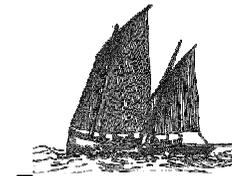


La ceremonia de la bendición del mar.—Al regreso

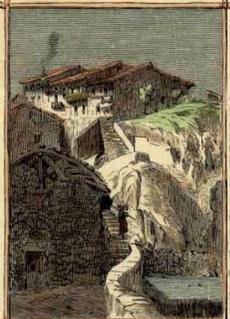


Un labo de mar

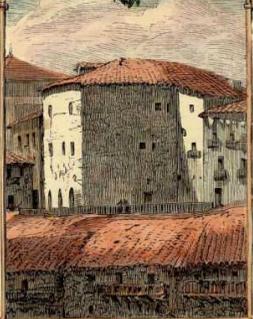




BERMEO VISTA CENTRAL



BARRIO DE PESADORES



CASA DE ERCILLA



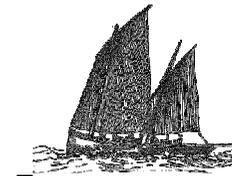
LA ATALAYA



INTERIOR DEL PUERTO

S. MONTAÑA

S. MONTAÑA

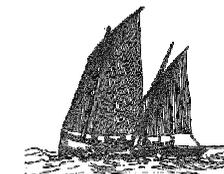


Suplemento al núm. 44 de MUNDO GRÁFICO

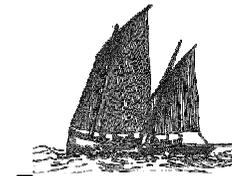
## FUNERALES POR LAS VÍCTIMAS DE BERMEO



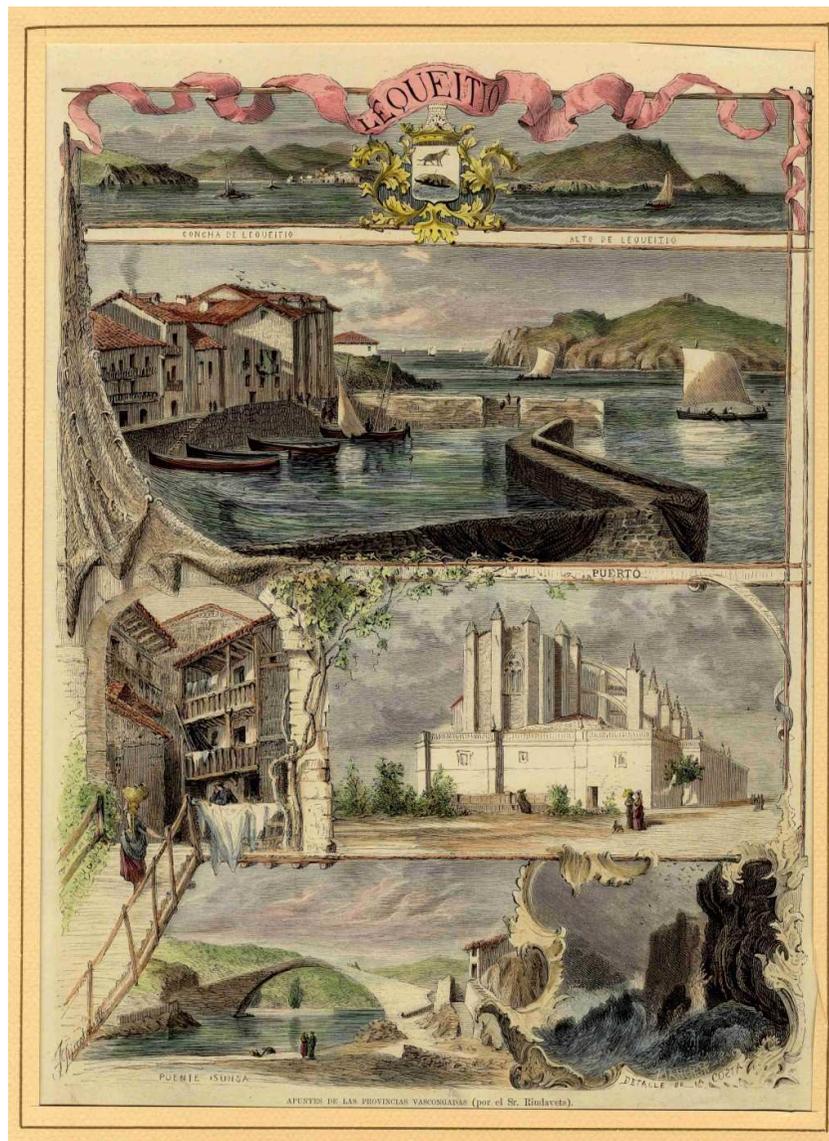
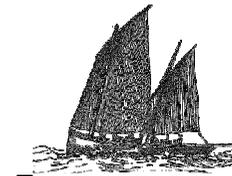
**Bermeo.**



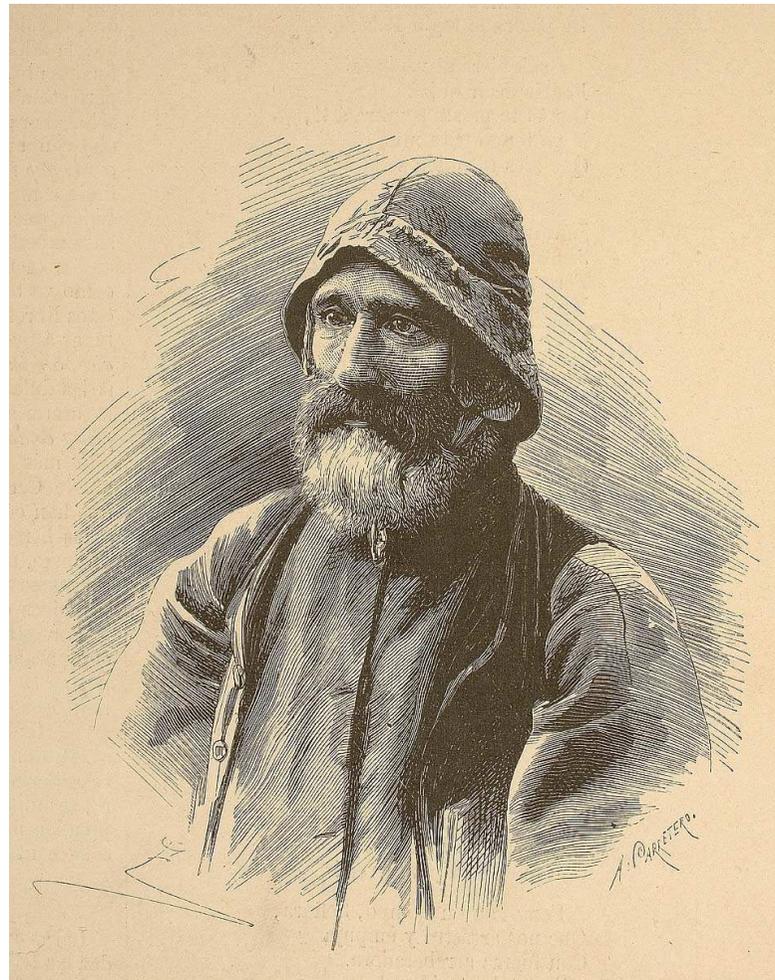
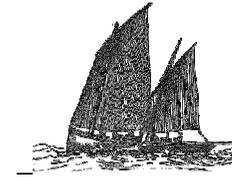
**Trainera y lancha mayor de Castro Urdiales.**



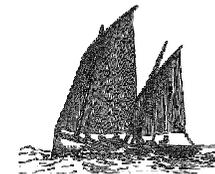
**Lanchas mayores de Laredo**



APUESTAS DE LAS PROVINCIAS VASCO-NAVARRAS (por el Sr. Birolavet).



**Mundaka**



## LECCIONES

### BARCOS

Nuestros Maestros, Graells y F. Duro, comienzan en el capítulo VI dedicado a lo visto en Arcachon y Boulogne-sur-mer, por un fino análisis de los *Buques y modelos de buques destinados a la pesca, aparejados o sin aparejo*. Después de enfatizar que *“las embarcaciones, destinadas al transporte de viajeros o mercancías... son las mismas en todas partes...”*<sup>5</sup>, precisan que los modelos de barcos pesqueros son muy variados en función de las características de la costa y puerto de origen, así como del tipo de capturas a las que están dedicados: *“los que tienen por objeto la pesca, ya por exigencias de ésta, ya por las condiciones del paraje en que se verifica, no están en el mismo caso, y de aquí la variedad que se observa en la forma del vaso, en sus dimensiones, solidez, repartimiento, arboladura y velámen”*<sup>6</sup>.

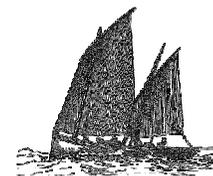
Admiran los modelos presentados por Noruega, a su entender con poca evolución durante siglos, al igual que ocurría en las costas cantábricas; pero de bajo coste *“en virtud de la abundancia de la madera en el país y a la baratura en la mano de obra”*. Mantenían todavía signos muy arcaizantes, originales del mundo vikingo: *“son estas por lo general, pequeñas, sin cubierta, de la construcción ligera llamada tingladillo, aparejadas con una sola vela tarquina o de abanico y cuando más, con foque y baticulo. Se adaptan perfectamente a... canales y fiords a que no alcanzan los temporales. En nuestras costas tendrían escasa aplicación”*<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> Graells M. P. y F. Duro, C., *Exposiciones internacionales de pesca y acuicultura de Arcachon y Bolulogne-Sur-Mer*, Madrid 1877, p. 95.

<sup>6</sup> *Ibíd.*

<sup>7</sup> *Ibíd.*, p. 100.



Bastantes parecidas eran las lanchas pesqueras suecas, muy baratas de nuevo por la abundancia de madera en el país. Aunque lo más llamativo en esta zona escandinava era que, como un verdadero signo de modernidad, las embarcaciones *“la mayor parte de las de este país tienen cubierta”*<sup>8</sup>.

A diferencia de los ligeros barcos escandinavos, los de los Países Bajos, aunque no demasiado vistosos estéticamente, estaban ya mucho más desarrollados técnicamente: *“Sus macizos costados, su desairada forma, la pesadez de su marcha, forman notable contraste con los botes noruegos; pero aguantan en cambio gruesas mares en todas estaciones y se alejan a mucha distancia de la costa con escasa tripulación”*<sup>9</sup>.

Sin ninguna duda, razón tenían nuestros autores al remarcar que la zona con los barcos de pesca más desarrollados de toda Europa era el aérea de las Islas Británicas. Allí el tamaño de las lanchas no había dejado de crecer, de complicarse la arboladura y velamen, y se había generalizado la salvadora cubierta: *“Descollaban por su belleza los de Inglaterra..., coble, smak, sean-boat, luker-boat, trawler y otros..., se usan en las costas de Inglaterra, Escocia e Irlanda, y por lo general tienen cubierta, aparejo de goleta o balandra, y disposición para aguantar los malos tiempos del Canal de San Jorge y mar del Norte, aunque también se emplean abiertas para la pesca inmediata en los puertos y para la recolección de ostras”*<sup>10</sup>.

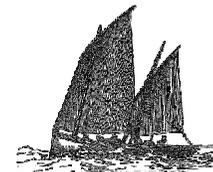
Más familiares resultaron a los comisionados los barcos de Francia: *“Francia, como la inmediata a nuestras costas, es la que más semejanza ofrece en la construcción y armamento de las embarcaciones de pesca. En el Mediterráneo, el falucho*

---

<sup>8</sup> *Ibíd*em, p. 101.

<sup>9</sup> *Ibíd*em.

<sup>10</sup> *Ibíd*em, p. 96.



*y barquilla no difieren de las españolas; en el Océano se ven el lugre y el trincado de nuestros puertos de Galicia*<sup>11</sup>. Pero, lo más sobresaliente en el caso galo, era el enorme desarrollo técnico, muy similar al británico, de los barcos del N. y N.O.: *“tienen cubierta y pueden aguantarse en la mar nada bonancible del canal de la Mancha. Muchas de estas embarcaciones han adaptado ya el aparejo de balandra o pailebot, y este último es el general de las que van a la pesca de Islandia y aun a Terranova*”<sup>12</sup>.

De franceses y británicos había que aprender para mejorar nuestros barcos. Especialmente para la seguridad de los pescadores del Cantábrico, en donde galernas y malas mares seguían haciendo estragos en traineras y lanchas mayores, había que incentivar la construcción de cubiertas así como la eficacia de un velamen más complicado. *“En estos modelos es donde deben estudiarse las mejoras que necesitan las barcas pescadoras de nuestras costas para conciliar con la seguridad la ligereza, la economía y la comodidad. El aparejo de pailebot o balandra, es mucho más manejable que el latino... Una triste experiencia adquirida en siniestros anuales, que han llevado el luto a los pueblos del Golfo de Gascuña, debe señalarles que las lanchas abiertas en que salen sus hijos a tender los palangres, no son propias para retar al mar, por más que las tripulen los mejores remeros del globo. La modificación de estas lanchas, la construcción de las nuevas por este sistema que exigirá mayor capital, puede economizar muchas vidas preciosas, y merece bien en tal concepto la atención de las diputaciones forales*”<sup>13</sup>.

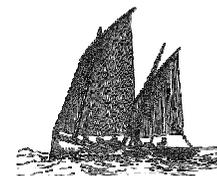
Muy sensibilizados estaban nuestros maestros en materia de seguridad, sobre todo después de ser testigos de los numerosos accidentes y naufragios mortales que todos los años acaecían en el Cantábrico. Por eso, machaconamente aconsejaban la construcción de lanchas con cubierta. Y por eso llamó extraordinariamente

---

<sup>11</sup> *Ibíd*em, p. 101.

<sup>12</sup> *Ibíd*em..

<sup>13</sup> *Ibíd*em, p. 97.



también su atención el desarrollo en Gran Bretaña de los barcos de salvamento marítimo, con sus peculiares avances constructivos: *“La Sociedad de Salvamento del Reino Unido ha pensado que el mejor medio de decidirlos era tener en algunos de las principales estaciones pesqueras del país embarcaciones montadas con semejante aparato, y alquilarlas o prestarlas a pescadores experimentados de la localidad, donde quedarían como modelos que habrían de imitar seguramente los que habiéndolas visto funcionar se persuadieran de su bondad”*<sup>14</sup>.

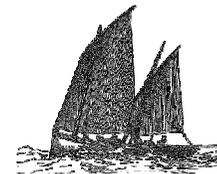
La *National life-boat* había diseñado un barco de salvamento del que había mucho que aprender. *“Como se vé, cualquiera de las embarcaciones en uso puede recibir la innovación que la haga insumergible, pues que está reducida: 1º a convertir el tambucho de proa en compartimento estanco, lo que se consigue calafateando perfectamente todas las uniones y costuras y dándole entrada por una escotilla en el castillo en vez de tenerla por abajo. 2º En hacer un compartimento semejante a popa. 3º En poner corredores, como los que llevan los faluchos y otras embarcaciones, y cuarteles de mano para cerrar la parte abierta, en malos tiempos, disponiendo de ella en lo ordinario para el manejo de las redes”*<sup>15</sup>.

El mundo del vapor y mecanización en general de las embarcaciones de pesca aún era casi desconocido para los europeos. Únicamente algunas tímidas novedades: *“había varios modelos de buques de hélice destinados a la pesca, pero que sepamos, muy pocos están en práctica en las naciones expositoras, y no es cuestión resuelta la conveniencia de emplearlos, tal vez porque es mucho su costo y entretenimiento. Los ingleses emplean los vapores, como auxiliares de la pesca, ya remolcando las embarcaciones que la hacen, ya transportando su producto para que llegue pronto y en buenas condiciones al mercado; pero no pescan con tales buques. Hemos hablado de las Compañías que los emplean en Arcachon, cuyos beneficios no se creen cuantiosos; en Cádiz se ha instalado una que explota las pesquerías de las costas de África con*

---

<sup>14</sup> *Ibidem*, p. 98.

<sup>15</sup> *Ibidem*, p. 100.

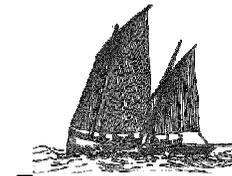


*cuatro buques de hélice; más recientemente se ha establecido otro vapor en la costa Cantábrica, y tenemos motivos para creer que no están descontentos de la empresa sus autores”<sup>16</sup>.*

A pesar de las enseñanzas y consejos de Graells y F. Duro los barcos de pesca del Cantábrico, ya por la inercia de la costumbre, falta de capitalización o la no aplicación de normas gubernativas tajantes, siguieron prácticamente sin incorporar adelantos técnicos. En comparación con los barcos británicos, belgas, holandeses y franceses del Atlántico, resultaban sumamente frágiles y, por ello, con un altísimo riesgo para la vida de sus tripulantes. La prueba más directa se pudo ver pocos años después de la publicación de nuestro libro: los cerca de trescientos pescadores que perdieron la vida en la catastrófica *Galerna del Sábado Santo* de año 1878.

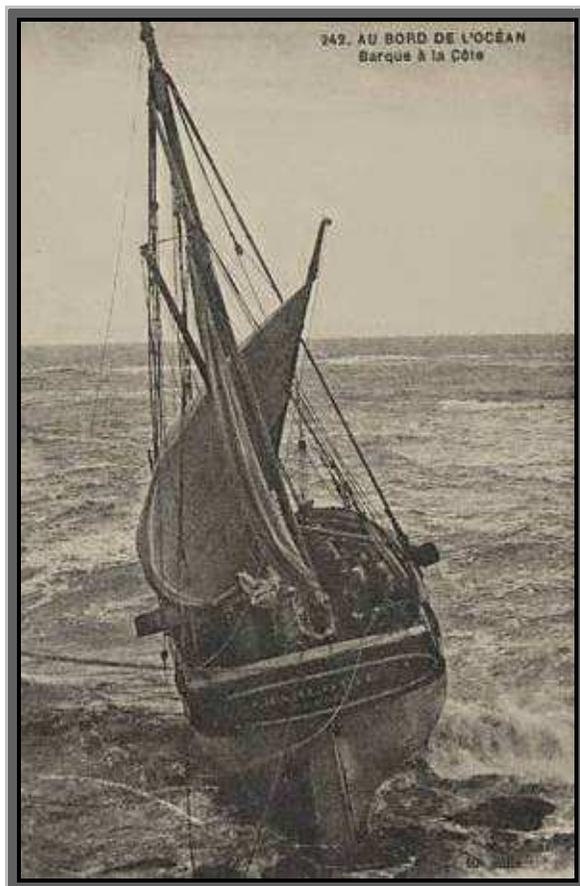
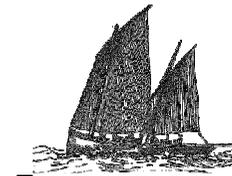
---

<sup>16</sup> *Ibíd*em, p. 105.

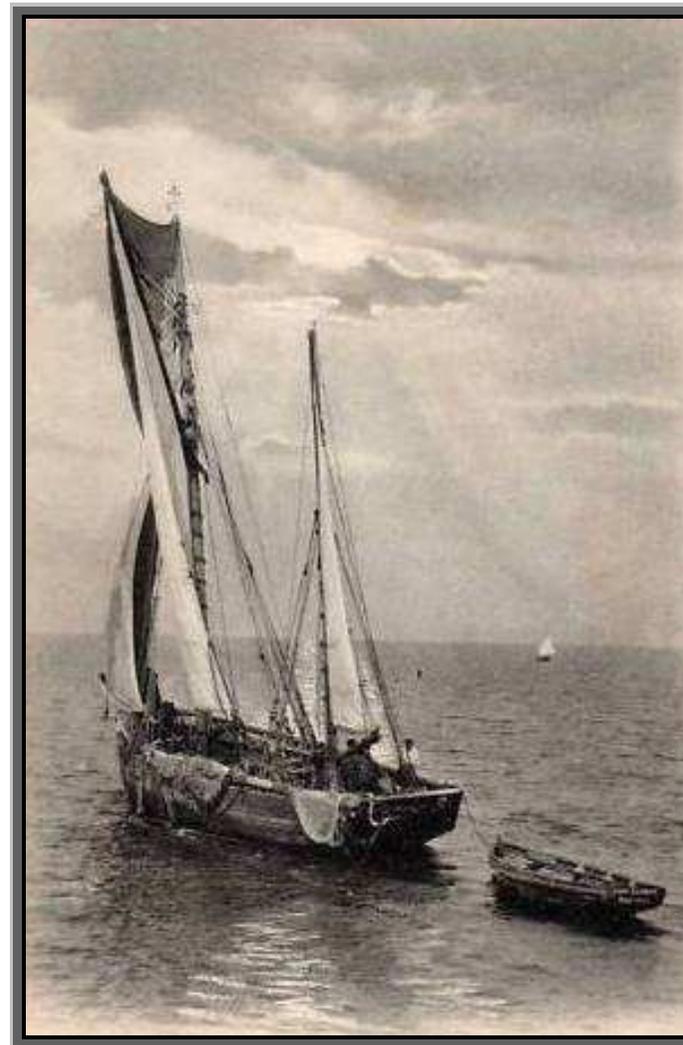
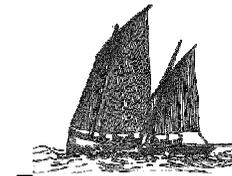


*En el gran puerto de Bergen.*

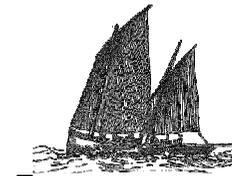
**Noruega.**



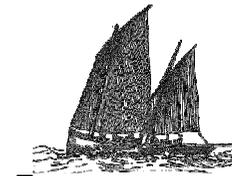
**Barcos de pesca de la costa atlántica francesa con cubierta.**



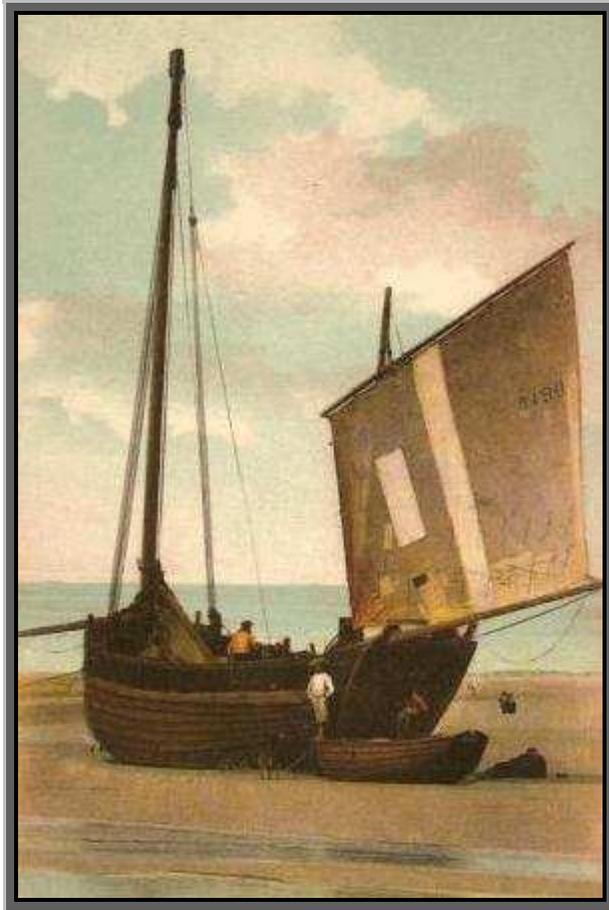
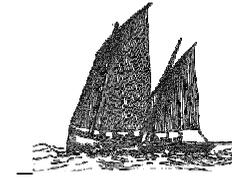
**Barcos de pesca franceses.**

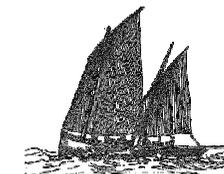


**Gran Bretaña**

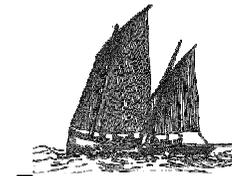


**Gran Bretaña**

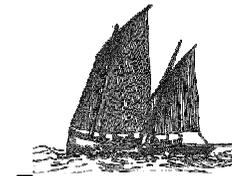




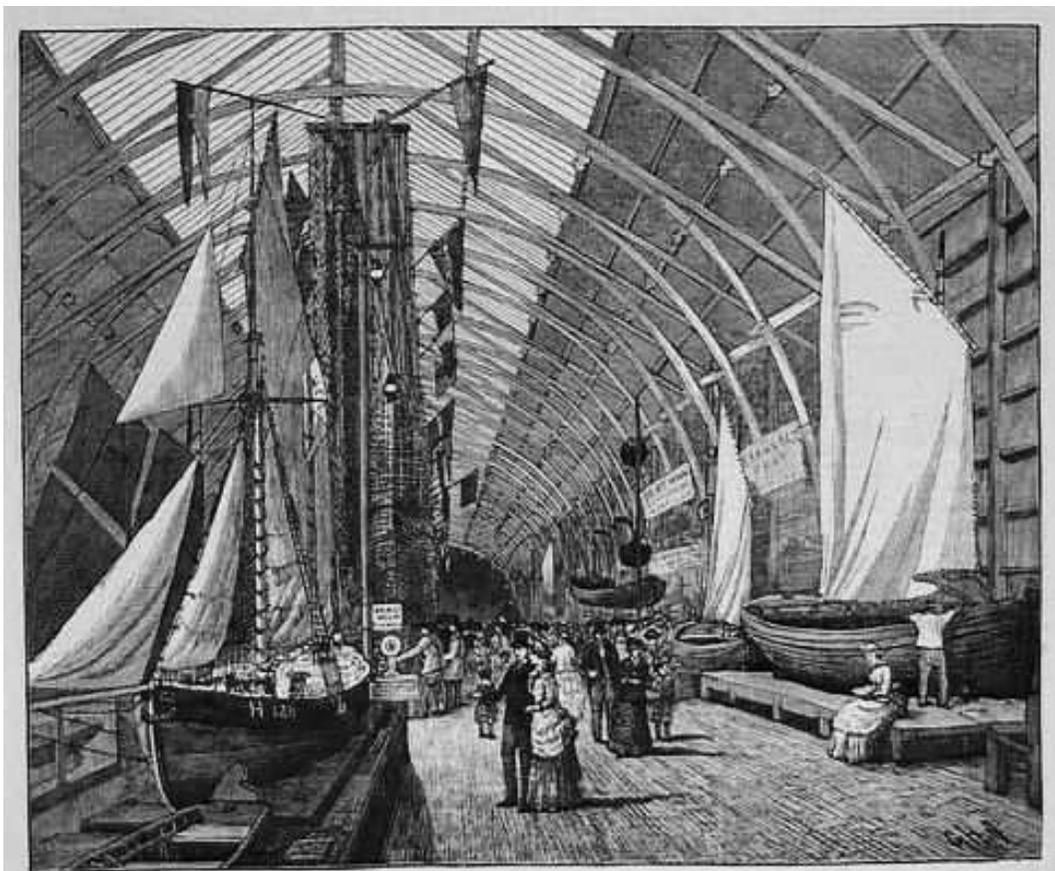
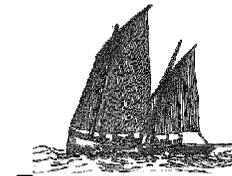
**Barcos arenqueros**



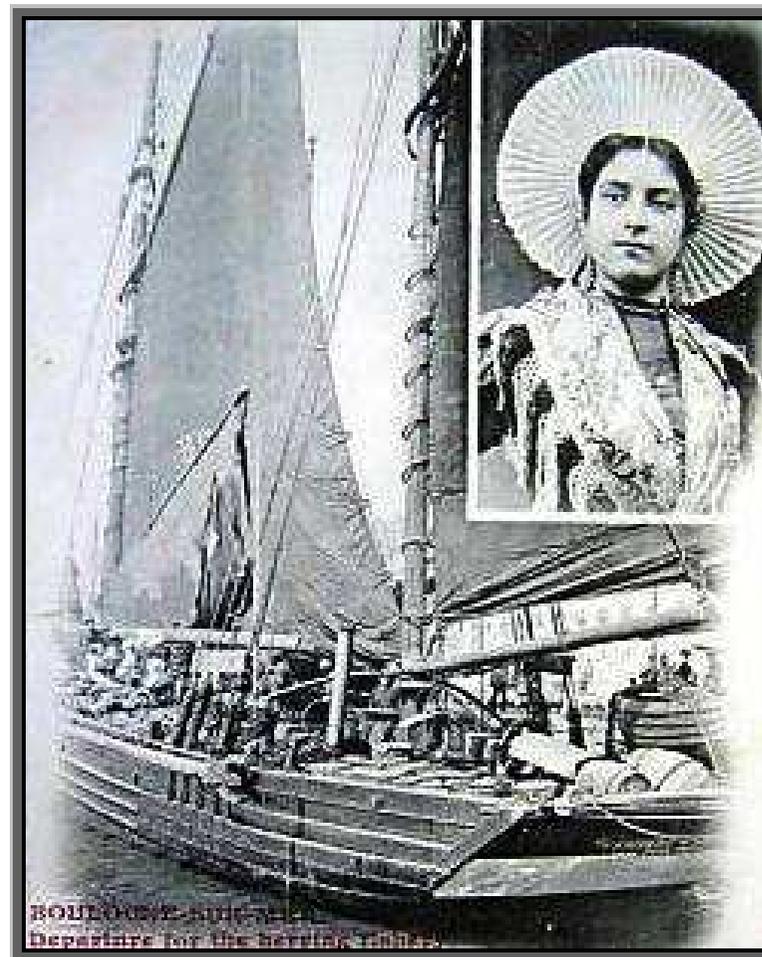
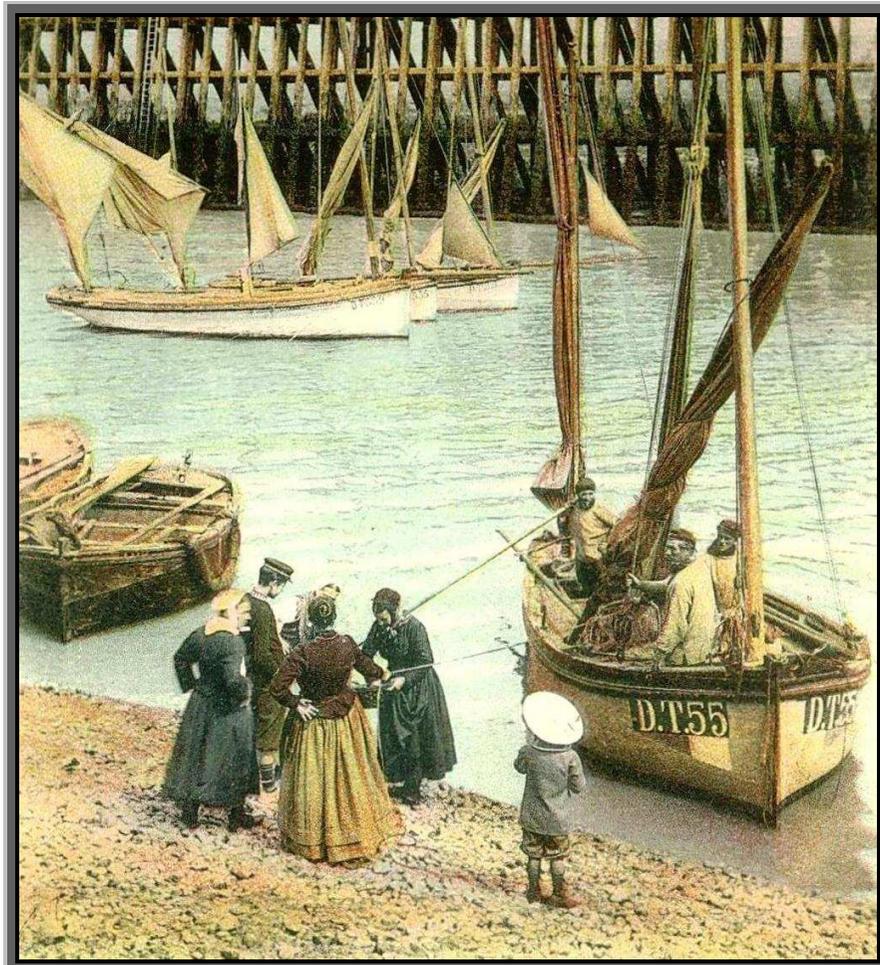
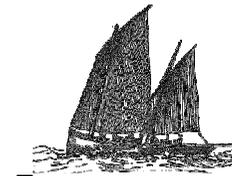
**Traineras de Bermeo.**

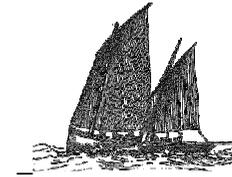


**Laredo.**

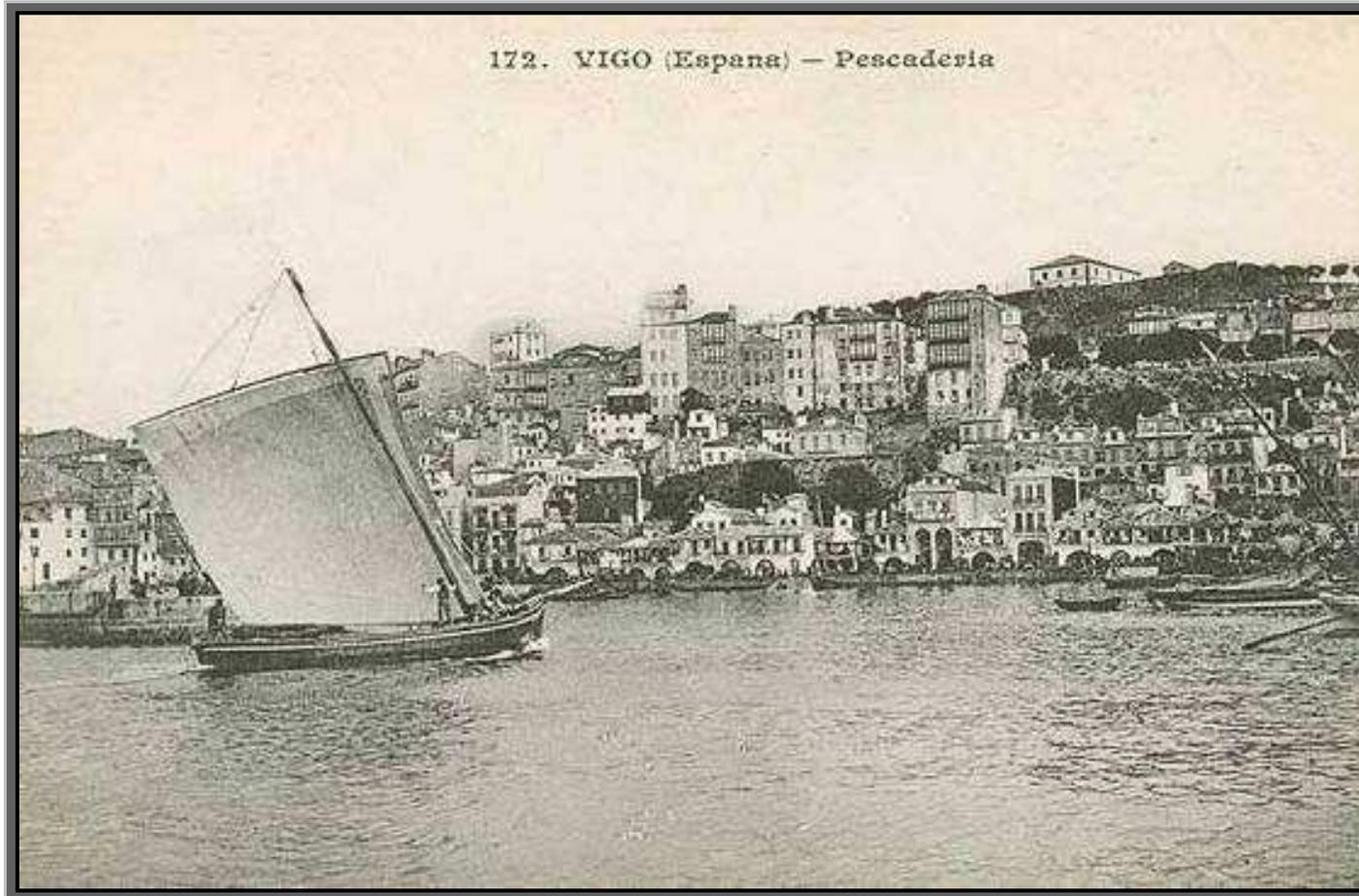


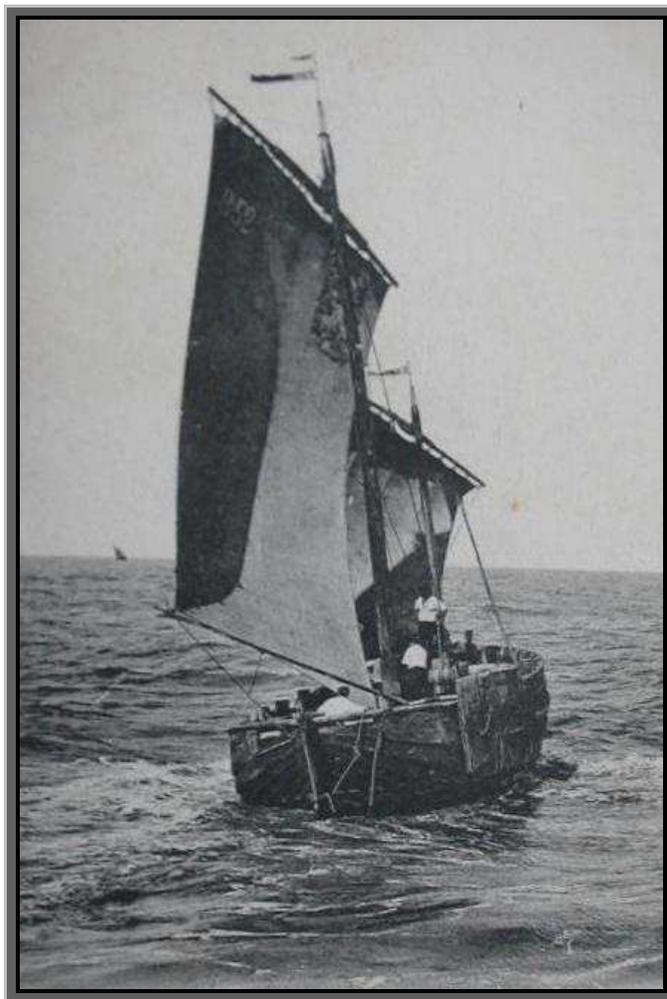
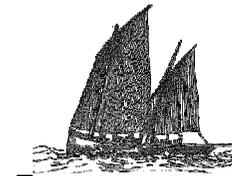
**Exposición de Pesca.**

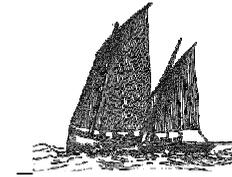




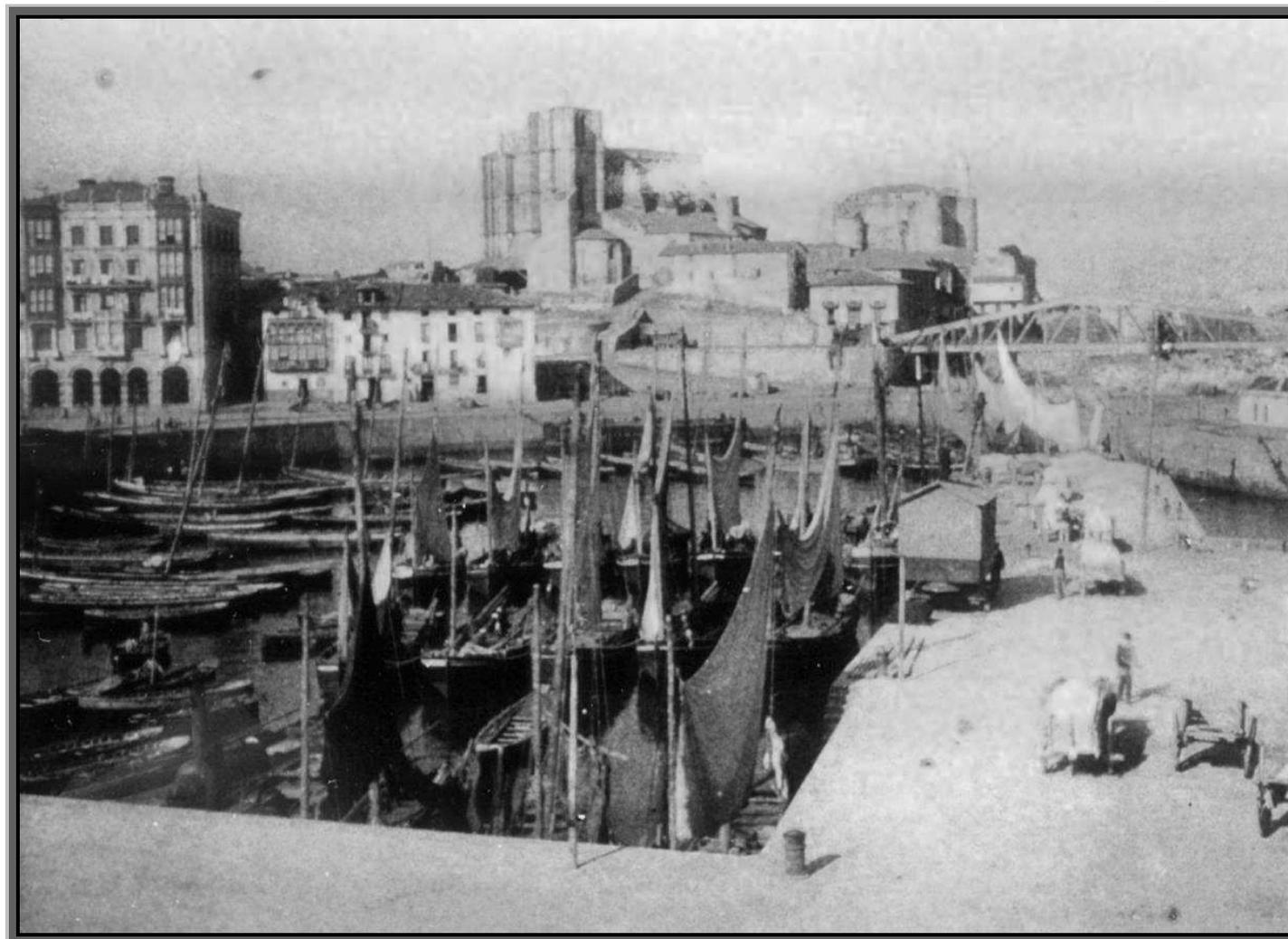
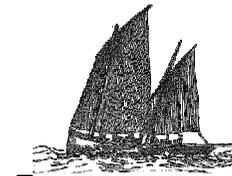
172. VIGO (España) — Pescadería



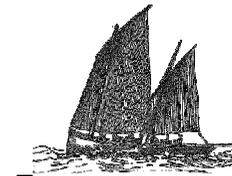




**Inglaterra.**



**Lanchas mayores de Castro Urdiales.**



Los vapores pesqueros de la compañía Anglo de Pesca, en el puerto de la Mar del Norte, el vapor pesquero de la zona del comercio.



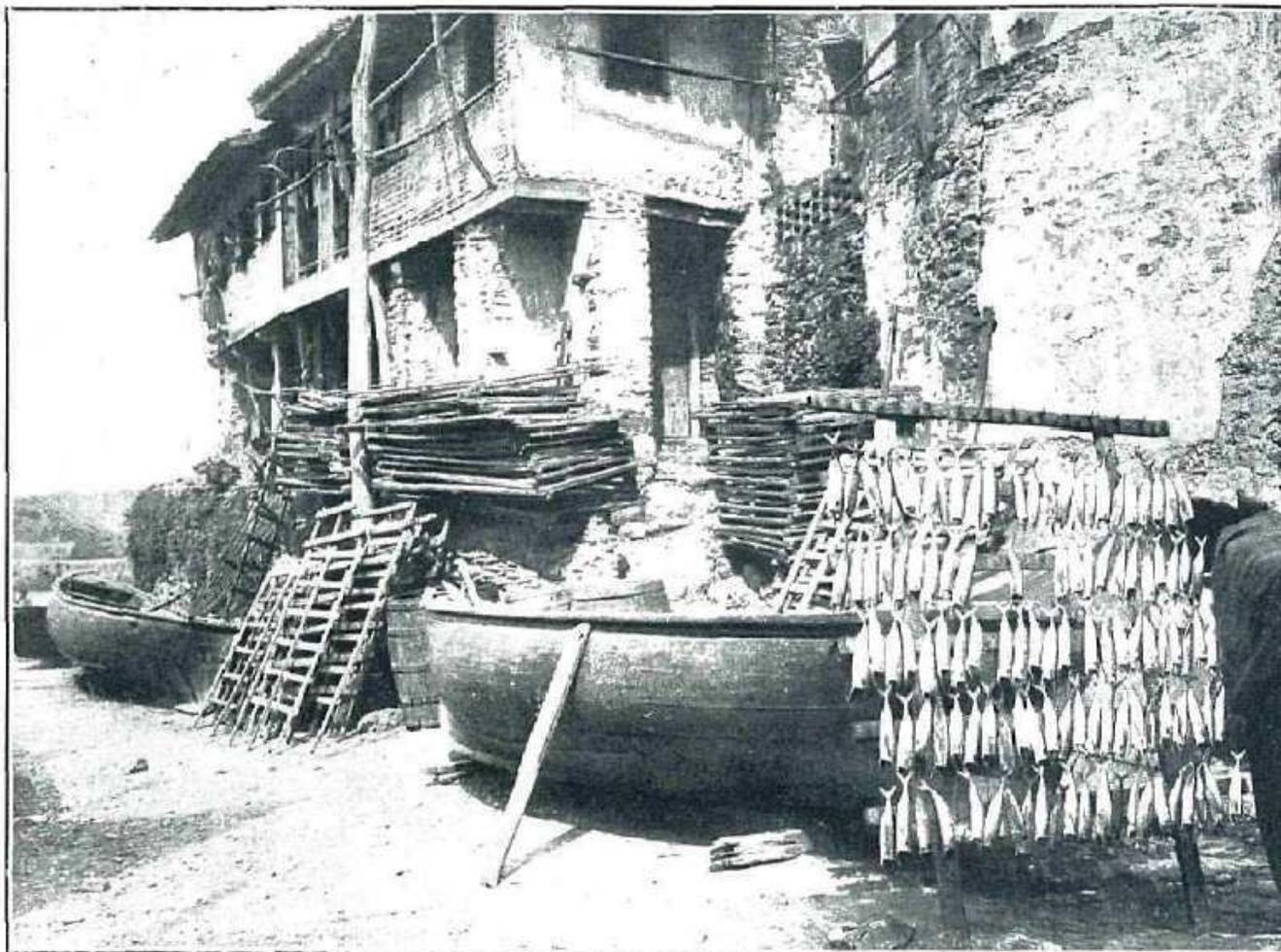
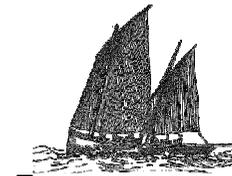
Uno de los vapores del comercio de la zona pesquera de la zona del comercio. (Foto, Agencia Galia).

## EN LOS MARES DEL NORTE LA PESCA DEL ARENQUE

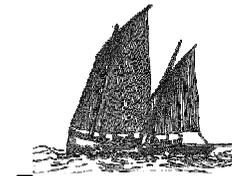
Desde muy antiguo como actividad pesquera, importante la pesca del arenque que en cada época del año se para los navegantes del Norte y de los faros más altos del mar, pescados, en ciertos, sus aguas, como resultado por la abundancia del pescado.

Los arenques viven en la parte septentrional del Atlántico, incluido en los mares del Norte, el Mar del Báltico, y cuando llega la época de la reproducción dejan las grandes profundidades para aparecer en grandes masas en las costas de Islandia, Inglaterra, Holanda y San Francisco.

Surgen a Inglaterra son los que se dedican en mayor número a una pesca y a las industrias de salazón y otros derivados, que producen notable rendimiento por la gran cantidad que se recoge, que se calcula anualmente en diez mil millones de toneladas.

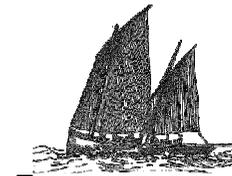


**Cudillero.**



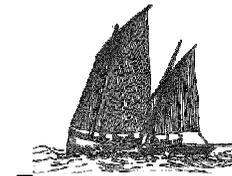
Mujeres de Cudillero transportando el pescado

C

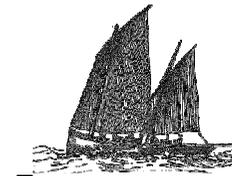


C

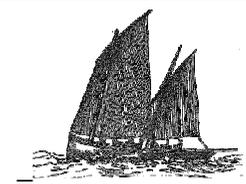
**Lanchonas y traineras de Cudillero.**



**Traineras de Castro Urdiales.**



**Barcos de Holanda.**



MUNDO GRAFICO

# LA ISLA MÁS PINTORESCA DE HOLANDA

MUNDO GRAFICO



Un grupo de pescadores holandeses en la puerta de una taberna

No todos los que pueden permitirse el lujo de viajar durante el verano para renovar la salud y las fuerzas acostumbradas por el duro y constante trabajo diario, siguen las gloriosas vacaciones a retiro para entregarse al reposo, escapar el calor y respirar otros aires que los de las pesadas ciudades. Hay una de las más bellas de los barcos, donde se impone una rigurosa etiqueta que no se suelta en el que rebota salud y frescura, son muchos los barcos que surcan en silenciosos puertos, donde se sigue la etiqueta de la vida con sus molestas imposiciones. Holanda, la isla y provincia de Holanda, donde todo es tranquilidad y poesía es

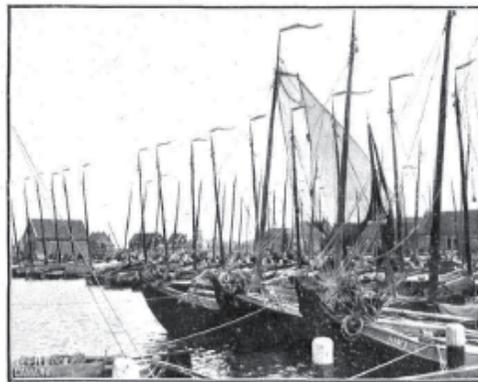


Un grupo de niños holandeses en traje de fiesta



Un viejo lobo de mar paseando por el muelle con su nietecita

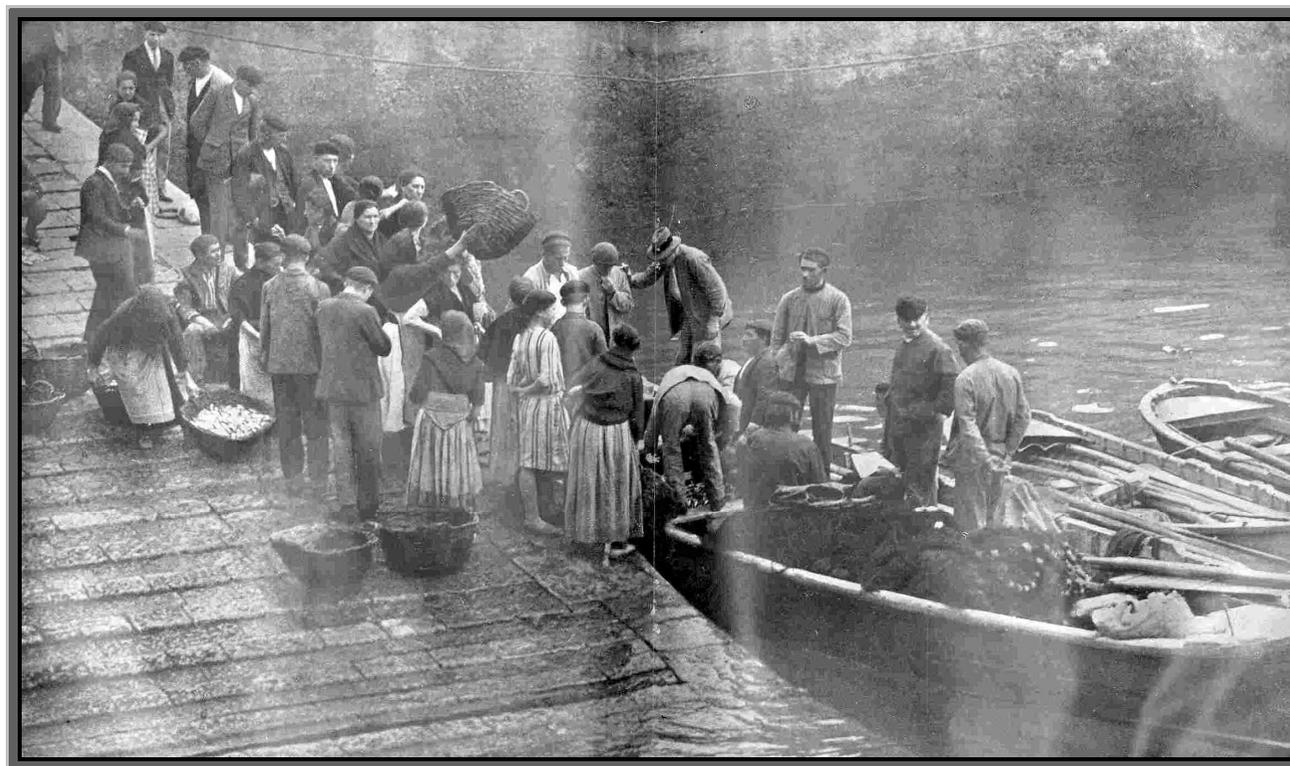
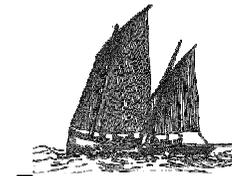
el paisaje bello, todo abstrata y herida en el espíritu de los habitantes y sencillos paisajes en las costas, la de ser, la diversamente, oferta de singular por el viento, para el que, al abandonar sus barcos, basta un momento y en la contemplación de la Naturaleza con su esplendor y belleza. Y de los muchos y sencillos paisajes de Holanda, uno de los más pintorescos y de los que por su grandeza que la producción del mundo en la isla de Holanda, donde no solo a los cinco millones de habitantes, que son, sino que por su belleza se hacen paraiso los ojos y costumbres de otros países, el viajero ha de haber seguido sus costas.



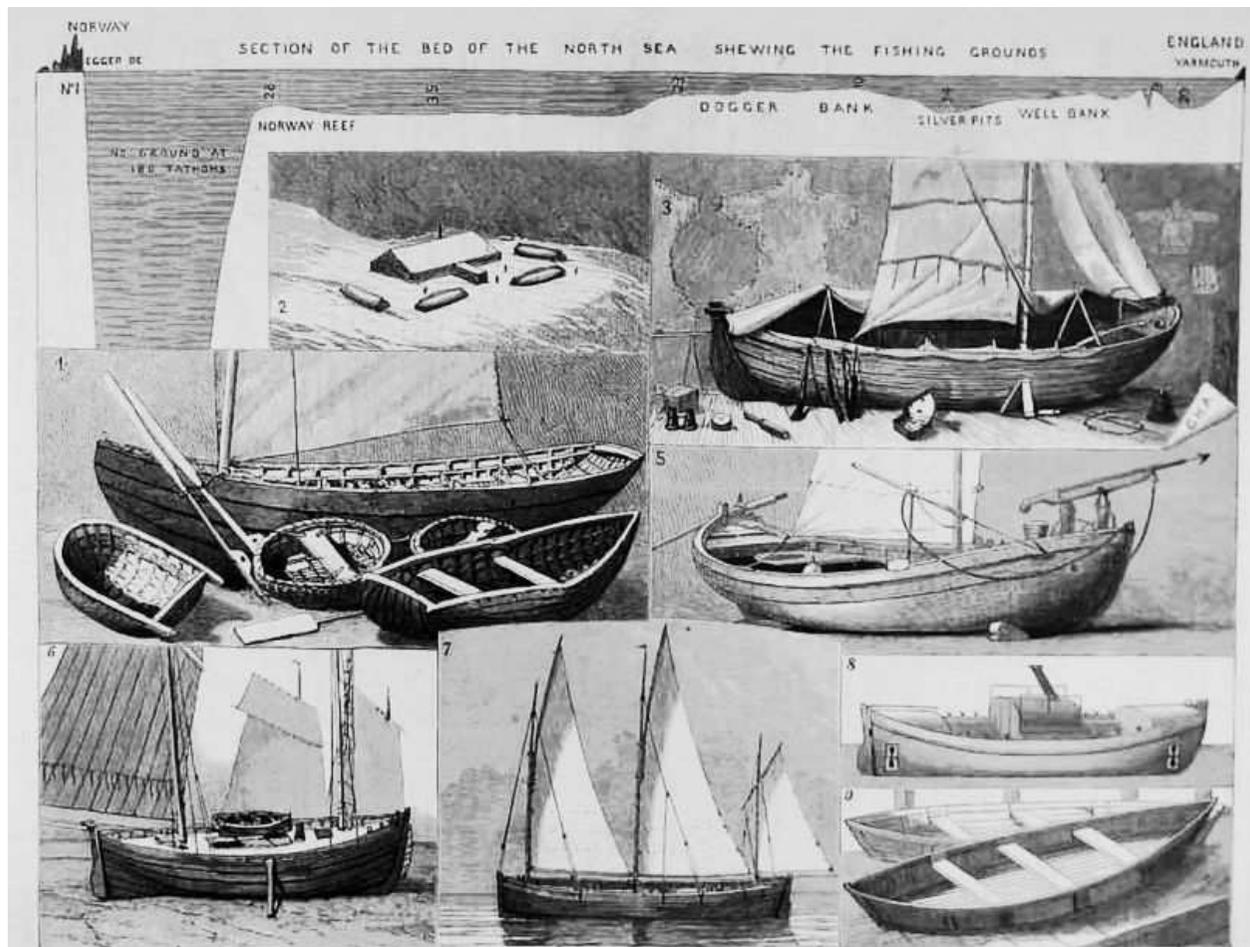
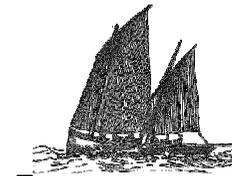
Los pintorescos barcos de pesca alineados en el puerto de Marken



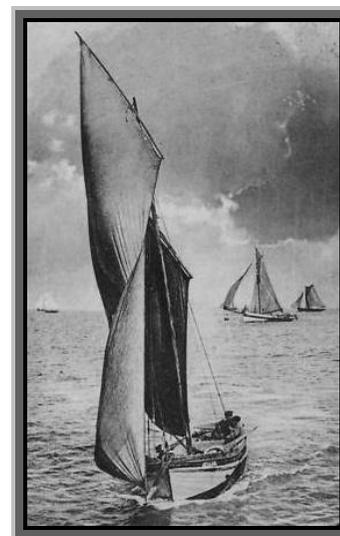
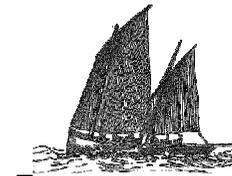
Holandeses camino de la iglesia, en día festivo



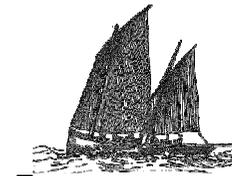
**Trainera en Santurce.**



**Noruega.**

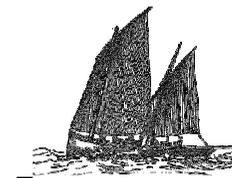


**Costa Norte de Francia.**

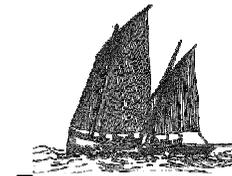


El bacalao

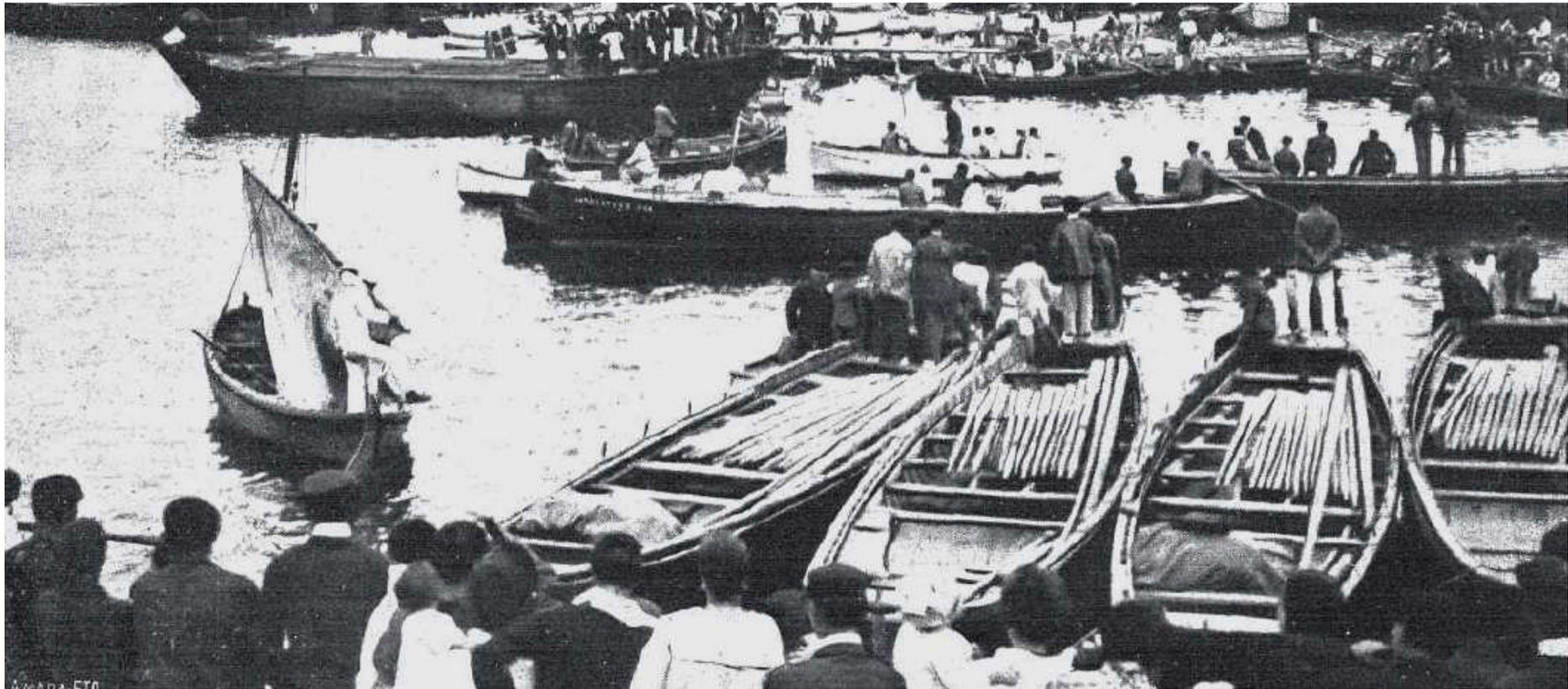
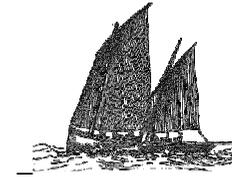
N



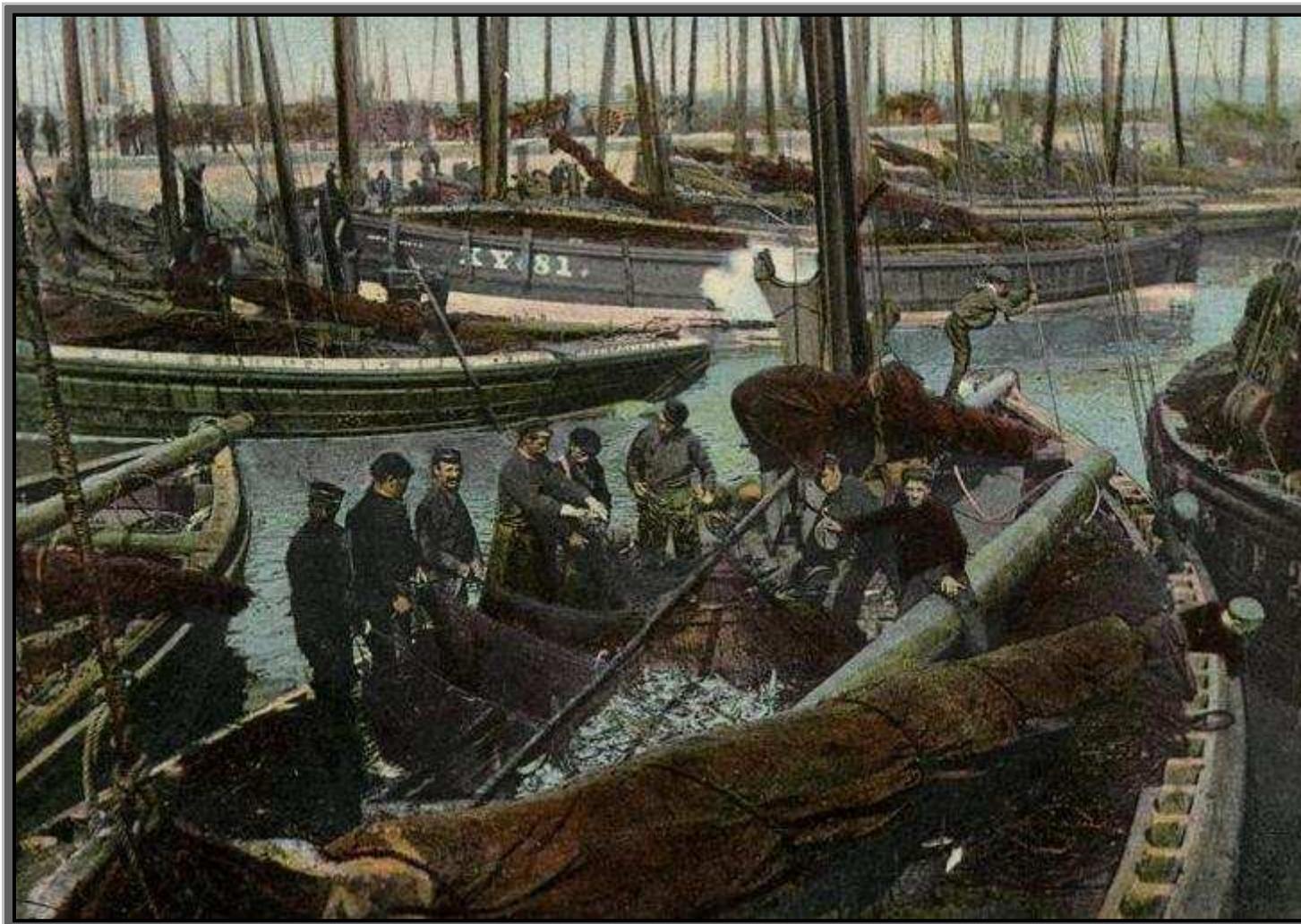
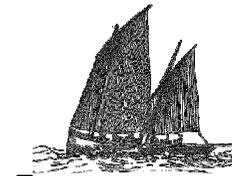
**Barcos de pesca de Laredo.**



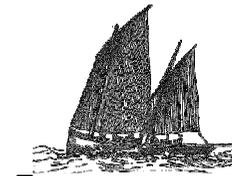
**Barco de vapor remolcando a pesqueros británicos en el mar del Norte.**

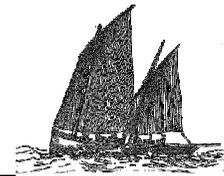


**Traineras y lanchas del Cantábrico.**

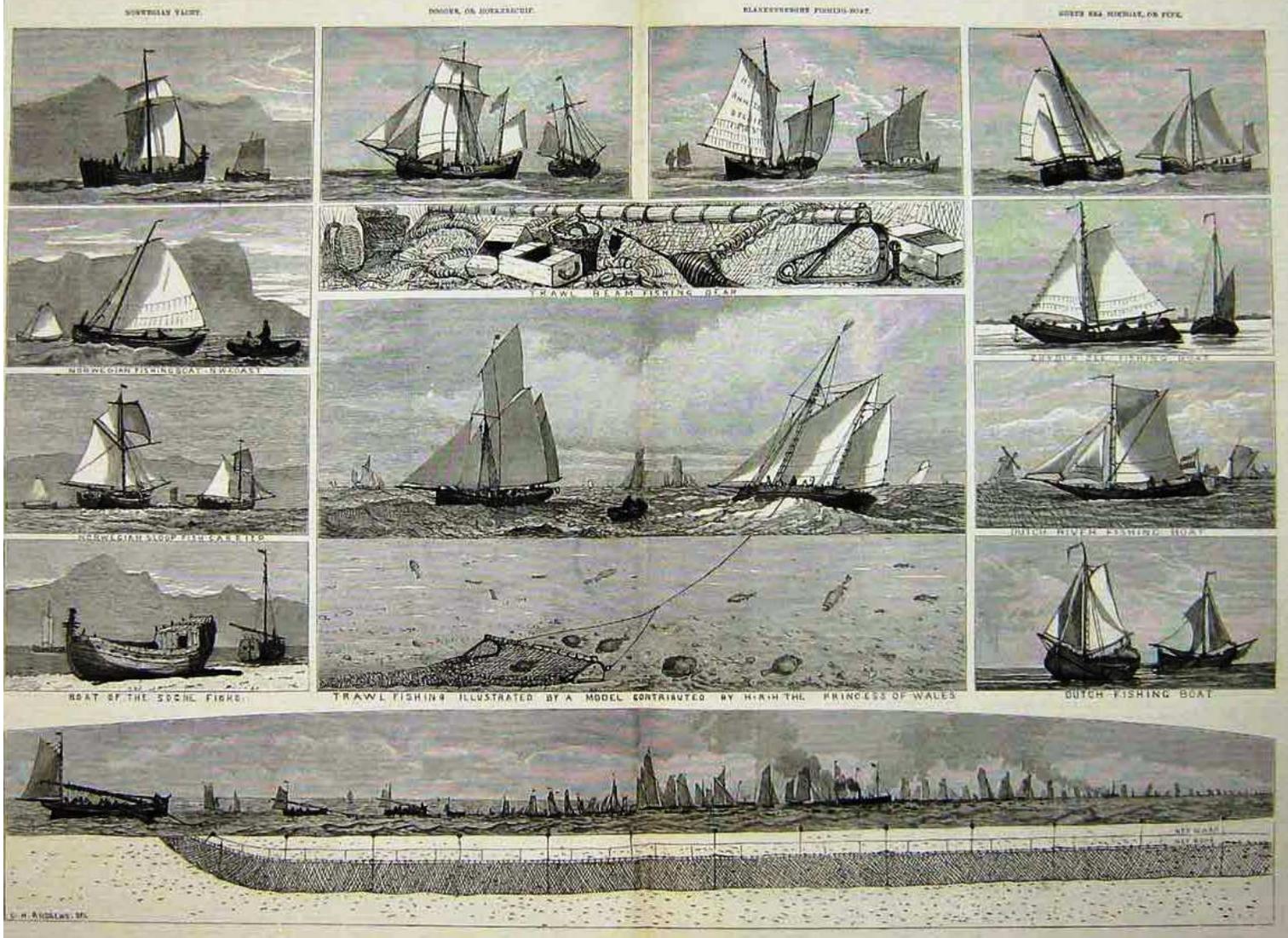


**Arenqueros británicos.**





MODELS OF FISHING BOATS AND FISHING GEAR IN THE INTERNATIONAL FISHERIES EXHIBITION.



NORWEGIAN VESSEL

BOAT OF JOZEKACIE

BLACKHEATH FISHING BOAT

BOAT OF THE NORTH SEA



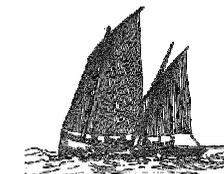
BOAT OF THE SCOTCH FIRTH

TRAWL FISHING ILLUSTRATED BY A MODEL CONTRIBUTED BY HER HIGHNESS THE PRINCESS OF WALES

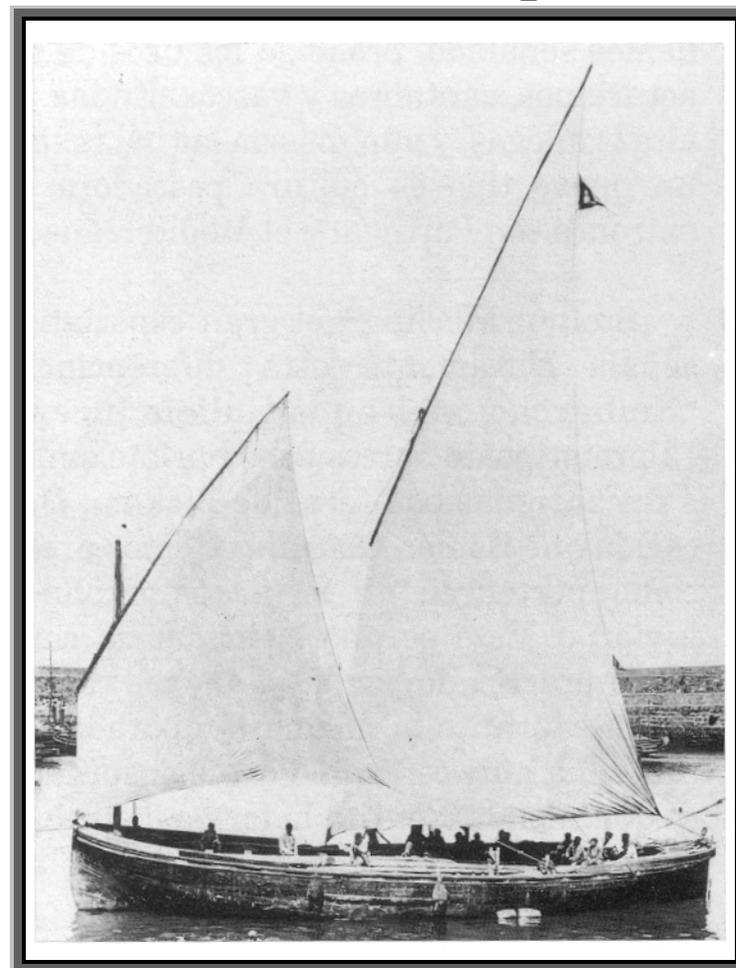
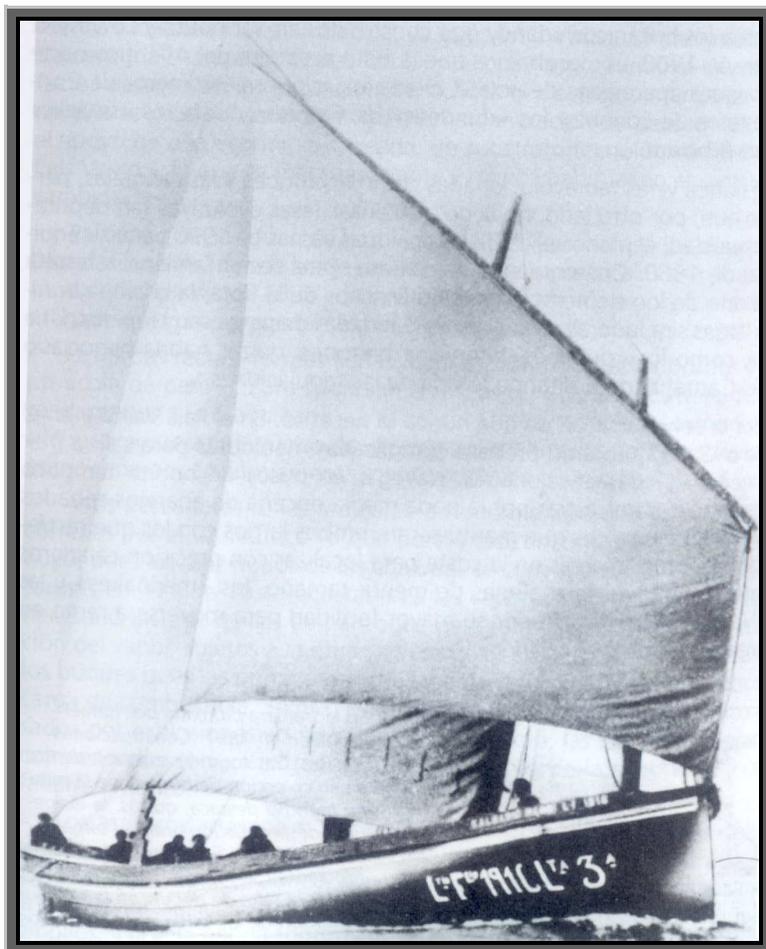
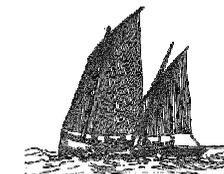
DUTCH FISHING BOAT



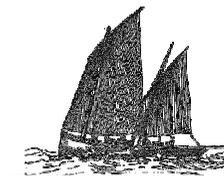
C. H. ANDREWS, DEL.



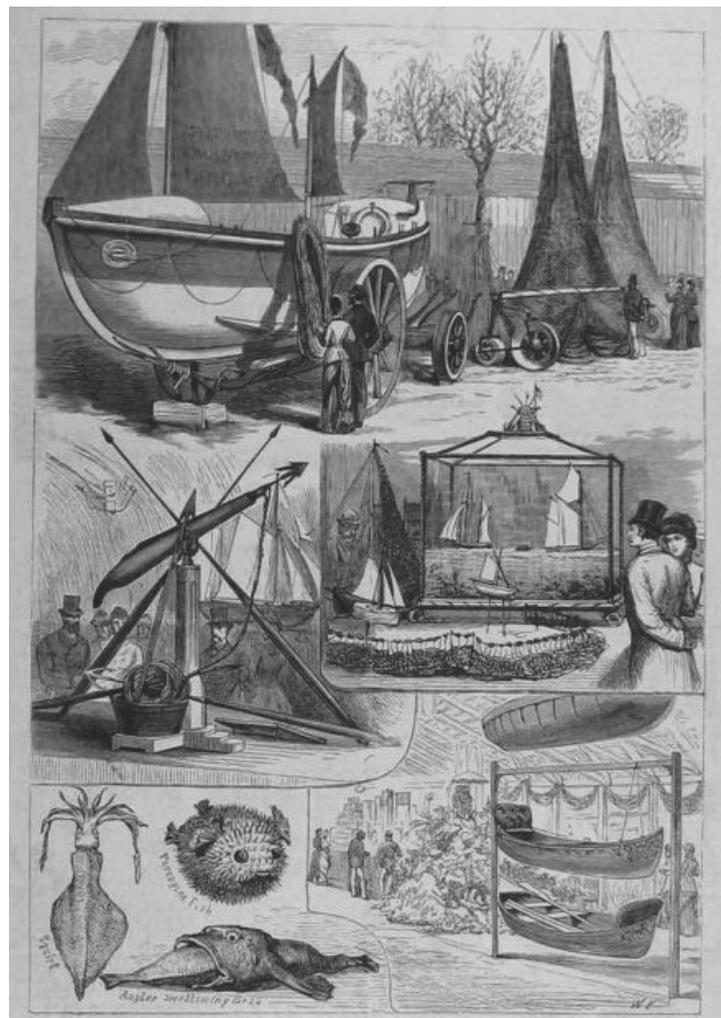
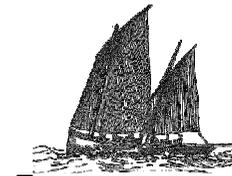
**San Sebastian.**



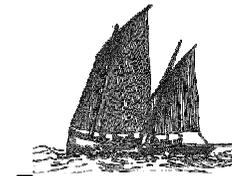
**Chalupas vascas.**



UN SALVAMENTO.  
Cuadro de Haquette.



**Barcos de salvamento.**

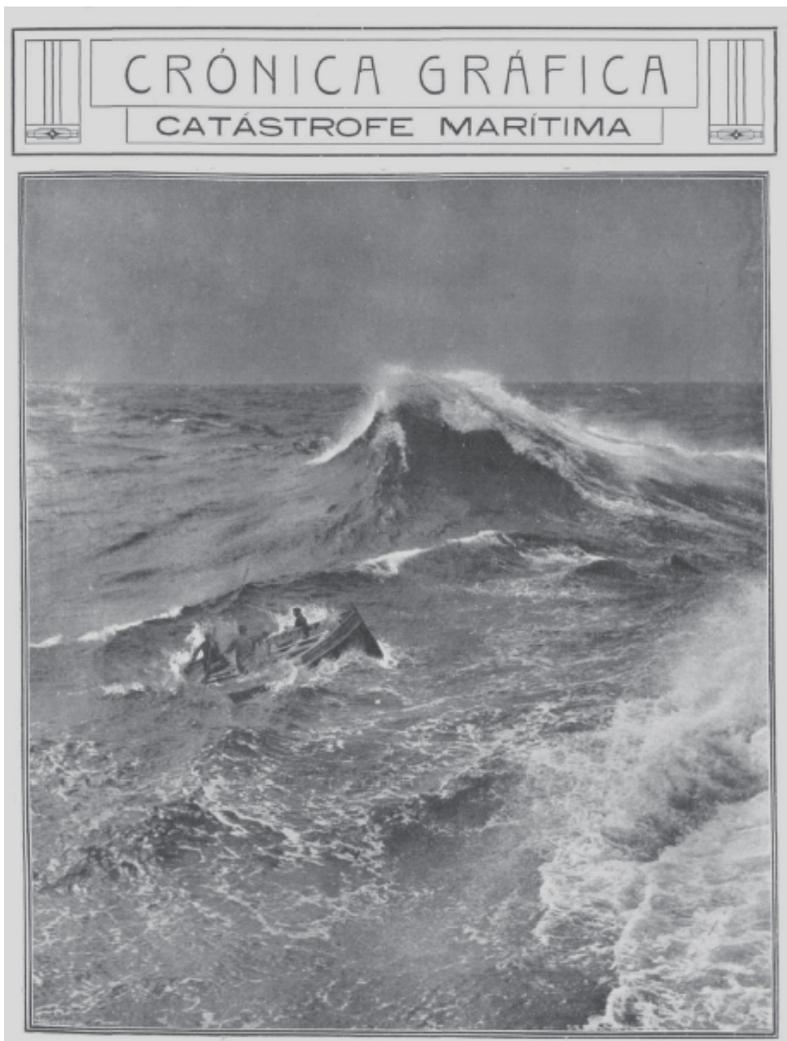
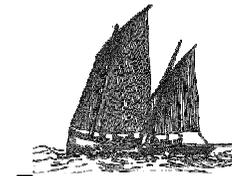


BELLAS ARTES.



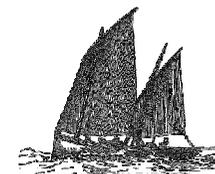
«UNA SALIDA PARA SALVAMENTO DE NAUFRAGOS.»

CUADRO DE G. HAUCCETTE, GRAVADO POR CARLOS SAUVE.



CRÓNICA GRÁFICA  
CATÁSTROFE MARÍTIMA

**Galerna en el Cantábrico.**



## REDES, APAREJOS Y ANZUELOS

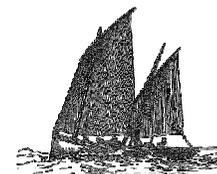
Dentro de la amplia gama de artículos expuestos, no llamó demasiado la atención de nuestros comisionados el apartado de redes y aparejos, siempre haciendo una comparación con la producción española. Si dan fe del inmenso debate que en toda Europa se estaba produciendo por los imparables avances de los artes de arrastre. Muchísimas protestas, pero cada vez más utilizados: *“En todas partes se atribuye a su empleo irregular disminución de los productos de la pesca, la destrucción de las crías, la desaparición completa de especies sedentarias. Los Gobiernos de Inglaterra, Francia, Bélgica y Holanda han ordenado investigaciones cuyo resultado parece demostrar que son infundados los clamores de los enemigos de estos artes...”*<sup>17</sup>

En cuanto a las redes utilizadas en lo que podemos denominar faenas tradicionales de pesca, excepto la constatación de que en muchos lugares de Europa se estaba mecanizando su fabricación, nada tenían que envidiar las nacionales a las extranjeras: *“Los trasmallos, sardinales, volantes, derivas, terrados, etc., tampoco ofrecen novedad para nosotros. En calidad de cáñamo, igualdad de hilo y nudo, fortaleza de aquel, y por tanto de la red, las nuestras no solo no desmerecen de las extranjeras, sino que las llevan ventaja, a juicio de los patronos pescadores que nos acompañaron a la exposición y que las examinaron todas con mucha atención. Atribuimos la diferencia a que las nuestras se fabrican a mano, escogiendo y limpiando el cáñamo y verificando el torcido y mallaje los mismos pescadores que van a emplearlas, al paso que en el extranjero están muy generalizados los procedimientos mecánicos para todo, que dan mejor aspecto, pero menos solidez a los productos. Hemos observado que las redes holandesas fabricadas a mano como las nuestras, son muy apreciadas por los pescadores, aunque tienen en su contra, como no puede menos de suceder, el mayor precio”*<sup>18</sup>.

---

<sup>17</sup> Ibidem, p. 113.

<sup>18</sup> Ibidem, p. 120.



Más atención prestaron los visitantes en las variantes europeas del entintado de las redes: *“El tinte de las redes tiene dos objetos: la conservación de aquellas, que la humedad continua deteriora, o la coloración que las confunda con el agua, haciéndolas menos visibles a los peces; y como es difícil de obtener a la par ambos resultados, los pescadores optan por uno u otro según las condiciones de la localidad. Los noruegos que tienen facilidad para secar frecuentemente las redes en la playa, y que, como hemos consignado no consideran su duración como la principal circunstancia, no las tiñen por lo general, o emplean a este efecto, como en España, cortezas de sauce, zumaque, aliso, pino y principalmente encina. En Holanda, por el contrario, se atiende con preferencia a la mayor vida de los artes, impregnándolos “en cachau” o en “coaltar” (alquitrán de carbón). Esta última preparación les da una rigidez que parece poco favorable a la pesca; pero según dicen, desaparece bajo la acción del agua.*

*Los franceses procuran conseguir el doble objeto con el sulfato de cobre, ensayado con buenos resultados en Dieppe y con el aceite de pino; pero estas preparaciones son muy costosas y más largas”<sup>19</sup>.*

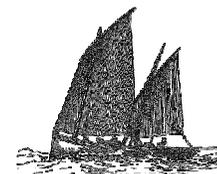
Las nasas vistas tampoco presentaban sustanciales cambios y diferencias: *“Otras naciones tenían nasas, garlitos, tambores y mecanismos análogos de mimbre, junco u otros materiales, semejantes a los de nuestras costas”<sup>20</sup>. Sí mereció la pena la sección “En aparejos, cordeles, volantines, etc., eliminado los de la pesca del bacalao, que desgraciadamente no tienen aplicación para nosotros desde que fuimos desposeídos del derecho de usarlos en Terranova, no hallamos dignos de mención más que los palangres noruegos... Con ellos se pescan grandes cantidades, no solo por el esmero e inteligencia de su construcción, sino también porque se fondean de manera que los anzuelos queden a la profundidad a que se sabe acuden los peces, por medio de boyas o flotadores de vidrio”<sup>21</sup>.*

---

<sup>19</sup> *Ibíd*em, p. 126.

<sup>20</sup> *Ibíd*em, p. 123.

<sup>21</sup> *Ibíd*em, p. 124.



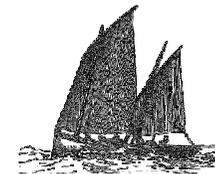
De los noruegos había bastante que aprender: *“De esta nación, de quien tanto hay que aprender en lo relativo a la pesca, señalaremos también como dignos de adopción los molinetes para levar las redes, y otros movibles para curricanes y aparejos; porque no sólo simplifican el trabajo, sino que prolongan la duración de los artes”*<sup>22</sup>.

Por último, la industrialización en la fabricación de anzuelos era ya imparable. Los días estaban contados para los viejos artesanos anzoleros: *“La fabricación de anzuelos ha adelantado hasta la perfección en Inglaterra y Alemania. Aunque los primeros hayan sido siempre muy reputados, hemos oído decir a nuestros pescadores que no dejaban de salir muchos inútiles, por el procedimiento viciosos de templarlos al carbón mineral, de que resultaba partirse a los esfuerzos del pez, por cuya razón eran preferidos en España los de las fábricas de Cataluña, Valencia y Asturias que los templaban con mucho esmero mal carón vegetal. Hoy los anzuelos ingleses son inmejorables, y entre ellos ha llamado justamente la atención la colección de muestras que desde el más diminuto hasta el de tiburón, ha presentado M. Bartleet, fabricante de Redditch: la punta es muy aguda y el arco a prueba. Holanda, Noruega y Suecia fabrican buenos anzuelos galvanizados para surtir a sus industrias... En Francia ha retrocedido esta fabricación”*<sup>23</sup>.

---

<sup>22</sup> Ibidem, p. 125.

<sup>23</sup> Ibidem.



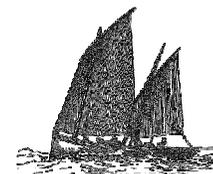
## VESTIDOS Y EQUIPO PERSONAL DE LOS PESCADORES

Muy especial cuidado, demostrando claramente la preocupación social y humana que despertaban los “pobres” pescadores, pusieron los visitantes de las exposiciones internacionales en las ropas y equipos personales de los mismos: *“Tristes reflexiones nos sugiere esta sección, colocada en todos los programas por un sentimiento humanitario. Los hombres que pasan la vida a la intemperie sufriendo, no hablemos de peligros, los rigores del cielo y de la mar, bien necesitan de abrigo que conserve movimiento y vigor a sus miembros. ¿Lo tienen muchos pescadores? No; son pobres, y su mezquino equipo, empapado por los golpes de mar y los chubascos, se enjuga sobre el cuerpo. He aquí por qué hemos examinado con profundo sentimiento las ropas excelentes de lana, los impermeables, las grandes botas que usa la gente de mar de otros países. Verdad es que nuestro clima es mucho más benigno que el de esas naciones del Norte; pero los temporales del invierno no dejan de ser crudos teniendo por techumbre el cielo”*<sup>24</sup>.

En esta cuestión sí que había que aprender mucho de las naciones europeas más desarrolladas en materia pesquera: *“Las telas para ropa interior que han presentado Bélgica, Francia e Inglaterra, son de algodón... Abundan las camisetas, calzones y medias de lana gruesa, hechas a punto de aguja, para abrigo interior... Camisitas y pantalones de paño, de piloto o de bayeta..., pero las prendas más interesantes del equipo de mar son los impermeables, y estos eran los que ocupaban el lugar privilegiado de la sección. Noruega, Suecia, Dinamarca, todas las naciones del Norte, los usan de cuero muy flexible al par que fuerte: el material empleado por lo común es la piel de cabra, y confeccionadas resultan económicas: un traje completo, o sea pantalón, chaquetón y sueste... En Francia e Inglaterra se usan de tela de algodón pintado de negro, con preparación de “cachau” o impregnadas en aceite de linaza cocido. Estas últimas son de más duración u más alcance del bolsillo de los pescadores... Comparados los efectos fabricados en ambas naciones, los franceses tienen la ventaja de la flexibilidad y no son pegajosos como los ingleses... Se aplican tres manos de aceite de linaza cocido, y se dejan secar al*

---

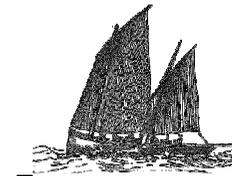
<sup>24</sup> *Ibidem*, pp. 110 y 111.



*aire libre durante un mes... También el calzado es artículo de primera importancia para el marinero: abrigado por gruesas botas que suben hasta el muslo, conserva su agilidad en los mayores fríos... Muchas muestras de este calzado competían en la sección; las había inglesas de "gutta-percha" y cuero, siendo de este material todas las demás. Las mejores, sin término de comparación, por reunir a la esmerada obra de mano una solidez a toda prueba y una flexibilidad que no se encontraba en otras, eran las fabricadas en Bolonia con cuero rayado y engrasado"<sup>25</sup>.*

---

<sup>25</sup> *Ibidem*, pp. 110-112.



TIPOS Y COSTUMBRES HOLANDESES. (De fotografías de M. Branger.)



*Pescadores de Dordrecht.*



*Vendedor de gaseas ambulante.*



*Aldeanas holandesas.*



*Niñas desgranando semillas de flores.*



*Cafetera holandesa.*

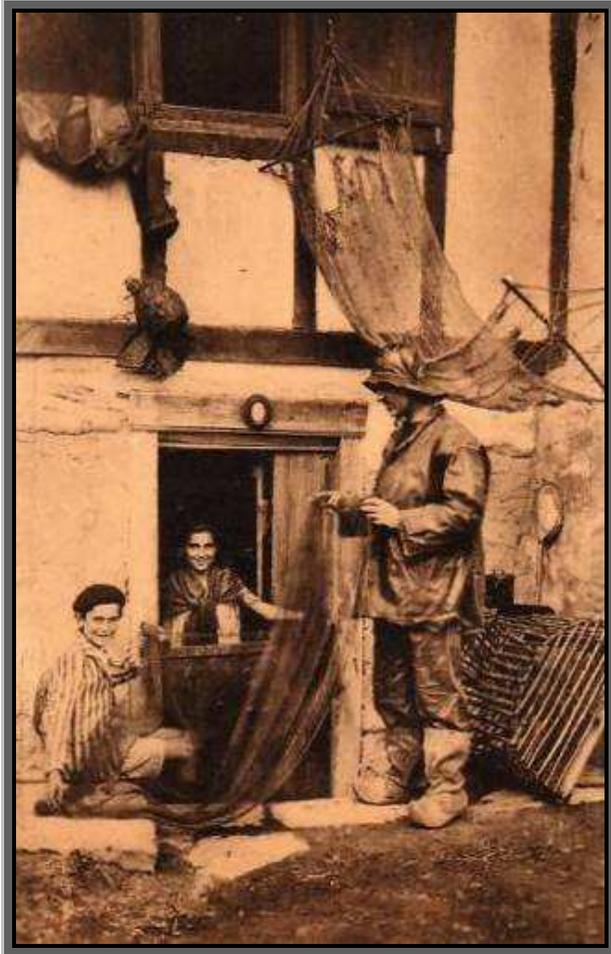


*Una calle de Rijkmaur.*

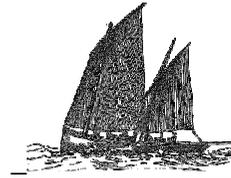


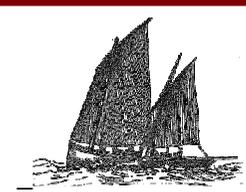
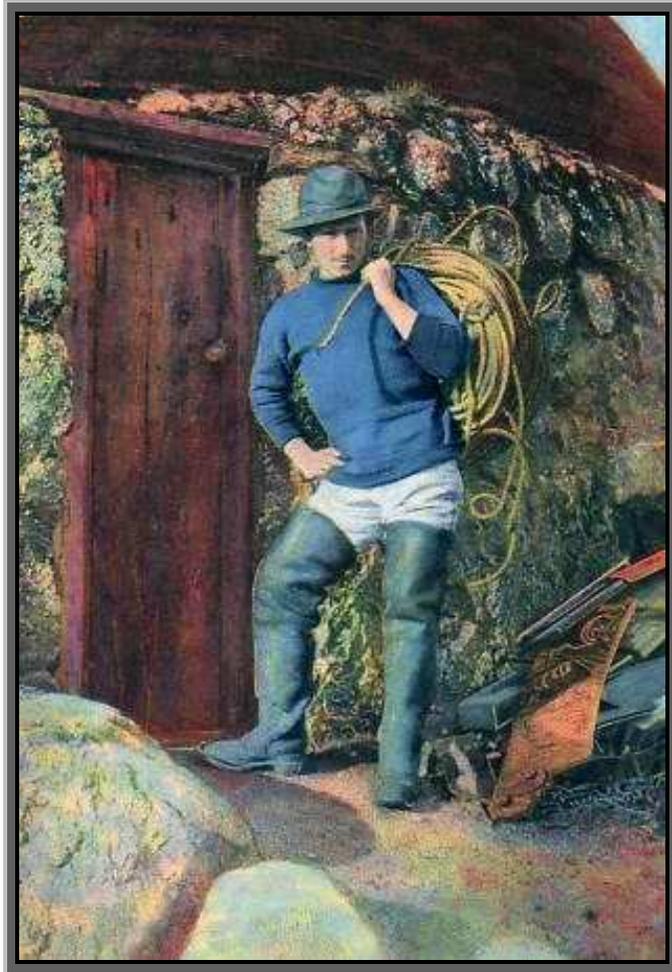
*Pescadores de la isla de Tereschelling.*

**Pescadores holandeses..**



**Pescadores vascos.**





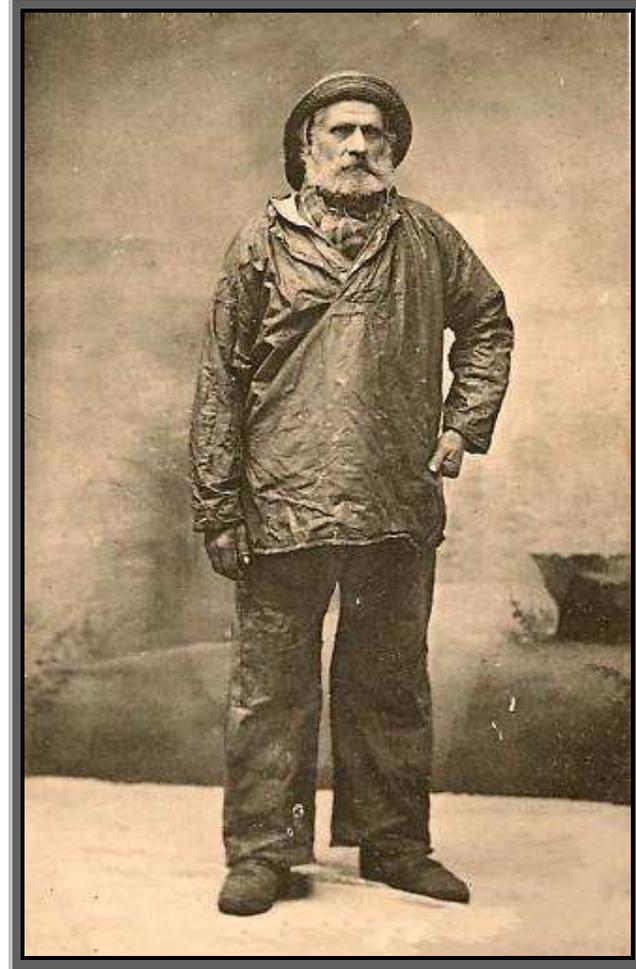
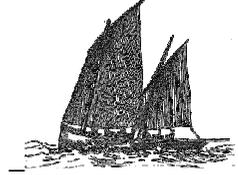
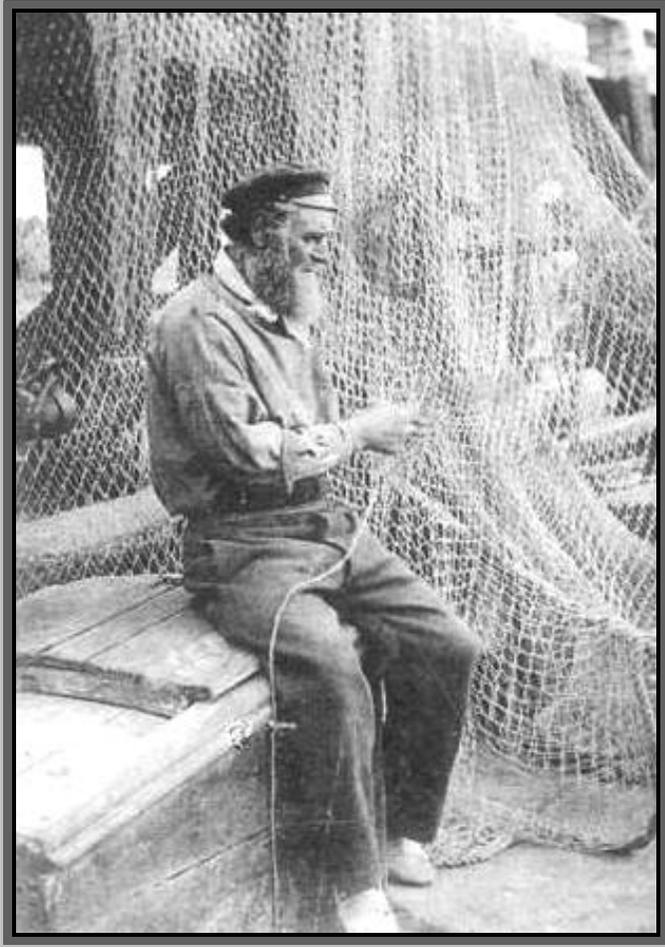
211

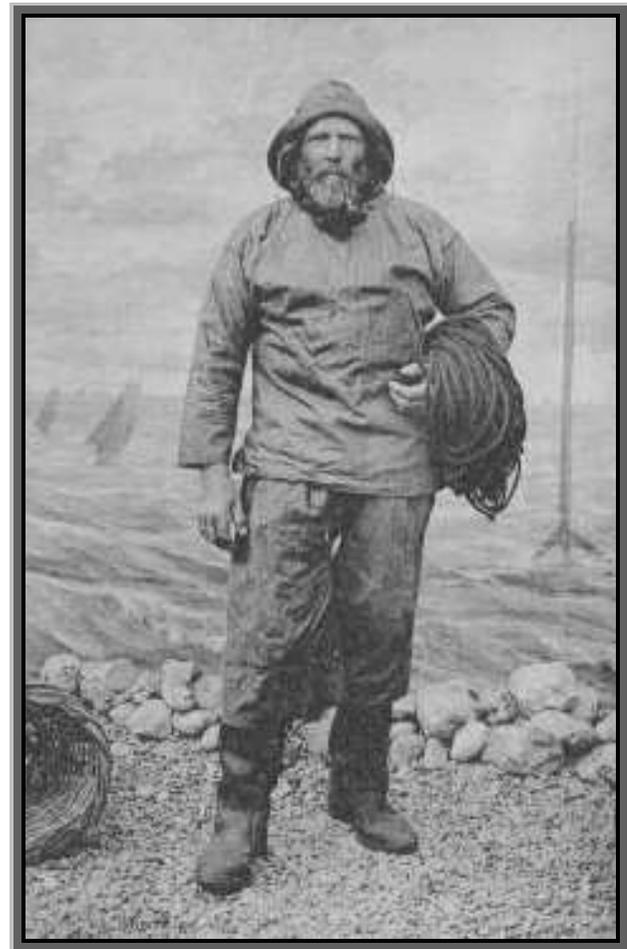
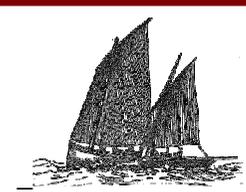
# LA FAMILLE

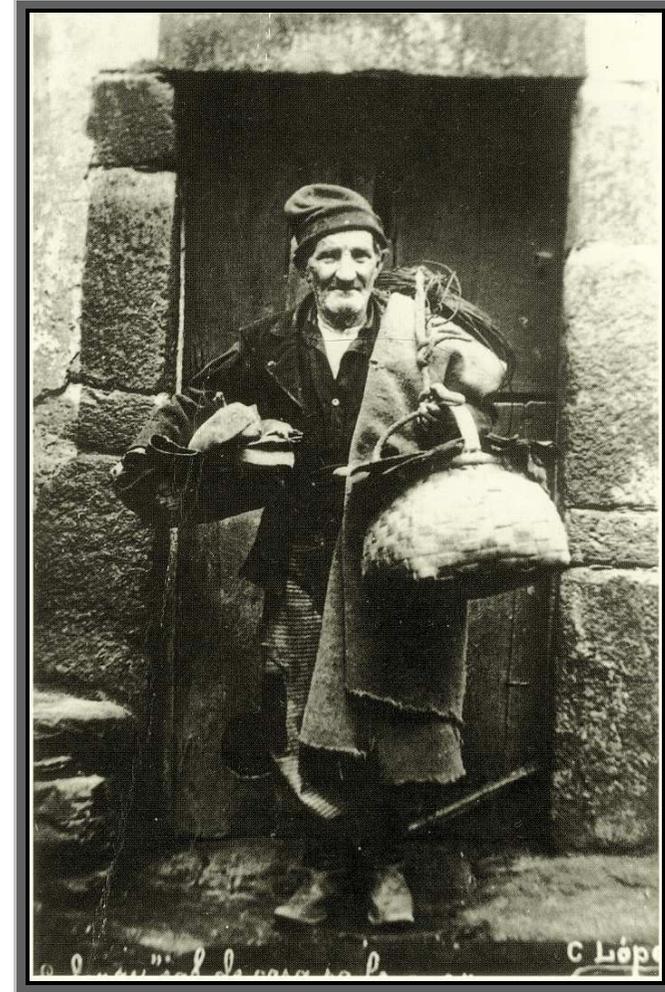
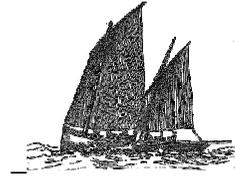
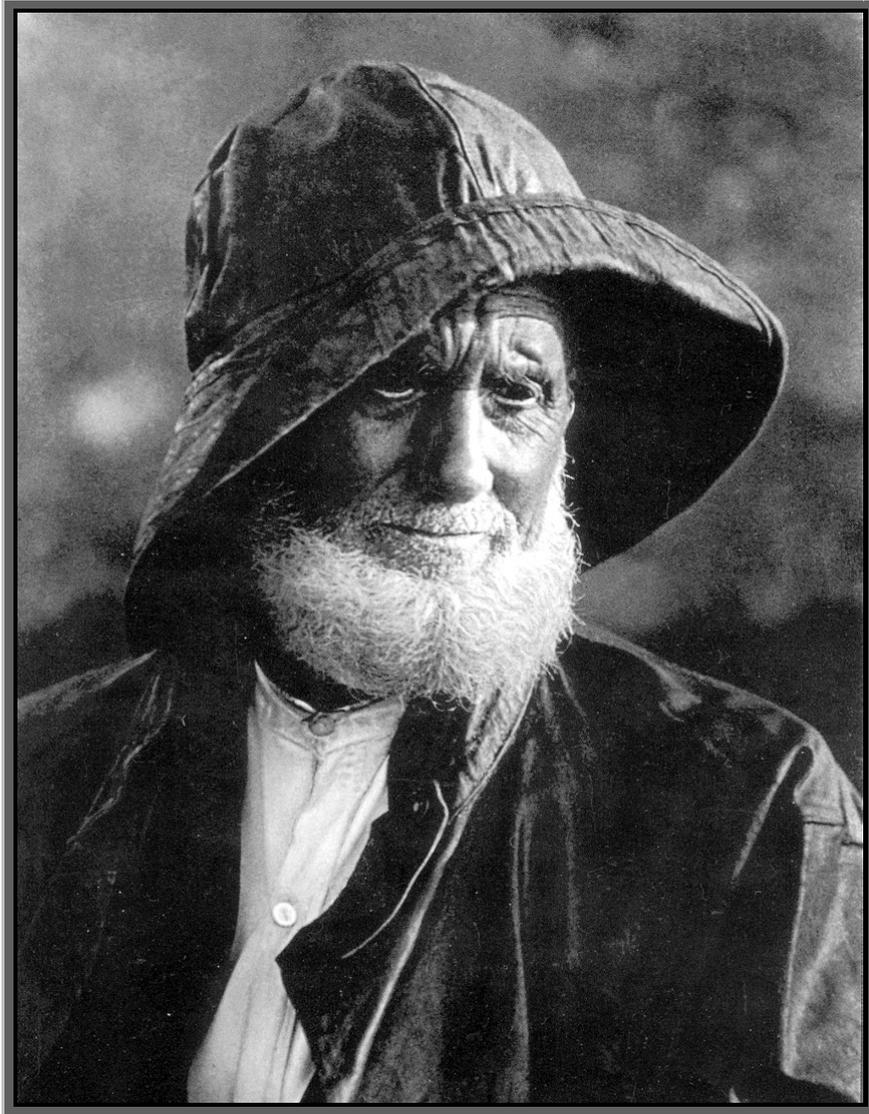
Voyages, Romans, Modes, Musique, Beaux-Arts, Actualités, etc.

<p><b>GRAVURES</b></p> <p>La Pierre vaine. — Un gravure. Tableau de M. Hequet. Année de 1885. — Un Dessin de gravure. — La Tonne sur l'écluse. — Une Héronne au milieu d'un paysage. Tableau de M. J.-B. Huet. — Gravure d'un modèle. — Dessin des ouvrages.</p>	<p>7<sup>e</sup> Année. — 22 novembre 1885. — N° 230</p> <p>Le numéro : 15 centimes</p> <p>Abonnement : un an, 8 fr.; six mois, 4 fr. Avec une gravure coloriée chaque mois</p> <p>Un an, 10 fr. — Six mois, 4 fr.</p> <p>53 — rue de la Chaussée-d'Antin — 53</p>	<p><b>TEXTE</b></p> <p>Un roman en prose, par Edmond Morel. — La Tonne sur l'écluse, par Abel Figeac. — Chronique. — Échos de l'éclair. — Courrier de la Mode. — Petite Correspondance. — Description des gravures de modes. — L'œuvre scientifique. — Nos gravures. — Mises. — Sentiments de l'époque. — Paris Temps.</p>
--	--	--

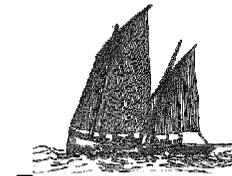
 A large woodcut illustration showing a fisherman and a woman on a boat. The fisherman is in the foreground, wearing a hat and heavy clothing, looking towards the viewer. The woman is behind him, leaning over the side of the boat. The boat has the text "NE DES MERS ET" on its side. The scene is set on a rocky shore with other boats in the background.



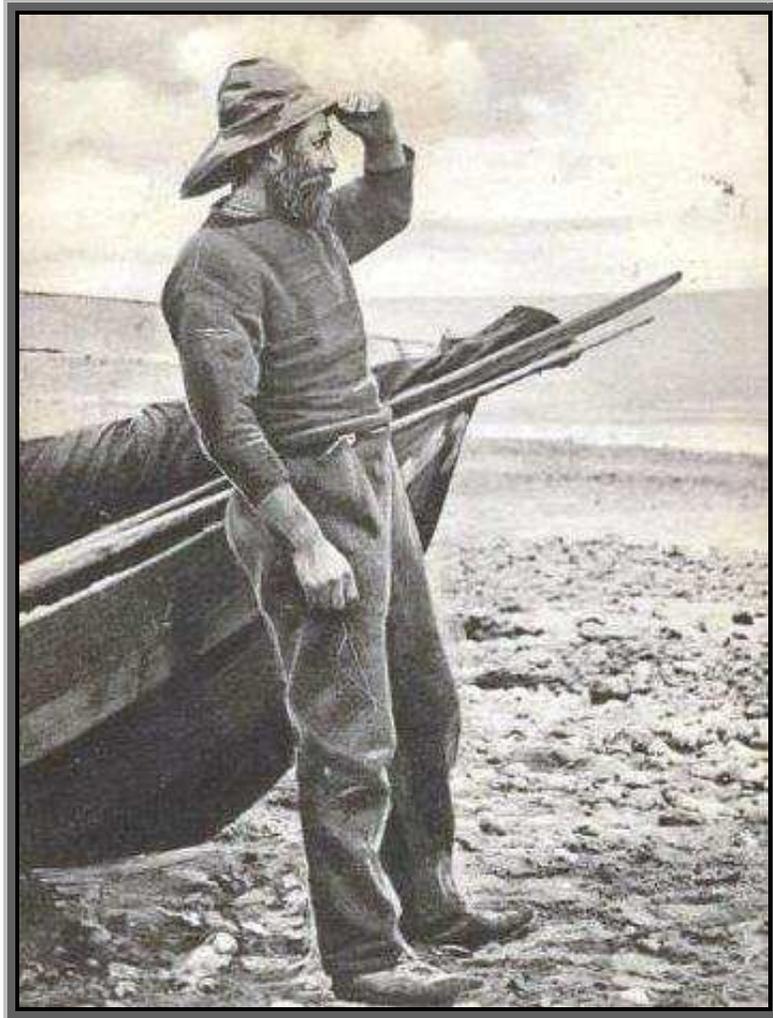
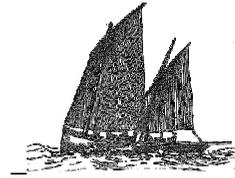


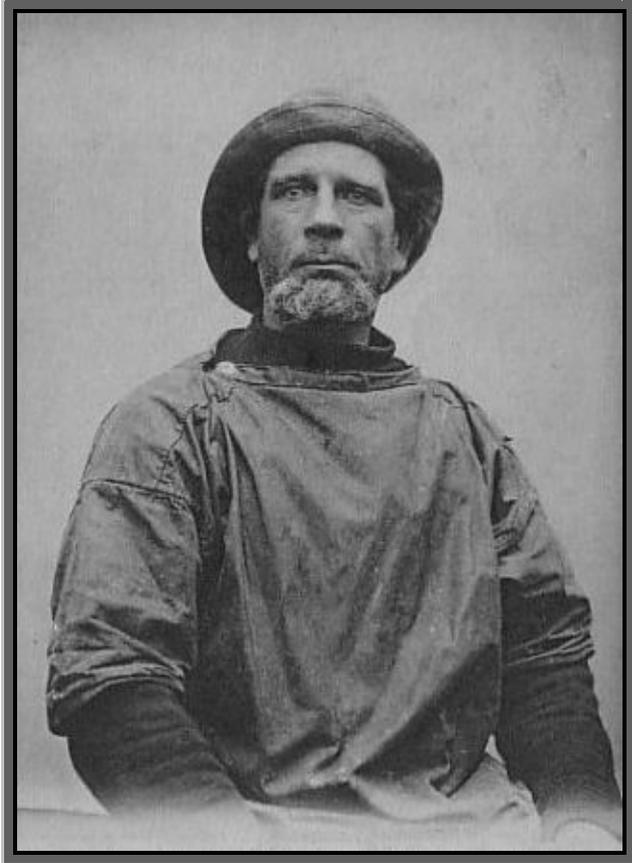


**Pescadores de Asturias**

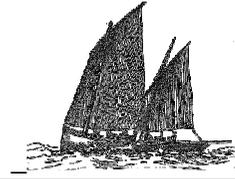
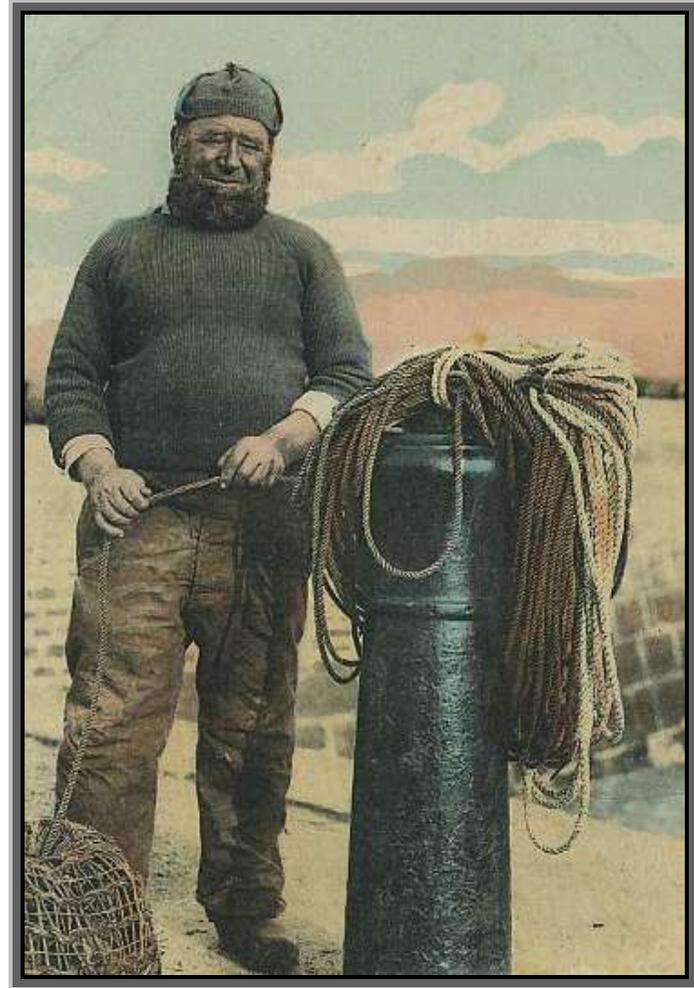


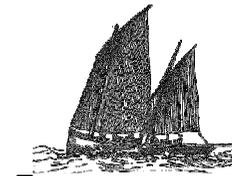
**Pescador de Dinamarca**





**Pescador Mar del Norte**

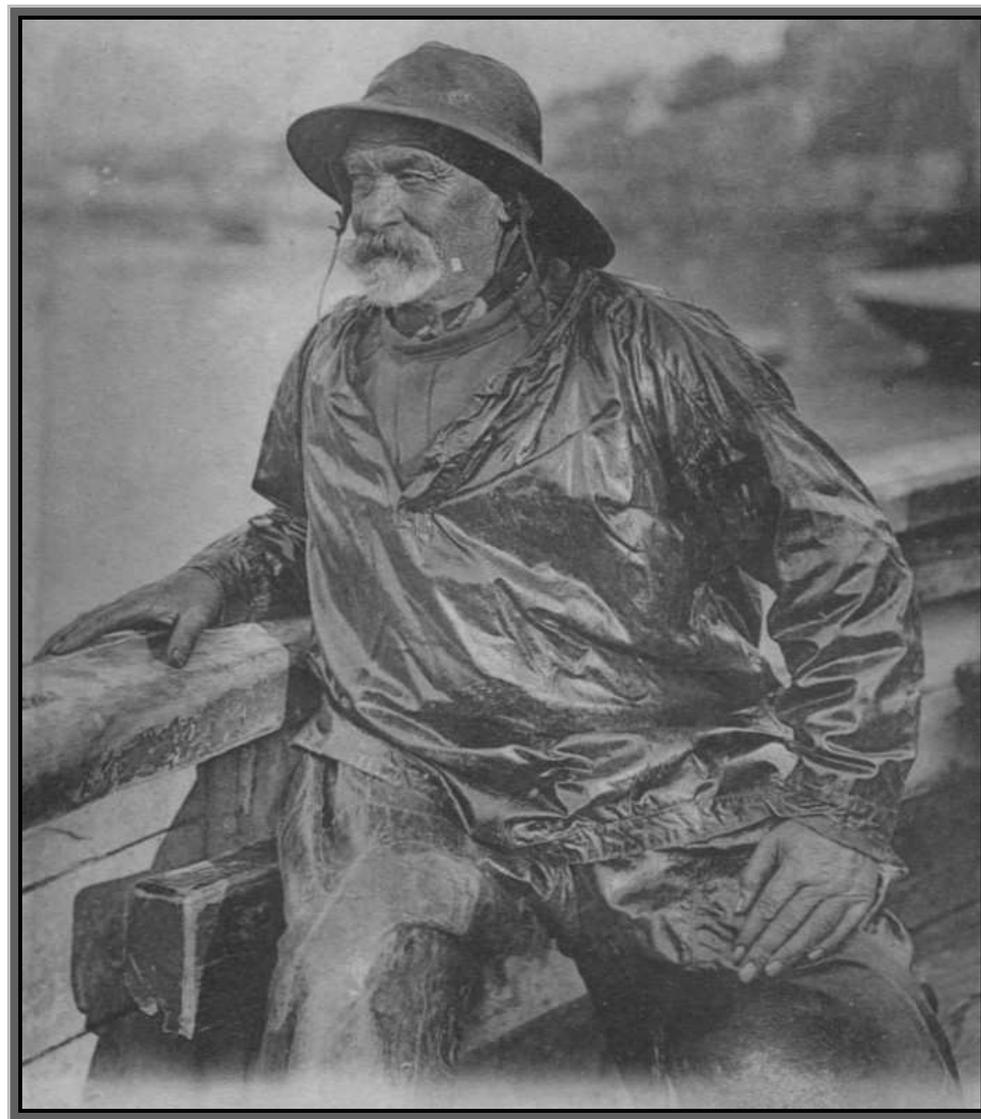
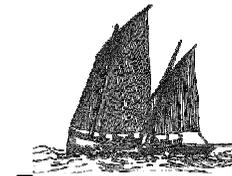


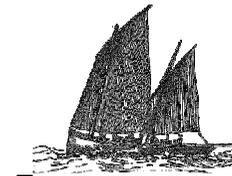


47627: ST IVES, A ST IVES FISHERMAN.

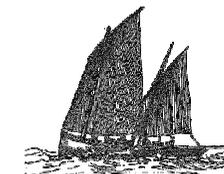


**Pescador de Holanda**

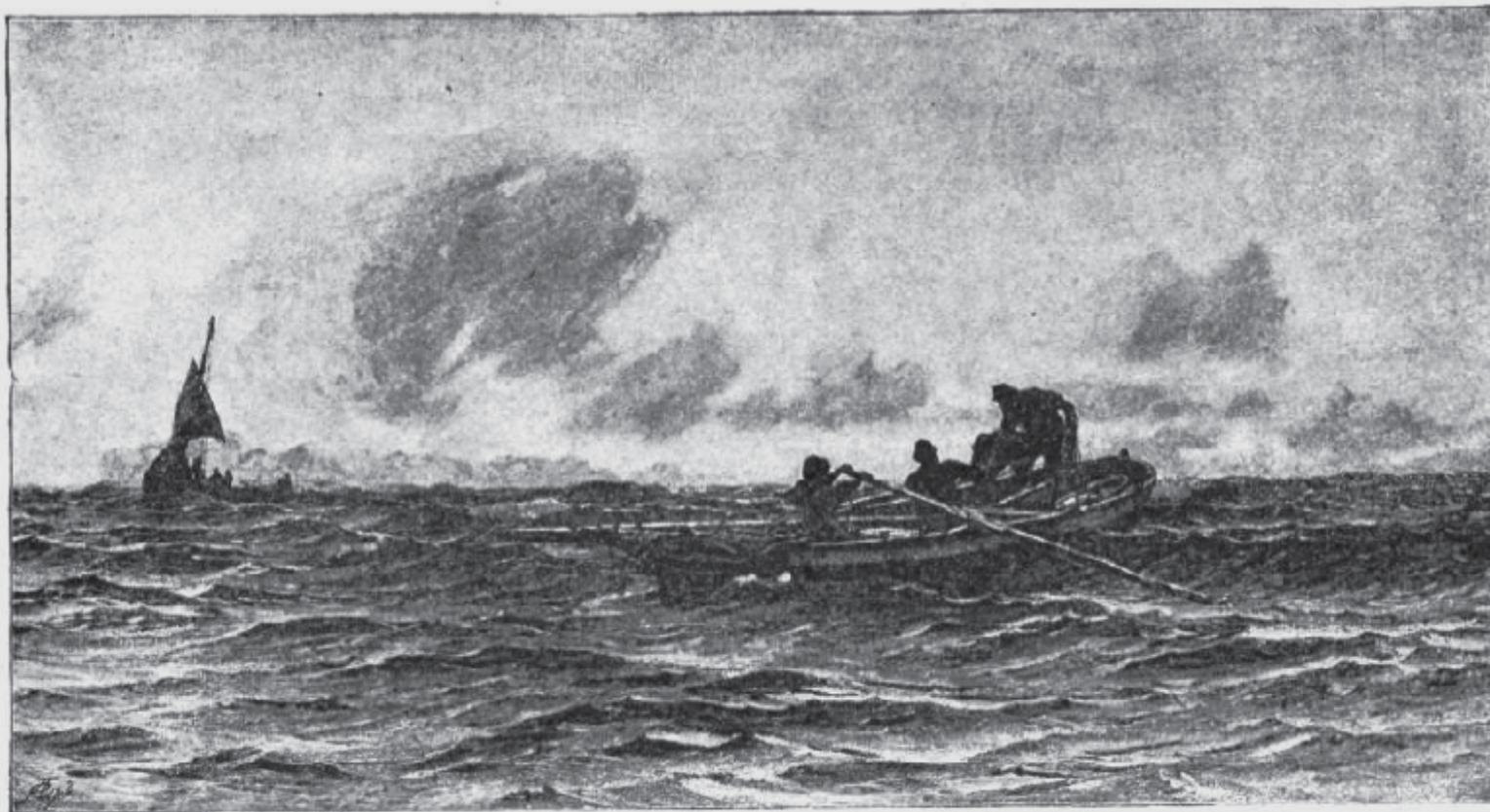
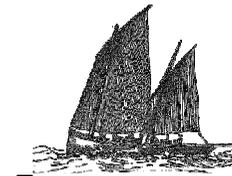




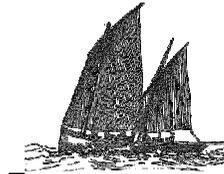
LOS VIGIAS, cuadro de E. Renouf, grabado por Banda (Salón de 1899)



EN BRETAÑA: PESCADORAS DE CANCALE



PESCADORES DEL MAR DEL NORTE (cuadro de Colin Hunt)





**IMAGENES**

Alrededor del Mundo

Caras y Caretas

El Amigo

El Camarada

El Instructor

Gran Vida

Illustrated Weekly Newspaper

La Chasse Illustrée

La Ilustración Artística

La Ilustración Española y Americana

La Ilustración Ibérica

La Marina Española

Le Esfera

Le Monde Illustré

L'Univers Illustré

Mundo Gráfico

Mundo Naval Ilustrado

Museo de las Familias

Nuevo Mundo

People All Nations

Por esos Mundos

The Art Journal

The British Workman a Monthly y Magazine

The Country Magazine

The Graphic

The Graphic an Illustrated Magazine

The Illustrated London news

Victorian Social History

EXPOSICIONES  
INTERNACIONALES DE PESCA Y AQUICULTURA

DE

ARCACHON Y BOULOGNE-SUR-MER,

Y

ESTUDIOS Y OBSERVACIONES

SOBRE LOS ESTABLECIMIENTOS PISCÍCOLAS, OSTRÍCOLAS, DE CRUSTÁCEOS Y MEJILLONES  
DE LA BAHÍA DE ARCACHON, ENSENADA DE L' AIGUILLON, ISLA DE RÉ,  
LABORATORIO DE CONCARNEAU,  
BAHÍA DE LA FOREST, Y PESCA Y ESPECULACION SARDINERA EN LA MISMA LOCALIDAD,  
PISCICULTURA DE AGUA DULCE EN HUNINGUE Y SUIZA,  
Y DE AGUA SALADRE Y SALADA EN EL LITORAL MEDITERRANEO FRANCÉS.

---

MEMORIA

PRESENTADA AL EXCMO. SR. MINISTRO DE MARINA

POR LOS VOCALES DE LA COMISION PERMANENTE DE PESCA

D. MARIANO DE LA PAZ GRAELLS Y D. CESÁREO FERNANDEZ,

Enviados por el Gobierno de S. M.  
a estudiar las referidas exposiciones y establecimientos en 1866.

