

CONTROVERSIAS PESQUERAS Y PESCA DE ARRASTRE EN LA REGIÓN RIOPLATENSE DURANTE LA TRANSICIÓN DEL SIGLO XIX AL XX¹

FISHING CONTROVERSIES AND TRAWL FISHING IN RÍO DE LA PLATA DURING THE TRANSITION FROM THE 19TH TO THE 20TH CENTURY

Susana V. García²

Palabras clave *Resumen*

Pesca de arrastre, Vapores pesqueros, Montevideo, Protestas de pescadores

La pesca de arrastre fue por siglos una cuestión controvertida por las protestas de los pescadores que ejercían otras artes de pesca y las discusiones sobre su impacto ambiental, social y económico. Este tipo de debate emergió en Montevideo a fines del siglo XIX, cuando comenzó a operar la compañía de Pedro Galcerán con embarcaciones a vapor y grandes redes de arrastre. En este trabajo se analizan dos momentos de los conflictos entre los pescadores y la compañía Galcerán. El primero se manifestó con los petitorios y la huelga de pescadores de 1898; el segundo se centra en las discusiones ocurridas en 1907, cuando una empresa argentina comenzó a operar con modernos barcos arrastreros. Estas polémicas involucraron a varios actores y argumentos de distinta índole, desde aspectos económicos y sociales hasta diferentes interpretaciones sobre el ambiente del Río de la Plata.

Recibido
3-4-2021
Aceptado
16-6-2022

Key words *Abstract*

Trawl fishing, Fishing steamships, Montevideo, Fishermen's protests

Trawl fishing has been a controversial issue for centuries due to fishermen's protests who used other fishing gear and the discussions about its environmental, social and economic impact. This type of debate emerged in Montevideo at the end of the 19th century when the Pedro Galcerán's company began to operate with steam boats and large trawling nets. This paper analyses two moments in the conflicts between the fishermen and the Galcerán company. The first one was manifested in the petitions and the fishermen's strike of 1898, and the second one focuses on the discussions that took place in 1907, when an Argentinean company began to operate with modern trawlers. These debates involved various actors and arguments, ranging from economic and social aspects to different interpretations of the Río de la Plata environment.

Received
3-4-2021
Accepted
16-6-2022

1 Este trabajo forma parte de los proyectos PIP-2647 y PICT-2020-SERIEA-03693. También ha recibido financiación del programa de investigación e innovación Horizonte 2020 de la Unión Europea, a través del acuerdo de subvención Marie Skłodowska-Curie nº 101007579, proyecto RISE SciCoMove (Scientific Collections on the Move. Provincial Museums, Archives, and Collecting Practices, 1850-1950). Se agradece al personal del Archivo General de la Nación y de la Biblioteca Nacional de Uruguay, por la atención y las facilidades brindadas durante el relevamiento de las fuentes y la bibliografía utilizadas en este artículo. También se agradece los comentarios de los evaluadores anónimos.

2 Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas / Universidad Nacional de La Plata, Archivo Histórico del Museo de La Plata. C. e.: garcia_su@yahoo.com.ar.

A mediados de 1898, los pescadores del puerto de Montevideo se declararon en huelga. La noticia fue publicada en los periódicos uruguayos y en los de Buenos Aires, donde la huelga afectaba el abastecimiento de pescado. La protesta surgió por la aplicación de un nuevo sistema de pesca en el Río de la Plata, basado en una gran red de arrastre y embarcaciones con motores a vapor. Este método de captura intensivo y no selectivo contrastaba con la “pesca pasiva” y más limitada de los pescadores de Montevideo, que utilizaban líneas con anzuelos, redes fijas y pequeñas lanchas a vela (Nion 2018). Para ellos, ese régimen de explotación acabaría en poco tiempo con los recursos pesqueros de la región, generando la ruina de muchas familias. La queja de los pescadores uruguayos estaba en sintonía con argumentos y protestas similares que se dieron por esa misma época en España (Giráldez Rivero 1993, Burgos Madroñero 1996, Lacomba 2006), Francia (Cochin 1935, Moulinier 2015) y otras regiones de Europa frente a sistemas extractivos más intensivos, especialmente con el avance de los barcos arrastreros a vapor (cf. Thór 1992, Coull 1994). En la capital uruguaya las discusiones públicas sobre la regulación de esta actividad continuaron durante la siguiente década, ya que, mientras en Uruguay se prohibió la pesca de arrastre, en la Argentina fueron autorizadas las operaciones de vapores pesqueros con redes de arrastre en la desembocadura del Río de La Plata y el litoral atlántico bonaerense. Los debates montevidianos involucraron diversos actores e interpretaciones sobre la naturaleza del estuario del Plata y su papel en la reproducción y la conservación de la fauna ictícola marina. Como en otros tipos de conflicto ambiental, entraron en juego argumentos de distinta índole en contra y a favor de determinados sistemas de explotación, la supervivencia de especies, la integridad o la destrucción de un tipo de ambiente, el gobierno de los recursos naturales y la viabilidad económica de las comunidades que dependían de esos recursos.

La pesca con grandes redes de arrastre fue por siglos una cuestión controvertida debido a las protestas de los pescadores que ejercían otras artes de pesca y las discusiones sobre su impacto ambiental y económico (cf. López Linage y Arbex 1991, Burgos Madroñero 1996, Jones 2018, Coull 1994, Bolster 2012). En varios puertos europeos, la aplicación de embarcaciones a vapor en la pesca de arrastre (los llamados “*trawlers*”, “*chalutiers*” o “arrastreros”) en las últimas décadas del siglo XIX generó protestas entre los pescadores tradicionales y cambios en la organización de la industria pesquera (cf. Thór 1992, Coull 1994, Robinson 1998, Giráldez Rivero 1996, López Losa 1997). Como han señalado varios historiadores, esto tuvo diversas implicaciones sociales, políticas, económicas y aún científicas. La aplicación de la pesca de arrastre con vapores en aguas compartidas entre Argentina y Uruguay es un caso interesante para examinar algunos de estos temas en el contexto sudamericano, así como los vínculos entre esta actividad comercial y el conocimiento del mundo acuático. En este trabajo se analizan especialmente dos momentos de los debates generados por esta tecnología extractiva y las resistencias de los pescadores que ejercían artes de pesca más modestas. El primero se manifestó con los petitorios y la huelga de pescadores de 1898; el segundo se centra en las discusiones ocurridas en 1907, cuando inició sus actividades la empresa La

Pescadora Argentina con modernos barcos arrastreros. Los expedientes y abundantes notas periodísticas generados por estos conflictos ilustran algunas características de las actividades pesqueras en el estuario del Plata en la transición del siglo XIX al XX. Como se intenta mostrar en las siguientes páginas, el estudio de estas cuestiones trasciende las fronteras nacionales de la historiografía tradicional sobre la pesca y conduce a una historia cruzada a partir de diversas fuentes documentales.

TECNOLOGÍAS DE TRANSPORTE Y EL COMERCIO DE PESCADO FRESCO

La expansión del ferrocarril y la propulsión a vapor en las embarcaciones pesqueras, sumadas luego a los sistemas de refrigeración, propiciaron el crecimiento de la industria pesquera y del mercado para el pescado “fresco”, generando un impacto secundario en los gustos y las costumbres culinarias (cf. Robinson 1986, 1998, Balcom 1997, López Losa 1997, Giráldez Rivero 2020). La adopción de la tracción mecánica en los barcos pesqueros modificó su dependencia de los vientos y las corrientes, acortando el tiempo de travesía a los caladeros y facilitando las capturas a mayores distancias de la costa y la explotación de nuevas áreas de pesca y especies. Una mayor libertad para navegar frente a las condiciones climáticas y la posibilidad de regular la velocidad constituyeron una ventaja para operar con grandes redes de arrastre y obtener más pescado. Por otra parte, la mayor rapidez para arribar a los lugares de descarga y comercialización fomentó el consumo de pescado fresco, artículo comercial muy poco durable. Mientras que el tiempo de distribución no afectaba mayormente a los productos pesqueros conservados (salados, secos, envasados en aceites o en escabeches), el consumo de pescado fresco más allá de los puertos pesqueros dependió directamente de la velocidad y eficiencia de su transporte (Balcom 1997, López Losa 1997). Esta mercancía sumamente perecedera conllevaría, además, arreglos para agilizar su comercialización, junto con otras facilidades en los puertos para la descarga, el almacenamiento, la disponibilidad de hielo y, posteriormente, de las tecnologías de refrigeración (Mateo 2013).

Las innovaciones y los costos de las embarcaciones a vapor alteraron diversas facetas de la industria pesquera. Como señalan Sinde Cantorna y Diéguez Castrillón (2016) para el caso español, estas transformaciones sucedieron en un corto período de tiempo durante la transición del siglo XIX al XX, afectando no sólo los factores de la producción, sino también su unidad económica, por lo que emergieron nuevos métodos de organización y administración. Las inversiones necesarias llevarían a la creación de sociedades anónimas y compañías con pescadores asalariados, en vez de los tradicionales gremios o grupos de pescadores que se repartían el producto de su trabajo comunal con el sistema “a la parte”. Esas empresas no sólo se dedicarían a la extracción, sino también al procesamiento y la comercialización de los productos pesqueros, imponiendo o manipulando muchas veces los precios de venta.

En la última parte del siglo XIX, en varios puertos del Atlántico norte y en el Mediterráneo, se generaron grandes discusiones por las protestas de los pescadores de

artes tradicionales ante el avance de la pesca de arrastre a vapor, abriendo el debate público sobre el problema de la sobrepesca y la conservación de esa fuente de riqueza. Mientras los pescadores denunciaban su acción destructora sobre los *stocks* de peces y su ambiente, los partidarios de la nueva tecnología negaban ese efecto pernicioso y resaltaban sus ventajas, tales como obtener pescado en abundancia y de mejor calidad, y con ello abaratar su precio para el consumo de los trabajadores y el bien público. Al terminar el siglo, el aumento de la cantidad y el tamaño de los vapores pesqueros y el uso de grandes redes de arrastre en los mares del Norte generaron debates alrededor de los efectos de la pesca sobre las poblaciones y la reproducción de las especies más comerciales. Los intentos por entender las causas de las fluctuaciones en la pesca y mejorar su rendimiento dieron lugar a varios programas de investigación, instituciones científicas y una comisión internacional para el estudio del mar (cf. Smith 1994, Rozwadowski 2002). Un nuevo campo científico, la biología pesquera, surgiría bajo un apoyo estatal ambiguo y como parte técnica de la administración pública (Hubbard 2014).

En la región del Plata, la introducción de este sistema de pesca fue estimulada por el creciente consumo de pescado en Buenos Aires a fines del siglo XIX.³ Durante gran parte del siglo, la plaza porteña se abasteció con la pesca fluvial de los alrededores, los productos conservados importados de Europa y la pesca fresca de Montevideo. En la década de 1890, gracias a la extensión de las líneas férreas, comenzaron a llegar remesas del litoral atlántico bonaerense, principalmente de Mar del Plata, donde se organizaría la principal comunidad pesquera del país (Mateo 2004, 2013), y en menor medida de Necochea y Bahía Blanca (Lahille 1895). Los pescadores marplatenses utilizaban botes y lanchones a vela, estos últimos trabajaban en yunta remolcando una red de arrastre (Lahille 1901). El uso de las redes de arrastre en las costas argentinas no suscitó los debates que se generaron en Montevideo, donde existía una comunidad importante de pescadores de otras artes que abastecía el consumo local y a los proveedores de la populosa Buenos Aires. Por entonces, como señala José Mateo (2013), la pesca marplatense no era demasiado regular ni intensiva ni presentaba las mismas condiciones que la uruguaya para suplir el mercado porteño.

Al terminar el siglo XIX, la venta del pescado capturado cerca de Montevideo parecía ser más redituable en la capital argentina que en la uruguaya, a pesar de los costos de transporte, las comisiones de los revendedores y otros gastos de descarga, almacenaje y telégrafo (Galcerán 1895). El pescado fresco no pagaba derechos de exportación en Uruguay y su introducción en la Argentina estuvo libre de aranceles hasta 1932 (Mateo 2013, 2018). Diariamente se enviaban remesas de corvinas y otras especies en el llamado "vapor de la carrera" (el servicio de transporte fluvial de pasajeros) que partía a las seis de la tarde y llegaba a la madrugada a Buenos Aires, en un viaje de alrededor de diez horas. De esta forma, se cumplía con la ordenanza municipal de los mercados porteños que permitía la venta de pescado fresco hasta las diez de la mañana en vera-

3 Según las estadísticas municipales, la comercialización de pescado en los mercados de Buenos Aires pasó de 1.005.809 kilos en 1889 a 2.961.889 kilos en 1894. *Anuario Estadístico de la ciudad de Buenos Aires. Dirección General de Estadística Municipal, 1895.*

no y hasta el mediodía en invierno (García 2014). Con el arribo bien temprano también se satisfacían las demandas de hoteles y restaurantes y de los vendedores ambulantes que recogían la mercadería en el puerto o en los mercados centrales y la vendían en los barrios alejados. El “vapor de la carrera” llegaba unas horas antes a Buenos Aires que el ferrocarril de Mar del Plata, el cual muchas veces se atrasaba, restándo clientes o disminuyendo el precio de la pesca marplatense (Lahille 1906, Mateo 2013). No obstante, las remesas de Montevideo y del litoral bonaerense parecieron complementarse estacionalmente, ya que mientras las primeras predominaban en los meses fríos, las segundas eran más abundantes en los cálidos y ofrecían otras especies.

Cierta “puntualidad” de las embarcaciones pesqueras uruguayas era esencial para cumplir con ese sistema de envío y comercialización. La hora de salida para pescar variaba según la estación:

[...] en invierno que es la época de mayor rendimiento, salen alrededor de la media noche; en verano al amanecer, más o menos. Navegan en demanda del pesquero, cuya ubicación cambia de continuo [...] las barcas regresan de la pesca en las primeras horas de la tarde, después de haber investido en el viaje redondo unas ocho o diez horas [...] la pesca librada simplemente al viento, como propulsor, se resiente de la incertidumbre propia del sistema: alarga –en general- el tiempo de navegación, disminuye las salidas mensuales, circunscribe á distancias limitas las zonas pesqueras, dificulta la llegada á horas fijas de acuerdo a las necesidades del mercado. (Sampognaro 1907)

Aunque las barquillas a vela de los pescadores uruguayos tenían buenas condiciones marineras,⁴ estaban supeditas a los vientos y la marea para llegar y retornar de los caladeros y no siempre lograban regresar antes de la salida del transporte a Buenos Aires. Por eso no sorprende que el empleo de embarcaciones a vapor y redes de arrastre fuera promovido por el principal exportador de pescado a la plaza porteña: el español Pedro Galcerán. Este empresario se dedicaba a ese comercio desde 1887, ocupándose también de la pesca en los alrededores de la capital uruguaya. Para completar los envíos a Buenos Aires compraba a los pescadores de Montevideo. El mal tiempo, el viento contrario y otras causas demoraban con frecuencia las lanchas pesqueras y el “vapor de la carrera” salía sin conducir la pesca del día, pero cobrando el flete estipulado. Esto, además, no permitía que Galcerán cumpliera regularmente con los compromisos asumidos con los compradores porteños (*La Nación*, 14/10/1898). A causa de esos problemas, hacia 1895 este empresario formó una compañía para hacer una pesca regular por su cuenta, utilizando grandes redes de arrastre y remolcadores que arrendó en Montevideo. Paralelamente, promovió que el gobierno uruguayo reglamentara esta actividad para controlar el “desorden” y los “abusos” producidos con ciertos procedimientos tradicionales de pesca (Galcerán 1899, p. 6). Por esa época se insinuaron algunos proyectos de pesca, pero ninguno fue tratado por el gobierno.

Por su parte, un grupo de pescadores de Montevideo comenzó a quejarse de la actividad “destructora” de la compañía Galcerán, ya que no podían competir con esa

4 Las lanchas pescadoras tenían en promedio ocho metros de eslora y tres de manga, calabán más de un metro y estaban aparejadas a falucho: unas con vela latina, otras con vela cuadrada (Sampognaro 1906).

empresa ni venderle sus capturas (*La Nación*, 14/10/1898). Al igual que esa empresa, gran parte de sus ganancias dependían de la exportación a Buenos Aires. Este grupo también reclamó por una legislación sobre la actividad pesquera, enfatizando la necesidad de reglamentar las redes de arrastre y prohibir su uso con barcos a vapor. Los informes, debates parlamentarios y notas periodísticas suscitados en el marco de esos debates constituyen fuentes documentales que permiten conocer distintas facetas y saberes de una actividad practicada muchas veces por sectores iletrados y de la cual generalmente se conservan pocos registros escritos.

EL BOU Y LA PROTESTA DE LOS PESCADORES

Entre 1893 y 1894, Galcerán comenzó a probar el uso de embarcaciones con motores a vapor y diferentes sistemas de pesca de arrastre, entre ellos, el conocido en el Levante español con el nombre catalán de *bou* o también *pesca a la pareja* (Galcerán 1895). Este método consistía en una gran red remolcada por dos embarcaciones y le dio mejores resultados que el sistema inglés de red con portones operada con un solo barco (*otter trawler*). Este empresario adoptó el sistema español de parejas de *bou*, pero introdujo algunas modificaciones a la red, generando lo que se denominaría localmente “sistema Galcerán”, “red nacional” o “*bou* uruguayo”. Esta medía unos sesenta metros de longitud y estaba compuesta por tres secciones de mallas de distintos tamaños (Allén 1900). Terminaba en un copo o bolsa triangular, en cuyos extremos se ubicaban dos boyas. Al sumergirse en el agua, éstas estaban juntas y se iban separando al llenarse de peces durante el arrastre. Cuando las boyas distaban entre sí unos cinco metros, era señal de que se tenía suficiente pescado y se procedía a recoger la red. En cada lance, la red era remolcada contra la corriente por dos vapores durante una o dos horas, a una velocidad de unos tres kilómetros por hora. A veces en un solo lance y a la media hora se obtenía la cantidad de pescado necesario para la exportación, en otros casos se repetía la operación (Ferreira y Acevedo 1900). Por los escollos del fondo se podía romper o trabar la red, volviendo al puerto sin pesca. Para evitar estos problemas, inicialmente se embarcaron a prácticos lemanes del Río de la Plata, expertos en el conocimiento de los peligros, canales y bancos de la región.

Galcerán empleó más de dos años para adaptar una nueva tecnología de pesca a las condiciones locales, como las mareas, los vientos, los caladeros, las especies comerciales y sus migraciones, así como también a las características y los motores de las embarcaciones disponibles. Para ello, alquiló pequeños vapores usados como remolcadores en el Río de La Plata y contrató pescadores “competentes”, en su mayor parte propietarios de embarcaciones. Cada vapor sería tripulado por nueve hombres, incluido un director de pesca, un maquinista y dos foguistas, marineros y pescadores (Galcerán 1895). No contamos con datos sobre su origen y reclutamiento. La nueva tecnología implicó otros oficios y tareas entre el personal embarcado, pero también una continuidad con ciertas prácticas y saberes de los pescadores locales, como, por ejemplo, el método para identificar la

salinidad de las aguas profundas y con ello detectar la presencia de ciertos peces marinos como las corvinas y pescadillas, que constituían la principal exportación a Buenos Aires.

El paraje conveniente para pescar se determinaba por la llamada “prueba del agua”:

[...] los pescadores prueban el agua para conocer su grado de salsedumbre, y deducir por él si en ese paraje hay ó no pescado y si es necesario –por consiguiente- salir ó no más afuera. Prueban no solamente el agua de la superficie, sino también la del fondo, sacando muestras por medio de una botella lastrada y tapada, cuyo tapon quitan, tirando de un hilo, cuando la botella está á la profundidad requerida. Ese ensayo, en que se utiliza el gusto como instrumento de análisis, supeditado, por eso, á las contingencias de un estómago más ó menos sucio y de una boca más ó menos amarga, no alcanza naturalmente á la precisión que da un salinómetro, pero –en general –es lo suficientemente aproximado, y con alguna práctica se puede saber si el agua está bastante salada para albergar tales ó cuales peces. (Sampognaro 1907)

Aunque esta operación “oceanográfica” de medir la salinidad de las aguas por la subjetividad del gusto no era un procedimiento “objetivo” de precisión instrumental, respondía a los conocimientos empíricos de los pescadores sobre el ambiente y la manera de operar en él. La “prueba de agua” permitía determinar los lugares para calar las redes o espineles, así como prevenir algunos posibles problemas:

[...] cuando el agua está muy salada se apresuran á retirar los aparatos por temor á los tiburones que en tales condiciones de salsedumbre abundan, con grave perjuicio del pescado prendido que es devorado y, lo que es mucho peor, de los aparatos que sufren grandes destrozos. (Sampognaro 1907)

En el caso de las redes de arrastre, las mejores condiciones para operar eran cuando:

[...] el agua de arriba como de abajo es de igual gusto y color, el copo se recoge con la mayor facilidad [...] Pero si el agua fuera salada abajo y dulce arriba, hecho que se produce con frecuencia cuando reinan fuertes vientos del 3er. cuadrante, debido á que son arrojadas las aguas dulces del río, sobre la capa de aguas saladas, las que han invadido del Océano con mareas de creciente; entonces el pescado se resiste, llevándose el copo al fondo ó por lo menos no vadea á la zona de agua dulce, haciendo tal fuerza que muchas veces no se puede traer á flote de agua, hasta el punto de tener que azocarlo y dar atrás con la máquina, hasta que el pescado se ve obligado á ceder. (Allén 1900, p. 290)

Cuando las embarcaciones pesqueras se encontraban a una distancia de 24 a 32 km del puerto y a unos 9 km de la costa, se empezaba a “probar las aguas”. Por esa época, el caladero más frecuentado se ubicaba al oeste de Montevideo, especialmente frente a las barrancas de San Gregorio y la boca del río Santa Lucía⁵ (figura n° 1). Allí abundaban las corvinas, en particular la que llamaban “corvina del Oeste” (Allén 1900). También se pescaba hacia el este de Montevideo, pero a fines del siglo XIX esa zona no parecía

5 Las investigaciones oceanográficas muestran que la intrusión salina de las aguas oceánicas hacia el interior del Río de la Plata alcanza hasta esa zona, es decir, al este del banco Ortiz. En la desembocadura del Plata, la zona comprendida al este de la línea formada por la desembocadura del río Santa Lucía (Uruguay) y Punta Indio (Argentina) y hasta la línea de los cabos Santa María (Uruguay) y San Antonio (Argentina) se caracteriza por el predominio de especies marinas y la mezcla de aguas fluviales y marinas, ubicándose estas últimas por debajo de las aguas dulces (cf. Rico 2000, Defeo *et al.* 2009).

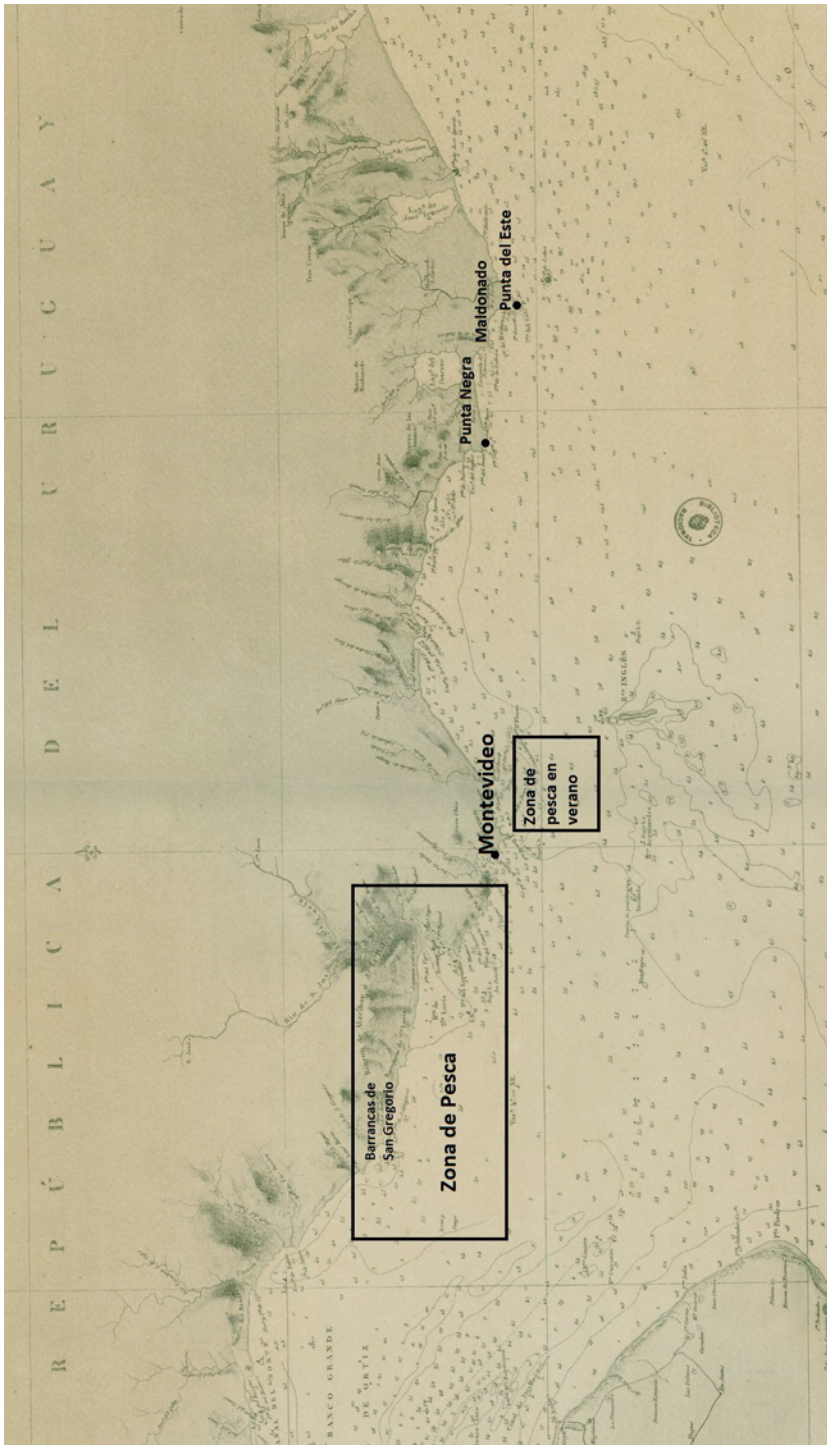


Figura n° 1: Carta del Río de la Plata, 1895. Zonas de pesca de los pescadores de Montevideo entre 1898 y 1906.

tan redituable como la otra. Desde esos caladeros se tardaban unas tres o cuatro horas hasta el puerto, donde se transbordaba la pesca al transporte a Buenos Aires. En el trayecto, los pescadores clasificaban los peces y los ataban en grupos de tres a cinco ejemplares formando una unidad de comercialización llamada "collera". Los barcos de la compañía Galcerán, en pocas horas de arrastre en las proximidades del banco de Santa Lucía, levantaban: "la corvina del Oeste y la pescadilla, así como también algunas palometas, lenguados, rayas, casones, congrios, lachas y pescadillas del ré" (Allén 1900, p. 289). Eso era suficiente "para formar dos o tres mil colleras" para la exportación a Buenos Aires (Brena 1946, p. 169).

Con el *bou* se superaba ampliamente lo obtenido por los métodos tradicionales de los pescadores de Montevideo, especializados en dos artes de pesca. Los "palangreros", principalmente criollos y catalanes, empleaban el palangre o espinel, consistente en una cuerda de unos ciento sesenta metros de largo con ochenta o noventa anzuelos. Cada barca llevaba de ochenta a cien palangres según sus dimensiones y su número de pescadores. Este arte permitía la captura de peces "finos" y en buenas condiciones, se empleaba todo el año y rendía más que el trasmallo, aunque éste proveía de otras especies y de la carnada para los anzuelos. Los inmigrantes italianos y los españoles de otras provincias usaban preferentemente el trasmallo, consistente en una red fija de unos treinta metros de largo por unos seis o siete metros de alto (Sampognaro 1906). Por lo general, cada barquilla "trasmallera" llevaba ocho redes. Estos dos medios de capturas se suponían artes "pasivos", sedentarios y "discretos", mientras que la red de arrastre se consideraba un método "activo" y "móvil", que perseguía a los peces y apresaba grandes volúmenes de organismos acuáticos. Con argumentos similares a los utilizados por los pescadores tradicionales en el hemisferio norte, los pescadores de Montevideo argumentaron que el arrastre destruía enormes cantidades de peces y sus crías, removía las zonas de reproducción y alimento, reduciendo las poblaciones de las especies comerciales y, con ello, su fuente de trabajo.

Por su parte, Galcerán remarcó las ventajas de su sistema, que permitía la regularidad y el mayor éxito de la pesca, además de ofrecer un sueldo fijo al personal empleado más allá de sus resultados. La empresa introducía un nuevo tipo de relación salarial entre los pescadores, diferente del sistema tradicional "a la parte", es decir, la distribución de las ganancias de lo obtenido en cada salida y según un porcentaje pautado previamente. Por otro lado, el empresario insistía que, gracias a su empresa, se evitaban las imposiciones de precios del gremio de pescadores. En ese sentido, los acusaba de pretender la escasez de pescado en el mercado montevideano para lograr la elevación de los precios: "venden y seguirán vendiendo una parte de su producción para la exportación al exterior á *precios viles*, con tal de conservar este mercado *en buen tono*. Es notorio y frecuente poder comprar en Buenos Aires el mismo artículo de pesca a menor precio que aquí" (Galcerán 1899, p. 287).

El 14 de mayo de 1898, se elevó al Consejo de Estado una nota firmada por treinta y cuatro pescadores, que denunciaban "reiterados abusos en la región de pesca de

Montevideo” y solicitaban, como en “los países civilizados”, una reglamentación de la pesca tendiente “no sólo á evitar los conflictos de derechos entre las personas que se dedican á esta industria, como también á que no disminuyan ó se pierdan las riquezas naturales”. Un mes después, el gobierno ordenó al Oficial de la Bahía inspeccionar las operaciones de pesca de la empresa Galcerán. Este funcionario participó en tres viajes, elevando un informe detallado sobre el modo de empleo y los resultados obtenidos con el *bou*, concluyendo que, si bien las capturas eran abundantes, “el pescado es de un tamaño grande y es recibido á bordo en buenas condiciones” (Ferreira y Acevedo 1900, p. 289). Tampoco parecía perjudicar a los peces en desarrollo, ya que el calado de los vapores no permitía operar en lugares de bajo fondo y rocas donde se suponía que los peces desovaban y se encontraban las crías, las cuales además pasaban por las mallas de la red. En líneas generales, este reporte coincidía con lo observado un año antes por otro oficial de la Marina (Allén 1900), cuando comenzaron las protestas de los pescadores.

En octubre de 1898, los pescadores se declararon en huelga y sus representantes volvieron a solicitar la acción del Gobierno para remediar la “situación angustiosa” del gremio, a raíz de que “don Pedro Galcerán, usando grandes redes arrastradas por vapores, ha venido á traer la perturbación, el desorden y la ruina”. Insistían que esa empresa ocasionaba:

1° la destrucción de enormes cantidades de pescado, lo que hace disminuir la cantidad de existente en estas aguas, y tornarnos difícil y escasa la pesca. Esa destrucción es más grave cuando se trata de los cardúmenes de corvinas que van á desovar cerca del banco de Santa Lucía y otros parajes que constituyen la principal riqueza de la región. 2° La concurrencia injusta que nos hace en la venta; y decimos injusta, porque mientras nosotros pescamos de un modo limitado y discreto [...], don Pedro Garcerán va á perseguir los enormes cardúmenes de peces, en los momentos que se preparan á desovar, los destruye, vende el pescado momentáneamente á precio vil, sin preocuparse de la ruina de la industria, nos imposibilita la vida.⁶

Pedían que el Gobierno formulara una reglamentación de pesca, especialmente respecto al uso de las redes de arrastre, fijando la época y la extensión de la costa donde quedaría vedada, el tamaño mínimo de las mallas y la prohibición del arrastre con barcos a vapor. En tanto se discutían esos puntos, solicitaban suspender el uso de esas redes, ya sean las remolcadas por vapores como las tiradas manualmente o por caballos en las playas. Finalmente, el 14 de octubre de 1898, el gobierno colorado de Juan Lindolfo Cuestas se hizo eco de las demandas de los pescadores y prohibió todo tipo de pesca de arrastre hasta que se investigara mejor el tema y se estableciera una reglamentación.

Por su parte, Galcerán publicó el reciente reglamento de pesca de España de 1898, donde se declaraba libre la pesca de arrastre a partir de las tres millas de la costa, tratando, sin éxito, que se implementara algo similar. De hecho, esta empresa continuó

6 Nota de una comisión del Gremio de Pescadores al ministro de Guerra y Marina con fecha del 12 de octubre de 1898, *Diario de sesiones de la Cámara de Representantes. Año 1899*, tomo CLVI; Montevideo: Imprenta El siglo Ilustrado, 1900, p. 283.

usando el *bou* y vapores en interacción con sectores navieros argentinos, buscando operar en aguas fuera de la jurisdicción uruguaya. Miembros del gremio de pescadores de Montevideo denunciaron estas operaciones. En esa época, los pescadores y los empleados de la compañía Galcerán convivían en el mismo barrio de pescadores y las actividades de espionaje y amenazas hacia quienes estaban vinculados a esa empresa estuvieron a la orden del día. En efecto, una semana después de prohibirse las redes de arrastre, el legislador del partido Colorado, Antonio O. Villalba, en nombre del gremio de pescadores, denunció en la Comandancia de Marina que el vapor uruguayo Fram –barco de veintiséis toneladas– de la compañía Galcerán estaba usando el *bou* en aguas orientales. Como prueba, presentó telegramas entre Montevideo y Buenos Aires donde se mencionaban las operaciones de pesca y las ventas en Buenos Aires. La Comandancia ordenó que el vapor de guerra General Flores, en sus recorridas diarias de vigilancia, llegara hasta las Barrancas de San Gregorio, la principal zona pesquera por entonces. Allí, a unas nueve o diez millas de la costa, se detuvo al Fram, – sospechoso de pescar con el *bou*, que intentó escapar hacia el sur. Su patrón no contaba con documentos que autorizaran tal actividad ni su despacho de salida, supuestamente del puerto de Buenos Aires. Lo acompañaba un vapor argentino, que se dejó en libertad por tener los papeles en regla y no contar con redes a bordo. También se supo había participado otro barco argentino. Según las declaraciones de la tripulación, las embarcaciones argentinas, luego de pescar “a la pareja” con el Fram, conducían el pescado a Buenos Aires, mientras el Fram permanecía fondeado en el río, esperando la llegada de otro remolcador para arrastrar el *bou*. El equipo a bordo confirmó el uso de esta red, lo que fue ratificado por los tripulantes. Según el patrón del barco, los días previos habían pescado a más de veinticinco millas de la costa siguiendo las órdenes de Galcerán, pero el día que lo encontraron más cerca de la ribera uruguaya no había pescado nada. En el interrogatorio, al preguntarle si le constaba que no podía pescar en aguas orientales, contestó que lo ignoraba y creía “haberlo hecho en aguas argentinas”.⁷ El patrón luego rectificó su declaración admitiendo que conocía la prohibición uruguaya. Aludiendo que no sabía leer, su declaración fue firmada por testigos al igual que los interrogatorios a los otros marineros y pescadores aparentemente analfabetos. Después de varias gestiones, Galcerán logró que le devolvieran el vapor detenido y que el gobierno argentino tomara parte en el asunto. Las operaciones de los vapores pesqueros pusieron en evidencia los problemas no resueltos de las jurisdicciones sobre las aguas comunes entre la República Oriental del Uruguay y la Argentina. Ante el reclamo argentino, el comandante del General Flores fue castigado y el gobierno uruguayo lamentó el incidente, firmándose una declaración de buenas relaciones entre los representantes de ambos gobiernos el 23 de diciembre de 1898 (Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la República Argentina, 1899, p. XXIV-XXV).

7 Archivo General de la Nación, Uruguay, Caja 45, documento 1069 - Comandancia de Marina y Capitanía General de Puertos.

La firma Galcerán continuó trabajando en Montevideo, pero también buscó operar en el Río de la Plata bajo el amparo de las autoridades argentinas. En enero de 1899, fue autorizada por el gobierno argentino para pescar en el estuario del Plata y la costa atlántica por fuera de las diez millas de la costa argentina (distancia luego reducida a cinco millas), utilizando barcos con bandera argentina (Fermepin y Villemur 2004). Unos meses después, Galcerán colaboró con la nueva División de Caza y Pesca del recién creado Ministerio de Agricultura de la Argentina, facilitando una de sus costosas y cuestionadas redes de arrastre para estudiar su uso (García 2018). Paralelamente, solicitó al ministro argentino de Agricultura, Emilio Frers, que se fijaran los límites jurisdiccionales sobre las aguas del Río de Plata en relación con los permisos de pesca dados por el gobierno argentino (Frers 1921, p. 267-268).

A mediados de 1905, el permiso argentino de pesca y parte de la empresa Galcerán fueron transferidos en Buenos Aires a la compañía naviera de Ernesto Arana (Fermepin y Villemur 2004), aunque Galcerán mantuvo su negocio en Montevideo. La compañía de Arana operó por un par de años con tres pequeñas embarcaciones a vapor, dedicadas a la captura de corvinas y secundariamente pescadillas y palometas en la desembocadura del Río de Plata (García 2018). Para 1909, sólo se dedicaba a la navegación mercante. Para entonces, habían comenzado a trabajar en el puerto de Buenos Aires otras firmas con modernos vapores pesqueros, incentivados por los beneficios del comercio de pescado fresco en la plaza porteña (Zabala 1910, García 2014, 2018). Las operaciones de la compañía Pescadora Argentina, la cual introdujo el sistema de arrastre inglés con modernos vapores pesqueros en 1907, volvieron a suscitar en Uruguay los debates sobre la industria de la pesca nacional y las redes de arrastre.

¿CRIADERO O VIVERO?: LOS DEBATES EN 1907

A principios del siglo xx, mientras en la Argentina las redes de arrastre no estaban prohibidas y se permitía su uso con vapores por fuera de las cinco millas de la costa (y de diez millas en zonas donde hubiese pescadores de otras artes), en Uruguay seguían vedadas hasta que se investigara mejor su impacto ambiental y las condiciones de su regulación. Esto había sido ratificado por la ley n° 2260 de 1900, la cual, además, autorizaba al gobierno uruguayo a formar una comisión especial para estudiar el asunto (Marín 2016). En 1903, Pedro Galcerán trató, sin éxito, que el gobierno uruguayo derogara esa prohibición o por lo menos se permitiera esas redes fuera de los cinco kilómetros de las costas y de los quince kilómetros de los puertos. Para ello, contó con un informe favorable del director del Museo Nacional de Montevideo, el naturalista de origen vasco José Arechavaleta (Martínez Montero 1940, p. 321). El gobierno uruguayo volvió a reconocer que faltaban datos para resolver los distintos puntos de una reglamentación adecuada y mantuvo la prohibición. Asimismo, conformó una comisión honoraria de pesca para realizar estudios e informar si debía autorizar las redes

de arrastre.⁸ La guerra civil de 1904 y la falta de los fondos y recursos requeridos no permitieron el funcionamiento de dicha comisión. Un tiempo después, algunos de sus miembros tomarían partido en las polémicas que volvieron a generarse en torno a la pesca de arrastre en 1907.

Según observadores de la época, por entonces existían dos grupos principales de pesca en Montevideo, con diferente organización laboral y capitales, pero con una misma fuente importante de ingresos: la exportación a la capital argentina. Un sector era conocido como el “sindicato”, dependiente de la firma Galcerán, contaba con dos embarcaciones a vapor y diez lanchas a vela, tripuladas por un centenar de pescadores que recibían un sueldo fijo (Valette 1906). La mayor parte de las capturas se exportaban a Buenos Aires en los vapores de la compañía Mihanovich, la empresa naviera más importante del Río de la Plata (Caruso 2011).



Figura n° 2: Lanchas pesqueras y un pequeño vapor de los pescadores de Montevideo (*Caras y Caretas*, Buenos Aires, 17/11/1906).

El otro grupo se denominaba “Gremio de pescadores de Montevideo”, asociación cooperativa de pescadores que disponían de sesenta y cuatro pequeñas embarcaciones, en su mayor parte a vela, con la excepción de tres o cuatro vaporcitos que, además de pescar, daban remolque (figuras n° 2 y 3). Este grupo trabajaba “a la parte”, dividiendo

⁸ Esta comisión fue presidida por el director del Museo Nacional, José Arechavaleta, e integrada por el director del Departamento Nacional de Ingenieros, Florencio Michaelsoon; su abogado, M. B. Otero, quien en años anteriores había propuesto realizar investigaciones oceanográficas aplicadas a la pesca; el director de la Oficina Hidrográfica, ingeniero V. Bernavidez; el capitán general de Puertos, Ignacio Bazzano; el coronel de la Marina Jorge Bayley; el preparador del Museo Nacional, Juan J. Figueiras; el profesor sustituto de Historia Natural de la Universidad, Severiano Oleo; y un miembro de la Asociación Rural del Uruguay, Modesto Cluzeau Mortet. Se establecía que contaría con el personal, instrumentos, aparatos y embarcaciones necesarias provistas por los ministerios de Fomento y de Guerra y Marina.

las ganancias obtenidas de la venta de la pesca. Residía y operaba en “el rudimentario y carcomido muelle de la calle Florida, el cual ha funcionado hasta ahora como puerto y como mercado de pescadores” (*El Industrial Uruguayo*, 18/12/1906). Por esa época, con las construcciones del puerto, se proyectaba su traslado, lo cual había ocasionado algunas protestas de este sector (*Caras y Caretas*, Buenos Aires, 17/11/1906, p.19-20). Se calculaba que unos cuatrocientos pescadores con sus familias residían en ese barrio. Pescaban para el consumo de la capital uruguaya y para el mercado de Buenos Aires, aunque para los envíos sólo contaban con los servicios de un vapor que no salía diariamente. Para este fin se destinaban las catorce barcas más grandes palangreras y diez medianas trasmalleras. El “Gremio” lograba mantener la competencia con la empresa Galcerán, ya que, aunque ésta trabajaba con más capitales, tenía una flota pequeña (Valette 1906).



Figura n° 3: Lancha y muelle de los pescadores de Montevideo
(*Caras y Caretas*, Buenos Aires, 17/11/1906).

Ambos sectores contaron con abogados, periodistas, oficiales de Marina y contactos políticos para defender sus intereses y argumentar a favor y en contra de la pesca de arrastre y otras artes. A mediados de 1907, los debates se intensificaron

cuando se vieron en las aguas del Plata modernos vapores pesqueros de una empresa argentina. La Pescadora Argentina constituyó la firma pesquera más importante de esta región, absorbiendo otras pequeñas empresas hasta el cese de sus actividades en 1916 (García 2018). Operó desde el puerto de Buenos Aires, pero también desembarcó pescado en Montevideo. Esta empresa introdujo el sistema inglés de “arrastre con puertas” (*otter trawler*), que permitía que un solo barco remolcara una gran red. Empleó vapores especialmente construidos para la pesca en astilleros escoceses, con grandes bodegas y máquinas de refrigeración (figura n° 4). Contó con capitanes y tripulación especializada en estas maniobras, principalmente escocesa, bretona y del norte de Europa. Con estas embarcaciones se realizaron salidas de pesca de varios días y en alta mar, descubriendo nuevos caladeros y especies. En sus primeros viajes, desembarcaron en Buenos Aires y Montevideo peces y otros animales marinos nunca antes vistos por el público y los naturalistas de estas ciudades (García 2018). Los periódicos de Montevideo no dejarían de mencionar ese acontecimiento:

[...] ayer se vió el mercado del Puerto convertido en una romería; la empresa argentina había recogido en el día anterior ¡noventa mil kilos de pescados finos! Y mandó como muestra varios cajones á la pescadería de Dentone. El pueblo se agolpaba á examinar aquellas especies que nunca habían visto por acá. (*El Día*, 28/7/1907)

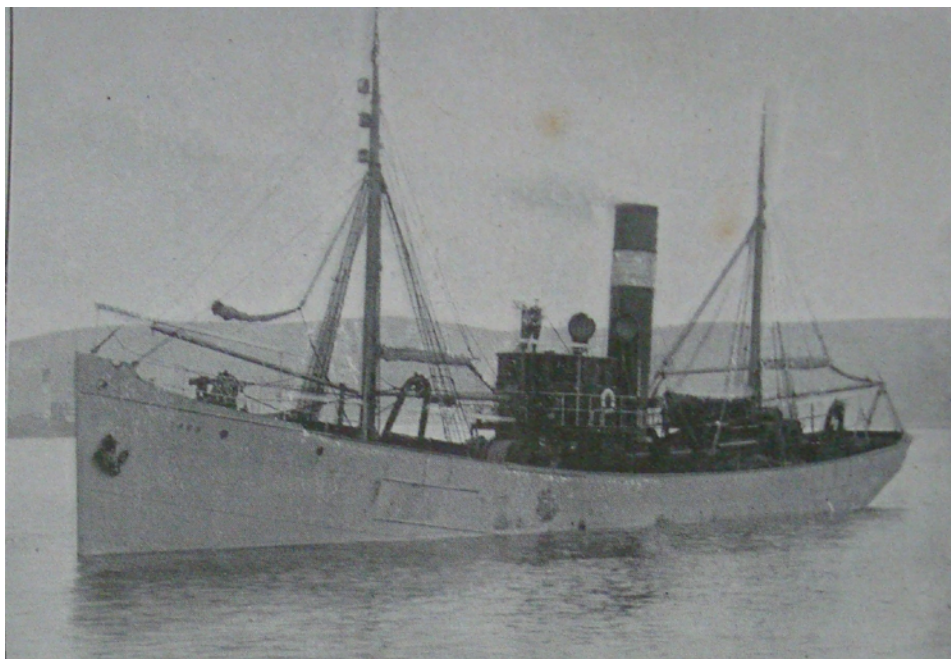


Figura 4: Vapor pesquero de la compañía La Pescadora Argentina (Zabala, 1910).

Según las noticias periodísticas, con las primeras remesas desembarcadas por esta empresa, el precio del pescado en Buenos Aires disminuyó un 50% haciendo peligrar la ganancia de los pescadores uruguayos. Entonces el debate sobre la pesca de arrastre en Uruguay adquiriría una nueva dimensión. Los defensores del *bou* apelarían rápidamente a ese nuevo elemento discursivo sobre la competencia argentina:

[...] el empleo de los grandes procedimientos modernos por empresas argentinas, ha colocado á nuestros pescadores en una situación sumamente desventajosa. La lucha entablada es una lucha internacional en la cual tenemos que ser necesariamente vencidos, si no se modifican las disposiciones en vigencia [...] Hasta ahora el mercado de pescado en Buenos Aires nos pertenecía casi por completo. Con el empleo por empresas argentinas de las redes de arrastre, prohibidas entre nosotros, los productos de la pesca nacional serán desalojados sin remedio. (*El Día*, 28/7/1907)

El 3 de agosto de 1907, el gobierno uruguayo aprobó el proyecto presentado por el ministro de Industrias, Gabriel Terra, que autorizaba el uso de las redes de arrastre por fuera de las cinco millas de la costa. Este decreto establecía que durante los primeros seis meses la pesca de arrastre sólo sería para la exportación, dejando el mercado de Montevideo a los pescadores de barquilla para que tuvieran tiempo de modernizarse formando empresas pesqueras o buscaran los medios más convenientes para trabajar. Con sus artes podían pescar dentro de las cinco millas, donde no era factible usar las redes de arrastre por las rocas y los bajos fondos, pero “donde abundan las especies finas que buscan los fondos más duros y pedregosos. Puede tenerse absoluta confianza que habrá trabajo para todos” (*La Tribuna Popular*, 2/8/1907).

Al día siguiente de ese decreto elaborado por un ministro afín a Galcerán, éste envió una pareja de vapores para pescar con el *bou*. Los pescadores se declararon en huelga y trataron de evitar que salieran los barcos de Galcerán, protestando contra esa medida que arruinaba a los “palangreros” y amenazaba el porvenir de una gran fuente de riqueza (*La Tribuna Popular*, 6/8/1907). Las autoridades uruguayas encargaron practicar estudios al respecto. El 8 de agosto de 1907, se realizaron tres experiencias consecutivas de pesca y al día siguiente varios diarios de Montevideo (*El Día*, *La Tribuna Popular*, *El Siglo*, *la Razón*) dieron cuenta de los resultados y las opiniones sobre aquéllas. Las experiencias se realizaron bajo la dirección del delegado de los pescadores de palangre, Pedro Texeido, quien –según una nota periodística– dio una “extravagante” lección de historia natural y biología de los peces (*La Tribuna Popular*, 9/8/1907). Este pescador conocía la pesca de arrastre, ya que había trabajado anteriormente para la empresa Galcerán, y objetó los resultados de las pruebas. Entre ello, indicó que no le habían puesto a la red los habituales pesos de plomos para alcanzar el fondo. Además, la experiencia se hizo después de un temporal, fenómeno que dispersaba los cardúmenes y eso explicaba que las capturas fueran menores y sin el “apretujamiento” usual del pescado. En ese sentido, los pescadores recalcaron que las pruebas no se efectuaron en las condiciones normales y sus resultados eran cuestionables (*El Día*, 10/8/1907). Por otra parte, señalaron que la destrucción generada por la pesca de arrastre no se presentaba a la simple vista de una comisión inexperta en estas operaciones y en la naturaleza del estuario del Plata.

En esa experiencia participaron varios comisionados del gobierno, algunos antiguos socios de Galcerán y periodistas, quienes coincidieron en que las mallas de las redes no permitían atrapar ejemplares muy pequeños y lo capturado salía vivo y en mejores condiciones que con el palangre y otras artes. Tampoco notaron materiales removidos del fondo. No obstante, los ensayos para evaluar el impacto de estas redes no proveyeron una evidencia concluyente. Finalmente, el 9 de agosto de 1907, una semana después de autorizarse las redes de arrastre, el gobierno derogó ese decreto (Marin 2016). Las discusiones periodísticas sobre el tema continuaron el resto del año. Cada parte cuestionó los argumentos y los conocimientos de historia natural de la otra parte. Nadie podía ver como operaban las redes en el lecho del río. Tampoco se conocían bien los ciclos de vida, reproducción y alimentación de las distintas especies de peces comerciales de la región. Las controversias apelaron a distintas interpretaciones sobre los lugares de procreación de estos animales y el carácter de sus migraciones entre el océano y el estuario.

Los pescadores y sus aliados mantuvieron una concepción negativa de las redes de arrastre, repitiendo los argumentos acerca de su efecto destructor sobre los bancos de desove, la reproducción y el crecimiento de los peces, además de generar una sobrepesca y una merma de los recursos; constituyendo, además, una competencia desleal en términos de productividad con los tradicionales métodos pasivos de pesca, que conducía a la ruina a muchas familias. Para ellos, el lecho del estuario del Plata era un área de procreación de peces, así como el hábitat de diversos organismos que les servían de alimentación. En cambio, los defensores de la pesca de arrastre sostenían que el limo del fondo no era el medio adecuado para la procreación de los peces y su análisis mostraría el carácter inmigratorio de las especies existentes en el estuario. Para los pescadores, el Río de la Plata era un “criadero” de peces marinos, como la corvina y otras especies comerciales, las cuales entraban buscando aguas tranquilas para desovar y reproducirse, por lo que las redes de arrastre destruían los huevos depositados en estos fondos. Asimismo, refutaban la inexistencia de otros organismos en ese sustrato fangoso, como atestiguaban los materiales adheridos al casco de sus barcas y ciertas investigaciones en España. Para apoyar sus argumentos reunieron muestras de caracoles del fondo de las áreas donde se realizaron los ensayos de pesca y los presentaron en la redacción del diario *El Día*, declarando que esos organismos no habían aparecido en la red de Galcerán, porque ésta se lanzó sin los plomos para alcanzar el fondo (*El Día*, 10/8/1907). Los pescadores y marinos con años experiencia en el área cuestionaron las opiniones científicas y la de algunos miembros de la comisión de pesca nombrada por el Gobierno por su falta de conocimiento práctico en las aguas del Río de la Plata.

Por su parte, los defensores de la red de arrastre argumentaron que no era un instrumento destructivo, sino más bien útil al “bien general”, en tanto ayudaba a obtener grandes cantidades de buen alimento y a abaratar su costo para llegar a los hogares humildes, a pesar de que ello generara la ruina de algunos pescadores (*El Día*, 1/8/1907). En ese sentido, señalaban que el Estado debía velar por los intereses de la sociedad en general y no por un grupo en particular. Galcerán remarcó que había hecho modificaciones al

modelo de red llamada “*bou* español” para hacerla menos destructiva, su red dejaba pasar las crías y no atentaba con la reproducción de estos animales. El empresario español encontró apoyo argumental en dos compatriotas: el capitán Antonio Madgaleno, oriundo de las islas Canarias, y el naturalista vasco José Arechavaleta, quienes cuestionarían las concepciones de los pescadores sobre el ambiente local desde teorías “oceánicas”.

Arechavaleta, firmando sus artículos periodísticos bajo el seudónimo de Poseidón, señaló que el estuario del Plata no era un área de reproducción o “criadero”, como decían los pescadores, sino un “vivero” al cual los peces adultos del océano Atlántico entraban para alimentarse. Su reproducción, agregaba este naturalista, se daba en alta mar, donde no alcanzaba la acción humana o su impacto era muy pequeño en comparación con los miles de huevos que generaban los peces en cada desove.⁹ Esta opinión coincidía, en términos generales, con las ideas formuladas un tiempo antes por el naturalista inglés Thomas Huxley al inaugurar la primera Exposición internacional de Pesca en 1883. Allí, Huxley argumentó que los *stocks* de peces en el océano eran infinitos y no eran susceptibles de ser agotados por las actividades pesqueras (Hubbard 2014, Smith 1994). Para Arechavaleta esas “reservas oceánicas” renovaban las aguas del Plata, por lo cual la pesca de arrastre no podría acabar con este recurso y si el *bou* llegaba a introducir algún desequilibrio, se repararía rápidamente por la gran capacidad de reproducción de los peces, fenómeno que él denominaba “estática ictiológica” (*El Siglo*, 5/9/1907). De esta forma, señalaba, la vulnerabilidad de la vida marina se veía equilibrada por su potencial de recuperación. Por otro lado, consideraba que el *bou* permitía obtener un alimento barato para las clases obreras y los pescadores podrían encontrar trabajo en las nuevas empresas pesqueras o dedicarse a obtener las especies que no se capturaban con esa red. Otras opiniones similares auguraban que, aunque la pesca de arrastre generara momentáneamente desocupación, después esa mano de obra volvería a emplearse con el desarrollo de las industrias anexas de salazón y conservas (*La Tribuna Popular*, 10/8/1907).

El director del Museo Nacional cuestionó las opiniones y el lenguaje coloquial de los pescadores sobre la destrucción por el arrastre de fondo de moluscos y plantas acuáticas y que estos fueran el alimento principal de los peces comerciales. Apoyándose en “verdades científicas probadas por todos los ictiólogos y naturalistas”, sostenía que los peces, como los cetáceos, se alimentaban de plancton, como había observado en los estómagos de algunos. Consideraba que las algas y los huevos de peces no podían arraigarse en el fondo lodoso del Río de la Plata, a la par que trataba de desvanecer los falsos temores por la posibilidad de su destrucción por el *bou* (*El Siglo*, 5/9/1907). La idea

9 Arechavaleta (Poseidón, 1907, p. 4) señalaba al respecto: “si nos detenemos ahora a reflexionar sobre la potencia generadora de un casal de corvina como ejemplo que llega a 60 mil crías y lo multiplicamos por los millones de casales que viven en nuestro estuario tendremos una idea aproximada de la impotencia del hombre para originar un desequilibrio en ese mundo inmenso. Ese explicará además como en las pesquerías de Terranova no ha disminuido el bacalao [...] El hombre con el uso de sus variados ingenios de captura de peces no es poderoso para modificar la estática ictiológica que rige en el anchuroso Plata, en su meseta continental y mucho menos en el océano que sigue”.

de que el estuario del Plata no era un “criadero” sino un “vivero” servía para defender la pesca de arrastre y la imposibilidad de agotar esos recursos: “pues esto es un vivero natural donde se meten todas las clases de peces que se crían en las costas atlánticas. Mientras haya peces en el Océano, los habrá en el Río de la Plata” (*La Tribuna*, 8/7/1907).

Esta opinión fue compartida por el capitán de Marina Antonio Madgaleno, oriundo de Tenerife y participante de los círculos y la prensa española en Uruguay. Firmando notas periodísticas con el seudónimo de Teyde, apoyó el uso de *bou* y desestimó las ideas de los pescadores sobre la cría de peces y distintos organismos en “el limo pampeano y podrido” del lecho del Río de la Plata”, a la vez que sostenía “que todo el Océano es un vivero eterno”. Según este marino español: “el Río de la Plata es un vivero natural de los peces que vienen a visitarlo” y “mientras haya peces en el Océano, y el agua de mar penetre en el estuario, los habrá [...] Desde Solís hasta nuestros días, no ha variado ni la cantidad ni las especies que vienen al Plata; ni tampoco variarán aunque todos los ‘bou’ del mundo pescaran en sus aguas; para agotar el depósito hay que agotar primero el Océano” (*La Tribuna Popular*, 23/8/1907).

La doctrina “oceánica” aplicada al estuario del Plata sin atender a las características particulares de este ambiente fue cuestionada por el coronel de Marina, Jorge V. Bayley, marino aficionado a la pesca con más de veinticinco años de experiencia náutica en estas aguas y cuya pericia en estos temas era muy reconocida, por lo cual se lo había convocado para integrar la ya mencionada Comisión de Pesca. Bayley intervendría en los debates periodísticos, tomando partido por los pescadores y refutando las opiniones sobre la naturaleza del estuario del director del Museo Nacional y de Galcerán, como si ellos fueran “los únicos competentes en materia de pesca, porque ellos son españoles. Nosotros somos orientales, y como tales unos ignorantes en cuestiones de pesca” (Bayley, 1907a). Según este marino uruguayo, era factible probar “científicamente” que esta región del Plata “es vivero y á la vez criadero”, señalando, además, que su lecho no era todo fangoso y tenía una naturaleza compleja y variada. Esto, sostenía, era bien conocido por quienes pasaron una vida en estas aguas, pero no era fácil de ver desde el “invernáculo del Museo Nacional: para ello, es menester haber pasado cuando menos unos veinticinco años á flote” (Bayley, 1907a). En ese sentido, impugnaba los informes del director del Museo y otras publicaciones a favor del *bou*, por “no responder á estudios locales, puesto que aquellas son teorías oceánicas y se pretenden aplicar á priori al estuario” (Bayley, 1907b). Insistiría en la necesidad de investigar las especies y las características ambientales de la región y no buscar extrapolar las teorías de diccionarios de historia natural ni las conclusiones de comisiones europeas sobre los peces comerciales de los mares del Norte y el Mediterráneo. No obstante, él mismo apoyaba sus opiniones zoológicas, citando como autoridad científica, una popular enciclopedia alemana sobre la vida de los animales.¹⁰ Esto muestra cómo en estas controversias se

10 Bayley seguía obra conocida como *Brehms Tierleben (La Vida de Animales de Brehm)* del zoólogo y escritor alemán, Alfred Edmund Brehm (1829-1884), publicada en 1880, contó con varias ediciones posteriores y traducciones al español y al francés.

imbricaban distintas fuentes de conocimientos: experiencia práctica, saberes locales y lecturas de manuales y diccionarios científicos populares. Entre otras cuestiones, Bayley cuestionó que el plancton fuera el alimento exclusivo de los peces en el Río de la Plata como sostenía el director del Museo:

[...] aquí, hay que hablar de las especies que viven en él y se alimentan de caracolillo, mejillones, cangrejos, etc. etc. que abundan en el estuario del Plata, como se puede fácilmente comprobar sin necesidad del microscópio, á simple vista, en cualquier puesto donde se limpia pescado, y se verán los peces embuchados con esos elementos. Estas no son teorías, tomadas de cualquier diccionario de ciencias naturales, que aplica el señor Arechavaleta á priori, al Plata; sino hechos locales, prácticos indiscutibles. (Bayley, 1907a, p.4)

Para este marino, las observaciones y experiencias surgidos de la explotación pesquera local ponían en duda los saberes científicos acuñados en otras latitudes y las opiniones de quienes no tenían años trabajando en estas aguas. Bayley no vacilaba en afirmar que el *bou* era el mejor sistema de pesca moderno y que debía ser autorizado por el gobierno en las aguas del Atlántico, pero impedirlo en el estuario del Plata sin un estudio científico de su naturaleza, ya que podría generar un desequilibrio biológico que no se restauraría tan fácilmente como opinaba el director del Museo. Recomendó no autorizar las redes de arrastre al oeste de Punta Negra (figura nº 1), pero hacerlo al este, hacia las aguas atlánticas. Buscando una posición conciliadora, proponía permitir las grandes redes de arrastre en el litoral atlántico, dejando que las redes sedentarias trabajaran en el estuario, así se podrían explotar dos fuentes de riqueza, abaratando el pescado y armonizando los intereses de los pescadores artesanales e industriales (Barley, 1907b). Esta postura pareció ser la más conciliadora y finalmente el gobierno autorizó en 1909 la pesca con *bou* en aguas oceánicas, es decir, al este del cabo de Punta del Este, aunque sólo para capturas destinadas a la exportación (*El Día*, 3/5/1909). No obstante, las denuncias por la pesca ilegal con *bou* en el estuario continuarían.

Como corolario de los debates de 1907, el gobierno uruguayo patrocinó, al año siguiente, una expedición para estudiar los caladeros en la zona de Maldonado y las redes de arrastre de Galcerán, bajo la dirección de un zoólogo francés y profesor de la Escuela de Veterinaria de Montevideo, André Bourget. Este ictiólogo formado en la Facultad de Ciencias de Burdeos había trabajado en la pesca en la costa occidental africana, ofreciendo algunas medidas para su promoción, y el gobierno uruguayo le recomendó realizar investigaciones similares. La primera expedición realizada por la costa atlántica duró cerca de un mes y reunió una abundante colección, permitiendo constatar “la abundancia y calidad de peces y moluscos de aquellas costas del Atlántico” (*El Día*, 3/5/1909). Tras esos primeros resultados, varios empresarios y capitalistas se interesaron en formar compañías de pesca y solicitar la concesión de terrenos para instalar colonias de pescadores en las playas del área de Punta del Este, las cuales también comenzaban a proyectarse turísticamente y como negocio inmobiliario (Lasso de la Vega 1909). Por su parte, Bouyet presentó al Ministro de Instrucción Pública un proyecto para establecer permanentemente los estudios científicos de la fauna acuática del

Uruguay y los medios más prácticos para asegurar su explotación industrial (Bouyat 1911, Marin 2016). En 1911, el gobierno destinó fondos para creación del Instituto de Pesca, dependiente del Ministerio de Fomento, y contrató a un especialista estadounidense en piscicultura, John Nelson Wissner, para dirigirlo, mientras Bourget fue nombrado subdirector. El instituto tendría un doble objetivo: estudios científicos y experimentales para una explotación racional de los recursos pesqueros y, al mismo tiempo, la provisión de pescado a bajo costo al mercado interno. Para ello, en 1914 se adquirió uno de los modernos vapores pequeños de la compañía Pescadora Argentina. No obstante, la crisis que aconteció durante la Primera Guerra Mundial limitó las ambiciosas metas del instituto, especialmente en sus aspectos científicos (Nion 2018, p. 14).

CONSIDERACIONES FINALES

En este trabajo sólo han sido examinados dos momentos de una historia más larga de conflictos alrededor de la pesca de arrastre en la región y de la cuestión de los límites fluviales y marítimos. En el caso uruguayo, la aplicación de nuevas modalidades de arrastre no estuvo exenta de resistencias de los grupos de artes de pesca tradicionales y de los debates públicos sobre su impacto ambiental y social, de forma similar a las disputas que se dieron en puertos del Atlántico norte y en el Mediterráneo. En estas controversias se pusieron en juego distintas concepciones ambientales y saberes de historia natural, generando al mismo tiempo el marco para promover una incipiente organización de la ciencia pesquera.

Los actores y representantes de los sectores pesqueros de Montevideo se involucraron en “actos de escritura” para presentar y defender sus posturas y buscar conferir validez y justicia a sus puntos de vista. En ese sentido, se destaca el papel de la prensa diaria como foro de esas discusiones y espacio para captar aliados y desacreditar a los contrincantes. Tanto los promotores del *bou* como los pescadores de palangre y otras artes menores contaron con abogados, periodistas y contactos políticos para apoyar sus intereses y argumentar a favor y en contra de la pesca de arrastre y otras artes. En ambos casos se apelaría al Estado, como institución que debía velar por el bien público, regulando la explotación de los recursos y el dominio sobre el litoral y las riquezas naturales.

A mediados de la década de 1910, con el desarrollo de la Primera Guerra Mundial y sus repercusiones en el Río de La Plata, la discusión sobre la naturaleza de esa región se vincularía con el problema de las jurisdicciones nacionales en aguas compartidas y si se debía adoptar alguna de las doctrinas tradicionales sobre los límites internacionales fluviales (mitad de jurisdicción compartida entre los dos países lindantes) o marítimos (tres millas, según los ingleses, o cinco millas, según los tratados entre los países sudamericanos). En esos debates se discutiría cómo considerar la desembocadura del Río de la Plata, esto es, como estuario o como golfo, y cuál era el límite entre el río y el mar, aspectos importantes para concebir las jurisdicciones sobre ese espacio.

A su vez, en esos años el gobierno uruguayo comenzó a permitir el uso de redes de arrastre en algunos lugares de la costa rioplatense, entre otras medidas destinadas a abaratar los alimentos. En 1920, se habilitaron las redes de arrastre, lo que generó nuevos reclamos de los pescadores, que pedían que se prohibiese su empleo o sólo se permitiese fuera de los cabos que delimitaban el Río de la Plata. En 1922, nuevamente se limitó su uso, autorizándose su empleo en aguas atlánticas al este del Banco Inglés (Martínez Montero 1940, Marin 2016). El uso de las redes de arrastre con vapores introdujo cambios en la producción, los precios y la percepción de su efecto en el ambiente, siendo objeto de sucesivas prohibiciones y autorizaciones locales. Como en otras latitudes, la pesca de arrastre constituyó una cuestión controvertida por las protestas de quienes estaban especializados en otros procedimientos de captura y competían por las mismas áreas de pesca, productos y mercados.

FUENTES CITADAS

- ALLÉN, A. 1900. Informe al Comandante de Marina y Capitán general de Puertos, 20 de agosto de 1897. En: *Diario de sesiones de la Cámara de Representantes, Año 1899, tomo CLVI*. Montevideo: Imprenta El siglo Ilustrado, pp. 289-291.
- BAYLEY, J., 1907a. Algo sobre la pesca. Refutando al profesor Arechavaleta. *El Siglo*, Montevideo, 11 de septiembre, p. 4.
- BAYLEY, J., 1907b. Algo sobre la pesca. Concretando. *El Siglo*, Montevideo, 12 de septiembre, p. 5.
- BOUYAT, A., 1911. *Contribution à l'étude de la pêche maritime en Uruguay*. Montevideo: Escuela Nacional de Artes y Oficios.
- FERREIRA & ACEVEDO, J., 1900. Informe del Oficial de la Bahía, 14 de Julio de 1898. En: *Diario de sesiones de la Cámara de Representantes, Año 1899, tomo CLVI*. Montevideo: Imprenta El siglo Ilustrado, pp. 289.
- FRERS, E., 1921. *En la administración pública*. Buenos Aires: Imp. Gadola.
- GALCERÁN, P., 1895. *Memoria-estudio para el establecimiento de una pesquería en Montevideo y colocación de sus productos*. Montevideo: Imprenta el Telégrafo Marítimo.
- GALCERÁN, P., 1899. *Antecedentes sobre la cuestión pesca dirigidos al H. Cuerpo Legislativo y altos poderes del Estado y al público en general*. Montevideo: s/d.
- LAHILLE, F. 1895. Notas sobre la industria de la pesca en la Provincia de Buenos Aires. *Revista del Museo de La Plata*, vol. 7, pp. 157-168.
- LAHILLE, F. 1901. Apuntes sobre la industria de la pesca en Mar del Plata. *Boletín de Agricultura y Ganadería*, Buenos Aires, vol. 1 (8), pp. 3- 18.
- LAZZO DE LA VEGA, L., 1909. Desde Punta del Este. Por el bien del país. ¡Abajo los monopolios! Las verdades del banquero. *El Día*, Montevideo, 18 de mayo.
- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA, 1899. *Memoria de Relaciones Exteriores y Culto presentada al Honorable Congreso Nacional en 1899*. Buenos Aires: Taller de la Penitenciaría Nacional.
- POSEIDÓN (seudónimo de José Arechavaleta), 1907. La pesca en el Río de la Plata, Los efectos del "Bou". Algunas consideraciones. Estática ictiológica. Alimentación de los peces. *El Siglo*, Montevideo, 21 de agosto, p. 4.
- SAMPOGNARO, V., 1906. La industria de la pesca. Sistema de explotación en Montevideo. Parte Técnica. *El Día*, Montevideo, 5 de diciembre.
- SAMPOGNARO, V., 1907. La industria de la pesca. Sistema de explotación en Montevideo. Parte Técnica. *El Día*, Montevideo, 10 de enero.

- VALETTE, L., 1906. La Pesca en Montevideo. *Boletín del Ministerio de Agricultura*, vol. 5, pp.105- 115.
- ZABALA, J., 1910. *La Industria de la Pesca en la República Argentina considerada bajo el punto de vista económico é higiénico*. Buenos Aires: "La Semana Médica" imprenta.

BIBLIOGRAFÍA DE REFERENCIA

- BALCOM, B. A., 1997. Technology Rejected: Steam Trawlers and Nova Scotia, 1897- 1933. En: J. E. CANDOW & C. CORBIN (eds.), *How Deep is the Ocean? Historical Essays on Canada's Atlantic Fishery*. Sidney, NS: Cape Breton University Press. pp. 185-194.
- BOLSTER, W. J., 2012. *The mortal sea: fishing the Atlantic in the Age of Sail*. Cambridge, MA: Belknap Press.
- BURGOS MADROÑERO, M., 1996. La pesca de parejas del bou y Málaga. (Siglos XVIII-XIX). *Isla de Arriarán*, nº 8, pp. 46-51.
- CARUSO, L. 2011. La Mihanovich: trabajo marítimo, condiciones laborales y estrategia patronal en las primeras décadas del siglo XX. *Trabajadores. Ideologías y experiencias en el movimiento obrero, revista de historia*, Buenos Aires, nº 2, p. 128.
- COCHIN, J.-P., 1935. L'entrée du chalutier à vapeur. L'évolution de la pêche française. En: E. LE DANOIS (dir.), *Manuel des pêches maritimes françaises*, fasc. 1. Paris: Office scientifique et technique des Pêches Maritimes, pp. 79-82.
- COULL, J. R., 1994. The Trawling Controversy in Scotland in the Late Nineteenth and Early Twentieth Centuries. *International Journal of Maritime History*, vol. VI (1), pp. 107-122.
- DEFEO, O., S. HORTA, A. CARRANZA, D. LERCARI, A. DE ÁLAVA, J. GÓMEZ, G. MARTÍNEZ, J.P. LOZOYA & E. CELENTANO, 2009. *Hacia un Manejo Ecosistémico de Pesquerías. Áreas Marinas Protegidas en Uruguay*. Montevideo: Facultad de Ciencias - DINARA.
- FERMEPIN, R. & VILLEMUR, J., 2004. *155 años de la pesca en el mar Argentino*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.
- GARCÍA, S., 2009. El estudio de los recursos pesqueros en la Argentina de fines del siglo XIX, *Revista Brasileira de História da Ciência* (Rio de Janeiro), vol. 2, nº 2, , pp. 202-221.
- GARCÍA, S., 2014. La pesca comercial y el estudio de la fauna marina en la Argentina (1890-1930). *História, Ciências, Saúde - Manguinhos*, vol 21, nº 3, p.827-847.
- GARCÍA, S., 2018. Compañías pesqueras, pesca de altura y ciencia en el puerto de Buenos Aires a principios del siglo XX. En: A. NIETO & G. YURQUIEVICH (comps.) *Espacios portuarios: tensiones y reflexiones, de la colonia al tercer milenio*. Mar Del Plata: GESMAR (Grupo de Estudios Sociales Marítimos), [en línea]. Consultado el 29 de octubre de 2020] Disponible en: <https://gesmar.estudiosmaritimossociales.org/editorial/coleccion-puertos/espacios-portuarios/companias-pesqueras/>.
- GIRÁLDEZ RIVERO, J., 1993. El conflicto por los nuevos artes: conservacionismo o conservadurismo en la pesca gallega de comienzos del siglo XX. *Ayer*, nº 11, pp. 233-251.
- GIRÁLDEZ RIVERO, J., 1996. *Crecimiento y transformación del sector pesquero gallego (1880-1936)*. Madrid: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- GIRÁLDEZ RIVERO, J. 2020. The modernization of Spain Fishing: The Case of Galicia, 1880-1936. En: A. GARRIDO & D. J. STARKEY (eds.), *Too Valuable to be Lost. Overfishing in the North Atlantic since 1880*. Berlin/Boston: De Gruyter.
- HUBBARD, J., 2014. In the Wake of Politics. The Political and Economic Construction of Fisheries Biology, 1860-1970. *Isis*, vol. 105, pp. 364-378.
- JONES, P., 2018. The long 'lost' history of bottom trawling in England, c. 1350-1650. *The International Journal of Maritime History*, vol. 30 (2), pp. 201-217.
- LACOMBA, J. A., 2006, El sector pesquero andaluz en el último cuarto del XIX: una fase de cambios y transformaciones. Una aproximación. *Revista de estudios regionales*, nº 75, pp. 129-150.
- LÓPEZ LOSA, E., 1997, Recursos naturales, derechos de propiedad y cambio técnico. La difusión del arrastre a vapor en las pesquerías vascas, 1878-1936. En: S. LÓPEZ GARCÍA & J. M. VALDALISO GAGO (eds.),

- ¿Qué inventen ellos? *Tecnología, empresa y cambio económico en la España contemporánea*. Madrid: Alianza Editorial, pp.157-209.
- LÓPEZ LINAGE, J. & ARBEX J. C., 1991. *Pesquerías tradicionales y conflictos ecológicos, 1681-1794: una selección de textos pioneros*. Madrid: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- MADROÑERO, M. B., 1996, La pesca de parejas del Bou y Málaga (Siglos XVIII-XIX). *Isla de Arriarán: revista cultural y científica*, nº 8, pp. 45-63.
- MARIN, Y., 2016. La pesca industrial uruguaya desde la perspectiva de los sistemas social-ecológicos. Tesis para optar al título de Magíster en Ciencias Ambientales, Facultad de Ciencias, Universidad de la República, Montevideo. [en línea][consultado el 9 de septiembre de 2020] Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/308336343_La_pesca_industrial_uruguaya_desde_la_perspectiva_de_los_sistemas_social-ecologicos.
- MARTÍNEZ MONTERO, H., 1940. *Marinas mercantes y de pesca del Uruguay. Ensayo Histórico*. Montevideo: s/d.
- MATEO, J., 2004. Gente que vive del mar. La génesis y el desarrollo de una sociedad marítima y una comunidad pescadora. *Prohistoria*, Rosario, vol. 8, p. 59-86.
- MATEO, J., 2013. La comercialización primaria de la pesca costera marplatense (1880-1980). En M. Weissel (comp.), *Temas de patrimonio Cultural 30: Argentina de Puertos*. Buenos Aires: Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico-cultural del Gobierno de la Ciudad, pp. 371-394. [en línea] [consultado el 28 de abril de 2020] Disponible en: https://www.buenosaires.gov.ar/areas/cultura/cpphc/archivos/temas_de_patrimonio_30web.pdf.
- MATEO, J., 2018. La sustitución de importaciones pesqueras y el desarrollo de la pesca comercial marítima en Argentina (1930-1965). *Estudios Atacameños*, San Pedro de Atacama, nº 65 / 2020, pp. 85-103.
- MOULINIER, H. 2015. *La pêche industrielle de La Rochelle: Les grands chalutiers (1871-1994)*. Rennes: Presses universitaires de Rennes [en línea]. [consultado el 30 de enero de 2020]. Disponible en: <http://books.openedition.org/pur/91681>.
- NION, H., 2018. Breve Historia de la Pesca en Uruguay. *Revista Naval*, nº 85, pp. 9-22.
- RICO, M. R., 2000. La salinidad y distribución espacial de la ictiofauna en el estuario del Río de la Plata. Tesis de grado para optar a la Licenciatura en Ciencias Biológicas, Universidad Nacional de Mar del Plata. Mar del Plata. [en línea][consultado el 23 de abril de 2018] Disponible en: https://www.oceandocs.org/handle/ Rico_2000.
- ROBINSON, R., 1998. The Diffusion of Steam in the Fishing Industries of Northwest Europe. *International Journal of Maritime History*, vol. 10 (2), pp. 179-200.
- ROBINSON, R., 1986. The evolution of railway fish traffic policies, 1840-1866. *The journal of transport history*, vol. 7, nº1, pp. 32-44.
- ROZWADOWSKI, H., 2002, *The Sea Knows No Boundaries: A Century of Marine Science Under ICES*. Seattle and London: University of Washington Press & International Council for the Exploration of the Sea.
- SINDE CANTORNA, A. & DIÉGUEZ CASTRILLÓN, I., 2016. Cooperation vs. Vertical Integration in Galicia's Distant-water Fishing Industry, 1900-1950. *International Journal of Maritime History*, vol. 18, n. 2, pp. 219-236.
- SMITH, Tim D., 1994. *Scaling Fisheries: The Science of Measuring the Effects of Fishing, 1855-1955*. Cambridge: Cambridge University Press.
- THÓR, J. T., 1992. *British Trawlers in Icelandic Waters. History of British Steam Trawling off Iceland 1889-1916 and the Anglo-Icelandic Fisheries Dispute 1896-1897*. Reykjavik: Fjolvi Publishers. 264 p.