

## CUARENTA AÑOS DE PESCA DE ARRASTRE EN GARRUCHA: ORIGEN Y DESARROLLO (1958-1998)

MANUEL LEÓN GONZÁLEZ

*Periodista*

**H**ay un tiempo en la historia reciente de Garrucha en el que el joven municipio traspasa los umbrales de la economía de subsistencia de postguerra y enfila el camino de la prosperidad. Se sacude la nostalgia de la bonanza minera y se embarca en un crecimiento sostenido que propicia, en pocos años, un lavado de cara generalizado en todos sus órdenes: laboral, sociológico, cultural y arquitectónico. Ese punto de inflexión tiene que ver con su vocación genética, la pesca, y coincide con el tránsito de la pesquería artesanal a la industria del arrastre, en el pórtico de la década de los sesenta. Es opinión casi generalizada entre los habitantes que protagonizaron y asistieron a esa transformación que la implantación paulatina de las vacas (barcos de arrastre) en el puerto de Garrucha, junto con el alborear del turismo, dinamizaron un pueblo cuyas familias vivían hasta entonces entre penurias, estrecheces y la sangría de la emigración a Francia, Cataluña o Mallorca. Las capturas de marisco, fueron en aumento así como el precio en lonja. Subió la ren-

ta de los pescadores, se impulsó el pequeño comercio, las empresas de la construcción comenzaron a edificar casas nuevas, tras años de carestía en los que se vendían hasta las colañas y los retretes de los pozos domésticos como estiércol. Decía una letrilla de carnaval de la época: "hoy no comemos porque retretes ya no tenemos".

Bien es cierto que este liderazgo del sector arrastrero no provocó en el puerto una extirpación de las barcas dedicadas a las artes menores, que aún subsisten, generando también riqueza en la localidad, pero nunca hubiera alcanzado el caché de pueblo pujante en la provincia si no llega a ser por esa flota de arrastre y el fulgor de la gamba roja. La coyuntura de la década de los noventa, sin embargo, no está siendo demasiado halagüeña para el sector, acuciado por una crisis de capturas en los caladeros de crustáceos y un incierto porvenir. La dependencia de Garrucha de su puerto es insoslayable y muchos coinciden en considerar que en épocas de pingües beneficios el pueblo desperdició la oportunidad de crear un tejido in-



La «Mariví Oteiza», primera embarcación genuinamente de arrastre que obtuvo las bases en el puerto de Garrucha.

dustrial de tipo conservero, industria de salazones o de manipulado que mitigase los efectos de la eventualidad de la pesca y asegurase el porvenir de la villa con industrias alternativas. Muchos coinciden en señalar que los sectores representativos del pueblo se durmieron en los laureles en un momento propicio para el despegue económico y la diversificación de los recursos. Bien es cierto también que la limitación de no poseer un término municipal asignado desde la fundación del municipio hasta 1994 ha ralentizado la expansión urbanística y económica del municipio.

## ANTECEDENTES

La rada de La Garrucha adquiere su identidad como pueblo independiente de Vera, a mediados del siglo XIX, al socaire del esplendor minero, pero se perpetúa como núcleo de población a lo largo de la historia por la fidelidad callada de los pescadores a su playa. La primera base documental de Garrucha como enclave pesquero la proporciona un informe de Ramiro Núñez de Guzmán, que por encargo del emperador Carlos V, visita en 1526 las fortalezas de la costa, apareciendo en ese informe que "en Garrucha faenan 200 jábegas y barcas, las cuales dan trabajo a unos 300 pescadores"<sup>1</sup>. Durante los siglos XVI, XVII y XVIII Vera y Mojácar pleitean febrilmente por la administración de la torre de la Garrucha, debido a los grandes beneficios que genera la venta del pescado a través del cobro del impuesto del tiguál a los arrieros<sup>2</sup>. La villa se resiste a desaparecer tras el envite de la crisis de la minería y la emigración del comercio local a finales del siglo XIX, y lo consigue gracias al pundonor de los pescadores que siguen botando y varando sus barcos en mar abierta, fieles a sus ancestros, aún sin apenas recursos para la subsistencia.

La flota pesquera de Garrucha está compuesta en los años cuarenta y cincuenta por someras embarcaciones que se dedican a la pesca del palangre de fondo y de superficie (marrajera), a las nasas, al sardinal, al boliche o a la traíña, una vez superado el escollo de la carencia de puerto, que tras iniciarse en 1931, no fue terminado hasta después de la Guerra Civil. Más atrás aún en el

tiempo queda la pesca en jábega tirando de la tralla, los típicos laúdes o la pesca a la andana. La actividad pesquera en Garrucha se articula en torno a la Cofradía de Pescadores, constituida como Pósito de Pescadores en 1920 bajo la presidencia del Ayudante de Marina Joaquín Escobar en la Caseta de Salvamento de Náufragos. Asisten 210 socios de número y 26 socios protectores. En el acta fundacional se acuerda la imposición de cuota, la elección de Junta Directiva, encabezada por Antonio Cervantes Gerez y un reglamento para la "venta de productos de la pesca". También se acuerda la creación de la plaza de subastador, remunerado mediante sueldo fijo o a porcentaje, y la plaza de escribiente. La Asamblea autorizó a la Junta de Gobierno para alquilar un local que sirviera de domicilio social del Pósito de Pescadores. Esta primera sede se sitúa en el Paseo de la Marina, en una zona que se denominaba "el Perejil" y que coincide con lo que hoy es el restaurante "Andalucía", en el Paseo de Joaquín Garrigues. De ahí, tras la Guerra Civil, la sede del Pósito pasa a la entonces Caseta de Salvamento de Náufragos y, con los años, se transforma en Cofradía de Pescadores con nuevos estatutos, aunque el edificio conserva desde entonces la denominación de "El Pósito", a pesar de que en el verano de 1966 la sede de la Cofradía se traslada a su actual emplazamiento, en la Avenida del Generalísimo.

A finales de los años cuarenta, los pescadores garrucheros continúan faenando con artes menores, ganándose el jornal con la captura de la melva, el jurel, la caballa, la sardina o el boquerón. Los hay que emigran a otros mares a la pesca de la almadraba. La gamba sólo se ve en esa época enganchada en la boca de alguna brótola o pescada. Se pescan también gallos, golondrinas, mujos, a tierra o "a la fonera", a la salida de los cantos. Tienen sus artes de traíña sobre la tierra del Malecón y restañan los paños en los tinteros. Mientras tanto, comienzan a amarrarse a la dársena las primeras vacas y vaquetas, procedentes de Tarragona y Alicante, patroneadas, curiosamente, por garrucheros emigrados a otros puertos. Estas embarcaciones pioneras no pueden ser consideradas como protagonistas de la historia del arrastre en Garrucha, puesto que no adquieren las bases en este puerto. Su presencia es momentánea y acuden a este refugio con vocación exploratoria. La flota local de bajura no ve, en un principio, con buenos ojos la llegada de esas naves interinas en el cercano litoral, puesto que piensan que la faena de arrastre esquilma los caladeros de pijotas de los palangreros y de las mamparras. Los garrucheros protestan por esta circunstancia ante la

<sup>1</sup> GRIMA CERVANTES, J.: *Memoria histórica, fotográfica y documental de Garrucha, (1.861-1936)*, Granada, 1992.

<sup>2</sup> GRIMA CERVANTES, J.: "La pesca en Vera y Mojácar tras la conquista: la torre de la Garrucha y la renta del tiguál". *Actas del VI Coloquio Internacionan de Historia Medieval Andaluza. Málaga, 1990*.



Asamblea General de la Cofradía de Pescadores en 1966, inaugurando la nueva sede social y administrativa.

Ayudantía de Marina y las autoridades pesqueras, siendo algunas vacas son multadas por la Autoridad Portuaria. De esta guisa faena en 1947 el *Juan Gerez*, de Antonio Gerez Galindo "el Viuda", procedente de Tarragona. Después llegaron la *Ana Mari*, de Alfonsé, con base en Tarragona, patronada por Lazarito; la *Angelita*, denominada popularmente como "el Bigoteras", mandada por Pedro "el Paginé", que se incendió accidentalmente un día de San Antón de 1949 y el "Francisco Tendero" de Santa Pola. Fueron los primeros escarceos que se hacían al arrastre frente a la playa de Garrucha, ante el malestar de los armadores locales.

La primitiva pesca de arrastre en el mediterráneo español requería de dos embarcaciones tirando cada una de un chicote del arte, primero a vela y después a motor de escasa potencia. Por similitud con el arado campesino adoptó en Garrucha el término de "vacas" que se ha perpetuado. Cada nave iba comandada por un patrón, maquinista, cocinero y siete u ocho marineros (en las traíñas se embarcaban hasta 25 ó 30 pescadores). Ahora, debido a la crisis, el número de tripulantes ha descendido a la mitad.

#### DESARROLLO DE LA INDUSTRIA

En la asamblea que celebra la Cofradía de Pescadores, bajo la presidencia de Antonio Gerez

Clemente, el 4 de mayo de 1958 se habla por primera vez de la compra de un barco de arrastre de 80 caballos de potencia, "al creerse que puede tratarse de una pesca productiva". Un mes después el armador Pedro López Soto presenta un escrito solicitando 25.000 pesetas para la compra de una maquinilla y puertas para su embarcación *Amanecer de Mayo*, que desea dedicarla a la pesca de arrastre. Poco a poco los armadores van convenciéndose de las ganancias que depara la pesca a la vaca, aunque aún hay bastante recelo ante una técnica nueva que no dominan. Llegan escritos de las Cofradías de Castellón y Alicante anunciando la venta de embarcaciones arrastreras.

En el tránsito de 1959 a 1960 el *Amanecer de Mayo* se convierte en la primera embarcación de arrastre que faena con bases en el puerto de Garrucha. Es una traíña adaptada como vaca, propiedad de "los Sordos", saga de pescadores que llegaron a Garrucha al amparo del puerto, procedentes de Carboneras mediada la década de los cuarenta. Navegaban en dos traíñas: *San Antonio* y *Nuevo Clavel*, esta última reconvertida también en vaca años más tarde. El *Amanecer de Mayo* lo construyeron en los astilleros de Santa Lucía, en Cartagena, en 1949. Pesaba 26 toneladas y medía 15.5 metros de eslora. En un principio, los armadores del barco, ante su inexperiencia en el arrastre, buscaron la ayuda como práctico de Martín "el de Lucía, garruchero residente en

Almería con pericia en este tipo de pesca. El *Amanecer* ha sido fundador de una dinastía con continuidad en el *II Amanecer de Mayo* y en el *Nuevo Amanecer* que navegan en la actualidad. Tras treinta años haciéndose a la mar latina, la nave pionera del arrastre en Garrucha fue fletada en la dársena del puerto, junto a la caseta de la Guardia del Mar y sirvió como reclamo turístico. Acabó sus días quemado en unas fallas celebradas en el puerto a comienzos de la década de los ochenta.

En 1960, el maestro nacional y delegado local del Instituto Social de la Marina, Miguel Forteza del Rey Rodríguez, se desplazó a Tarragona y adquirió el primer barco genuinamente de arrastre que tuvo base en el puerto de Garrucha, la *Mariví Oteiza*. La nave, cuyo nombre en el puerto catalán era *María Benaijes*, era propiedad de un armador conocido como "el Chapao". Una vez en Garrucha adoptó el nombre de *Mariví Oteiza*, ya que así se llamaba la esposa de Joaquín Otamendi, el hombre que puso el dinero para comprar el barco, perteneciente a la popular familia de los Otamendi de Madrid. Fue construido en 1946 y poseía un motor de noventa caballos marca Seffle. En esos primeros años, el nuevo barco llegado a Garrucha generó recelo entre los pescadores de mamparra, que no congeniaban con la pesca de arrastre. El patrón era Juan Cervantes "el de Joseillo". La *Mariví* sufría continuos contratiempos y averías en el motor, por lo que su propietario decidió venderlo en 1967 al armador Luis Galindo Mulero. Durante una década fue patroneado por su hijo Diego Galindo hasta que fue revendido al armador Francisco León Casquet, pescando ya con un motor de 200 caballos. A mediados de los noventa, de nuevo cambió de dueño, siendo adquirido por los hermanos Andrés y Miguel "Mindanao", de tradición trañera. En fechas recientes sucumbió la vieja *Mariví* en aguas del Cabo de Gata, víctima de un incendio por cortocircuito, embarrancando en las piedras. Acabó así la trayectoria de uno de los barcos más emblemáticos de la pesca de arrastre garuchera.

La Cofradía de Pescadores de Garrucha estaba presidida a finales de los cincuenta por el Patrón Mayor, Antonio Jerez Clemente "el Matías". En esa época, el cargo era honorífico, no implicaba cobro de sueldo, y el designado continuaba embarcándose como un pescador más. En 1966, sin embargo, se acuerda, ante la solicitud del Patrón Mayor de dejar el cargo, que el Patrón Mayor no se embarque y cobre un sueldo como liberado de 6.000 pesetas al mes. La lista de Patrones Mayores después de la guerra la principia Vicente

García "el Bodega" y la continúan Juan Soler Belmonte, Juan Antonio González Albarracín, Francisco León García, Pascual Haro Jerez, Pedro López Soto, Antonio Gerez Clemente, Juan Cervantes Barceló y el actual Juan Cervantes Flores.

La elección de Antonio Gerez como Patrón Mayor de la Cofradía en diciembre de 1957 coincide con las primeras sesiones de cabildo y asambleas generales en las cuales se principia a hablar de la pesca de arrastre como una posibilidad de salir de los periodos de carestía pesquera que asolaban a la flota. Juan Gerez, como Presidente, y los componentes de la Junta Rectora, Jurados, Asesores, sección Social y sección sindical inauguran en ese año una época de estabilidad en los cargos directivos, tras dos décadas anteriores de continuos cambios en la Presidencia de la Patronía. Antonio Gerez se mantendrá como Patrón Mayor hasta 1972, asesorado siempre por el Secretario Luis Haro Flores. La primera papeleta que tiene que solventar el nuevo Patrón, y que da muestra de la miseria que aún embargaba a la población, es la de satisfacer la solicitud que le hace la Hermana Superiora de las Hijas de la Caridad del "Colegio Virgen del Carmen" para que la Cofradía anticipe el dinero del pan que consumen cuarenta niñas del colegio.

Uno de los debates de la época es el del descanso dominical. Por aquellas fechas se pescaba los siete días de la semana, con libertad de horario para pescar a lo largo de las 24 horas. Se habla entonces de parar un día a la semana o tres días de cada veintiuno, pero prohibiendo a las embarcaciones de Carboneras vender pescado en Garrucha el día de paro. En una asamblea general mantenida en el Cine de invierno, se acuerda "hacer fiesta" del sábado por la tarde hasta el domingo a las cuatro de la tarde y declarar como horario de faena la franja de las cuatro de la mañana a las diez de la noche. Se incluye la salvedad que si se pierden días por mal tiempo sí se autoriza a pescar el domingo. Posteriormente se acuerda de nuevo no parar el domingo ni en traña ni en vaca, con el consentimiento del Ayudante de Marina, Mariano Llerena. Hasta 1968 en que se declara festivo el domingo y con posterioridad el sábado, inaugurando el gremio de la mar "la semana inglesa", con el *hándicap* de que en este sector, día que no se trabaja día que no se gana dinero. El horario de pesca permitido se fue rebajando, desde las 24 horas iniciales, se pasó al intervalo comprendido entre las 4,30 de la mañana a las nueve de la noche. Posteriormente se aprobó la salida a partir de las cinco y la llegada también se adelantó.

En tiempos en los que los relojes y despertadores escaseaban se hacía imprescindible la figura del sereno o guardián nocturno. Antonio López Rosa ha desempeñado esta función con abnegación desde 1955 hasta su jubilación. Despertaba diariamente a 150 hombres de la mar, transeúntes que se alojaban en las fondas de "La Campana" o "Las Posaderas". Con su reloj marca "Dogmani", su traje gris y su gorra de plato, a la cinco de la mañana encendía los 19 interruptores del pueblo y se pateaba Garrucha de puerta en puerta, sin luces y con mucho barro, desde la venta La Gurulla hasta la tienda de Diego de Haro.

En 1954, las actas de la Cofradía reflejan los primeros comentarios del Cabildo sobre la convivencia de gestionar viviendas para pescadores. Va a ser uno de los caballos de batalla estelares del colectivo hasta su consecución en 1972, tras casi veinte años de embates con las administraciones. En 1958, el alcalde, Emilio Moldenhauer Gea, emite un informe sobre la disposición de solares municipales para las viviendas del Instituto Social de la Marina. Se redactan reivindicaciones al Delegado Provincial del Sindicato para la construcción de 50 viviendas sociales. Un año más tarde el Cabildo da cuenta de los solares cedidos por el

Ayuntamiento a la Cofradía para la construcción de "Viviendas de pescadores". En 1963 se retoman de nuevo los trámites a través de la Obra Sindical del Hogar en el solar "La cimbra", que fue cedido al Ayuntamiento por Francisco Gea Perona. Se suceden nuevos escritos sobre la imperiosa necesidad de iniciar la construcción de las viviendas, junto a oficios del Ayuntamiento. Por fin en mayo de 1966 se acuerda la construcción de 32 viviendas sociales de 70 metros de superficie, financiadas por el Instituto Social de la Vivienda, motivo de alegría para todo el gremio de la mar. Los trámites, sin embargo, se ralentizan. En 1969 la Cofradía solicita al Ayuntamiento otros 3.000 metros para viviendas, junto a los ya cedidos, porque se considera que 32 no son suficientes. En 1970 comienza, por fin la construcción de los pisos de los pescadores y en 1972 termina la primera fase, junto a las viviendas de caritas en la calle Virgen del Carmen. Se daba por zanjada una de las reivindicaciones históricas del sector que propició el acceso a un hogar digno por parte de muchas familias pescadoras.

Pero sin duda alguna, la reivindicación nuclear mantenida por la Cofradía de Pescadores desde la inmediata postguerra es la construcción de una



Un día de la Virgen del Carmen hacía 1962 a bordo del "Nuevo Clavel".

lonja en el puerto para la venta del pescado y un varadero. El proceso hasta conseguir esta ansiada infraestructura en Garrucha es toda una travesía en el desierto. Si se miraba hacia el vecino puerto de Águilas, Garrucha siempre lamentaba la ignominia de que era objeto por los gobernantes de turno. Aunque la otra cara de la moneda la constituía el núcleo de Carboneras, con tanta tradición marinera como Garrucha, pero sin una sólo inversión en su haber hasta épocas muy recientes. En 1958, el Ingeniero Director de Obras del Puerto propone a la Cofradía un gesto de agradecimiento para el Capitán General, don Javier de Mendizábal por su interés en solucionar los trámites de la lonja. Sin embargo, el proyecto sufre un retraso considerable al tener que actualizar el presupuesto de construcción que se había estimado dos años antes y que quedaba desfasado.

Por aquella época la Cofradía compra una báscula automática marca "mobba" de doble esfera y 500 kilos de peso soportado por valor de 25.000 pesetas, donde se han pesado toneladas y toneladas de pescado y marisco durante todos estos años. En un acta de 1959 se informa a la Junta Rectora de la llegada a Garrucha de unos infantes de Marina que durante quince días se dedican a ahuyentar a los delfines de la costa, porque su presencia era continua en el cercano litoral. Dada la carestía que asolaba a la Cofradía en las vísperas de la irrupción de la pesca de arrastre, el Patrón Mayor expone en una asamblea sus quejas por el alto recibo de electricidad de la iluminación del puerto y propone que se coloque el interruptor en la Caseta de los Guardiamarinas. En el verano de 1959, la Cofradía anuncia que en unos meses quedará hecha la rampa de cemento del varadero y colocación del carro, varando provisionalmente con anguileras. Al mismo tiempo se redactan los planos de la lonja. Como medio de obtener ingresos, la Cofradía alquila las Escuelas Nacionales de su propiedad durante las vacaciones de verano. Como dato curioso, en la misma sesión se acuerda hacer un regalo al joven Pedro López Rosa, hijo de remitente y pescador, que canta misa como sacerdote. En febrero de 1960 se adjudica el proyecto modificado de la lonja por 318.000 pesetas y el Patrón Mayor viaja a Madrid para ultimar los detalles. Por fin en 1962 se inaugura la anhelada pescadería y la iluminación exterior en un multitudinario acto, tras veinte años de rogativas, plegarias y jaculatorias a la administración. Hasta esa fecha la venta del género siempre se había hecho a la intemperie. En un principio, antes de la guerra, debajo de la Caseta de Salvamento de Náufragos, después se traslado a la

misma playa junto al espigón de poniente y por último en el mismo espacio que hoy ocupa el edificio de la lonja. Se veían tinajas, capachos de esparto para liar las agujas, los atunes gordos, jureletes, que posteriormente se llevaban a los secaderos a la intemperie que había detrás del cementerio y en la recta de "La Gurulla". El pescado se agrietaba desplegado al sol, y se vendía como harina, para las bestias del campo o se echaba en sacos y se llevaba a los almacenes de salazones que proliferaban por todo el Malecón. Los arrieros de esa época pre-arrastre eran, entre otros, Juan "el Zarache" y Pedro López.

En octubre de 1963, la Dirección de Puertos de Motril informa a la Cofradía que ha salido a subasta la obra "rampa del varadero de Garrucha" por 862.000 pesetas y se acuerda solicitar el arreglo de la explanada de la flamante lonja que, extrañamente, ya estaba defectuosa. Fechas después se recibe un escrito del Jefe Nacional del Sindicato de Pesca donde se comunica la redacción del proyecto "Casetas para servicios de los pescadores en el puerto de Garrucha" por 400.000 pesetas. Son las primitivas casetas, hoy desaparecidas, adosadas a la anterior lonja y al originario bar "El Almejero". Van cristalizando proyectos que parecían irrealizables y que revolucionan la industria pesquera, coincidiendo con el asentamiento de las capturas de gamba roja. Aun queda pendiente, no obstante, el varadero y la habilitación de una nueva sede de la Cofradía, que se había quedado menguada en el viejo Pósito. El varadero completo comienza a funcionar en septiembre de 1967, con parte de la inversión financiada por los propios pescadores. El barco que estrena la instalación es *Juan Palomo*.

En 1960 la Cofradía negocia la posibilidad de crear una sección de pertrechos para artículos de pesca, botas de agua y trajes, pero se desestima por falta de recursos. Otras de las gestiones que se llevan a cabo en la época versan sobre la instalación de un tanque subterráneo y caseta de gasoil en el puerto. Se negocia con la compañía Campsa la instalación de un surtidor móvil provisional, pero la empresa lo desestima porque cree que es demasiado caro, aunque en breve tiempo instala el tanque que aún subsiste. Hasta ese momento el gas-oil se dispensaba en bidones en el surtidor de la antigua calle "Calvo Sotelo", atendido por Bartolomé Galán, "Balme", antiguo carabinero. En 1964 la Cofradía incide en la necesidad de contar con una cámara frigorífica en el muelle para la conservación de carnadas y una máquina turbo de producción de hielo para la lonja, aunque más tarde se desiste de adquirir la má-



Un viejo pescador, José Gea Cervantes, ante los artes extendidos en el Malecón.

quina porque no es rentable, al no alcanzarse las 30 toneladas de producción. Es más productivo el hielo que se vende en la fábrica del Malecón, propiedad de José Gallardo y Juan Visiedo, antes de Francisco León "Escurrela". La Cofradía adapta más tarde una cámara frigorífica en la Calle Hernán Cortés, junto a Telégrafos, para conservar las agujas y otros pelágicos, con un presupuesto de 169.000 pesetas, cobrándose cinco pesetas por caja.

El Pósito de Pescadores compartía antes las funciones administrativas con las de un pequeño bar o ambigú, separados por un biombo. Tras el fallecimiento del tío Andrés "el Betordo", su mujer, la tía Elena deja de regentar el negocio propiedad de la Cofradía, y la concesión del bar se somete a concurso público, adjudicándose en 1958, según informe del Jefe Provincial del Sindicato de Pesca, en favor de Cristóbal Cervantes Cano, que continuó prestigiando el establecimiento en base a sus populares caracoles. En 1963 la Cofradía intenta adquirir en propiedad el edificio social del Pósito, que fue sede de la Sociedad de Salvamento de Náufragos, con el fin de ampliarlo e instalar el "Hogar del Pescador", pero el intento es infructuoso. En 1964, la Cofradía recibe un escrito de cesión del Ayuntamiento, firmado por el alcalde, Juan Visiedo Rodríguez, de un solar de 338 metros para un nuevo edificio social, compuesto de oficinas, salón de actos, ambulatorio del seguro de enfermedad, escuela de orientación marítima y comedor escolar. Un año después se adjudican las obras y se formaliza la escritura pública. En enero de 1966 finalizan las obras y el 16 de julio, día de la Virgen del Carmen, se inaugura el nuevo edificio social y Casa del Mar que

se mantiene hasta hoy. Mientras, prosiguen los intentos para crear el "Hogar del Pescador" y reflotar la Junta Local de Salvamento de Náufragos, de gran tradición en la localidad durante el siglo pasado. Todos los pescadores se constituyen en socios de la entidad y la Autoridad Marítima como Presidente Honorífico. Pero no fructifica el intento. En la actualidad, la titularidad del viejo Pósito es de la Dirección de Costas, aunque la Cofradía regenta el uso a perpetuidad mediante cesión administrativa.

La Cofradía poseía la propiedad del edificio del "Hospital" (lo que hoy son las Terrazas de Garrucha) hasta 1950 en que lo permuta por un inmueble situado en la calle Hernán Cortés, valorado en 50.000 pesetas, propiedad de Don Mariano Pérez Ugena, militar de alta graduación. En 1963, la Cofradía arregla el edificio con el fin de utilizarlo

como comedor escolar, aunque termina arrendándolo para vivienda y centro de Telégrafos hasta que fue demolido, conservándose hoy como solar.

El Pósito y más tarde Cofradía de pescadores ha venido desempeñando durante todos estos años un papel de socorro para los pescadores en el caso de contratiempos laborales. Como contraprestación a la cesión del 3% de las capturas por cada embarcación, los pescadores han visto cubiertas diversas necesidades. En las actas y asambleas del Cabildo se recogen adelantos de fondos para paliar contratiempos laborales como la rotura de redes y calamentos de los diferentes gremios artesanales: palangreros, traineras o almejeros, adquisición de ropa y botas de agua de la fábrica de "calzados Giménez" de Vera, artes de golondrinera, bonitolera, melveras, marrajera o redes de sardinal, palangres que se rompían o se perdían en la faena diaria de la pesca, etc. Las primeras vacas piden también anticipos económicos para la transformación de la embarcación a la pesca de arrastre, para lo que es necesaria la maquinilla, las puertas, el cable y las malletas.

La Cofradía cumple también en esa época una función social y humanitaria para el pescador y su familia a través de la denominada "Cuenta de Beneficencia", donde se satisfacen demandas de diversa índole como donativos a viudas, a la Hermandad de la Virgen de las Angustias, reparación del panteón del Ayudante de Marina don Joaquín Escobar, donativo a la campaña de Navidad de Acción Católica, ayuda económica a la Junta Directiva del Apostolado de la Oración de la parroquia de Garrucha para la reparación de la Capilla del Sagrado Corazón de Jesús. Algunos pescado-

res realizan en esas fechas cursillos espirituales influidos por la preponderancia religiosa de la época y por la llegada de misioneros. Se cubre la asistencia médica sanitaria que se solía prestar en el sanatorio de Cartagena. El cabildo debate sobre si se debe incluir en esta cuenta las extracciones de muelas. En 1960, la Junta Rectora apercibe a los pescadores de Villaricos, que dependen de la Cofradía de Garrucha, "porque no contribuye a la entidad con el porcentaje de las ventas que se embolsan", proponiendo su baja de la Cuenta de Beneficencia y Montepío a los pescadores villariqueños que no aporten las cuotas. En ese período se acuerda ayudar en los estudios a los hijos de los pescadores que estudian bachillerato en el Instituto Laboral en Vera y que demuestren aprovechamiento académico, así como al comedor escolar. En 1967 se constituye la sección de Socorros Mútuos para ayuda a pescadores enfermos. Durante años las embarcaciones garrucheras socorren a las hermanitas de los pobres del Asilo de Vera, que acuden al muelle para llenar los cubos de pescado para los ancianos necesitados.

El tránsito a la pesca de arrastre de la flota garruchera se explica no sólo por la irrupción de la gamba que capturan y comercializan a buen precio las primeras vacas, sino también por la crisis que embarga a las pesquerías tradicionales. En enero de 1960 se celebra una asamblea en la que se acuerda renovar la flota de veinte años de antigüedad, pidiendo 5.000 pesetas por tonelada al Gobierno. Se acuerda solicitar para ello, la mediación del garruchero Ambrosio López, recién nombrado Subsecretario del Ministerio del Trabajo. El cura-párroco, D. Serafín Sáez Pérez, alienta a los pescadores para que se acojan a los beneficios que concede el Estado en la Ley de Renovación de la Flota Pesquera. El Patrón Mayor lee un informe de la mala pesquera que se padece y que las deudas de los armadores con la Cofradía no se amortizan. El cabildo envía en agosto de 1963 un escrito a la Dirección General de Pesca para comunicar "el angustioso problema de los pescadores de bajura en los meses de invierno". El organismo nacional responde a la Cofradía Garrucha que construyan embarcaciones en régimen de cooperativa. Sin embargo, numerosos armadores, ante el precio que va adquiriendo la gamba en la lonja, solicitan a la Cofradía la financiación de cable para pescar al arrastre el próximo invierno, produciéndose entonces la transformación más diáfana de la flota. Más adelante se habla de la conveniencia de constituir una cooperativa de pescadores, ya que el beneficio del exportador quedaría para los socios; la Cofradía dirige un escrito a la Unión

Nacional de Cooperativas en Barbate, pero la idea no prospera. Los barcos ajustan las ganancias de la pesca "a partes", igual a la marrajera que al arrastre. Primero se detraen los gastos generales de la semana: gas-oil y el costo o comida de a bordo. Después se hacen dos partes al 50%: monte mayor y monte menor, la primera para el armador o dueño del barco y la segunda se la reparten entre el patrón, maquinista, marineros y redero. Los gastos e inversiones derivados de averías en el motor, varadero, artes nuevos, malletas o cable son afrontados individualmente por el armador.

Los arrastreros de la época son conscientes de que hay que preservar los frutos de esa pesquera que empezaba a proporcionar pingües beneficios. A pesar del descubrimiento de la gamba, hay especies que antes abundaban y que van desapareciendo, es el caso de la golondrina, la melva, la caballa, los estorninos o el boquerón. En marzo de 1966, la Cofradía aprueba decretar una veda de arrastre en el Distrito Marítimo para los meses de verano que es el período de cría y reproducción de la gamba, a pesar de que ese invierno se habían estado capturando unos setenta u ochenta kilos de media diarios de gamba por barco (ahora se pescan 20-25). La medida rige desde el 15 de junio al 15 de septiembre para el litoral comprendido entre Cabo de Gata hasta el Calón, con vigilancia, para evitar que otros barcos puedan faenar intrusamente. Se aprueba un listado de barcos vigilantes sobre fondos y tamaños para hacer respetar la ley a las embarcaciones foráneas, a instancias del Comandante Militar de Marina de Almería, con una asignación de 2.000 pesetas por jornada. Mientras la nueva flota garruchera se dedica a capturar agujas a la marrajera en aguas cercanas o en mares de Alicante. Más adelante se pide que la veda concluya el 15 de agosto, porque descienden las capturas de pelágicos. Dos años después se pide de nuevo la veda de arrastre, pero la Dirección General de Pesca no acepta la petición de la Cofradía de Garrucha. El sindicato Nacional de Pesca propone al Cabildo la instalación de parques de cultivo de almejas, mejillones y otros moluscos, pero la idea no cristaliza en el sector.

Hay barcos que abogan por la veda de arrastre y otros que no porque se han desprendido ya de los artes de marrajera. En los primeros años setenta continuaron los periodos de vedas, oficiales o voluntarias. Embarcaciones como la *Carmen Soriano*, los barcos de los Matías, *Santa Marta Virgen* o *Teresa Taburo* emigraban a pescar a la marrajera. Otras como la *Virgen del Río*, *Amanecer de Mayo* o *Mariví Oteiza* se desplazaron en el verano de 1972 a pescar gamba a Mallorca, mientras que el *Costa*



*Luminosa* se marchó a Barcelona. A Larache o Algeciras se fueron el *Francisco y Rosa*, el *Francisco y Jaime* y el *Lufran*. Era una vida dura para los pescadores, varios meses alejados de sus familias, pero la escasa pesca en Garrucha obligaba a este sacrificio. Hasta 1974 se estuvieron alternando las pesquerías de arrastre y marrajera, lo cual proporcionaba descanso a los caladeros de crustáceos. A partir de esa fecha, las capturas se consolidan y los barcos garrucheros optan por quedarse a pescar en su puerto todo el año. Durante algunos meses al año se establece también la veda "por tierra", en la que se prohíbe a las vacas pescar varios meses al año en fondos por debajo de las 50 brazas (una braza equivale a 1,6 metros). Se decretaba la veda en mayo y se volvía a abrir en octubre. En estos cantos se pesca pulpo, salmonete, tapaculo, calamar, besugo, caramel, rape, sardina, rubio, boga etc. Desde hace varios años, esta modalidad de parada biológica ha cambiado y ahora se hace en meses alternativos. Los días de otoño en que se abría la veda se recuerdan como jornadas de ricas y variadas capturas en el puerto garruchero. "Al cantillo", hasta 100-120 brazas de profundidad se pesca la brótola, la pescadilla y otros cotizados pescados. La ansiada gamba roja se pesca a partir de las 200 brazas hasta las 400, variando estas cifras según los caladeros.

La caída de las célebres bombas de Palomares en enero de 1966 afectó de una o de otra manera

a diversos sectores de la comarca. La flota garruchera también tuvo relación con este espectacular suceso. En diciembre de ese año, el Patrón Mayor viaja a Madrid acompañado del Gobernador Civil, a resolver la indemnización que deben conceder los americanos por las pérdidas ocasionadas en esta zona pesquera durante la búsqueda del artefacto que cayó en altamar. Durante ese tiempo a los barcos garrucheros le fue vetado faenar en las inmediaciones. Se entrevistaron con el embajador de los Estados Unidos, quien les aseguró que el gobierno americano estaba por la labor de compensar a las embarcaciones locales. Un año más tarde, los armadores cobran la indemnización prometida, aunque sigue la prohibición, durante un tiempo, de pescar en una zona acotada donde cayó la bomba descubierta por el pescador aguileño Francisco Simó, tras varios meses de rastreo

Los primeros barcos de arrastre pescan en los mismos cantos que faenaban al palangre: Canto Nuevo, el Berín y el canto de la Garrucha, valiéndose de las marcas tradicionales del perfil litoral. Con los años fueron experimentando en fondos más profundos, en una labor de aprendizaje diario, puesto que aún no había sondas que marcaran el fondo. Algunos perdían artes y malletas en el escarpado fondo marino. Otros hacían "la cometa", que consistía en suspender el arte cuando caían "en el seco", en los ramos o agarraderos, por



El varadero de Garrucha, recién construido.



Panorámica general del puerto de Garrucha coincidiendo con los inicios de la próspera pesca de arrastre.

donde no se puede pescar porque se destroza la red. Otros caladeros tradicionales de palangre como "la Terraila" o la "rambla Martínez" no son válidos para arrastrar por la gran cantidad de piedras existentes.

Las modalidades de artes utilizados para el arrastre van perfeccionándose con los años. De las primeras y pesadas "rateras", "charlestones" e "italianos", con trenzas de 50 mm. de esparto cocido se pasa a los huelvanos, más perfeccionados en los cortes y en el diseño, con trenzas forradas de nylon de 26 mm. Medían de 40 a 90 metros de longitud, según el motor del barco. La revolución llega en la década de los ochenta con el arte "francés", más moderno y ligero, que junto a la gamba captura más pescado de aire (pijota, bacalaílla, brotola) porque abre más la red. Desaparecen los calones y se le incorporan tirantas y plomos con polipropileno. En la actualidad se utiliza el arte "cuadrado", una variedad del francés pero con dos piezas más de red por enmedio, adaptándose a motores más potentes de 700 y 800 caballos, lejos ya los de 90 ó 100 caballos. El arte de arrastre se compone de las siguientes partes: paño alto, paño bajo, fisca, golerón, cornalones y copo, don-

de queda atrapado el pescado y el marisco a través de una trampilla. Al calón se enganchan las malletas, las puertas y el cable. Los primeros rederos de arrastre fueron Manuel León, Miguel García y Juan Berbel.

El horario de venta del pescado no ha cambiado demasiado. En 1959 (aún no había lonja) se acuerda empezar a las 6.30 de la mañana, dejando la venta por kilos, más entretenida para el último tramo. El subastador de la época es Miguel Rodríguez Cervantes, relevado en 1978 hasta la fecha por Gregorio Jerez. En 1964 se acuerda que en la subasta del pescado se aclare antes la baja que lleva, no admitiéndose después baja alguna para que no haya abusos de los compradores. En 1966 se acuerda que la hora de la subasta por la tarde empiece a las cinco. Otro acuerdo hace referencia a la instalación de una valla metálica junto a la báscula para evitar aglomeraciones de personal. Se solicita un cuadro eléctrico en la lonja para evitar que haya dudas sobre qué comprador remata primero en la subasta, pero no se llega a instalar. Sobre la venta de marrajera se acuerda que las agujas se comercialicen limpias, sin cabeza, pero que los desperdicios no se tiren al mar,

ante las quejas del Ayudante de Marina, "porque salen a la playa las tripas de las tintoreras causando malestar a los bañistas".

La gamba comienza a venderse en exclusiva en 1960 al remitente Juan Visiedo Rodríguez, al precio de 36 pesetas el kilo, mediante un contrato contraído con la Cofradía, después aumentó a 60 pesetas. En 1965, ante las peticiones de otros remitentes como «El Junzas» o «La Simona» en la Ayudantía de Marina, se liberalizó la venta, transformándose en subasta pública. Diversos compradores de Vera y Huércal-Overa obtienen licencia en la Cofradía y el precio de la gamba aumenta considerablemente para regocijo de la flota local. El marisco garruchero viaja hasta los mercados de Murcia, Alicante, Valencia y Barcelona, donde la gamba autóctona es sólo de temporada. Se empieza a consumir también en los primitivos restaurantes de Garrucha con la llegada de los primeros alemanes en los vuelos *charter* gestionados por un joven catalán llamado José María Rosell. Fueron buenos años de captura de gamba la década de los setenta, pero en los ochenta el precio se disparó, considerándose como la época dorada de la pesca de arrastre en Garrucha, con artes más perfeccionados y barcos más potentes. Hasta 1992 se ha mantenido esa tendencia alcista en la facturación y número de kilos. El último lustro, sin embargo, está presidido por una crisis persistente en los caladeros de gamba roja, como nunca se había conocido.

## EMBARCACIONES

Tras el «Amanecer de Mayo» y la «Mariví Oteiza», primeras naves arrastreras con asiento en Garrucha, comienzan a incorporarse en cascada a partir de 1962, las primeras vacas y vaquetas, fruto de la reconversión de palangeros o traineras al arrastre, adquiridas por los armadores locales en puertos catalanes, valencianos o alicantinos, o capitaneadas por foráneos que establecen sus bases en el puerto garruchero. Llega el «Elvira y José», motor Bolinder, de José García Comí "el Catalán", un lobo de mar que pescaba

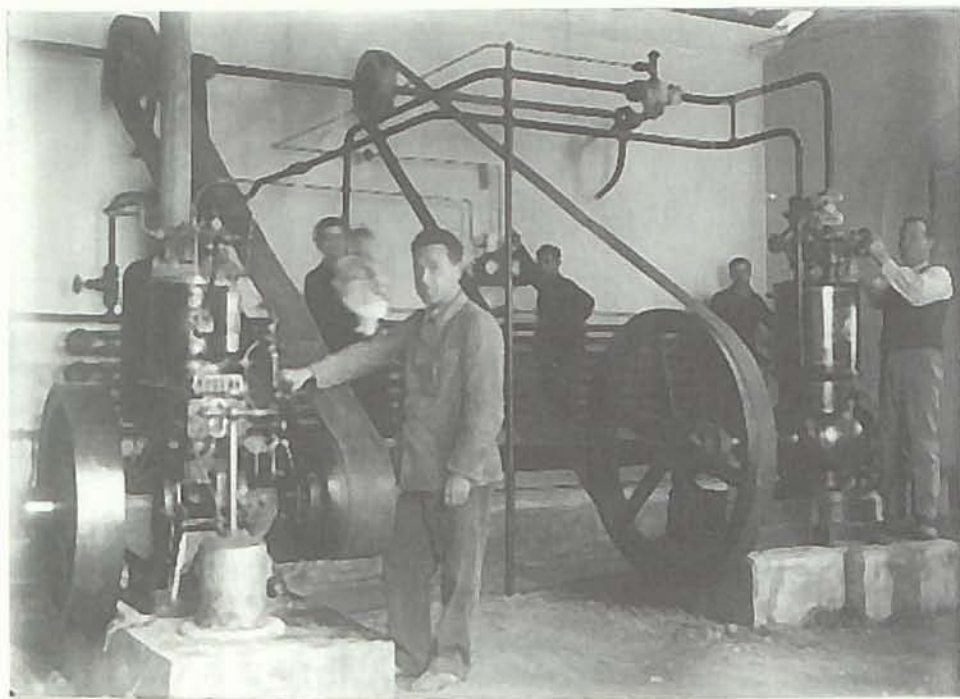
con todo tipo de vientos y que llevaba varios garrucheros enrolados, aunque emigraría pronto de Garrucha; «La India», viejo barco con motor 120 volum, de los hermanos Gerez Clemente, acabo sus días desguazado en Águilas tras años de buen rendimiento; "La Santa Marta Virgen", un 180 volum construido en Barcelona en 1949, lo compró Juan Visiedo para pescar en Garrucha y después pasó a manos de Andrés Carrión, un industrial madrileño afincado en el pueblo. Actuaron de patrones Pascual Haro y Gaspar Giménez, entre otros; "Diego y Ana", era una vaqueta con motor birlán, que primero fue traña, propiedad del tío Juan Miguel "Pintao Salmolfa". Otras traineras y marrajeras también se reconvierten en vaquetas: el "Villa de Garrucha", de Luis López Giménez, el "Francisco y Mariana" de José y Bartolomé Caparrós Cervantes y "El compadre", de los Hermanos Haro Flores; la "Carmen Soriano", de Francisco Pérez Rodríguez, con Luis "el de la Cana" y Frasquito León como patrones, era un barco muy grande con motor 120 cabezuelo, "el motor de los pobres". Pescó a la marrajera en puertos alicantinos durante las épocas de veda. Acabó hundiéndose en el puerto de Almería; la "Virgen del Río", motor bolinder, adquirida en Valencia por el veratense Miguel Jiménez Bolea, industrial de la fábrica de zapatos de Vera. Actuaba de Patrón Miguel Cervantes Núñez. Más tarde pasó a manos de José López y terminó sirviendo de tonelaje para la construcción de un nuevo barco; "Juan Andreu", construido en Tarragona, pescó primero al sardinal. Lo compró Luis Galindo Mulero al tío "Caracol"; el "Plus Ultra", era un



Pescadores en el Pósito de Pescadores en la década de los cincuenta.

barco pequeño, propiedad del armador allicantino afincado en Garrucha, Trinitario Aureliano; *"El nuevo clavel"*, de los hermanos Sordos, pescó primero a la traíña y con el resurgir de la gamba pasó a ser una vaca, lo vendieron a Cartagena y pescó también en Almería y Mazarrón.; el *"Dolores"*, motor lava, matrícula de Tarragona, de Vicente Aguiló Prats. Fue patroneado por Juan Cervantes; el *"Ramón y Luisa"*, de Ramón López; el *"Gavilán de los Mares"*, de los hermanos Gea Cervantes, "los Chaveas"; *"Pepito el Ratat"*, propiedad de Francisco Pérez Rodríguez y patroneado por Pascual Haro; *"Teresa Taburo"*, ha sido el barco más viejo de la flota arrastrera de Garrucha. Construido en Valencia, motor Wain, lo compró en Santa Pola el veratense Francisco Jiménez, con Juan el Aznar de patrón. Posteriormente lo compraron los hermanos Gea Cervantes y hasta hace escasos años ha estado faenando; *"Canillas"*, del armador Manuel López Segura, fue adquirido en Málaga, entrada ya la década de los setenta; *"Cristo del gran poder"*, de Juan Campoy León, pescó pocos años en Garrucha, actuaron como patronos José López y Trinitario Aureliano; *"El Junzas"*, de Francisco Pérez Rodríguez, construido en 1973 con 70 toneladas de peso y capitaneado por Juan "el Aznar"; *"Francisco y Jaime"*, adquirido por Juan Visiedo Rodríguez, pasó después a manos de Andrés Carrión y en la actualidad aún navega patroneado por Juan Cervantes Barceló; *"Fortunata"*, una nave catalana construida en San Carlos de la Rápita, propiedad del armador Bruno Bort Castell. Pescó muy pocos años en Garrucha, con Juan Rosa de patrón; *"Juan Palomo"*, fue el barco que estrenó el varadero de Garrucha, construido en Torrevieja en 1973 por Juan Cervantes Núñez; *"La Chuta"*, comprada por un garruchero que trabajaban de guardamarina en el puerto de Algeciras, José Gerez "el Verdura". Después pasó a ser de Juan Visiedo Rodríguez, con Antonio Cayuela de patrón y más tarde de Andrés Carrión. Fue uno de los barcos más populares de la localidad al permanecer varios años embarrancado en la playa de la Estación de Servicio. Medía 19 metros de eslora, 6 de manga, motor lava, con 8 tripulantes a bordo. La compraron en Alicante, encontrándose ya en muy mal estado hasta que se fue a pique y el patrón lo dejó embarrancar, con los años, las olas le iban carcomiendo la madera hasta que fue desguazada del todo; *"Mar y Cielo"*, de paso breve por Garrucha, era propiedad de José Llauro Guardia y procedía de Tarragona. Al frente del barco ejerció Juan Manuel Soler "el Pichino"; *"Teresa Payay"*, construido en Altea, de veinte toneladas, propiedad de Juan Cervantes Núñez; *"San*

*Pedro"*, propiedad de Nicolás Caparrós Gerez, procedía de Santa Pola, fue dirigido en Garrucha por Juan Cayuela y Luis "el Mellizo"; *"Miguel Ramón"*, lo compró el armador catalán Vicente Aguiló Prat en Almería. Le llamaban "la tonta" porque se averiaba mucho; *"Los tres hermanos"*, construido en Villajoyosa por el armador Francisco Martínez Femenía y mandado por Juan Soler. Era concocido como «el Grajo», por el color negro de su pintura. El barco pegó un porrazo en el Muelle, cuando se atracaban los barcos en posición vertical a la Lonja y no horizontal como ahora. El patrón al llegar a puerto, en vez de embragar le dio avance, chocó con el muro del puerto y lo condujeron rápidamente al varadero porque hacía aguas. Tras marcharse de Garrucha, estuvo pescando un tiempo en Málaga. De los setenta es también el *"Stella Mari I"*, con motor Jume Monkell, propiedad de Juan Tomás, fue patroneado sucesivamente por José Rosa y Juan de Lázaro, mientras que el *"Stella Mari III"*, de Vicente Samper Bellver, tuvo a Juan el Aznar como patrón. Ambos barcos procedían de Barcelona y allí volvieron tras unos cuantos años en Garrucha; *"Siglo XX"*, construido en Villajoyosa en 1953, fue comprado por Juan Visiedo Rodríguez, después pasó a ser de Andrés Carrión, con Francisco León como patrón, y por último, hasta hace unos años fue propiedad de Gaspar Giménez. Ha sido uno de los barcos que más años ha permanecido en el puerto de Garrucha. Estuvo varios años a flote y semidesguazado en el puerto de Garrucha, hasta que lo hundieron en el golfo de Cabo de gata; *"Vaello Marcet"*, de Manuel López Segura, construido en Villajoyosa con un motor Baudoin. Dejó el puerto de Garrucha hace unos pocos años; *"Bautista y Vicenta"*, 120 caballo volund, de Luis Haro Flores, actuaban de patronos Francisco y José Haro. Fue vendida a un armador del puerto de Málaga; *"Cabo Toix"*, de 71 toneladas llegó a Garrucha en 1973, adquirida por Andrés Carrión Alcañiz con Javier Fuentes como patrón; *"Costa Luminosa"*, su anterior nombre era "Rosa del Sec". Fue adquirido por los hermanos Jerez Clemente; *"Evaristo y Paquita"*, vendido por el armador Evaristo Ruzafa Boix a los hermanos Gea Cervantes quienes tras varios años volvieron a venderlo. Terminó hundiéndose en Larache; *"Francisco y Rosa"*, de Francisco Pérez Rodríguez, con Antonio Cayuela y Sebastián Aguado de patronos; *"José Antonio Oliver"*, de Nicolás Caparrós Gerez, con Luis el de la Cana de patrón. Posteriormente lo compró Ramón el Aguado; *"Amparo Martínez"*, de los Hermanos Soler Núñez, pescó pocos años en Garrucha a comienzos de la década de los ochenta, hasta que fue vendido en Ali-



Antigua fábrica del hielo de Garrucha, situada en el Malecón.

cante; *"Margarita y Anita"*, de José González Belmonte "el Galera", lo compró más tarde Yordi Carmona, pasó después a Motril y ahora está en Denia. Actuaron de patronos, Juan Manuel Soler, Pedro Rosa y Francisco Gea; *"María y Francisco"*, construido en Motril, lo vendió Rafael Estévez Planell al armador local Antonio López Soto; *"Nuevo Chelito"*, construido en Alicante. Lo compró Yordi Carmona al armador José Roselló Bertomeu; *"Roure"*, el barco más potente que ha pescado en Garrucha. Construido en Vinaroz en 1974, fue adquirido a comienzos de los ochenta por los hermanos Galindo Rodríguez. Motor Caterpillar con 850 caballos de potencia y 92 toneladas. El más grande de la provincia junto al *"Hermanos Fresquet"* de Almería. El *"Roure"* participó en el rodaje en Almería de la película *"Nunca digas nunca jamás"*, del mítico Agente 007 como protagonista. 500.000 pesetas cobraron los propietarios por el alquiler de la nave durante varios días. Las cámaras del cinemascopio llegaron también al puerto de Garrucha para rodar escenas de *"La Isla del Tesoro"*, en los primeros años 70, con Orson Welles como protagonista, encarnando al pirata Long John Silver. El director, el británico John Hough, utilizó durante las escenas marineras *"El Planchuela"*, un barco de palangre, y requirió los servicios, como extra, del vecino Bernardo, que aparece en la película vestido de pirata. La cinta *"Cantando a la vida"*, con Massiel de protagonista, también rodó imágenes en el puerto de Garrucha en el año 1968. *"Atlas"*, del armador Antonio López Soto, cons-

truido en Valencia con 19 metros de eslora y 63 toneladas, volvió tras varios años en Garrucha con muchas averías, al puerto valenciano; *"Spañoleto"*, pescó dos años en Garrucha, propiedad de Francisco León Casquet, y fue vendido recientemente a un armador de Carboneiras, donde ha sido reconvertido a la marrajera; *"Los chispas"*, de los hermanos López, construido en Santa Pola, pescó varios años en Garrucha, aunque ahora tiene base en el puerto de Carboneiras, patroneado por Antonio López. Fue el primer barco construido en Garrucha en fibra de

polyester, un material utilizado ya por varios barcos de la flota; *"Jafet"*, fue adquirido por el armador Andrés Carrión Alcañiz, con Juan Cayuela de patrón. Ahora se encuentra amarrado a puerto, siendo propiedad de Pedro Visiedo, tras haberse utilizado para la marrajera. *"Nuevo Romanero"* fue adquirido en Tarragona por los hermanos López, después se le cambió el nombre por el de «José y Luisa»; *"Costa Garrucha"*, construido en 1970 con un motor Cuming, de los hermanos Gerez Clemente. Recientemente fue vendido a un armador de Motril.

La flota de arrastre actual en el puerto de Garrucha está compuesta por 22 embarcaciones: *"Amanecer de Mayo II"*, comprado por Gaspar Giménez al armador Pedro López Soto; *"Dolores y José"*, antiguo Vicente y José, propiedad de los hermanos Gea Cervantes, construido en 1971 en Castellón, con Francisco Gea Galindo como patrón; *"Guapo"*, comprado por el armador Antonio Cayuela Lozano a Francisco Pérez Rodríguez, construido en San Carlos de la Rápita; *"Nuevo Amanecer"*, con Cristóbal López de patrón; *"Caballo Rayo II"*, de Gaspar Giménez; *"Coll de Pato"*, de los hermanos León; *"Chaparro"*, construido en San Carlos de la Rápita, propiedad de los Hermanos Gerez González; *"Lufran"*, construido por los hermanos Galindo Rodríguez en 1974; *"Aguilas"*, con un motor volund diésel de 450 caballos. Permanece en activo con un motor más potente, patroneado por Juan Miguel Galindo; *"Joselete"*, construido en Huelva, propiedad de José

Hernández Hernández, con Pedro Giménez como patrón; "José y Luisa", de los Hermanos López, se construyó con el tonelaje del «Nuevo romanero»; "Juan el Sordo", 450 caballos, propiedad de José López, construido con el tonelaje de la «Virgen del Río»; "Los Matías", construido en Almería, con 450 caballos y Esteban Gerez como patrón; "La Marta", 770 caballos, patroneado en la actualidad por Luis Galindo; "Nuevo Cucharón", de los hermanos Gerez González; "Isidoro y María", de los hermanos Gea Cervantes, actúa de patrón Francisco Gea Cervantes; "Rosamar", de José Grima Grima; "Martínez Carrillo", de Juan López, patroneado por Juan Cayuela Lozano; "Agustín de Marco", patroneado por Antonio Fuentes Soler; "Marcela II", patroneado por José Cervantes Flores; "El Aguado", de Ramón López Aguado; y "Ciudad de Gandía", patroneado por Melchor López Galindo.

En total, la reciente historia de la pesca de arrastre en Garrucha se vertebra en setenta embarcaciones y cerca de un millar de hombres que a lo

largo de 38 años han protagonizado, alternando períodos de bonanza y carestía, el despegue de un pueblo que se forjó y creció con los frutos obtenidos de la mar.

## FUENTES DOCUMENTALES

### Escritas

—Archivo de la Cofradía de Pescadores "Nuestra señora del Carmen" de Garrucha.

### Orales

- Antonio Gerez Clemente
- Miguel Forteza del Rey Rodríguez
- Antonio López Rosa
- Bartolomé García León
- Juan Cervantes Flores
- Juan Miguel Galindo Rodríguez

