

3.2. Precios y consumo

3.2.1 Los precios

Junto con la producción, los precios constituyen una variable indispensable para efectuar el análisis de cualquier sector económico. Sin embargo, el establecimiento de series de evolución de los precios está supeditado, aún en mayor medida que la producción, a la dictadura de las fuentes.

Las estadísticas pesqueras no distinguen puertos y especies hasta los años treinta. Obviamente partiendo del valor total de las capturas, se puede obtener un precio medio del pescado en origen. Sin embargo, este precio medio es poco representativo, dado que tanto para los productores como para los consumidores no existe “el pescado” en abstracto, sino especies concretas y, dentro de ellas, clases y calidades. Es decir, el pescado, al igual que la carne, los cereales o el vino, no es un producto en absoluto homogéneo. No es lo mismo la merluza que la sardina ni el lenguado que el bonito: la industria transformadora aprecia de forma totalmente distinta las diferentes tallas de la sardina, si ésta ha sido capturada por el xeito, con la consiguiente pérdida de escama, que mediante la traíña, si tiene un alto contenido graso o no, etc.; también los consumidores de fresco distinguirán los distintos procedimientos de captura, el tamaño, la procedencia, etc¹⁶⁸.

Ahora bien, la heterogeneidad tampoco es absoluta. Existen grados de diversidad, lo que hace que algunas especies o tipos de pescado puedan ser sustitutivos en función de determinadas pautas que conforman la demanda industrial o del consumo en fresco. La formación del precio se efectúa diariamente a partir de la concurrencia de oferta y demanda; sin embargo, las posibilidades de sustituir una especie por otra, o la misma especie pero de talla o de pesquería distinta, da lugar a que los precios asciendan o desciendan en una suerte de escalones que amortiguarán las fluctuaciones de los desembarcos de la especie principal¹⁶⁹.

¹⁶⁸ Buena muestra de ello es que a comienzos de siglo en las plazas de Barcelona se diferenciaban cuatro tipos de merluza, aparte de la pescadilla, con importantes variaciones en sus precios; del Mediterráneo o del Cantábrico y capturada con palangre o al arrastre (*Anuario Estadístico de la Ciudad de Barcelona*).

¹⁶⁹ Respecto al comportamiento de los precios del pescado fresco Adam (1987), p. 13 y López Veiga (1985), pp. 146 y ss.

A) *Los precios en Lonja*

a) *Las especies pelágicas*

De lo dicho hasta ahora se desprende la escasa representatividad del precio obtenido a partir de las series de producción y valor total del pescado descargado. Por otra parte, el hecho de que las estadísticas pesqueras recojan sólo a partir de 1920, y de forma interrumpida, precios del pescado por especies en los principales puertos, nos obliga a utilizar fuentes complementarias. Así, disponemos de los precios diarios ofrecidos por el *Faro de Vigo* a partir de 1906 y tomados directamente de la Lonja del Berbés. Los datos se refieren a la sardina, en su tamaño propiamente de sardina y en su talla inferior de parrocha o xouba, al espadín y a la merluza. En todos los casos se recogen precios máximos y mínimos de las ventas efectuadas diariamente; dos diarias hasta 1913 y sólo una desde entonces.

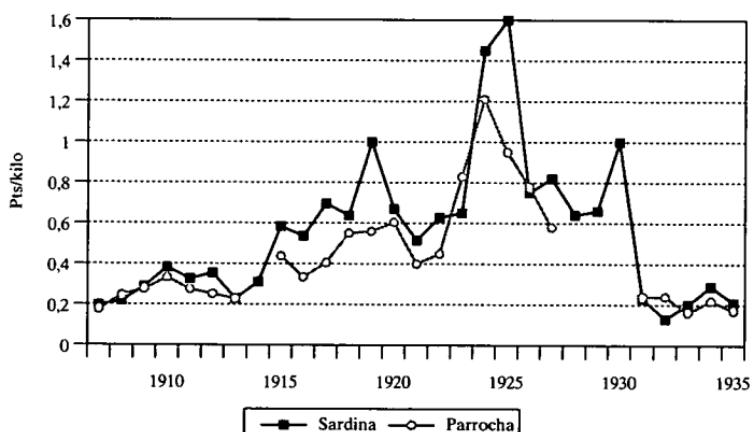
También, entre 1906 y 1913, se distingue la sardina cogida con xeito o con traíña, la primera en millares y la segunda en cestas. La conversión de estas medidas al sistema métrico decimal no plantea problemas: cada cesta contenía aproximadamente ochenta kilos y 2.214 individuos¹⁷⁰. Ahora bien, dado que las cifras ofrecidas en millares, en comparación con las cestas, son ínfimas, prescindiremos de este dato para elaborar el precio medio, toda vez que, además, su inclusión no alteraría sustancialmente los precios finales obtenidos. El precio medio anual tanto de la sardina como de la parrocha y el espadín se obtuvo a partir del promedio de los precios máximos y mínimos ponderados diariamente. A partir de 1927 es una media obtenida a través de los datos de valor y cantidades publicados por *Industrias Pesqueras* en sus resúmenes anuales de la lonja.

La evolución del precio medio de la sardina entre 1906 y 1935 (Gráfico 23) presenta una serie de etapas bastante bien definidas. Una primera comprendería hasta 1914, cuando los precios, que se mantuvieran más o menos estables hasta 1908, mostraron una tendencia al alza, que alcanza en 1910 su máximo; la primera crisis sardinera, con un descenso significativo de los desembarcos, man-

¹⁷⁰ El cálculo de la cesta está tomado de Buen (1928).

tendría elevado el nivel de precios hasta la normalización de las capturas en 1913. A partir de 1914, el inicio de la Guerra Mundial, con sus ya conocidas tensiones inflacionistas, se dejó sentir sobre esta especie forzando un casi continuado aumento de precios hasta 1919: entre 1906-08 y 1915-19 los precios de la sardina se multiplicaron por tres. En la década de los veinte, la segunda crisis sardinería, con una total ausencia de capturas, elevó los precios en 1924 y 1925 a las cotas máximas de todo el primer tercio de siglo; de hecho, así se explica por qué durante los años veinte el crecimiento no se paraliza e incluso, en el período 1925-29, casi llega a cuadruplicar el índice de 1906-08. El inicio de los años treinta, con sus excelentes costeras provocó, por el contrario, la caída en picado de los precios, que se sitúan en niveles anteriores al conflicto bélico.

GRAFICO 23
PRECIOS EN LA LONJA DE VIGO



Fuente: Elaboración propia, ver texto

En lo que respecta a la sardina pequeña o parrocha, se captura a la vez y con los mismos procedimientos que la sardina; sin embargo, las proporciones entre ambas varían a lo largo de la temporada y de año en año. La parrocha, por su tamaño más pequeño, es menos apreciada por la industria conservera, principal demandante, así como por el consumo en fresco; de ahí, que

sus precios se mantuvieran ligeramente por debajo de los de la sardina casi todo el período. De hecho, sólo era demandada en grandes cantidades por la industria conservera cuando la ausencia de sardina grande impedía el normal funcionamiento de la actividad.

Ahora bien, a pesar de la menor aceptación de la parrocha la evolución del precio corrió pareja a la de la sardina, si bien con un crecimiento bastante más moderado desde 1909. De hecho, existe un alto grado de correlación positiva -0,91- de los precios de ambas tallas. La subida de los precios de la sardina provocaba alzas en los de la parrocha; cuando los desembarcos de aquella se reducían de forma drástica, y sus precios alcanzaban niveles insopportables para la industria conservera, toda la demanda tendía a concentrarse en la xouba dando lugar, incluso, a que sus precios repuntaran ligeramente sobre los de la sardina; por el contrario, en momentos de abundancia de ésta, la caída de precios arrastraba consigo también a los de la parrocha¹⁷¹.

Si la parrocha o xouba tenía un carácter sustitutivo de la sardina, otras especies como el espadín, el bocarte y el jurel cumplían esta función en momentos de descenso acusado de las capturas de sardina y parrocha. Ahora bien, dado que ninguna especie ejercía por sí misma la sustitución, tendremos que observar su comportamiento conjuntamente. Los procedimientos de captura eran los mismos que en el caso de la sardina; sin embargo, por su débil demanda, poseían un carácter residual y sólo cuando se producía escasez de sardina aumentaba la presión para que la flota se reorientara hacia estas especies. Sólo en tales circunstancias los desembarcos aumentaban, cobrando una importancia muy superior a la que tenían en condiciones normales. De ahí, que el análisis de sus precios sólo tenga relevancia en tales situaciones, toda vez que superadas las dificultades, sus desembarcos caían de nuevo, manifestando su carácter residual.

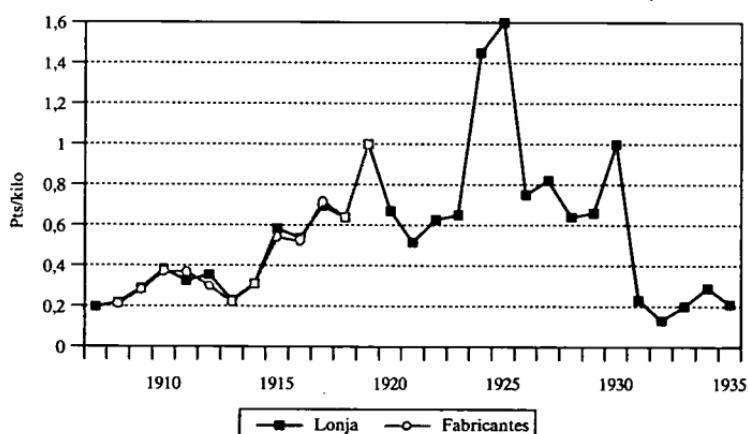
Al provenir la demanda de estas especies básicamente de la industria transformadora, tiene un gran interés observar el comportamiento de la conserva en relación a los precios; pues,

¹⁷¹ Hoy en día se constata este comportamiento: "la xouba sólo es muy apreciada cuando hay poca", VV.AA (1992), p.147.

en buena medida, los precios de compra de los fabricantes están condicionados a la demanda final de la conserva de este tipo de especies. Disponemos para ello de las compras efectuadas por los fabricantes de conservas en la lonja de Vigo entre 1908 y 1919. Se trata, desde luego, de un período excepcional, pues la salida de la crisis sardinera coincidió con el inicio de la Primera Guerra Mundial; de ahí que no se deban extrapolar los resultados.

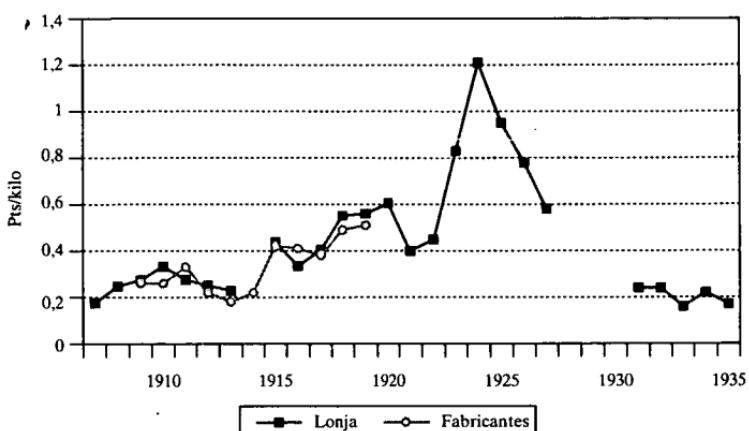
Por los gráficos 24 y 25 se puede ver cómo, en el caso de la sardina, el precio medio de compra de los fabricantes coincide prácticamente con el precio medio de venta de la Lonja, situándose ligeramente por debajo cuando se trata de parrocha. El hecho de que los fabricantes tuvieran un peso decisivo a la hora de efectuar sus compras en el Berbés, tanto por las cantidades adquiridas como por efectuarlas de forma conjunta través de un encargado, explica esta coincidencia. Por otra parte, su preferencia por la sardina hacía que su presión sobre la parrocha, salvo en años de gran escasez, fuera menor.

GRAFICO 24
PRECIOS DE LA SARDINA EN VIGO



Fuente: Elaboración propia, ver texto.

GRAFICO 25
PRECIOS DE LA PARROCHA EN VIGO

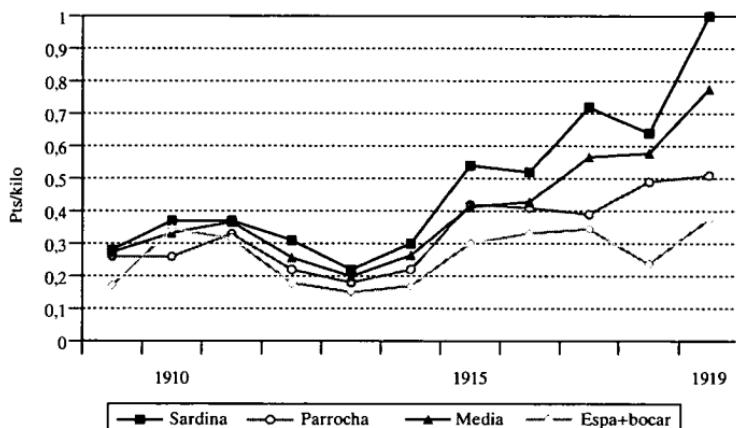


Fuente: Elaboración propia, ver texto

El Gráfico 26 nos permite comprobar lo que antes decíamos sobre las especies sustitutivas. En primer lugar, entre 1908 y 1919 no todos los años se compró espadín, bocarte y jurel. Las compras de espadín fueron continuas y en aumento desde 1909, el jurel desde 1912, y las de bocarte fueron esporádicas, sólo en 1910-11, 1914-15 y 1917, y siempre en cantidades reducidas. El hecho de que el espadín sea la única especie a la que se recurre para paliar la fuerte contracción de la sardina y parrocha en estos años, se refleja en una subida de precios entre 1909 y 1911, que casi alcanza los de la sardina; cuando los desembarcos de esta se recuperaron, los precios del espadín volvieron a caer a los niveles de 1909.

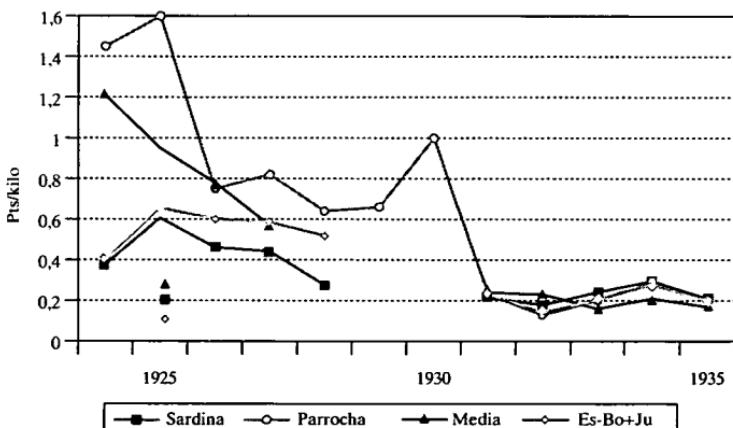
El Gráfico 27 recoge los precios para el período 1923-28 y 1931-35. Las cifras se diferencian de las anteriores en que son cifras en Lonja y no precios de compra de la industria conservera. Sin embargo, se puede apreciar claramente cómo la casi total ausencia de sardina y parrocha en 1924-25 y su sustitución, no sólo por espadín, sino por las tres especies, espadín, jurel y bocarte, permitió que el precio medio del conjunto de especies pelágicas, siguiera no la marcha del precio de la sardina sino la de la media de estas especies sustitutivas.

GRAFICO 26
PRECIOS PAGADOS POR LOS FABRICANTES
EN LONJA DE VIGO



Fuente: Elaboración propia a partir de las estadísticas de Curbera.

GRAFICO 27
PRECIOS EN VIGO



Fuente: Elaboración propia a partir de las estadísticas de Curbera.

A partir de 1926, cuando los precios de la sardina caigan de nuevo, los de las especies sustitutivas descenderán; las compras se volvían a concentrar en la sardina y la media total se aproximaba al precio de esta. En los años treinta, la extremada abundancia de sardina arrastró los precios de todas estas especies hasta niveles insoportables.

b) *Las especies demersales*

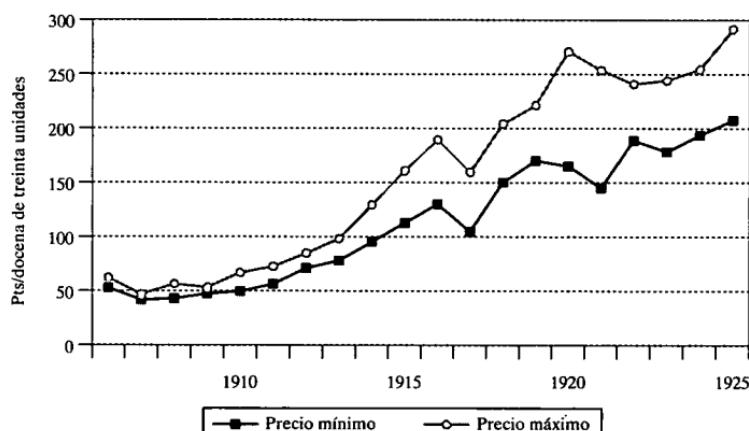
En lo que se refiere a especies finas de mesa, disponemos para el puerto de Vigo de los precios en Lonja de la merluza, publicados diariamente por el *Faro de Vigo* para el período 1906-1926, y los obtenidos a partir de los resúmenes del movimiento de la Lonja, publicados en la *Memoria de los Fabricante de Conservas del Cantábrico* 1923-1927 e *Industrias Pesqueras* 1927-1928 y 1932-1935. Ambas series no tienen características similares. La primera da precios máximos y mínimos de unidades de merluza, siendo su modalidad de venta la docena de treinta unidades. El hecho de no poder establecer su correspondencia con el sistema métrico decimal, porque no sabemos cuantos kilos solía contener cada docena, no es impedimento para establecer una prolongada serie de precios. A partir de 1920, el *Faro de Vigo* hace constar una nueva unidad, las cestas, que venían conteniendo 40 kilogramos de pescadillas; ahora bien, sus precios presentan tales anomalías que es mejor prescindir de ellos por su escasa fiabilidad. La segunda serie, la elaborada entre 1923 y 1935 a partir de los resúmenes anuales de la Lonja, permite obtener precios medios para la merluza y la pescadilla; sin embargo, las fuertes oscilaciones que muestran ambas tallas entre 1923 y 1928, también aconsejan ponerlas en cuarentena.

A partir de 1921, disponemos de las memorias anuales de la J.O.P. de La Coruña, que ofrecen una detallada relación de cantidades descargadas y valor, diferenciando merluza, pescadilla abierta, cerrada y, desde 1926, también menuda. Desde 1929 cambian las pautas estadísticas para confeccionar las memorias, recogiendo cantidades mensuales y los precios máximos y mínimos. Esta diferencia de criterios introduce un factor de distorsión en la serie, que intentamos aminorar ponderando mensualmente y obteniendo sus medias anuales. A pesar de ello, y con todos sus defec-

tos, esta es la mejor serie de precios disponible y permite, además contrastar la evolución seguida por los precios de Vigo.

En el Gráfico 28 podemos observar perfectamente la tendencia alcista de los precios de la merluza hasta 1925. Tras una fase de ligero declive entre 1906 y 1910, continuación de un descenso que se iniciara con anterioridad, los precios se remontan en los años anteriores a la Primera Guerra Mundial, hasta el punto que en 1913 su nivel ha duplicado el de tres años antes.

GRAFICO 28
PRECIOS DE LA MERLUZA EN VIGO (1906-1925)

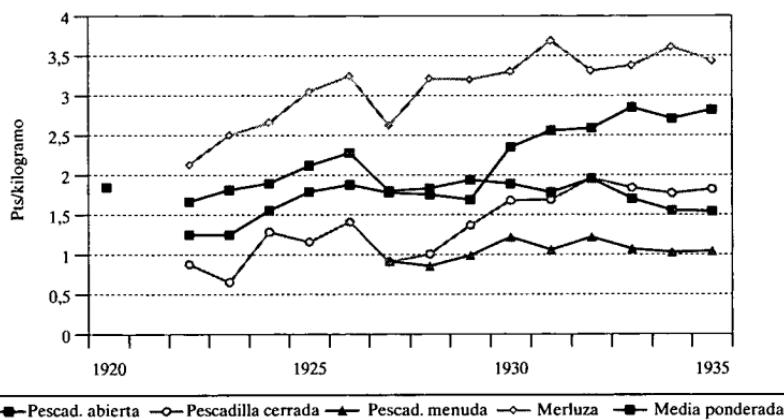


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del *Faro de Vigo*.

La evolución por quinquenios de los precios mínimos permite ver cómo el conflicto bélico europeo, con sus ya bien conocidas tendencias inflacionistas, incidió en el proceso. El aumento general de precios y las dificultades que la guerra provocó en el sector pesquero, generó a partir de 1915 una continua subida del precio mínimo de la merluza, que alcanzará su cota más elevada en 1919, duplicando el valor de 1913. Si en términos relativos la tasa de crecimiento entre quinquenios fue similar a la del período prebélico, en términos absolutos situó el precio mínimo en el triple del de 1906. Aunque a partir de ese año, los precios mínimos descendieron, volverán a subir ligeramente entre 1922 y 1925.

La serie del puerto de La Coruña (Gráfico 29) corrobora la tendencia alcista de los precios de la merluza en este período: entre 1922 y 1926, con una ligera contracción en 1927 y ascenso moderado pero continuo hasta 1935. Los índices confirman el rápido crecimiento en los años veinte y su ralentización, desde el inicio de los treinta. Ahora bien, como ya vimos al analizar la producción, a medida que avance la década de los veinte la composición de las capturas se decanta hacia las tallas inferiores, con una clara influencia sobre los precios del conjunto de esta especie.

GRAFICO 29
PRECIOS DE LA MERLUZA Y PESCADILLA
EN LA CORUÑA (1920-1935)



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la J.O.P. de La Coruña.

La media ponderada de los precios de la merluza y los distintos tipos de pescadilla que recogen las estadísticas de la JOP, permite comprobar lo dicho antes: los precios medios totales no sólo se mantuvieron muy por debajo de los de la merluza, sino que su crecimiento tuvo un comportamiento sustancialmente distinto. Así, en la segunda mitad de la década de los veinte los precios del conjunto crecieron anualmente a un ritmo muy inferior que los de la merluza, aproximadamente la mitad; por el contrario, en los años treinta, el crecimiento del precio de la merluza fue positivo mientras que el

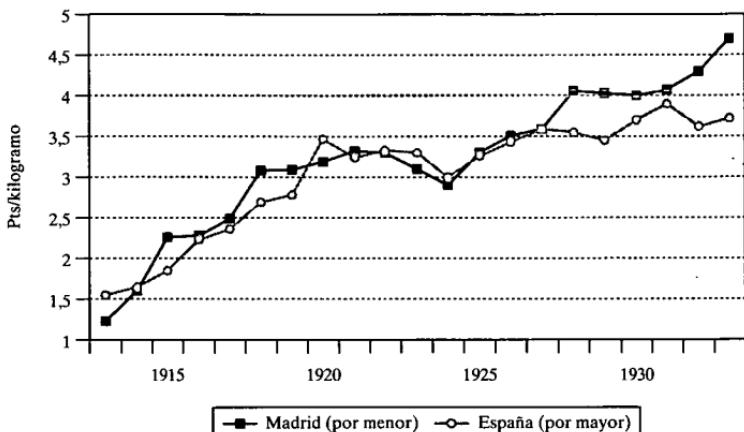
de la media era negativo. En este sentido, indicar la posible ralentización del crecimiento de los precios de la merluza a causa de la influencia a la baja que sobre ellos ejercen los de las tallas inferiores, especialmente los de la pescadilla menuda, que en estos momentos se captura en grandes cantidades.

El lento pero continuo descenso de los precios medios de la merluza y pescadilla afectó a las otras especies de mesa. El gran peso de esta especie en el total desembarcado en Vigo y La Coruña, fue determinante en la formación del precio de buena parte de las especies restantes, de escasa importancia unitaria, manteniéndolos a la baja. Esto se ve claramente en los años treinta, con la recuperación de las capturas de merluza y pescadilla por el acceso a los caladeros del Mar Céltico y Noroeste de Irlanda y cuando unas excelentes costeras de sardina hacen caer a niveles mínimos el precio de las especies inferiores.

Un proceso muy similar afectaba a los precios del besugo, otra de las principales especies desembarcadas. Tal como se puede observar en el Gráfico 30, las oscilaciones del besugo tendían a la baja. La caída fue acusada entre 1924 y 1927, años máximo y mínimo del período, recuperándose posteriormente. A partir de 1930, una lenta pero continuada caída del precio hasta 1935 situará el índice de precios del quinquenio 1930-34 ligeramente por encima del de 1925-29, pero sin llegar a alcanzar los de la primera mitad de la década.

Esta evolución de los precios del besugo contrasta claramente con la de los desembarcos, pues lógicamente los primeros deberían aumentar al descender los segundos. La explicación a este comportamiento debe tener en cuenta que desde mediados de la década de los veinte la caída de las capturas de besugo se intentó compensar, como vimos en su momento, con la reorientación de la flota hacia la castañeta y el bonito, cuyos desembarcos aumentaron considerablemente en los años treinta. Sin embargo, estas especies tienen ciclos productivos distintos: la costera del bonito se centra exclusivamente en el verano, mientras que el besugo y la castañeta se capturan a lo largo de todo el año, aunque los mayores desembarcos del primero se registren en otoño-invierno y los de la segunda en verano-otoño.

GRAFICO 30

PRECIOS DEL BESUGO, CASTAÑETA Y BONITO
EN LA CORUÑA (1920-1935)

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la J.O.P. de La Coruña.

Tampoco la demanda de las tres especies era equiparable, pues mientras la del bonito, provenía preferentemente de la industria conservera, que desde la gran crisis sardinera de los años veinte había diversificado las especies enlatadas¹⁷², el besugo y la castañeta se orientaban al consumo en fresco. Por su parte, la demanda de estas dos especies presentaba diferencias notables, pues mientras el besugo, ya desde finales del siglo XIX, era de consumo corriente, pero aunque menos apreciado que la merluza, la castañeta, hasta que cayeron las capturas de besugo, debía tener un carácter puramente residual. De hecho, el descenso de los precios de la castañeta corre paralelo al aumento de sus capturas: la caída es prácticamente continuada desde 1924, año en que aparecen por vez primera registradas en las estadísticas de la JOP de La Coruña, hasta 1935.

Sin duda, unos desembarcos de castañeta muy superiores a los del besugo y que poco a poco se iban regularizando a lo largo del año, condicionó la marcha de los precios del besugo frenando su alza. Además, esto tenía lugar en un momento en que los precios de

¹⁷² Carmona Badía (1991).

la pescadilla, con una oferta mensual muy estable, incidían sobre los del conjunto de las especies de mesa, manteniéndolos a la baja.

El colectivo Xerminal, en su trabajo sobre el conflicto pesquero vigués de 1932, insiste en la Gran Depresión como factor clave de la caída de los precios del pescado en los años treinta¹⁷³. Sin embargo, y al margen de las posibles influencias del entorno deflacionista, no cabe duda que, tal como hemos visto hasta aquí, la caída de los precios del pescado en los años treinta responde, en buena medida, a la propias características de la oferta. Por un lado, unas excelentes costeras de sardina, las mejores de toda la etapa anterior a la Guerra Civil, echaron por tierra los precios de la sardina; por otro, en cuanto a las especies de mesa, el masivo desembarco de nuevas tallas y/o especies, a causa del propio comportamiento de las pesquerías, frenaban la subida de los precios de las principales. En todo caso, destacar que en el período 1930-34 los precios en lonja tanto de la merluza como del besugo aumentaron considerablemente respecto al quinquenio anterior. Y esto se confirma observando el comportamiento de los precios al por mayor y por menor.

B) Precios al por mayor y por menor

Los precios al por mayor del pescado aparecen recogidos en el *Anuario Estadístico de España* desde 1913 a 1933. Los precios referidos sólo a tres especies, merluza, sardina y besugo, procedían de las informaciones recogidas en el *Mercado de los Mostenses, Pescaderías Coruñesas y el Boletín del Ayuntamiento de Madrid*¹⁷⁴. Lógicamente, al estar referida las series nada más que al mercado madrileño, a donde concurrían partidas de distinta procedencia y por canales comerciales de estructuras muy diferentes, las conclusiones se ven forzosamente restringidas, pero no por ello el análisis pierde interés.

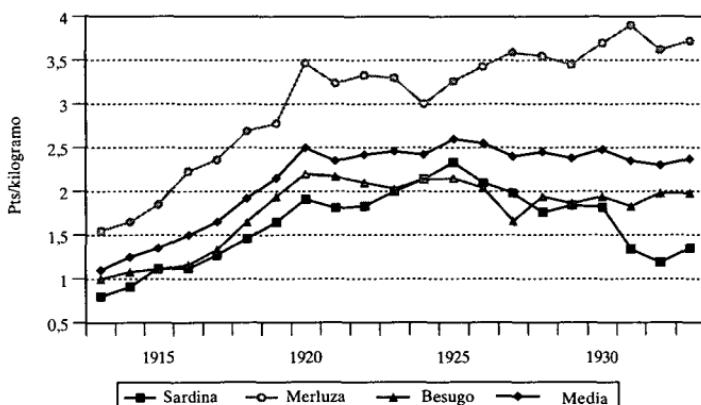
Como se puede ver en el Gráfico 31, el comportamiento de los precios a largo plazo difiere sustancialmente según las especies consideradas. El proceso inflacionista de la Primera Guerra Mundial afectó de forma similar a las tres especies: un continuo incremento de

¹⁷³ Xerminal (1990).

¹⁷⁴ de Ojeda Eiseley (1988), p. 25-26

los precios desde 1913 hasta 1920. Sin embargo, desde 1920 el comportamiento siguió caminos distintos. Los del besugo, que alcanzan su máximo en 1920, experimentaron una caída paulatina hasta 1933. En cuanto a los de la sardina, trás un breve declive en 1921-22, la crisis sardinera de 1923-26 forzó su ascenso alcanzándose la cota máxima del período en 1925; a partir de ese momento, el descenso será continuado: en 1933 la pérdida de su valor respecto al máximo era de casi un 60 por 100. Por su parte, los de la merluza cayeron ligeramente hasta 1924, para luego subir de nuevo hasta 1931, año en que se alcanza el valor más elevado; la merluza es la única especie que en 1933 mantiene precios más elevados que en 1920.

GRAFICO 31
PRECIOS AL POR MAYOR EN ESPAÑA (1913-1933)



Fuente: Elaboración propia a partir del A.E.E.

Los precios al por menor nos interesan tanto desde el punto de vista de la comercialización como del consumo y en ellos se incluyen, además de los impuestos indirectos, en especial tasas municipales, toda clase de beneficios obtenidos en el proceso de comercialización. *El Anuario Estadístico de España*, bajo el epígrafe de "Merluza. Pesca

¹⁷⁵ También recoge los de la "Pesca Ordinaria" en las capitales de provincias para los años 1918-21 y 1926-29; sin embargo, tal como señala Alonso de Ojeda (1988), p. 18, la propia irregularidad de la serie acaso esté mostrando la deficiente recogida de los datos y la escasa confianza que en ellos tenía el Instituto de Estadística.

ordinaria”, incluye los del mercado de Madrid desde 1914 a 1933¹⁷⁵. También el *Anuario Estadístico de la Ciudad de Barcelona* recoge precios máximos y mínimos, tanto al por mayor como al por menor entre 1902 y 1920 diferenciando numerosas especies; sin embargo, es difícil establecer la evolución seguida por los precios al por menor en este mercado tanto por la continua variación de los epígrafes, que impiden reconstruir las series, como por lo sospechoso que resulta el mantenimiento de los mismos precios a lo largo de varios años¹⁷⁶.

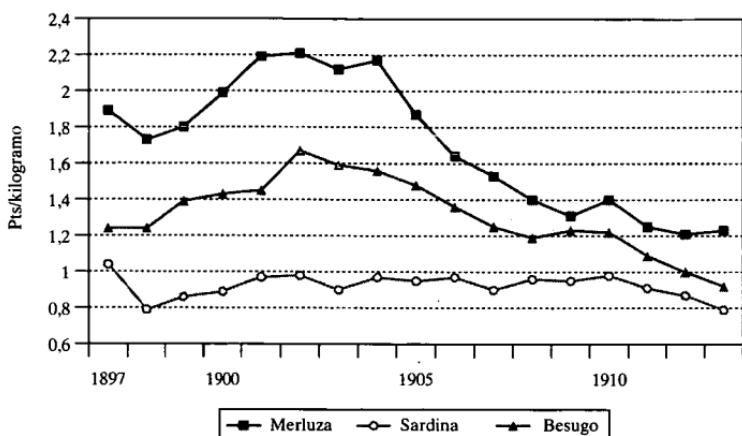
La serie de Madrid es, por tanto, la única que presenta una continuidad susceptible de análisis. El epígrafe “Merluza. Pesca Ordinaria” no debe suscitar dudas, pues se refiere solamente al precio de la merluza. Utilizando la misma fuente original que el *Anuario Estadístico*, el *Boletín del Ayuntamiento de Madrid*, que hasta 1914 los obtiene de las visitas de la policía urbana al *Mercado de los Mostenses* y, posteriormente de *Pescaderías Coruñesas*, hemos podido prolongar hacia atrás esta serie, hasta 1897¹⁷⁷. El enlace entre una y otra no plantea problemas ya que el procedimiento de elaboración es el mismo, simple promedio de los datos semanales. Además, esta publicación nos ha permitido reconstruir de igual forma series respectivas para “Sardina” y “Besugo” desde 1897 hasta 1913.

El Gráfico 32 nos muestra la evolución de los precios del pescado en el período anterior a la Primera Guerra Mundial. En lo que respecta a las de “Merluza” y “Besugo” el perfil es similar: una primera fase de crecimiento hasta 1902, momentáneo estancamiento, y descenso continuado desde 1904 hasta 1913; la caída de precios representó en torno al 45 por 100 para el de la merluza y el 40 por 100 para el del besugo. Los factores de este comportamiento hay que buscarlos en la difusión de los artes de arrastre en el Cantábrico y Galicia en los años centrales de la década, que estimularon una fuerte expansión de la oferta. Sin embargo, la demanda no experimentó un crecimiento paralelo provocando el que los precios descendieran de forma inexorable. El precio de la merluza

¹⁷⁵ También Pérez Castroviejo (1992), p. 137, da una serie de precios de “pescado fresco” en Baracaldo, elaborada a partir de los datos ofrecidos por el Ayuntamiento al Instituto de Reformas Sociales desde 1906 a 1915, sin embargo, al no especificarse el tipo de pescado fresco a que se refiere, impide su utilización.

¹⁷⁷ de Ojeda Eiseley, A., (1988), p. 27.

GRAFICO 32
PRECIOS AL POR MENOR EN MADRID (1897-1913)



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del *Boletín del Ayuntamiento de Madrid*.

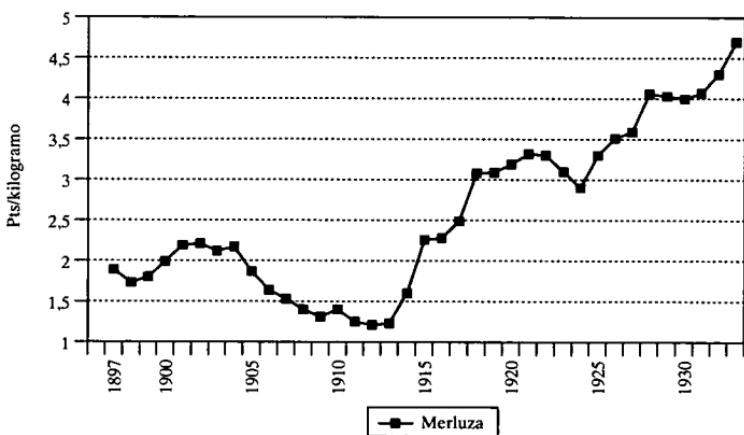
y del besugo tendió a aproximarse al de la sardina que se mantuvo prácticamente estancado todo el período, con una oscilación máxima del 20 por 100. Al ser un pescado barato, de consumo popular, con una demanda amplia y estable y disponer los detallistas de unos abultados márgenes de beneficios para esta especie, las condiciones de la producción se podían amortiguar sin que se reflejaran en el precio final. Ahora bien, de esta evolución de los precios en el mercado madrileño no se deben extraer conclusiones válidas para otros mercados, especialmente los que no están situados en la meseta norte, toda vez que las pautas de consumo pueden variar y, por lo tanto, diferir su comportamiento.

Como se puede observar en el Gráfico 33, la evolución de los precios de la merluza mantuvo una clara tendencia al alza entre 1914 y 1933, lo cual no se corresponde ni con la media de los precios al por mayor, prácticamente estancados desde 1920, ni con los precios en lonja, que siguieron pautas similares. Sólo los precios al por mayor de la merluza muestran ciertos paralelismos, tal como refleja el gráfico, pero también claras diferencias que es necesario comentar. El crecimiento de los precios al por menor de la merluza entre 1915-19 respecto a 1914 fue sustancialmente superior a los

de por mayor: éstos crecieron en 1920-24 a un ritmo casi el doble que los primeros -6,48 por 100 anual frente a 3,71 por 100-; la menor tasa de crecimiento situará los precios al por menor sorprendentemente por debajo de los de al por mayor. En la segunda mitad de los años veinte e inicios de los treinta, la subida de los precios al por mayor será muy inferior al experimentado por los precios al consumo: así, en el quinquenio 1925-29 el incremento de los precios al por menor fue de un 3,13 por 100 anual frente al 1,14 por 100 del de los al por mayor, en 1930-33 las tasas fueron de un 2,9 y un 1,52 por 100 respectivamente.

GRAFICO 33

**PRECIOS DE LA MERLUZA AL POR MAYOR
EN MADRID (1897-1933)**

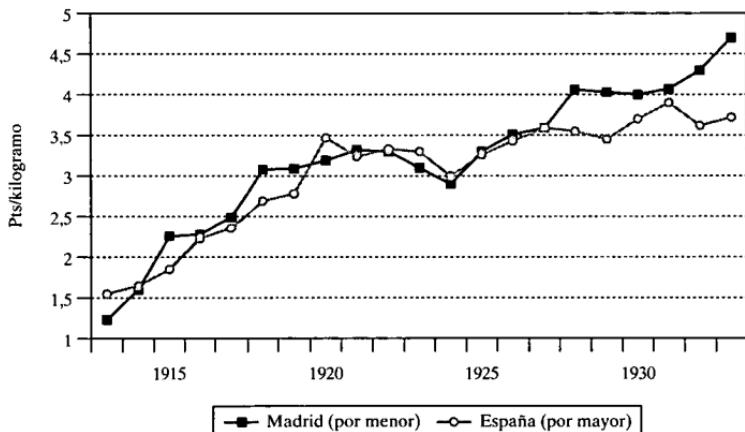


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del *Boletín del Ayuntamiento de Madrid* y los A.E.E.

Las disparidades que presentan las series de precios al por mayor y al por menor (Gráfico 34) podrían hacer pensar en una deficiente recogida de datos sino fuera por las peculiares estructuras comerciales del mercado madrileño. Los datos están tomados en el *Mercado de los Mostenses* y en *Pescaderías Coruñesas*, empresa ésta concentrada verticalmente y con gran influencia en la for-

mación de los precios en el mercado de Madrid. Esto permite explicar el que a comienzos de los años veinte, los precios al por menor pudieran ser ligeramente inferiores a los precios al por mayor y, también, que el comportamiento de ambos precios fuese tan dispar desde finales de los años veinte, justo cuando esta empresa desaparece, sustituyéndola una estructura comercial asentador-detallista, típica en la actualidad de los mercados finales de pescado.

GRAFICO 34
PRECIOS DE LA MERLUZA (1913-1933)



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del A.E.E.

3.2.2 *El consumo y la distribución*

Los procesos de industrialización y urbanización que tuvieron lugar en el siglo XIX propiciaron la aparición de nuevas pautas alimenticias, caracterizadas por un mayor consumo de aquellos que se podrían denominar “alimentos superiores”, esto es, ricos en proteínas, sustancias que se encuentran preferentemente en alimentos de origen animal -carne, pescado, leche y huevos- y cuyo

adecuado nivel en la dieta se considera fundamental para asegurar una nutrición equilibrada¹⁷⁸.

La historiografía no ha mostrado excesiva preocupación por los cambios operados en los hábitos alimenticios de los españoles, pero los pocos autores que indirectamente tocan el tema coinciden en señalar que el crecimiento en el consumo de pescado debió ser importante en el primer tercio del siglo XX. Casi siempre se trata de hipótesis o simples impresiones basadas en testimonios de la época sin que hasta ahora se hiciera ningún intento de cuantificación¹⁷⁹. Por supuesto, aquí no pretendemos establecer conclusiones definitivas sobre el consumo de pescado en España, sólo avanzar por una vía que forzosamente ha de completarse con otros análisis de marco regional y local.

A) *El crecimiento del consumo*

Para confirmar si hubo o no crecimiento del consumo desde finales del XIX, contamos con dos series estadísticas: una serie de producción relativamente amplia (1883, 1889, 1892 y 1908-1934) y las series de importación y exportación de pescado, material que en principio parece suficiente para realizar una primera aproximación al tema. Sin embargo, una gran parte de la producción pesquera siempre permaneció al margen de todo control estadístico: las capturas con artes prohibidos, las cantidades pagadas a los marineros como retribución, las descargas en pequeños puertos o aldeas litorales, las vendidas directamente por los pescadores y,

¹⁷⁸ De todos ellos, el pescado es el que tiene los valores proteínicos más elevados: los de las sardinas y arenques doblan a los de la carne de vaca y la merluza, con valores algo más bajos, está por encima de los huevos y la leche; además, el pescado es muy rico en minerales como el fósforo o el yodo, y en los grupos vitamínicos A y D.; el pescado fresco actúa como un "corrector del déficit proteico de la norma alimenticia del pueblo español", Campos Nordmann (1975).

¹⁷⁹ En 1914, Flores de Lemus (1976), advertía que el elevado consumo de bacalao de importación se habría convertido en "el mayor enemigo de la ganadería nacional", frenando la producción de carne. El GEHR (1985) que, en principio, participaba de esta opinión aclararía posteriormente que en "el recurso al pescado como fuente de proteínas animales" no es tan importante el consumo de bacalao seco como "la presencia en la mesa de los españoles de pescado fresco procedente de las costas, cuando la rapidez de las comunicaciones lo permitió", GEHR (1989). Para Gómez Mendoza y Simpson (1986) en Madrid tuvo lugar "desde comienzos de siglo una expansión del consumo de alimentos perecederos, como el pescado fresco la leche o los huevos". El ferrocarril "modificó los hábitos culinarios, en especial de los habitantes de la meseta central, quienes en la segunda mitad del siglo XIX se familiarizaron con productos nuevos tales como el pescado fresco, que desterró a un segundo plano a las tradicionales conservas y salazones. El ferrocarril convirtió a Madrid en puerto de mar", Gómez Mendoza (1989), p. 136.

sobre todo, la parte destinada a la industria transformadora, adquirida con medios propios o bien contratada su compra a los pescadores. Aceptando como válida la opinión de algunos autores, que por estos conceptos calculan una infravaloración de las estadísticas pesqueras cercana al 20 por 100¹⁸⁰, podemos prescindir de las cantidades destinadas a la exportación, dado que nunca superaron ese 20 por 100 infravalorado, creemos que se puede utilizar perfectamente la serie de producción sin correr el riesgo de estar sobrevalorando el consumo interno, en el que entraría también el bacalao de importación.

Entre 1880 y 1934, el consumo aparente de pescado -resultado de dividir el total de productos pesqueros por número de habitantes- experimentó un claro tirón (Cuadro 21): un rápido crecimiento de la oferta hizo que el consumo pasara de siete kilogramos anuales a finales del siglo XIX a diecisiete en vísperas de la guerra civil¹⁸¹. A su vez, esta ampliación de la oferta fue posible gracias al incremento de la producción pesquera propia, ya que la importación de bacalao prácticamente permaneció estancada hasta los años veinte. Precisamente, a partir de 1922, cuando la producción nacional desciende, se recurre de nuevo al bacalao, cuyo consumo *per cápita* supera en estos años los tres kilogramos. Sin embargo, el consumo total de pescado se resintió de la caída de la producción nacional, y de hecho, aunque en 1928 se recupera la normalidad, nunca se volverán a alcanzar las máximas de 1920 y 1921.

Ahora bien, por tratarse de un promedio, este cálculo del consumo aparente, salvo en el caso del bacalao de importación, nada indica sobre las principales especies o la forma en que es consumido el pescado, si es fresco o transformado. También oculta los cambios que hayan podido producirse en su transformación, hecho de gran importancia dado el desarrollo de la industria conservera y las posibles alteraciones en las pautas de consumo. Analizaremos con más detenimiento todas estas cuestiones.

¹⁸⁰ Rodríguez Santamaría (1923), pp. XXV-XXVI. En 1920 se reconoce para Vizcaya y Guipúzcoa, provincias donde la recogida estadística cuenta con gran tradición y la fiabilidad es mucho mayor, una infravaloración del 10 por 100, de Buen (1921).

¹⁸¹ García Barbancho, tomando como marco el período 1929-33, calcula para 1930 un consumo de 13,57 kilos por habitante y año, cifra ligeramente inferior que calculamos nosotros para ese momento (15,70 kilos), sin considerar las exportaciones, A.G. Barbancho "Análisis de la alimentación española", citado por Simpson (1989).

CUADRO 21
CONSUMO APARENTE DE PESCADO EN ESPAÑA

Años	A Pesca Producción Tms.	B Bacalao Importación Tms.	C España Población Miles	Consumo por habitante		
				A/C	B/C	(A+B)/C
1883	67.604	42.500	17.136	3,95	2,48	6,43
1889	78.604	43.500	17.678	4,45	2,46	6,91
1892	82.814	42.000	17.916	4,62	2,34	6,97
1908	126.181	48.000	19.585	6,44	2,45	8,89
1909	116.113	49.000	19.721	5,89	2,48	8,37
1910	138.666	47.400	19.858	6,98	2,39	9,37
1911	147.779	51.100	19.994	7,39	2,56	9,95
1912	134.271	53.500	20.128	6,67	2,66	9,33
1913	144.066	54.700	20.263	7,11	2,70	9,81
1914	143.329	48.800	20.398	7,03	2,39	9,42
1915	138.985	43.500	20.535	6,77	2,12	8,89
1916	148.987	34.200	20.673	7,21	1,65	8,86
1917	135.607	24.800	20.811	6,52	1,19	7,71
1918	283.823	28.800	20.950	13,55	1,37	14,92
1919	322.646	45.000	21.091	15,30	2,13	17,43
1920	403.594	55.200	21.232	19,01	2,60	21,61
1921	427.235	59.900	21.411	19,95	2,80	22,75
1922	367.442	54.100	21.628	16,99	2,50	19,49
1923	302.720	69.200	21.847	13,86	3,17	17,02
1924	268.525	77.100	22.069	12,17	3,49	15,66
1925	302.720	70.400	22.292	13,58	3,16	16,74
1926	268.525	70.500	22.518	11,92	3,13	15,06
1927	232.346	78.500	22.747	10,21	3,45	13,67
1928	257.754	78.600	22.977	11,22	3,42	14,64
1929	285.628	73.400	23.210	12,31	3,16	15,47
1930	290.851	61.700	23.445	12,41	2,63	15,04
1931	316.153	48.600	23.775	13,30	2,04	15,34
1932	330.327	56.800	23.897	13,82	2,38	16,20
1933	333.952	63.800	24.122	13,84	2,64	16,49
1934	388.605	58.300	24.349	15,96	2,39	18,35

Fuente: Elaboración propia a partir del Cuadro III-1 y de las columnas 450 y 150 de las *Estadísticas Históricas de España*

B) La composición del consumo

El carácter altamente perecedero del pescado restringió durante mucho tiempo su consumo a los transformados, especialmente salazones, quedando limitado el de fresco a una estrecha franja costera. Con la mejora en los transportes, y más concretamente con la aparición del ferrocarril, el pescado fresco podrá acceder a mercados más amplios, a lugares alejados de los puntos de desembarco, en condiciones aptas para su consumo; sin embargo, debió transcurrir mucho tiempo antes de que se convirtiera en un alimento de consumo masivo, capaz de sustituir al pescado salado, tradicional en la dieta popular.

En lo que se refiere a las conservas, todo parece indicar que desde finales del siglo XIX, y salvo en coyunturas excepcionales como la de los años treinta, el grueso de la producción nacional se destinó al mercado exterior, desviándose sólo una pequeña parte para el consumo interno. Joaman Carmona ya ha insistido en el carácter básicamente exportador de la industria conservera y la escasa importancia que tenía el consumo de conservas en el mercado interno, siempre “por debajo del 10 por 100” de la producción¹⁸². Sólo en los años treinta la situación cambió. Los problemas en los mercados internacionales, derivados de la depresión, provocan una rápida reorientación de la producción conservera hacia el mercado interior, de forma que en 1934 “el mercado externo habría pasado a un segundo plano, y el principal mercado de la industria española de conservas de pescado no sería ya Italia o Argentina sino Barcelona y Madrid”¹⁸³. Ese año, los fabricantes de conservas gallegos destinan al mercado nacional 17.724 toneladas, frente a las 15.694 exportadas desde los puertos gallegos¹⁸⁴. Los datos del siguiente cuadro no pueden ser más explícitos: el consumo de pescado transformado se multiplicó por tres en sólo cuatro años. Sin duda, fue ese desvío hacia el interior de la producción conservera lo que permitió un constante aumento del consumo de pescado transformado y, a la vez, un descenso en las importaciones de bacalao¹⁸⁵.

¹⁸² Carmona (1991).

¹⁸³ Ibidem.

¹⁸⁴ Ibidem.

¹⁸⁵ Carmona (1990) y (1991).

CUADRO 22

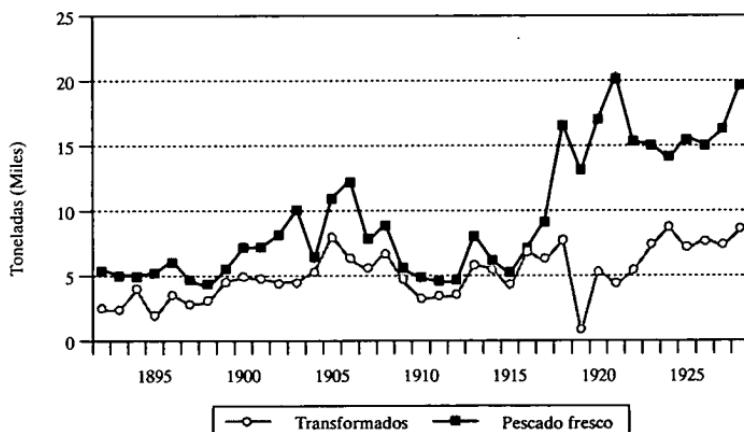
CONSUMO DE PESCADO TRANSFORMADO POR HABITANTE EN ESPAÑA (KILOS)

1930	0,82
1931	1,71
1932	1,96
1933	2,06
1934	2,51

Fuente: Elaboración propia a partir de las *Estadísticas de Pesca Marítima*.

Ahora bien, como ya dijimos antes, el progresivo aumento del consumo de pescado en el primer tercio del siglo XX no tuvo su base en los productos transformados, sino en un espectacular crecimiento del consumo en fresco. También por las memorias de MZOV se puede ver la evolución de la exportación de pescado por la red gallega de esta compañía desde 1892 (Gráfico 35).

GRAFICO 35
PESCADO TRANSPORTADO POR MZOV



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Boletín del Ayuntamiento de Madrid y los A.E.E.

En lo que respecta al puerto de La Coruña, las cantidades de pescado fresco exportadas por la Compañía del Norte aparecen desglosadas en dos series: las remitidas desde la propia estación de La Coruña, que recoge el apartado "Mensajerías", y las enviadas por la estación de "La Frigorífica". La primera se inicia en 1901 y la segunda en 1904.

CUADRO 23

PESCADO EXPORTADO EN FRESCO POR LAS LÍNEAS GALLE-GAS DE FERROCARRIL (TONELADAS MEDIAS QUINQUENALES)

	MZOV	Norte	Total
1889-94**	4.482	—	
1895-99	5.127	—	
1900-05	7.766	4.936	12.702
1906-09	9.080	8.451	17.531
1910-14	5.636	7.981	13.617
1915-19	10.228	5.778	16.006
1920-24	16.379	9.206	25.585
1925-28	16.658	11.626	28.284

Fuente: Elaboración propia a partir de las Memorias de MZOV, Norte y JOP de Vigo.

** corresponde al promedio de 1889, 1891, 1892 y 1894.

Como se refleja en el cuadro, la exportación de pescado fresco no hizo más que aumentar desde finales del XIX. Sólo según los datos de MZOV, la exportación de pescado se multiplicó por cuatro entre los períodos límites considerados. Concretamente, si tomamos como punto de partida el período de principios de siglo, con mejoras importantes en los procedimientos de captura y una corriente exportadora ya asentada, y lo comparamos con los años finales de la década de los veinte, resulta que el volumen total transportado se multiplicó por dos.

En cuanto al destino de este pescado remitido por ferrocarril, eran, y lo seguirán siendo a lo largo de todo el primer tercio del siglo XX, los centros urbanos de la meseta norte y Madrid.

Aunque a finales del Ochocientos se podían efectuar envíos por ferrocarril al conjunto de la geografía española, lo cierto es que las dificultades derivadas del transporte ferroviario restringían en la práctica la llegada de pescado fresco a ciertas zonas. De hecho, en los primeros años del siglo, los mercados del Noreste, Aragón y, sobre todo, Barcelona, eran prácticamente inaccesibles para las producciones gallegas¹⁸⁶. Seguramente, a medida que fue avanzando el siglo, aumentaron las posibilidades de exportación hacia estas zonas, pero siempre de forma irregular.

Centrándonos, por tanto, en el mercado de la capital y tomando como base las 1.955 toneladas de “bacalao y pescado” que Gómez Mendoza da para el año 1878¹⁸⁷, resulta que, en 1896, según las cifras del *Boletín del Ayuntamiento de Madrid*, sólo el pescado fresco vendido en el mercado madrileño rondaría ya las 2.273 toneladas. Traducido a términos de consumo por habitante, significa pasar de 4,9 kilogramos anuales de todo tipo de pescado a más de 4,63 sólo de fresco¹⁸⁸.

Para los años comprendidos entre 1902 y 1911 contamos con los datos trimestrales, aportados en el *Boletín del Ayuntamiento de Madrid* y que se refieren a las cantidades aforadas en los fielatos. En la presentación se diferencia desde 1906 “pescado fresco”, “sardinas frescas” y “boquerones frescos”, mientras que para los años 1902-1905 aparecen estas dos últimas agregadas al pescado ahumado y salpresado y a los boquerones fritos. Aunque son pequeñas cantidades, para evitar la posible distorsión al alza, hemos considerado para esos años una cifra de transformados equivalente a la media del período 1906-1910, con lo que tendemos a infravalorar las cantidades de sardinas y boquerones frescos contenidos en la partida. Además, y dado que en 1911 sólo se

¹⁸⁶ Buena muestra de las dificultades que encontraba a comienzos de siglo la exportación de pescado es que en sólo desde 1899 se comenzó a abastecer Lugo desde Vigo, *Faro de Vigo*, 3-XI-1899. En 1900, la Compañía de los ferrocarriles del Norte puso en circulación un tren, denominado de Mensajerías, “destinado a conducir pescado fresco a los puntos intermedios entre La Coruña y Madrid (...) suponemos que los exportadores de pescado de Vigo podrán aprovechar también este tren para enviar sus expediciones a los pueblos que median entre Monforte y Madrid”, *Faro de Vigo*, 4-III-1900. El mismo año, el cónsul francés en Vigo indicaba: “Es suficiente por lo tanto, para hacer adquirir a la pesca de vapor un nuevo impulso, abrir al pescado de esta costa los importantes mercados de Aragón y Cataluña.”, *Ducloux* (1901).

¹⁸⁷ Gómez Mendoza (1989), p. 174.

¹⁸⁸ El cálculo se efectuó a partir de los datos que ofrece la *Revista de Pesca Marítima* para Enero, Febrero y Marzo de 1893, nos 31-I, 31-III y 30-IV-1893. Para la población de Madrid, utilizamos la que da Fernández García (1989).

publicaron los estados relativos a los dos primeros trimestres, hemos supuesto para los dos últimos una cantidad igual a la de los correspondientes de 1910.

CUADRO 24

**CANTIDADES DE PESCADO FRESCO AFORADAS
EN LOS FIELATOS DE MADRID (MEDIAS TRIENALES)**

	Pescado (Tms)	Sardinas y boquerones* (Tms)	Total (Tms)	Consumo (kg/hab)
1902	1.831	1.132	2.963	5,38
1903-05	1.826	945	2.771	4,92
1906-08	2.059	982	3.041	5,23
1909-11	2.625	1.046	3.671	6,09

* Los boquerones frescos representaron como promedio entre 1906 y 1911 sólo 30 toneladas anuales, por lo que prácticamente toda la partida corresponde a sardina fresca.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del *Boletín del Ayuntamiento de Madrid*. La población es la ofrecida por Gómez Mendoza y Simpson (1988).

El consumo de pescado fresco creció lentamente en los años finales del siglo XIX y en la primera década del XX. La evolución al alza de los precios del pescado en el primer quinquenio, sin duda, incidió negativamente en un consumo que apenas sí pudo aprovecharse del posterior descenso de precios que tuvo lugar de forma acusada entre 1905 y 1913. Además, con unos precios de la carne evolucionando de manera favorable para su consumo y en competencia en la dieta con otros alimentos, el consumo de pescado se movió muy lentamente hasta los años de la Guerra Europea¹⁸⁹. Parece evidente que en estos primeros años de siglo estaba por decidirse la importancia de Madrid como mercado pescadero.

Para el resto del primer tercio de siglo XX apenas existen datos sobre llegadas de pescado a Madrid. Por suerte, los pocos disponibles se refieren a los primeros años de la década de los veinte, momento en que se produce ese fuerte crecimiento de la oferta, y comienzos de los treinta. En esta etapa, y a diferencia de lo que ocurría a finales del siglo XIX, cuando todavía no existía un mercado estable de pescado, Madrid destacará como uno de los prin-

¹⁸⁹ Para el consumo de carne Gómez Mendoza y Simpson (1986).

cipales mercados de pescado y actuaba como una gran lonja central, encargada de redistribuir buena parte de las entradas y ejerciendo una función reguladora sobre otros mercados secundarios. En los años treinta, y dependiendo de los meses, entre un 15 y un 40 por 100 del pescado que llegaba a Madrid -27,5 por 100 como media- se facturaba de nuevo hacia otros mercados¹⁹⁰, hecho con el que habrá que contar a la hora de calcular el consumo.

CUADRO 25

LLEGADAS Y CONSUMO DE PESCADO FRESCO EN MADRID

	Llegadas Tms.	Consumo estimado Tms.	Población (miles)	Consumo estimado Kg/habitante
1920	15.009	10.882	751	14,49
1921	27.278	19.776	769	25,71
1922	23.820	17.270	788	21,91
1923	22.596	16.382	807	20,30
—	—	—	—	—
1932	28.799	20.879	979	21,32
1933	29.142	21.128	992	21,29
1934	32.076	23.255	992	23,44

Fuente: las llegadas de pescado por están tomadas del *Boletín de Pescas*, 1926, no 115, "El transporte de pescado por ferrocarril" en *La pesca Marítima en España en 1920*, y Soler (1936). La población es la ofrecida por Gómez Mendoza y Simpson (1988).

Comparando estas cifras con las de finales del XIX, se comprueba que en veinte años el consumo de pescado en Madrid se ha multiplicado por cuatro. Así se explica cómo el pescado fresco fue ganando progresivamente terreno, no sólo frente a los transformados sino también respecto a otros alimentos: en 1896, el consumo por habitante ascendía a 4,63 kgs., frente a 32,93 de carne, en 1920-23, 20,51 frente a 30,66, y en 1931-32, 21,25 frente a 29,96¹⁹¹. Madrid se había convertido en el primer puerto pesquero de España. Aunque es posible que la cifra de 1921 esté sobrevalorada, los efectos que tuvo el divergente comportamien-

¹⁹⁰ Soler (1936).

¹⁹¹ Las cifras para la carne están tomadas de Gómez Mendoza y Simpson (1986).

to entre los precios de la carne y el pescado, que alcanzaron en estos años sus máximas diferencias, sin duda se reflejó en un rápido crecimiento del consumo.

Aunque a la capital concurrían pescados de muy distinta procedencia, los llegados a la Estación del Norte tienen un predominio absoluto: representan un 84 por 100 en 1920, un 58 por 100 en 1921, un 74 por 100 en 1922 y un 83 por 100 en 1923. No sabemos las cantidades concretas que se facturan desde Galicia, pero la proporción debía ser importante: en 1920, único año del que poseemos datos, llega a un 60 por 100.

CUADRO 26

PESCADO TRANSPORTADO POR LA CIA. DEL NORTE

	Galicia	Total	%
1916	8.644	19.884	43,47
1920	16.754	29.818	56,20
1921	17.691	36.326	48,70
1922	19.474	38.161	51,03
1923	27.799	42.154	65,94

Fuente: *Boletín de Pescas*, nos 11 y 115.

En todo caso, la importancia del pescado procedente de Vigo y La Coruña en el total transportado por la Compañía de Ferrocarriles del Norte es un buen indicador del peso que tenía Galicia en el abastecimiento de la meseta, incluida la capital. Aproximadamente la mitad del pescado fresco canalizado a través de esta compañía procedía de puertos gallegos. El Cuadro 26 confirma además algo apuntado ya antes: el salto en el consumo de pescado fresco se produjo a partir de los años de la Gran Guerra: entre 1916 y 1923 las cifras de pescado facturadas por las líneas del Norte se multiplican por 3,21.

A parte de Madrid, disponemos de una serie bastante completa de consumo para Barcelona y años sueltos de algunas capitales de provincia. En el caso de Barcelona, tenemos las entradas de pescado desde 1897 a 1918, 1920-22, 1927, 1929 y 1932-35. Aunque en los años finales del siglo XIX el consumo de pescado era menor

que en Madrid, el crecimiento de los primeros años del siglo es mucho más fuerte: los 4 kgs. por habitante en 1900-1902, se duplicarán antes de que la década entre en su segunda mitad. Sin embargo, el crecimiento en los años de la Primera Guerra Mundial y posteriores debió de ser inferior al de Madrid: a finales de los años veinte y treinta no alcanzaba los 20 kilos por habitante.

CUADRO 27

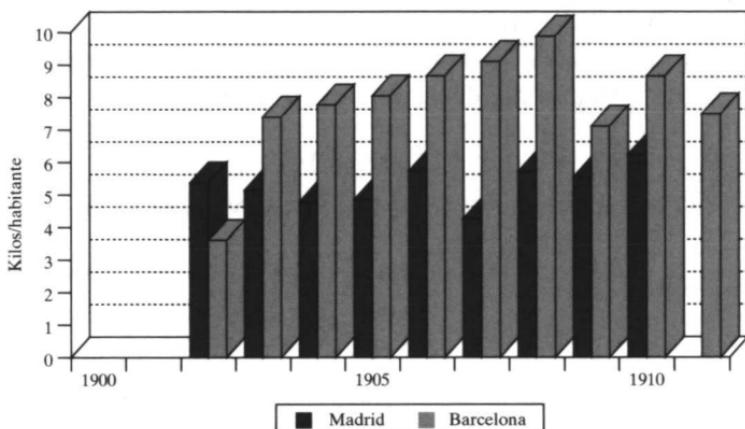
CONSUMO DE PESCADO FRESCO EN BARCELONA

	Tms.	Consumo (kg/hab)
1897-99	2.001	3,75
1900-02	2.184	4,04
1903-05	4.388	7,87
1906-08	5.361	9,37
1909-11	4.735	8,06
1912-14	4.898	8,12
1915-17	5.726	9,18
1920-22*	4.714	6,38
1927-29*	17.128	17,86
1933-35	15.579	15,58

Fuente: *Anuario Estadístico de la Ciudad de Barcelona 1902-1920* y *Gaceta Municipal de Barcelona* 1927, 1929, 1932-35. La población empleada para calcular el consumo hasta 1917 es la recogida en los Anuarios, para 1920-22 y 1933-35 es la dada en el *Anuario Estadístico de España* para 1920 y 1930 respectivamente. Los asteriscos (*) significan que las cifras relativas a 1921-22 están recogidas del *Boletín de Pescas*, 1926, no 126, y se refieren a las llegadas de pescado por ferrocarril a Barcelona, por tanto, no incluyen la producción propia que incrementaría sustancialmente el consumo; la de 1928 se calculó en base al crecimiento de la de 1927 y 1929.

Como se puede ver en el cuadro, el comportamiento del consumo en Madrid y Barcelona en la primera década del siglo fue sustancialmente distinto; mientras en la primera permaneció estancado, y sólo desde 1907 muestra indicios de lenta recuperación, en la segunda el crecimiento fue rápido y continuo, superando al de Madrid ya en los primeros años del siglo (Gráfico 36). El hecho de que Barcelona fuese una ciudad abierta al mar, con producción pesquera propia, sin duda le permitió abastecerse en parte de su jurisdicción y de las próximas restringiendo la necesidad de

GRAFICO 36

CONSUMO DE PESCADO FRESCO EN MADRID Y BARCELONA
(1902-1911)

Fuente: Elaboración propia, ver texto.

acudir a importaciones de otro litoral¹⁹². Además desde 1907, dispondrá de una importante flota de altura que explotaba los fondos del Norte de África y que también abastecía parcialmente al mercado de especies "finas", de consumo mucho más restringido. Por otra parte, también en otros consumos mostraba una superioridad respecto a los de Madrid, que nos permiten afirmar que, a comienzos de siglo, las pautas de consumo eran distintas en ambas ciudades. Así, el consumo de carne de vaca en Barcelona era muy inferior al de Madrid, pero casi lo duplicaba en lanar y cerda, lo que daba lugar a que la primera tuviera un consumo total de carne notablemente superior¹⁹³. Acaso

¹⁹² Entre 1908 y 1911, la media anual de pescado desembarcado en la jurisdicción de Barcelona (1.633 toneladas) representó nada menos que el 35 por 100 del pescado fresco entrado en los fielatos de la ciudad. *Anuarios Estadísticos de la Ciudad de Barcelona*.

¹⁹³ Como se puede ver en el siguiente cuadro, en la primera década del siglo Madrid aún no "destacaba por encima de todas las ciudades españolas como el principal mercado de carnes", Gómez Mendoza y Simpson (1986)

Consumo de carne

	vaca	lanar	Barcelona cerda	Total	Madrid Total
1903	29,5		11,29	40,79	35,06
1904	17,32	12,94	12,14	42,40	34,29
1905	17,42	14,01	12,16	43,59	35,06
1906	17,70	14,11	12,16	43,97	35,51

Fuente: consumos recogidos de los *Anuarios Estadísticos de la Ciudad de Barcelona* y Gómez Mendoza y Simpson (1986)

ese menor consumo de carne de vacuno se compensara con un mayor recurso al resto de las carnes, a las aves y, porqué no, también al pescado¹⁹⁴. A finales de los años veinte la flota de altura de Barcelona desapareció, quedando el mercado limitado a una pesca litoral en disminución y a las llegadas de otros puertos. Las dificultades en el abastecimiento, por los múltiples problemas con que tropezaba el envío más o menos regular de pescado desde los puertos gallegos, cántabros y asturianos, explican en parte por qué Barcelona perdió la primacía en el consumo de pescado frente a Madrid.

Barajando otros datos, concretamente las llegadas de pescado por ferrocarril a una serie de capitales de provincia, hemos calculado el consumo medio para comienzos de los años veinte: Burgos, 33,30 kilos por habitante; Segovia, 28,18; Zamora, 23,22; Salamanca, 18,59; Avila, 18,03; León, 15,57; Valladolid, 12,97. Ciudades todas ellas situadas en la meseta norte y bien comunicadas con los principales centros productores¹⁹⁵. Estas estimaciones coinciden en líneas generales con la valoración que en 1928 efectúa el *Boletín de la Dirección General de Abastos* sobre el consumo de pescado en España: de 374 poblaciones analizadas, en un 15 por 100 no hay consumo de pescado fresco y en un 41 por 100 no se alcanzan los seis kilos. En provincias del interior, caso de Burgos, León, Logroño, Orense o Valladolid, el consumo anual supera los veinticuatro kilos. En Cataluña, Barcelona, Tarragona y Gerona, entre doce y veinticuatro, y en Murcia y Valencia menos de doce¹⁹⁶.

Una vez analizados todos los datos disponibles, volveremos a insistir en lo que decíamos al principio de este apartado, que las fuentes no permiten realizar un estudio sistemático sobre el consumo de pescado en los primeros años del siglo XX, pero sí apuntar

¹⁹⁴ Gómez Mendoza y Simpson (1986) también constata el menor consumo de aves de Madrid frente a Barcelona "ciudad del mundo donde se consumen más gallinas".

¹⁹⁵ Las cantidades llegadas a las distintas capitales, sin considerar aquellas "en tránsito", están tomadas de Buen (dir.) (1921) pp. 124-128. La población para 1920 está tomada del *Anuario Estadístico de España*.

¹⁹⁶ Al no haber podido localizar el trabajo original, utilizamos un resumen publicado en *Vida Marítima*, 20-XII-1928, bajo el título "El consumo de pescado en España". En las primeras décadas del siglo el consumo de pescado fresco se consolida entrando a formar parte de la dieta habitual de las clases populares. Se constata en el caso de Sevilla, Arenas Posadas (1992) pp. 81-83 y en el de los trabajadores de las minas vizcainas donde entraña habitualmente en la composición de la cesta de la compra, Pérez Castroviejo (1992), pp. 127-163. A comienzos de los años veinte habría "provincias que consumen el 25 por 100 de la producción nacional, como le ocurre a Barcelona, que cada año comen sus habitantes 80 millones de kilogramos de pescado fresco (...) y Madrid, que consumen también entre fresco y salado unos 24 millones", Rodríguez Santamaría (1923), p. VIII.

algunas cuestiones que ayuden a avanzar en el tema. Y quizá la primera y más importante sea destacar que el crecimiento, aunque con altibajos difíciles de precisar, fue muy claro respecto a finales del Ochocientos. El gran tirón en el consumo, sobre todo de pescado fresco, se produjo en los años de la Primera Guerra Mundial, y es así como España se situó en la década de los veinte a nivel europeo: entre 1923 y 1926, el consumo por habitante iguala al de Dinamarca (16 kilos), supera al de Holanda (14 kgs), Suecia (11 kgs), Alemania y Francia (entre 4 y 5 kgs) y tampoco juega mal papel frente al Reino Unido, principal productor de pescado en esta etapa (15 kgs. frente a 19 en 1926-30 y 17 frente a 20 en 1931-34)¹⁹⁷.

C) La distribución mensual del consumo

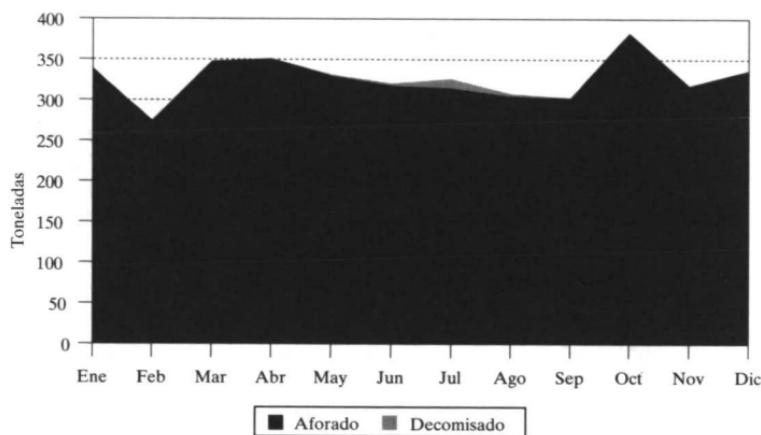
Al analizar este aspecto concreto, y tomando como punto de referencia los Gráficos 37, 38 39 y 40, que reflejan la oferta mensual de pescado en Barcelona en distintos años del primer tercio del siglo XX, lo primero que llama la atención es la relativa estabilidad de la oferta, con unos coeficientes de variación muy bajos -0,08 en 1902, 0,12 en 1911, 0,10 en 1915 y 0,07 en 1935-, mucho menores que los de los puertos gallegos¹⁹⁸. La diferencia es lógica si pensamos que a casi todos los mercados llegaban remesas de distintas procedencias, que paliaban las oscilaciones de la oferta en los puertos. Tampoco hay que esperar que un mercado como Barcelona, con una producción pesquera propia, alejado de Galicia y próximo a otros importantes centros productores, refleje oscilaciones paralelas a las de Vigo o La Coruña.

Por el contrario, los altibajos de la producción gallega afectaban a los mercados del centro, que prácticamente dependían de esta oferta. Pongamos como ejemplo el año 1920, único del que tenemos datos. El mercado madrileño registra en este año un coeficiente de

¹⁹⁷ Para el Reino Unido Chaloner (1971); sobre la singularidad de la forma en que se ha expandido el consumo en Gran Bretaña Walton (1992). Para el resto de los países europeos "El consumo de pescado en España" en *Vida Marítima*, 20-II-1928. Para Portugal Ferreira Lapa calcula un consumo medio de 6,9 kilos en 1873, estimaciones posteriores lo sitúan hacia 1910 en 44,79 kilos como media; sin embargo, creemos que esta cifra está muy exagerada y el propio compilador así lo reconoce "no podemos ciertamente atribuir a esos números una gran seguridad", Mendes Corrêa (coord.) (1951), pp. 17, 31 y 49.

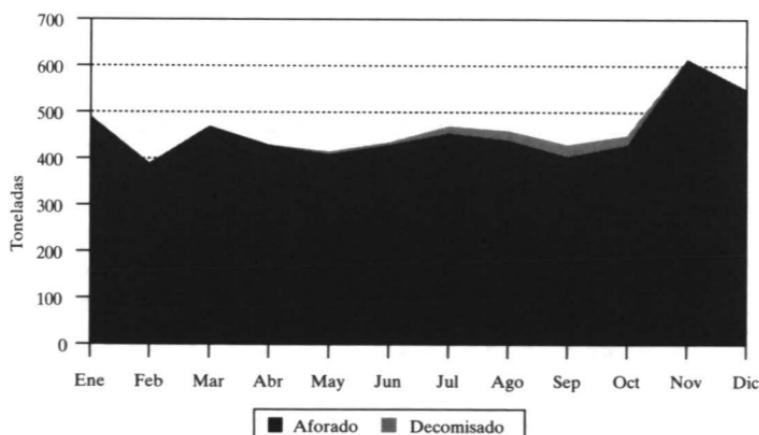
¹⁹⁸ Cálculos efectuados a partir del Anuario Estadístico de la Ciudad de Barcelona, 1902, 1911, 1915 y Gaceta de Barcelona, 1935.

GRAFICO 37
OFERTA DE PESCADO EN BARCELONA EN 1902



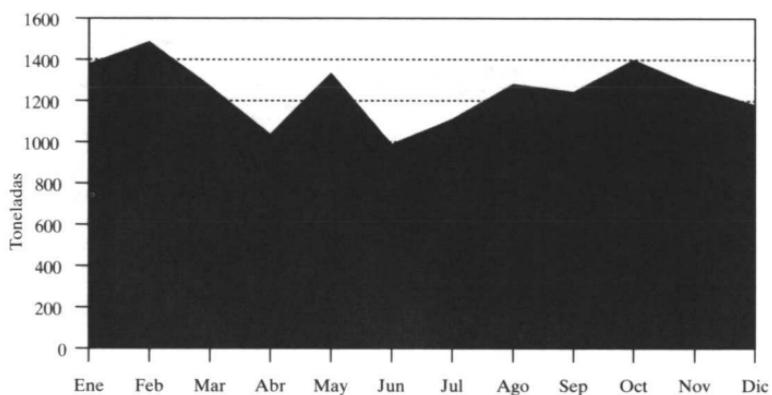
Fuente: Elaboración propia a partir del Anuario Estadístico de la ciudad de Barcelona.

GRAFICO 38
OFERTA DE PESCADO EN BARCELONA EN 1911



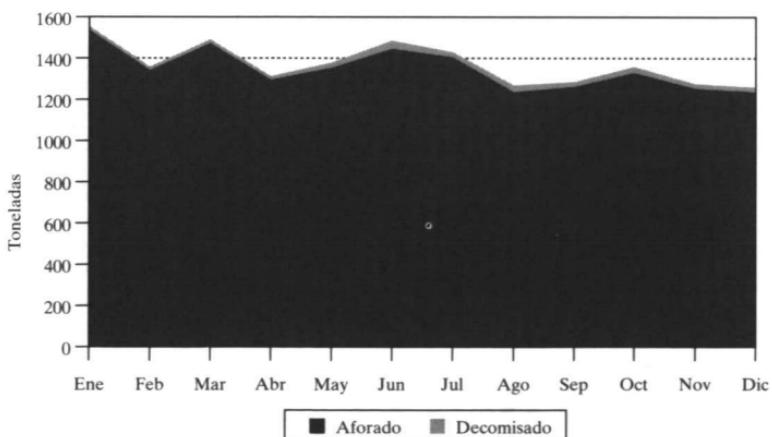
Fuente: Elaboración propia a partir del Anuario Estadístico de la ciudad de Barcelona.

GRAFICO 39
OFERTA DE PESCADO EN BARCELONA EN 1915



Fuente: Elaboración propia a partir del Anuario Estadístico de la ciudad de Barcelona.

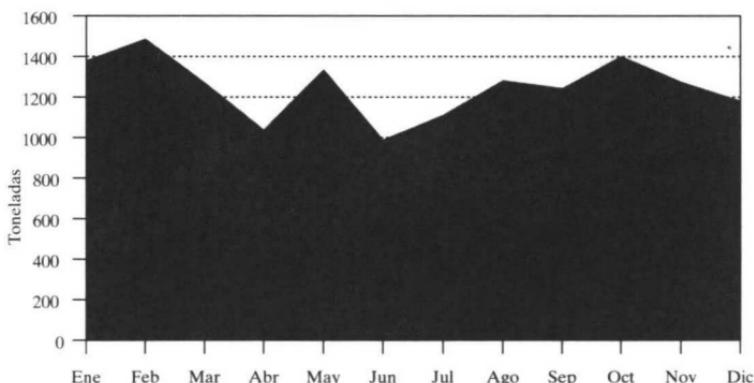
GRAFICO 40
OFERTA DE PESCADO EN BARCELONA EN 1935



Fuente: Elaboración propia a partir del Anuario Estadístico de la ciudad de Barcelona.

variación mensual muy bajo -0,11-, lo que en principio sugiere una oferta anual muy estable (Gráfico 41). Veamos ahora las salidas desde Galicia por ferrocarril: el coeficiente aumenta a un 0,29. Ahora bien, cuando se trata de partidas destinadas a Madrid, la variación se sitúa en un 0,12, prácticamente la misma que la oferta en el mercado madrileño¹⁹⁹. Quiere esto decir que, aunque en Madrid se recibían a lo largo del año pescados de todo el litoral español, el pescado gallego era fundamental en su abastecimiento, complementándose las variaciones mensuales de la oferta gallega con el recurso al procedente de otras zonas costeras.

GRAFICO 41
LLEGADAS DE PESCADO A MADRID EN 1920



Fuente: de Buen (1921).

Tanto en el caso de Madrid como en el Barcelona, la regularidad de la oferta mensual de pescado indica que su consumo no tenía un carácter estacional. Sin embargo, pese a la estabilidad de la oferta, existe una banda de oscilación bastante amplia entre los meses de oferta máxima y mínima: en Barcelona del 33 por 100 en 1902, del 55 por 100 en 1911, del 39 por 100 en 1915 y del 22 por 100 en 1935.

¹⁹⁹ Datos elaborados a partir de las cifras recogidas en "El transporte de pescado por ferrocarril", de Buen (dir), (1921) pp. 124-128.

Para el caso de Madrid, esa banda se sitúa, en 1920, en torno al 40 por 100. Los meses de mayor oferta tendían a situarse en otoño-invierno y los de mínima en el verano, justo al revés que en los puertos, donde las capturas tendían a concentrarse en verano-otoño.

En esta aparente contradicción influía, sin duda, el transporte y las condiciones en que éste se efectuaba. Así lo demuestran al menos las cantidades decomisadas mensualmente en Barcelona por no ser aptas para el consumo. Aunque los decomisos nunca representaron en su conjunto cifras importantes -0,76 por 100 en 1902, 2,11 en 1911 y 1,71 en 1935-, con la llegada de los primeros calores, y tal como se puede ver en los gráficos, la situación empeoraba, agravándose en los meses de canícula: entonces los decomisos podían llegar al 4 o 5 por 100 de las entradas²⁰⁰. Este factor nunca llegaba a comprometer la oferta total, pero sí retraía a remitentes y consignatarios, ante el temor de perder por esta razón partidas enteras. En todo caso, creamos que eran estas dificultades en el transporte y no factores de tipo religioso, como la cuaresma, los que influían en la oferta.

D) Factores de consumo

Para completar el análisis del consumo, nos queda por ver una cuestión fundamental, la influencia de factores tales como el incremento de la renta *per cápita*, la evolución de los precios o los medios de transporte, cuestiones a las que dedicaremos las siguientes páginas.

a) ¿Carne o pescado?

Por lógica, cabe pensar que la mejora del nivel de vida repercutió en una dieta más rica y variada, en la que el pescado fue ganando terreno a medida que aumentaba su oferta en el mercado. Gómez Mendoza y Simpson, en su trabajo sobre el consumo de carne en Madrid, destacan que el aumento en el poder adquisitivo de los madrileños provocó "cambios sustanciales en la dieta hacia

²⁰⁰ Elaboración a partir de los datos del *Anuario Estadístico de la Ciudad de Barcelona*, 1902, 1911, 1915 y *Gaceta de Barcelona*, 1935.

productos de mayor elasticidad renta”, como el pescado, la leche, hortalizas, etc²⁰¹. Sin embargo, el cambio de las pautas alimenticias pudo deberse tanto a una mayor demanda, relacionada con las variaciones de la renta, como a la presencia de una oferta amplia de alimentos nuevos o poco consumidos hasta entonces, con precios competitivos en el mercado. En este sentido, el aumento de consumo de pescado en Barcelona desde principios de siglo no parece corresponderse con un incremento paralelo de los salarios reales que, más bien, tendieron a mantenerse estables -la correlación entre ambos apenas alcanza el 0,66-, sino con una creciente oferta en el mercado de pescado fresco²⁰².

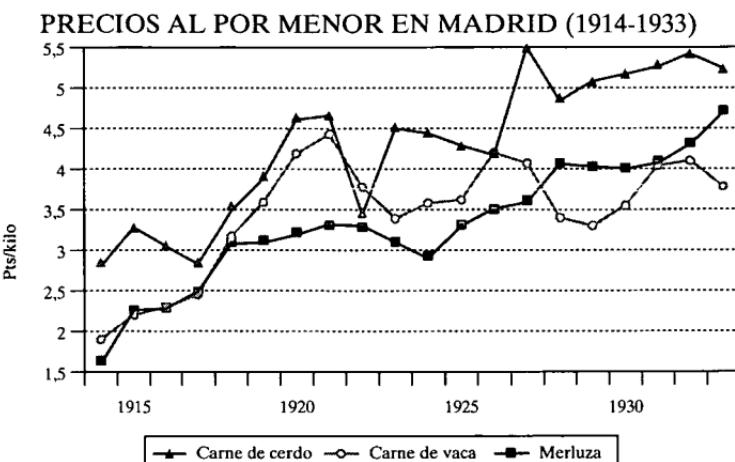
En todo caso, no fue hasta los años de la Gran Guerra cuando se produjo el salto en el consumo de pescado. La explicación hay que buscarla en los precios al por menor, los que afectaban directamente al consumidor, y en base a ellos establecer algunas hipótesis para el caso concreto de Madrid, único del que poseemos datos. Los precios del pescado se vieron también afectados por el alza general en los precios de los alimentos a partir de 1914. En ese año, el precio de la merluza era más bajo -16 por 100- que el de la carne de vaca, en 1915 se igualan y así se mantienen hasta 1918, cuando las curvas comienzan a separarse de nuevo. Entre 1914 y 1918, el precio de la merluza creció a razón de un 17,78 por 100 acumulativo anual y el del vacuno a un 13,65. Desde 1918 hasta 1921, año en que se alcanza el máximo del período, los primeros crecieron anualmente un 2,53 por 100 y los segundos un 11,80. En 1921, la merluza era en Madrid bastante más barata -25 por 100- que la carne de vaca y de cerdo -28 por 100- (Gráfico 42).

Una vez superadas las primeras dificultades derivadas de la guerra, el aumento de los precios del pescado estimuló la producción pesquera, de forma que en 1921 la cifra de capturas triplicaba a la de 1917. Precisamente, fue el salto en la oferta, hasta entonces prácticamente estancada, lo que permitió un movimiento relativo de precios favorable al consumo de pescado. Por otra parte, el crecimiento de los salarios reales, que se acelera entre 1918 y 1921, contribuiría a reforzar el proceso²⁰³.

²⁰¹ Gómez Mendoza y Simpson (1986).

²⁰² La correlación está calculada a partir de los datos del consumo dados antes y los salarios reales para los obreros de la industria algodonera barcelonesa ofrecidos por Maluquer (1989), p. 506.

GRAFICO 42



Fuente: Elaboración propia a partir del AEE.

Al poder cumplir un papel sustitutivo respecto a otros alimentos, en concreto la carne, cuya oferta apenas aumenta, el consumo de pescado, que hasta ahora había crecido lentamente, se dispara. Los datos de Madrid así lo confirman: en 1920, la proporción es todavía muy favorable a la carne -31,47 kilos por habitante frente a 19,98-, pero en sólo un año la situación se invierte: en 1921 se consumen en Madrid 35,4 kilos de pescado por habitante frente a 31,67 de carne. Desde 1922, los precios de la carne vuelven a bajar y el consumo de pescado se resiente; sin embargo, los niveles siguen manteniéndose altos: 30,27 kilos de pescado frente a 31,67 de pescado en 1922 y 28,38 frente a 31,63 en 1923²⁰⁴.

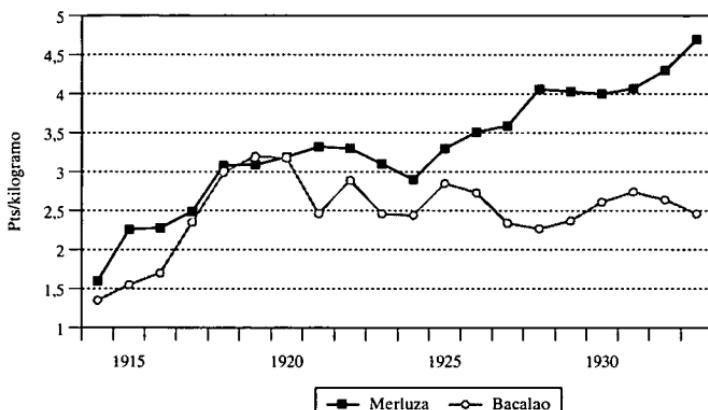
Creemos que fue este movimiento relativo de los precios del pescado respecto a los de la carne los que favorecieron su consumo, más que su posición respecto a los del bacalao, alimento de gran consumo entre las clases populares. Las importaciones de bacalao se redu-

²⁰³ Aunque los cálculos de Maluquer respecto al crecimiento de los salarios reales son para toda España, no sólo para Madrid, aceptamos que la evolución seguida en la capital pudiera ser similar, Maluquer (1989), p. 507.

²⁰⁴ Para los datos relativos al consumo de carne y la población de Madrid Gómez Mendoza y Simpson (1986); el consumo de pescado elaborado a partir de las cifras recogidas en "El transporte de pescado por ferrocarril" en de Buen (dir.) (1921) y *Boletín de Pescas*, no 115, pp. 124-128.

jerón apreciablemente entre 1913 y 1918 y sus precios evolucionaron al alza, para equipararse a los de la merluza entre 1917 y 1920. Sin embargo, y toda vez que la relación se ha establecido en base a los precios de la merluza y no a los de especies más baratas, cuya ventaja respecto al bacalao sí pudiera ser más evidente, podemos pensar que la marcha de los precios del bacalao también contribuyera a estimular el consumo de pescado fresco, (Gráfico 43).

GRAFICO 43
PRECIOS AL POR MENOR EN MADRID (1914-1933)



Fuente: Elaboración propia a partir del AEE.

A lo largo de los años veinte los precios del pescado se situaron muy por encima de los de 1914 y desde 1925 es clara la tendencia alcista. Ahora bien, aunque el pescado fresco perdió ventas, siguió siendo competitivo respecto a otros alimentos. Concretamente en Madrid, entre 1914 y 1933, los precios del pescado fueron siempre por debajo de los de la carne de cerdo, prácticamente estuvieron a la par con los de la carne de ovino hasta 1928 y sólo desde este año superaron a los de la carne de vaca²⁰⁵. En el resto de España, la situación es muy parecida: según los *Anuarios Estadísticos de España*, entre 1917 y 1929 el pescado

²⁰⁵ Al menos en Madrid, los precios del pescado salado -bacalao y sardinas- siempre fueron por debajo de los del pescado fresco. Después de la subida experimentada en los años de la Gran Guerra, el precio del bacalao se estancó, mientras que el de la sardina salada duplica desde 1925 los índices de 1914.

resultaba bastante más barato que la carne en la mayoría de las capitales de provincia²⁰⁶. No ocurría lo mismo con el bacalao, que una vez recuperadas las importaciones, el movimiento de su precio, favoreció la recuperación de su consumo.

En definitiva, la Primera Guerra Mundial, con sus efectos sobre los precios, supuso para el consumo de pescado algo más que una simple coyuntura favorable. El estímulo que ejerció sobre la producción y el consumo tuvo consecuencias a largo plazo: acostumbró a los españoles a consumir pescado fresco y a que éste entrara a formar parte de su dieta ordinaria. Por otra parte, unos salarios reales que se mantuvieron en niveles elevados durante los años veinte y crecieron en los treinta, propiciaron una alimentación más rica y variada, en la que el pescado, con precios casi siempre competitivos respecto a la carne, fue ganando terreno progresivamente²⁰⁷.

b) Los problemas de la distribución: transportes e impuestos

A pesar de que el pescado fue introduciéndose poco a poco en la dieta de los españoles, hasta alcanzar los niveles vistos para la década de los treinta, estaba muy lejos todavía de ser un artículo barato de consumo masivo. En 1928, el Ministerio de Fomento se hacía eco del elevado precio del pescado en España, casi un 50 por 100 más caro que en el resto de los países europeos. Las razones de esta diferencia estribaban para el Ministerio en los problemas derivados del transporte y en los gravámenes municipales que pesaban sobre el producto²⁰⁸. Las mismas causas que Dionisio Tejero denunciaba ese mismo año en el Congreso Nacional de Pesca y que medio

²⁰⁶ Estimación basada en "Precios medios de artículos de primera necesidad en las capitales de España" en *Anuario Estadístico de España* de 1917, 1918, 1920, 1921-22, 1926 y 1929. Los precios del pescado de los AEE están construidos en base al máximo y mínimo de las dos especies de mayor consumo -merluza y sardina-, pero, hemos de tener en cuenta que existían otros muchos pescados, que en conjunto representarían un importante porcentaje de las cantidades ofertadas y cuyos precios no tuvieron forzosamente por qué oscilar en dichos márgenes; buen ejemplo de ellos es el del besugo que, en Barcelona, entre 1902 y 1918, sus precios mínimos siempre fueron iguales o estuvieron por debajo de los mínimos de la sardina.

²⁰⁷ El aumento en el consumo de pescado fresco pudiera estar detrás del descenso del consumo de carne observado para Zaragoza, Pinilla (1990).

²⁰⁸ Real Decreto, 21-VII-1928, *Gaceta de Madrid*, 24-VII-1928, *Boletín de la Dirección General de Abastos*, agosto, 1928.

siglo antes reconociera Fernando Rodríguez, representante del Gremio de Comisionistas y Consignatarios de Madrid²⁰⁹.

El siguiente cuadro, con datos que se refieren al año 1885, nos puede aclarar en qué forma se veía incrementado el precio del pescado tan pronto salía de puerto:

CUADRO 28

**INCREMENTO DEL PRECIO DEL PESCADO
DESDE LONJA HASTA MADRID**

	Merluza Pts.	Sardina Pts.
Transporte por ferrocarril	0,30	0,30
Derechos de puertas	0,25	0,25
Conducción al mercado, derechos de este, gastos de romana y representación	0,20	0,20
Embalaje, laboreo, mermas, etc.	0,20	0,15
TOTAL	0,95	0,90

Fuente: *RPM*, 31-X-1885.

El coste del transporte y los derechos de puertas suponen casi el 60 por 100 del total de los incrementos que se añaden al precio de origen. Este porcentaje aún se vería aumentado si pudiéramos desagregar en el tercero de los conceptos el impuesto de romana y los derechos de entrada en el mercado, que se sumarían a los anteriores.

Aunque en 1909 la Ley de Comunicaciones Marítimas recogía la voluntad gubernamental de suprimir los impuestos que gravaban al pescado y procurar "la mayor economía en el transporte y rápida distribución en los mercados interiores, recabando además de aquellas -las compañías ferroviarias- el establecimiento de vagones frigoríficos para la mejor conservación de la pesca", lo cierto es que todo quedó en una mera declaración de intenciones²¹⁰. El cálculo efectuado en 1925 por la revista *Ideales Pesqueros*, muy similar al de

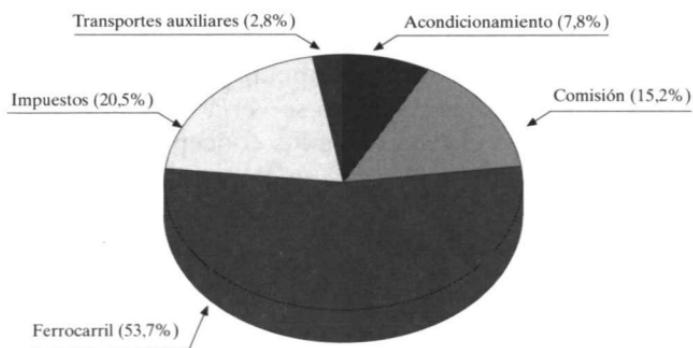
²⁰⁹ Congreso (1928), p. 25, y *RPM*, 31-X-1885.

²¹⁰ Buena muestra de esto son las continuas reclamaciones del sector para que se aplique lo señalado por la Ley de Comunicaciones Marítimas. Aparte de numerosos artículos en revistas especializadas, Congreso (1918), Madrid, 1918, p. 33-34; "Asamblea de Industrias Pesqueras", *Vida Marítima*, 30-V-1922; "El Congreso Nacional de Pesca", *Ideales Pesqueros*, 11-X-1925 y 1-XI-1925; Congreso (1928), p. 25 y ss.

Fernando Rodríguez, permite comprobar hasta qué punto la situación, lejos de mejorar, se ha agravado: el porcentaje correspondiente al coste del transporte e impuestos municipales se sitúa ahora en un 74 por 100 (Gráfico 44). Debemos aclarar, sin embargo, que en este caso la participación de los impuestos en el incremento total es meramente coyuntural, dado que el informe se elabora precisamente para valorar los efectos de una tasa municipal sobre el precio del pescado²¹¹. De hecho, siete años más tarde, el cálculo de Eliseo Soler en la revista *Navegación, Puertos, Industrias del Mar*, confirma de nuevo el peso decisivo que tenían los costes del transporte en el total de incrementos añadidos al precio del pescado, nada menos que el 59 por 100 del total (Gráfico 45). La parte correspondiente a los impuestos, que además ahora incluye los impuestos portuarios, se ha reducido hasta un 4,4 por 100²¹².

GRAFICO 44

**INCREMENTO DE PRECIO DE UNA CAJA DE MERLUZA
PROCEDENTE DE LA CORUÑA EN MADRID EN 1925
(CONCEPTOS EN PORCENTAJE)**



1925

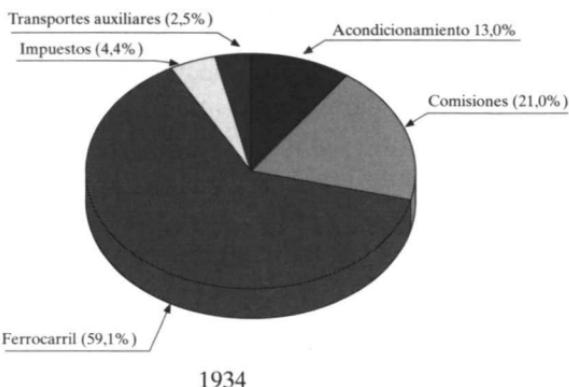
Fuente: *Ideales Pesqueros*, 11-X-1925.

²¹¹ *Ideales Pesqueros*, 1-IX-1925.

²¹² Para realizar la comparación con mayor rigor, se ha utilizado el precio de los transportes ferroviarios que se dan para el lenguado, pescado fino cuyas tarifas eran iguales que las de la merluza, ya que el autor para analizar esta especie lo hace sólo en base al transporte por carretera, en esos momentos en franca expansión, Soler (1936).

GRAFICO 45

**INCREMENTO DE PRECIO DE UNA CAJA DE MERLUZA
PROCEDENTE DE LA CORUÑA EN MADRID EN 1934
(CONCEPTOS EN PORCENTAJE)**



Fuente: Soler (1936).

i. Los transportes: ferrocarril versus camión

Para valorar el peso decisivo que tuvo el transporte ferroviario sobre el mercado y consumo de pescado, es preciso analizar detenidamente su funcionamiento y organización. En principio podrá parecer que abandonamos el hilo conductor de este apartado, pero precisamente se trata de demostrar hasta qué punto la situación general de los transportes se convirtió en un factor claramente retardatario del consumo de pescado.

En apartados anteriores ya hemos insistido en el papel que jugó el ferrocarril tanto en la ordenación de los mercados pescaderos como en la regularización de la actividad productiva. Pero además cumplió otra función, quizás la más importante: permitir la valorización del pescado fresco en los mercados del interior peninsular. El ferrocarril dotó de una nueva dimensión espacial a los mercados pescaderos, ya que el crecimiento de la demanda dependía de la comunicación ferroviaria del litoral con el interior. Es así como el ferrocarril impulsó el desarrollo del sector pesquero, permitiendo movilizar recursos productivos infrautilizados por falta de mercados.

Aunque las posibilidades del nuevo medio de transporte eran en principio enormes, en la práctica la distribución del pescado fresco encontró fuertes obstáculos, derivados de la propia articulación interna y funcionamiento de la red. Fundamentalmente por la postura de las compañías ferroviarias, que primaban o discriminaban el transporte de pescado en función de la organización general del tráfico. Robb Robinson ha puesto de manifiesto la importancia que tuvo para el caso inglés, tanto desde el punto de vista del consumo como del desarrollo del sector, la definición de una política común a todas las compañías ferroviarias para el tráfico de pescado fresco²¹³.

Al ser el pescado un producto altamente perecedero, el tiempo y las circunstancias que rodean a su transporte se convierten en algo fundamental: el número de trenes y sus horarios, tiempos de facturación, cambios de líneas, etc., aspectos secundarios para otros productos, son cuestiones determinantes cuando se trata de pescado fresco. De ellos dependía no sólo la hora de llegada a los centros consumidores sino también al propio mercado, pues, por la imposibilidad de almacenar la mercancía, la comercialización tenía que hacerse tan pronto llegara a su destino. Tanto el estado del pescado como la hora de llegada para su venta al consumidor eran factores que repercutían no sólo en el consumo, sino también en la formación de su precio en los mercados finales. Por otra parte, aunque se trataba de una mercancía de bajo precio unitario, se necesitaban trenes rápidos, con el consiguiente recargo por transporte. En este sentido, del ferrocarril dependía que el pescado fresco se convirtiera en un artículo de consumo masivo, siempre y cuando se dieran las condiciones adecuadas para que las especies más baratas llegaran a los centros consumidores del interior.

En definitiva, las dificultades derivadas del transporte deben ser analizadas a distintos niveles, lo mismo que sus efectos sobre los mercados y el consumo. Para ello, podríamos agruparlos de la siguiente forma: problemas relativos a las tarifas, a los tiempos, a las áreas de circulación y a las condiciones del transporte. Aunque algunos de ellos se interrelacionan, sus efectos siguen siendo distintos: las tarifas pueden encarecer el precio final del pescado; las áreas de circulación,

²¹³ Robinson (1986).

en función del tendido de la red, conexiones de línea y combinaciones, afectarán sobre todo a la amplitud del mercado; por último, del tiempo y las condiciones del transporte dependerán el grado de frescura y la calidad del pescado a su llegada a los centros consumidores.

— *Las tarifas*

En lo que respecta al precio del transporte, las series de pesetas/tonelada/kilometro, elaboradas a partir de las Memorias de MZOV, pueden servir de indicador. El pescado salado y en conserva se transportaba en trenes de baja velocidad, no así el fresco, que requería desplazamientos rápidos. De ahí que el precio de su transporte fuese como media a lo largo de todo el período casi un 70 más caro que el del pescado transformado.

Aunque en 1885 Fernando Rodríguez pensaba que las elevadas tarifas ferroviarias “llegarán a matar en un plazo más o menos largo, pero siempre corto, el comercio de pescados fresco”²¹⁴, lo cierto es que desde finales del siglo XIX, como se puede ver en los gráficos 44 y 45, el coste del transporte fue a la baja: disminuyó casi un 20 por 100 entre 1892 y 1905, y siguió cayendo en los años siguientes. Quizá por ello, el problema pasó a un segundo plano, aunque voces autorizadas, como la de Rodríguez Santamaría, seguían pensando que “para el fomento y desarrollo de estas pescas (al arrastre) podrían abaratarse las tarifas ferroviarias”²¹⁵.

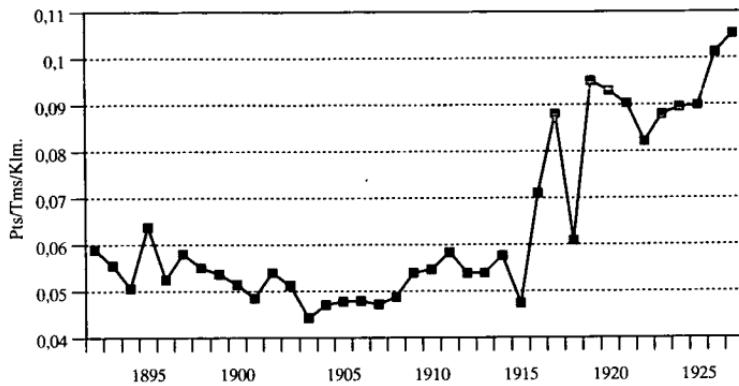
A partir de 1918, la situación cambia radicalmente y las tarifas ferroviarias se sitúan en los niveles de 1890, superándolos incluso. Si el crecimiento de las tarifas fue general a todo el transporte de mercancías desde finales del conflicto bélico europeo, incidirá especialmente sobre el de pescado. De hecho, en los años veinte y treinta, la carestía de las tarifas pasó a ocupar de nuevo un primer plano entre las preocupaciones del conjunto del sector pesquero. El aumento de la capacidad productiva, iniciado en 1918 y mantenido en los años siguientes, exigía la paralela expansión de los mercados. El abaratamiento de las tarifas ferroviarias se verá como algo imprescindible,

²¹⁴ *RPM*, 31-X-1885.

²¹⁵ *Vida Marítima*, 20-VI-1905 y Rodríguez Santamaría (1911b).

GRAFICO 46

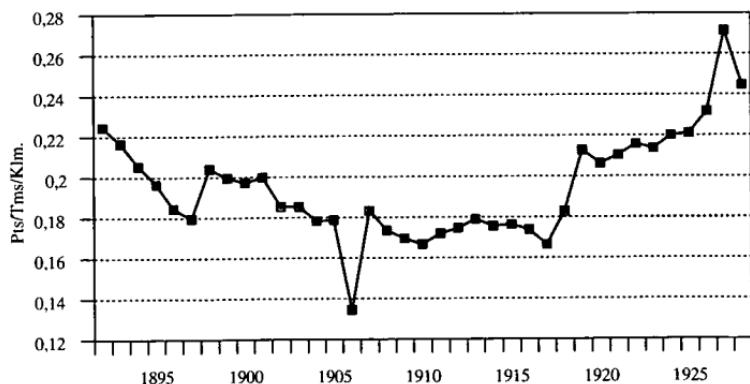
**PRECIO DEL TRANSPORTE DE SALAZONES POR MZOV.
(PEQUEÑA VELOCIDAD)**



Fuente: Elaboración propia a partir de las *Memorias de MZOV*.

GRAFICO 47

**PRECIO DEL TRANSPORTE DEL PESCADO FRESCO
POR MZOV (GRAN VELOCIDAD)**



Fuente: Elaboración propia a partir de las *Memorias de MZOV*.

sobre todo desde 1922, cuando desaparecen las ventajas comparativas de los precios del pescado y el crecimiento de su consumo se ralentiza. A partir de ahora, es grande la preocupación en el sector, convencido de que la ampliación de los mercados pescaderos pasaba por la reducción de su precio en los mercados finales y éste, a su vez, por la de los costes de transporte.

El Gráfico 44 demuestra cómo en la década de los veinte el coste del transporte era el que más incrementaba el precio final del pescado. Los datos de Eliseo Andrés Soler sobre la comercialización de pescado fresco en España confirman la situación para los años treinta (Gráfico 45). Buena muestra de ello es que en 1925 el pescado que llega por tren a Madrid es un 13 por 100 más caro respecto al de primera venta en La Coruña, porcentaje que sube al 33 por 100 en 1934²¹⁶.

Para el pescado no existía además una tarifa ferroviaria única. Por el contrario, las compañías disponían de una amplia gama de tarifas con las que podían, como ya indicó Rafael Anes, proceder a la discriminación de precios según los intereses de la explotación²¹⁷. Precisamente, ésta será una de las principales reivindicaciones del sector. En 1928, el Congreso Nacional de Pesca, asumiendo la preocupación del sector, reclamará, por un lado, la supresión del incremento del 15 por 100 para las Compañías y el 5 por 100 para el Tesoro -acordado por decreto de 26 de diciembre de 1918- y, por otro, "la revisión general de las tarifas ferroviarias, estableciendo con carácter general una sola tarifa de base diferencial kilométrica para el pescado fresco, salado y salpresado, con tipo de percepción no superior a las que rigen para ganado y cereales, considerados como artículos de primera necesidad"²¹⁸.

La política de las compañías ferroviarias daba lugar a situaciones realmente curiosas. Prácticamente todas las revistas del

²¹⁶ *Ideales Pesqueros*, I-IX-1925 y Soler (1936). Sobre el aumento de las tarifas ferroviarias en el conjunto del sistema ferroviario español Tedde (1978), p. 99 y ss.

²¹⁷ Anes (1978), p. 394. Pero la discriminación de tarifas no se ejercía sólo en función de las especies sino también de las procedencias; en 1925 las tarifas ferroviarias del pescado procedente de Vigo, que circulaba por las líneas de Norte, eran las más altas de España (*Ideales Pesqueros*, II-X-1925).

²¹⁸ "Informe al Congreso Nacional de Pesca de 1925", *Ideales Pesqueros*, no 51, 21-X-1925. Buen ejemplo de hasta donde podía llegar la discriminación de las tarifas fue la polémica desatada en el Congreso de Pesca de 1928, por las diferentes tarifas aplicadas por la Compañía del Norte a los panchos y a los besugos, Congreso (1928), p.34 y 129-131; Asamblea de Industrias Pesqueras, *Vida Marítima*, 30-V-1922.

sector, al denunciar el tema, ponen el ejemplo siguiente: "El transporte por ferrocarril desde Vigo a Madrid de un automóvil de lujo, que ocupe un vagón, cuesta aproximadamente unas 450 pesetas. Ese mismo vagón por el mismo recorrido, si en vez de un auto lleva pescado, costará nada menos que 2.415 pesetas, sin incluir la cuota del Tesoro"²¹⁹. Un vagón para transporte de pescado costaba, dependiendo del destino, entre siete y once veces más que uno de ganado²²⁰. Por lo que se ve, las compañías ferroviarias seguían considerando al pescado fresco una mercancía de lujo.

— *Los tiempos*

El problema de las tarifas podría haberse paliado con un funcionamiento distinto de los ferrocarriles, tanto desde el punto de vista de la rapidez del transporte, como de las posibles combinaciones, cambios de líneas, etc. En definitiva, el tiempo del ferrocarril no era el mismo que el del pescado.

El primer condicionante que imponía el ferrocarril era el número y horario de trenes en los puertos, que debía estar en función de las horas de mercado en las principales plazas. Ahora bien, no todos los procesos pesqueros tienen el mismo horario, varían según la época del año, caladeros, especies, etc. Por la necesidad de concentrar las descargas en función de la salida de los trenes, cualquier retraso implicaba el almacenamiento de la mercancía, con el consiguiente deterioro del producto. De ahí las peticiones del sector, encaminadas a que las compañías admitieran partidas de pescado en el mayor número posible de trenes, no sólo en los pescaderos sino también en los de mercancías y pasajeros²²¹. Estaban además los tiempos de facturación. Según Real Orden de 10 de enero de 1863, confirmada en 1903 (R.O., 12-V-1903), los envíos en Gran Velocidad debían registrarse tres

²¹⁹ Congreso (1928), p. 27; inserto reproducido reiteradamente en *Barcelona Pesquera, Ideales Pesqueros, Industrias Pesqueras*.

²²⁰ Industrias Pesqueras, 1-V-1928.

²²¹ *Ideales Pesqueros*, 21-X-1925; *Vida Marítima*, 20-VI-1905, *Faro de Vigo*, 31-XI-1899; *Industrias pesqueras*, 1-V-1928; Congreso (1928), p. 27.

horas antes de la salida de los trenes²²². En este sentido, la reducción del tiempo de facturación permitiría flexibilizar las faenas pesqueras²²³.

En la distribución del pescado repercutían también los plazos de expedición, transporte y entrega. Según la normativa de los ferrocarriles, aún pagando tarifa de Gran Velocidad, los plazos reglamentarios podían excederse hasta un máximo de doce horas, sin posibilidad de reclamación. En la práctica, si los retrasos se acumulaban, como sucedía con bastante frecuencia, podían transcurrir hasta treinta y seis horas, siempre que el tren viajara por una misma línea. En caso de cambios de línea, como en los trenes que partían de Vigo, los retrasos podían ser de varios días²²⁴. El resultado final de esta lenta “peregrinación” es claro: si una pequeña demora afectaba a la hora de llegada al mercado final y, por tanto, a la posibilidad de comercializarlo ese mismo día, el verdadero “via crucis” que debía soportar el pescado podía provocar su decomiso por mal estado y la pérdida total de la expedición²²⁵. Por otra parte, las condiciones de aplicación establecidas para las tarifas de Gran Velocidad permitían, por causas varias, que el transporte se efectuase en los trenes denominados mixtos, caracterizados, como diría Galdós, “por su parsimoniosa cachaza”²²⁶.

Creemos que no es necesario insistir en cómo esta complicada maraña de factores dificultaba la ampliación de los mercados pescaderos. De hecho, hasta finales de los años veinte el pescado gallego malamente podía acceder a los mercados de Aragón, Cataluña, Extremadura, Andalucía, Valencia, etc.. En 1927, según *Industrias Pesqueras*, aún en el caso excepcional de que los trenes de

²²² Muñoz Roy (1912), pp. 40-41.

²²³ En diferentes ocasiones y desde distintos ámbitos se reclamará la reducción “del plazo oficial de tres horas para la recepción de expediciones, decretado en el año 1863”, solicitando “se establezca un plazo de admisión de las expediciones de pescado de treinta minutos antes de la partida de los trenes”, *Ideales Pesqueros*, 21-X-1925.

²²⁴ Congreso (1928), p. 27; *Vida Marítima*, 15-III-1922.

²²⁵ Este hecho, aunque excepcional, no era infrecuente, se denunciará en el *Congreso de Pesca de San Sebastián*: en 1928, hasta el mes de septiembre “treinta y tres días quedaron diferidas la expediciones de pescado desde Vigo. Una expedición que salió un sábado de Vigo, se puso a la venta en Madrid el jueves siguiente”, Congreso (1928), p. 35. Junto a las tardanzas en los trenes, las arbitrariedades del personal de las compañías, que podían retrasar la venta en el mercado el día de la llegada, *Ideales Pesqueros*, 11-VII-1925.

²²⁶ “Nada se conseguirá con pedir que se acorten los plazos de expedición, transmisión, transporte y entrega si no se fija el plazo máximo de duración de la marcha de los trenes”, “El transporte de pescado”, *Industrias Pesqueras*, 1-V-1928.

Mensajerías, dedicados al transporte de pescado, cumplieran escrupulosamente con los horarios fijados, sin ningún tipo de retraso, las remesas de pescado procedentes de Vigo tardarían 32 horas en llegar al norte del área limitada por Plasencia, Madrid y Pamplona y más de dos días y medio para hacerlo al resto de España, con los problemas que esto planteaba para el consumo en fresco²²⁷.

GRAFICO 47

**LLEGADA DE LA PESCA DESDE EL PUERTO DE VIGO,
A LAS DISTINTAS REGIONES DE ESPAÑA**



Fuente: *Industrias Pesqueras*, 12, 1-X-1927.

Por esta razón, las expediciones gallegas se comercializaban preferentemente en la Meseta Norte y Madrid. En el caso de los mercados mediterráneos, las dificultades en el abastecimiento y la

²²⁷ *Industrias Pesqueras*, 1927, no 12, p. 21. Ese mismo año, la Junta de Abastos de Barcelona se queja que "en el pescado la dificultad más remarcable para el abastecimiento de la provincia está en el elevado coste de los transportes, en su extraordinaria lentitud y en su irregularidad, lo que retiene a muchos comerciantes ante la inseguridad de la calidad de la llegada del pescado", *Boletín de la Dirección General de Abastos*, 1927, no 2.

competencia de la producción propia retraían a los vendedores gallegos, recelosos ante las posibles pérdidas²²⁸. En 1930, la *Sociedad de Consignatarios de Pescado Fresco de Barcelona* denunciará “las condiciones de inferioridad de la ciudad (respecto a Madrid), por razón de fechas y distancias. Vigo, Coruña, Gijón y Cádiz, los mayores puertos pesqueros de España, distan 1.200 kilómetros y se emplean cuatro fechas para la venta de la mercancía y no queda más puerto de importancia que el de San Sebastián, a 18 horas de este mercado, el único que trabaja con esta plaza todo el año, teniendo los demás que suspender los envíos cuando la temperatura empieza a ser elevada, a pesar de hacerse el transporte en frigoríficos”²²⁹.

Precisamente, en 1928, el Ministerio de Fomento elabora un plan de puertos pesqueros con la siguiente distribución espacial de los abastecimientos de pescado fresco: “evidentemente la cantábrica ha de abastecer el valle del Ebro y la zona Norte mediterránea; los puertos gallegos han de abastecer Castilla la Vieja y la parte Noroeste de la meseta central; los puertos del Golfo de Cádiz, Andalucía, Extremadura y parte de la zona central, y los del Mediterráneo, toda la zona Suroeste de la península con parte del centro”²³⁰. Es decir, desde las propias instancias gubernamentales se estaba definiendo una política de reparto de mercados que coincidía en líneas generales con la impuesta en la práctica por el deficiente sistema ferroviario.

Vinculado al problema de los tiempos estaba el del material móvil en que se efectuaba el transporte de pescado. Los vagones semiabiertos y el embalaje en base a grandes cantidades de hielo, eran los medios habituales desde finales del siglo XIX. Concretamente el hielo, que representaba entre el 40 y el 50 por 100 del peso total, limitaba la carga transportada y además gravaba su precio²³¹. Sin embargo, y de no utilizar vagones frigoríficos,

²²⁸ “El caso de Barcelona es aún más complejo. Barcelona recibe pescado de embarcaciones de su puerto pero también de Cádiz, Málaga, San Sebastián, Almería, Gijón, Coruña y Vigo. La merluza de Vigo que tiene hasta Barcelona un coste de 4 pesetas kilogramo solo se paga a 3 pesetas, diez reales o a menos, porque coincidiendo con su llegada arribaron a Barcelona, grandes cantidades de su propio puerto o de otros del Sur”, *Ideales Pesqueros*, 21-VI-1924.

²²⁹ *Barcelona Pesquera*, Septiembre de 1930.

²³⁰ *Gaceta de Madrid*, 24-VII-1928; *Boletín de la Dirección General de Abastos*, no 15, Agosto, 1928.

²³¹ Congreso (1928), p. 46.

éste sigue siendo aún hoy el mejor procedimiento para el transporte de pescado fresco: un kilo de hielo por cada uno de pescado. El hielo en fusión, además de reducir la temperatura, con lo que se evita la descomposición y se mantiene el “rigor mortis” característico del pescado fresco, impide que se produzcan congelaciones parciales o totales en el producto, con la consiguiente alteración de sus cualidades y presentación. Por otra parte, el agua fría y limpia procedente de la fusión del hielo arrastra consigo gran cantidad de sangre, mucosidades y demás sustancias nocivas; es decir, lava y humedece el pescado evitando su desecación y dándole esa apariencia típica del producto fresco²³².

La utilización de este sistema -vagones semiabiertos y embalaje con hielo- no planteaba problemas en la estación fría, pero sí en los meses de calor. La única solución, como el sector pesquero reclama constantemente a las compañías ferroviarias, sería la instalación de un servicio de vagones frigoríficos²³³. Las ventajas eran indudables: primero, al retrasarse la fusión del hielo, se reducía en un 25 o 30 por 100 la cantidad necesaria para el embalaje y, segundo, el pescado se conservaba mejor incluso en trayectos largos. Con ello, desaparecía el peligro de pérdidas de remesas y se abaratataba el transporte. En definitiva, podría estabilizarse la oferta en los mercados finales durante los meses de calor²³⁴.

Aunque Mercader e Hijos, armadores de San Sebastián, patentaron en 1887 un vagón frigorífico para el transporte de pescado²³⁵ y desde 1911 “Pescaderías Coruñesas” implantó un servicio entre La Coruña y Madrid, lo cierto es que la extensión de este sistema fue muy lenta²³⁶. La información que poseemos es escasa: sólo sabemos que en 1925 habría alrededor de cien vagones de este tipo

²³² Iresco (1977), pp. 150-155. En 1920, ante un cambio impuesto por el ferrocarril en la normativa de embalaje, que contemplaba el uso de cajas de madera cerradas herméticamente, los exportadores de pescado fresco de Vigo acudirán a la huelga, porque el nuevo sistema retrasaba la facturación y porque “el cierre de las cajas de la forma señalada imposibilita la licuación del hielo y esto traería la descomposición de la mercancía”. El pescado se siguió exportando en las condiciones de antes, *Faro de Vigo*, 20-X-1920.

²³³ Congreso (1918) p. 33-34; “Asamblea de Industrias Pesqueras”, *Vida Marítima*, 30-V-1922; “El Congreso Nacional de Pesca”, *Ideales Pesqueros*, 11-X-1925 y 1-XI-1925; Congreso (1928), p. 129-131; Borrás (1930).

²³⁴ Borrás (1930).

²³⁵ Beltrán Cortés (1983), p.43.

²³⁶ Dominguez (1921). En 1923, Rodríguez Santamaría indicará que algunas empresas como La Coruñesa disponen de vagones frigoríficos para el transporte de su pesca; sin embargo, creemos se refiere a la citada Pescaderías Coruñesas, Rodríguez Santamaría (1923), p. XVIII.

destinados al transporte de pescado²³⁷. Aunque es posible que su número aumentara en los años siguientes, siempre fue insuficiente y además resultaba un servicio caro, por lo que su empleo quedó limitado a empresas y/o mercados muy concretos, como el de Barcelona²³⁸.

Las Compañías ferroviarias, que monopolizaban la oferta de transporte de pescado fresco, atravesaron por graves dificultades económicas a partir de la Primera Guerra Mundial; desde luego, no se realizaron inversiones en la adquisición de vagones frigoríficos, cuya explotación quedó reservada a empresas especializadas. Los elevados costes fijos de estos equipos sólo se podían asumir si existía una oferta estable que asegurara su plena utilización²³⁹. Es decir, su adquisición quedaba limitada a empresas especializadas o a determinados armadores que, al disponer de una amplia flota de barcos y, por tanto, controlar un segmento importante de la oferta, podían obtener economías o ventajas sustanciales controlando el proceso de comercialización.

A diferencia de lo que sucedió en otros países europeos, en España las compañías ferroviarias nunca asumieron las peculiares condiciones de transporte -rapidez, baratura en las tarifas y vagones adecuados- que exigía una mercancía tan delicada como el pescado fresco²⁴⁰. Las dificultades eran tantas que desde finales de los años veinte empezó a cobrar importancia el transporte de pescado por carretera.

En Vigo, los primeros datos sobre transporte de pescado en camiones datan de 1920, aproximadamente un 10 por 100 del total facturado por ferrocarril. En los años siguientes, el recurso a este medio de transporte fue en aumento: un 30 por 100 como media entre 1923 y 1927, un 32 por 100 en 1930-32 y un 50 por 100 en 1934-35 (Gráfico 49). Concretamente en 1935, las partidas de pes-

²³⁷ *Ideales Pesqueros*, 21-V-1925.

²³⁸ Borrás (1930).

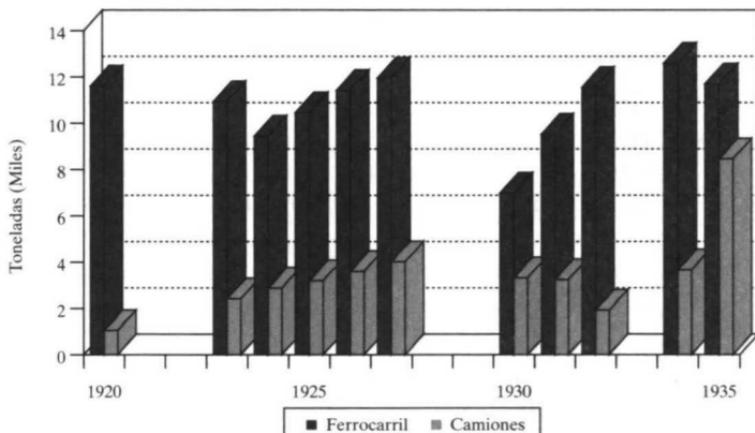
²³⁹ Respecto a la utilización de vagones frigoríficos y sus consecuencias sobre la industria cárnica, Yeaguer Kujovich (1970); Chandler Jr. (1988), pp. 416-419.

²⁴⁰ En Inglaterra la definición de una política de transporte ferroviario para el pescado fresco tuvo lugar entre 1842 y 1857, lo que permitió que en la década de los sesenta se convirtiera ya en un artículo de consumo masivo, Robinson (1986), pp. 32-43. En Francia, antes ya de la Primera Guerra Mundial, se contaría con los llamados "trains de marée", elemento clave en la expansión del consumo en fresco Robert-Muller (1944), pp. 244-250; Dardel (1941), pp. 239-244.

cado transportadas por carretera representan ya más del 70 por 100 de las enviadas por ferrocarril. En La Coruña, que siempre tuvo mejores comunicaciones ferroviarias, el proceso fue más lento. Todavía en 1929 se inicia "el ensayo de este medio de transporte": sólo 1.460 toneladas frente a las 14.500 exportadas por ferrocarril²⁴¹. Sin embargo, seis años más tarde, según *Industrias Pesqueras*, también en esta ciudad se prefiere "decididamente el transporte por camiones y se ha abandonado casi totalmente el de vagones"²⁴².

GRAFICO 49

ENVIOS DE PESCADO FRESCO DESDE VIGO. (1920-1935)



Fuente: Elaboración propia a partir de Buen (1921), Paz-Andrade (1928) e Industrias Pesqueras.

Las graves deficiencias del ferrocarril alentaron poco a poco el transporte por carretera²⁴³, tal como se refleja en la composición

²⁴¹ Consejo de Industria (1930), p. 395-397. Pese a que fue en 1929 cuando se inició desde La Coruña la exportación de pescado fresco por carretera, ya a comienzos de los años veinte algunos puertos de la costa comenzaban a remitir pescado a la ciudad herculina mediante camiones, Domínguez (1921), p. 286.

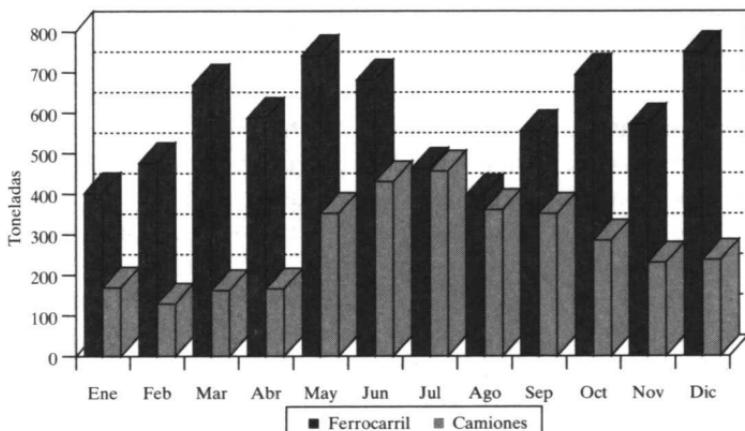
²⁴² *Industrias Pesqueras*, 15-I-1935.

²⁴³ A este respecto en diversas publicaciones se achaca la expansión del transporte por carretera a las malas condiciones del transporte ferroviario: "Transporte por transporte, el remitente preferiría el tren por su mayor seguridad y si hoy acepta el camión con todos sus defectos -averías, retardos, accidentes, etc.- es porque es más rápido que el tren y más barato. Los remitentes no pueden hacer todo el transporte por camiones -aunque si la tozudez de las compañías en continuar apoyados en su rutina, no varía, y se hace la luz en sus consejos es fácil que llegue a ello-", *Barcelona Pesquera*, no 3, noviembre, 1930.

mensual de las exportaciones (Gráfico 50): el descenso de las remesas por ferrocarril tenía lugar en verano, justo cuando aumentaban las capturas y el calor presagiaba pérdidas. Mientras que en el resto del año el transporte por camión representaba entre un 20 y un 30 por 100 del total, a medida que avanzaba el verano la proporción subía hasta el 40 o el 50 por 100.

GRAFICO 50

DISTRIBUCION MENSUAL DE LOS ENVIOS DE PESCADO FRESCO DESDE VIGO EN 1930



Fuente: Industrias Pesqueras, 15-I-1931.

Al margen del papel sustitutivo que jugaba en estos meses, el transporte por carretera tenía indudables ventajas respecto al ferrocarril: la facturación podía hacerse en el mismo momento del desembarco, sin necesidad de atenerse a un horario rígido; permitía el envío de partidas más pequeñas; al ser más rápido y eliminar los tiempos muertos del transporte ferroviario reducía considerablemente la duración del viaje²⁴⁴; resultaba más barato, y, además,

²⁴⁴ En 1928 el recorrido en autocamiones entre La Coruña y Madrid, duraba 14 horas, e igual que entre San Sebastián y Lérida, lo que en este caso suponía un ahorro sobre el ferrocarril nada menos que de 16 horas. Para las ventajas del transporte por carretera, *Boletín de la Dirección General de Abastos*, 1928, no 12. En Francia, el transporte por carretera hasta después de la II Guerra Mundial, se limitaba a los trayectos cortos, dado que el buen funcionamiento del ferrocarril aseguraba una rápida distribución en los grandes recorridos, Ostermeyer (1954), pp. 229-230

podía acceder a lugares que carecían de líneas férreas²⁴⁵. Todos estos factores, que mejoraban la calidad final, precio y distribución del producto, facilitaron su rápida difusión, hasta el punto que en 1933-34 más de la mitad del pescado fresco que llegaba a Madrid lo hacía ya por este medio²⁴⁶.

ii. Los impuestos

Junto con los transportes, los impuestos serán otro caballo de batalla para el desarrollo de los mercados pescaderos. El problema no estaba en los impuestos estatales, pues, al contrario de lo que sucedía con la industria o la agricultura, la pesca no contribuía como tal actividad. Existían cargas concretas de organismos estatales, pero que no afectaban al sector en su conjunto. También las empresas pesqueras cotizaban por el impuesto de sociedades, siempre que estuvieran constituidas como tales, lo que era algo excepcional. No ocurría lo mismo con la industria transformadora o los comerciantes, que se veían afectados como el resto de su sector.

A pesar de esta excepción, el pescado, desde el desembarco en puerto hasta la venta al consumidor, se veía afectado por una larga serie de cargas y gravámenes. Estaban en primer lugar los cobrados por las Juntas de Obras de Puertos, sobre atraque, descarga del pescado y otras operaciones; en realidad, estos organismos sólo funcionaban en los principales puertos, como Vigo y La Coruña, por lo que la gran mayoría quedaba al margen del impuesto. La pesca de altura cotizaba también por Despachos de Aduanas. Además, allí donde hubiera Lonja municipal o privada, caso de Vigo y Marín, existía un gravamen sobre las transacciones, que se cobraba tanto al vendedor como al comprador, o bien al primero si carecía de consignatario. Las exacciones municipales por este concepto se van a mantener más o menos estables, un 5 por 100 en Vigo y un 6 por 100 en Marín, cobrándose una cantidad fija por cada kilogramo extraído del tendejón del Berbés, utilización de carrozas, etc²⁴⁷.

²⁴⁵ *Barcelona Pesquera*, no 3, noviembre, 1930; *Industrias Pesqueras*, 1-I-1935 y 1-X-1935.

²⁴⁶ Soler (1936).

²⁴⁷ *Ideales Pesqueros*, 11-VIII-1925 y 1-II-1927; Paz-Andrade (1928), pp. 21-22.

Aunque estas cargas recaían total o parcialmente sobre los productores, que en un sistema de subasta a la baja, tenían poco margen para incidir en la formación de los precios en Lonja, no cabe duda de que afectaban también a los precios finales. Sin embargo, estas eran cargas pequeñas en comparación con los impuestos de consumos y otras tasas cobradas en los mercados finales por los ayuntamientos. Resulta muy difícil precisar en qué medida los municipios “encarecían el pescado”, dado que los conceptos y las cuantías se modificaron a lo largo del tiempo²⁴⁸.

A la vista del Cuadro 28 podemos comprobar cómo los derechos de consumo en Madrid suponían nada menos que un 30 por 100 de los incrementos sobre el precio del pescado. Incluyendo los gastos de mercado, pesaje, transportes auxiliares y representación -es imposible desagregar estos últimos-, el porcentaje asciende al 38 por 100. Por otra parte, hasta 1891, los derechos de puertas y de fielatos de mercado se cobraban independiente mente de las condiciones en que llegara, el producto, es decir, fuera o no apto para el consumo²⁴⁹. En todo caso, el porcentaje que percibía el Ayuntamiento sobre la circulación del pescado era muy elevado: en agosto de 1892, el Ayuntamiento de Madrid ingresara por consumos 35.804 pts. sobre un valor total del pescado vendido de 476.190 pts., esto es, el 7,5 por 100²⁵⁰.

Aunque en 1911, exceptuando el caso de las provincias vascas, por su especial régimen fiscal, se abolieron los impuestos sobre consumos, los ayuntamientos siguieron cobrando bajo diferentes denominaciones tasas al pescado. En 1915, según Eugenio Agacino, los impuestos directos sobre la pesca eran los siguientes: Junta Obras del Puerto, de 7,5 a 10 pts vapor; amarraje, de 5 a 10 pts por vapor; los consumos por pescado introducido ascendían como media a 100 pts la tonelada -170 en Sevilla y 250 en Bilbao-, y por pesas y medidas, 10 pts tonelada²⁵¹. En esta situación, cuando lleguemos a los años veinte, y el incremento de la producción haga necesario la ampliación de los mer-

²⁴⁸ Argüelles (1931), pp. 77-81.

²⁴⁹ *RPM*, 31-X-1885, 27-IV-1891.

²⁵⁰ *RPM*, 31-VIII-1892.

²⁵¹ *Vida Marítima*, 30-XII-1915.

cados pescaderos mediante la reducción de costes, los impuestos municipales, hasta ahora preocupación, van a convertirse para el sector en verdadera desesperación.

Con la supresión de los consumos parecía eliminarse una traba importante para la expansión del mercado; sin embargo, a lo largo de los años veinte, surgirán por doquier tasas municipales por inspección sanitaria u otros conceptos, que intentaban revitalizar el antiguo impuesto y así llenar las exigüas arcas municipales. En 1928, cuando el Ministerio de Fomento, intenta sacar adelante un nuevo impuesto, expondrá que “un gravamen de 1,5 por 100 del valor de la pesca, o sea de céntimo y medio sobre kilo de pescado, es una cantidad que viene a suponer un octavo del gravamen que hoy pesa sobre la pesca impuesto por Ayuntamientos, Lonjas, Cofradías, Gremios, Cabildos y Pósitos de pescadores. Las organizaciones locales para la subasta del pescado en las Lonjas imponen gabelas nada exigüas, pues llegan hasta el 12 por 100 del valor del pescado; siendo varios los Ayuntamientos en los que su mejor y más saneado ingreso lo constituye el arbitrio sobre la pesca, que hacen extensivo no sólo al pescado que se consume en la localidad, sino al que se exporta, encareciendo por consiguiente el precio de aquél en el mercado consumidor. Si el Estado percibe el 1,5 por 100 y consigue reducir el precio del pescado al suprimir muchas de las gabelas que hoy le gravan, anticipando el importe de la construcción e instalación de los puertos pesqueros, habrá logrado resolver uno de los problemas de mayor interés nacional”²⁵².

En muchas ocasiones, las nuevas cargas tuvieron corta vida o fueron derogadas por decisión gubernamental, pero en algunas ciudades su vigencia se prolongó. Este fue el caso de Barcelona. En 1919, el Ayuntamiento acuerda con la Federación Pescadera local que el pescado pague una cuota anual de 190.000 pesetas, que subió en los años siguientes hasta 250.000 pesetas y alcanzó las 800.000 en 1925²⁵³. La revista *Ideales Pesqueros* calculaba que, en virtud de esta cuota, el precio del pescado habría experimen-

²⁵² Gaceta de Madrid, 24-VII-1928; Vid. *Boletín de la Dirección General de Abastos*, no 15, agosto, 1928.

²⁵³ *Ideales Pesqueros*, 21-II-1925. En 1929 se calculaba que por los cánones sobre el pescado el ayuntamiento de Barcelona obtenía 2.000.000 de pesetas anuales, Argüelles (1931), pp. 79.

tado un incremento en torno al 8 por 100; el gravamen por cada caja de pescado de 70 kilos pasara de 3,5 a 9 pesetas²⁵⁴. Ese mismo año, en Madrid, una caja de merluza de 60 kilos pagaba por entrada en plaza el 5 por 100 de su valor de mercado; es decir, 9,15 pesetas como media, un 20,5 por 100 del incremento total que experimentaba el precio del pescado desde que salía del puerto hasta que llegaba al consumidor²⁵⁵.

Las reclamaciones del sector fueron constantes a lo largo de estos años y los congresos de pesca de 1925 y 1928 dedicaron sendas sesiones a debatir el tema, acordando solicitar la supresión de todos los arbitrios que gravaban el pescado²⁵⁶. La situación debió mejorar sustancialmente en los años treinta, toda vez que desaparecen las protestas por este asunto. En estos momentos, según Eliseo Andrés Soler, el total de los impuestos que soportaba el pescado apenas si llegaban a representar el 5 por 100 del total²⁵⁷.

²⁵⁴ *Ideales Pesqueros*, 21-III-1925.

²⁵⁵ *Ideales Pesqueros*, 1-IX-1925.

²⁵⁶ "El Congreso Nacional de Pesca", *Ideales Pesqueros*, 11-X-1925 y 1-XI-1925; Congreso (1928).

²⁵⁷ Soler (1936).

