

## **CUARTA PARTE: LA PESCA GALLEGA 1880-1936. DEL CAMBIO TECNICO A LA SUPERPRODUCCION.**

### **4.1 La Epoca del cambio técnico (1890-1914)**

#### ***4.1.1 Consideraciones preliminares***

El análisis del cambio tecnológico en la pesca marítima no diferiría esencialmente del de otros procesos productivos de no ser por el carácter renovable pero limitado del recurso y el régimen de libre acceso en que se enmarca su explotación. Será precisamente esta última característica la que sitúe al pescador en una posición muy vulnerable, incluso insostenible sino pudiera recurrir a la innovación en las técnicas pesqueras o a su propia habilidad para obtener mayores capturas que sus competidores. Aquél que posea un equipo pesquero más eficiente o descubra nuevas zonas de pesca podrá obtener una ventaja que, aunque corta, le reportará grandes beneficios<sup>258</sup>. Es decir, la actividad pesquera parece poseer estímulos inherentes a su propia naturaleza para buscar continuamente el aumento de la capacidad de pesca, proceso en el cual la innovación tecnológica juega un papel fundamental.

Sin embargo, el análisis del cambio tecnológico en las pesquerías desde una perspectiva histórica no puede prescindir de las condiciones institucionales que enmarcan su explotación: “recurso de propiedad pública pero explotado en régimen de libre acceso”. Esta precisión es importante, pues en la literatura económica pesquera con excesiva frecuencia se les suele calificar, incluso por

---

<sup>258</sup> Adam (1987), pp. 13-14.

autores que proponen medidas ordenadoras del sector por el Estado, como recursos de propiedad común, ausencia de propiedad, etc.; es decir, identifican propiedad común con libre acceso, confundiendo titularidad jurídica y régimen de explotación<sup>259</sup>.

Por otra parte, no cabe duda de que la titularidad jurídica de la propiedad del recurso está perfectamente clara: no radica en una asamblea de comuneros sino en el propio Estado y a él corresponde el establecimiento del marco legal de su explotación y de su conservación<sup>260</sup>. Precisamente, como detentador de la propiedad, el Estado siempre intervino directamente en la pesca, a través normativas reguladoras de la actividad que podían afectar a la mano de obra, a los períodos de captura o a la tecnología empleada. De hecho, la pesca marítima es la única actividad económica en la que históricamente la decisión sobre la tecnología a emplear no correspondió a los agentes implicados, las empresas, sino que, en última instancia, recayó en el Estado. Los empresarios debían subordinar la elección de una determinada técnica no sólo a una constelación de posibles opciones en función de sus intereses, sus posibilidades financieras, la coyuntura económica, etc.<sup>261</sup>, sino a su sanción legal por el Estado, que, además, fijaba las condiciones de su empleo.

Esto significó que el Estado, en función de la tecnología utilizada, pudo no sólo privilegiar a unos grupos sociales en perjuicio de otros, sino incluso excluirlos del aprovechamiento de los recursos. En este sentido, ya vimos en apartados anteriores cómo el establecimiento de un régimen de libre acceso en Galicia estuvo vinculado estrechamente a los cambios experimentados en las condiciones socioeconómicas, legales e institucionales que rodearon el proceso histórico de modernización del sector pesquero.

---

<sup>259</sup> Las consecuencias derivadas de la confusión de la titularidad jurídica y régimen de explotación, han sido puestas de manifiesto por Aguilera Klink (1992a). A este respecto Ciriacy-Wantrup y Bishop (1992) indican: “equivale a omitir relaciones institucionales fundamentales cuya comprensión es necesaria para estudiar los resultados sociales de una institución tanto desde la perspectiva histórica como en el contexto de los problemas actuales de la política de recursos”.

<sup>260</sup> “La propiedad común no es la propiedad de todos. Quedan excluidos los usuarios potenciales del recurso que no sean miembros de un grupo de titulares con iguales derechos. Por ejemplo, es una contradicción calificar los recursos sin dueño (*res nullius*) como propiedad común (*res communes*), tal como han hecho muchos economistas durante años en el caso de las pesquerías de alta mar. Los problemas de gestión en aguas territoriales y alta mar tienen semejanzas -son recursos fugaces- pero varían en cuanto a su regulación institucional efectiva y potencial”, Ciriacy-Wantrup y Bishop (1992). Una síntesis sobre los problemas de la territorialidad y los recursos comunales en Sánchez Fernández (1992), pp. 80-86.

<sup>261</sup> Rosemburg (1979).

Ahora bien, la función mediatizadora del Estado sobre la tecnología a emplear obedece a diversos factores sociales, económicos, etc., que se reflejarán en su política, conservacionista o extractivista, respecto a los recursos. Pese a que en España esta política nunca se definió explícitamente, fue a finales del siglo XIX cuando se sentaron de hecho las bases que habrían de regir en la explotación de la pesca marítima a lo largo del primer tercio del siglo XX<sup>262</sup>. En opinión de García Solá, vocal de la Comisión Central de Pesca, la idea que inspiraba la legislación española era “dar la mayor libertad a la explotación pero sin menoscabo del equilibrio en que esta debe mantenerse con la reproducción de las especies”<sup>263</sup>. Sin embargo, también reconoce que este principio conservacionista era de difícil aplicación por la diversidad de especies, tradiciones pesqueras y, sobre todo, por los múltiples interés contrapuestos. Y tampoco regía para las especies emigrantes, incluida la sardina, en donde el criterio seguido era el de “facilitar la máxima extracción, estimulándola sin ningún tipo de restricciones, siendo el fundamento la creencia de que su vida nómada por toda la inmensidad de los mares hace imposible su agotamiento”<sup>264</sup>.

Estos principios fueron consagrados por el “*reglamento de la libertad de la pesca reglamentada*”, promulgado en 1885. En él se declaraba libre el ejercicio de la pesca para todos los españoles, al tiempo que se dejaba en manos de las Juntas de Pesca locales, provinciales o regionales, de las cuales estaban excluidos los pescadores, todo lo relativo a la administración pesquera. Sobre esta base, la regulación de la actividad

<sup>262</sup> A diferencia de lo ocurrido en la agricultura, la desaparición del Antiguo Régimen en la pesca no conllevó la implantación de un “Nuevo Régimen” que delimitase claramente la propiedad y el aprovechamiento de los recursos. La tardía desaparición de los gremios del mar, o su conversión en meros “apéndices de la administración del Estado en materia de fomento e información”, no puede ocultar que, en muchos casos, el control del acceso y la explotación de los recursos ya hacía tiempo que no estaban en sus manos, Ocampo S. Valdés (1993). Tampoco la concentración del control y la regulación de la actividad por parte de la Comisión Central de Pesca -1864-, significó en la práctica el establecimiento de nuevos principios generales que rigiesen la actividad. Esto dio lugar a que, por la correlación de fuerzas existente, en algunas zonas se hiciera patente “la subordinación de las pesquerías tradicionales a los intereses industriales”, mientras en otras las normas consuetudinarias no experimentarán alteraciones significativas, Ocampo S. Valdés (1993); Díaz de la Paz (1993).

<sup>263</sup> García Solá (1988).

<sup>264</sup> “Si España no coge el atún, por ejemplo, cuando entra en el Mediterráneo y recorre sus costas, lo cogerían en Francia, Italia, Turquía, Grecia, etc., perdiendo nosotros una importante riqueza en provecho de las demás naciones”, García Solá (1888). En el mismo sentido, y desde el punto de vista de la teoría microeconómica, Gallástegui (1980) ha observado la necesidad de la cooperación internacional para que, la explotación de un stock pesquero por dos países se produzca de forma eficiente y sin agotamiento del recurso.

se hará a partir de las necesidades y los intereses particulares o locales, generando, en la práctica, una normativa legal prolífica, confusa, contradictoria y muy variable. La complejidad era tal que, según los propios funcionarios de marina, requería “un estudio y una preparación semejantes al necesario para interpretar los jeroglíficos egipcios”<sup>265</sup>.

El reglamento declaraba de libre ejercicio para la pesca las aguas situadas a partir de las tres millas, pese a que las aguas jurisdiccionales se establecían en el límite aceptado internacionalmente de seis millas. Esto significará que, desde ahora, y salvo casos muy concretos, no existirán propiamente artes prohibidos, sino artes proscritos fuera de esa distancia. Y esto, unido a la falta de instrumentos de las autoridades de Marina para ejercer una labor de vigilancia en el mar, hará que en muchas ocasiones la normativa se dicte a sabiendas de que quedará en papel mojado.

En su conjunto, la legislación pesquera tenía más a amenazar que a realizar. De ahí que al analizar la legislación sobre pesca de finales del siglo XIX y comienzos del XX se tenga la sensación de que básicamente trataba de evitar estallidos sociales. Para ello se tomaban decisiones formalmente salomónicas, conscientes de que el “barullo imperante en la legislación”, en palabras de un fomentador, y las imposibles medidas coercitivas a tomar contra los infractores lograrían que tarde o temprano se acabase imponiendo la norma defendida por el grupo social con más capacidad de presión.

En todo caso, lo que se deduce de la normativa legal es una total ausencia de política ordenadora de la actividad pesquera, y en esto consistió en realidad la política seguida. La debilidad del Estado dejaba el campo abonado para el “laissez-faire”, precisamente, lo que estaba exigiendo parte del sector: como reclamaba un fabricante en 1886, “mucha libertad, mucha independencia, el menor engranaje posible con las ruedas de la administración pública y la industria de la pesca encontrará su natural y sólido asiento”<sup>266</sup>. Pese a que el

<sup>265</sup> Fernández Florez (1884). En el mismo sentido, dice García Solá (1888): “La legislación de la pesca en España no obedece, ni puede obedecer, en absoluto, a reglas generales. Se conservan en algunas localidades antiguas ordenanzas locales, más bien dirigidas a satisfacer el orden y policía de la explotación, respondiendo al mismo tiempo a las exigencias sociales de los antiguos gremios de pescadores; las cuales ordenanzas continúan vigentes en todo lo que no se oponga a las disposiciones ministeriales dictadas con posterioridad”. Todavía en el anteproyecto de pesca de 1934 se indica que “el caótico estado de la legislación existente en España para regular el ejercicio de la pesca, desperdigada en innumerables disposiciones, otorgadas muchas de ellas con el deseo de satisfacer intereses locales, y con el olvido en muchos casos del general”, Ministerio de Marina (1934), p. 5.

<sup>266</sup> de la Cuesta Crespo (1886).

reglamento de pesca de 1885 fue modificado parcialmente en varias ocasiones, hasta después de la Guerra Civil no se promulgó una Ley de Pesca Marítima, es decir, un marco legal válido para todo el territorio del Estado, y su reforma en 1907 tampoco introdujo alteraciones de principios sustanciales.

Si el papel jugado por el Estado parece estar claro hasta la primera década del siglo XX, cuando la pesca española se ejercía mayoritariamente en aguas jurisdiccionales, a partir de 1901, las reglas para la pesca de gran altura (Real Orden de 30 de septiembre de 1901) y, más en concreto, la *Ley de Comunicaciones Marítimas de 1909*, al diferenciar entre pesca litoral o costera, de altura y de gran altura, reconocía ya la posibilidad de pescar en mares libres, es decir donde no existían derechos de jurisdicción, y por tanto las disposiciones afectaban exclusivamente a buques, tripulaciones, pertrechos y descargas. También reservaba el ejercicio de la pesca de gran altura al propio Estado: a la organización de expediciones especiales a cargo del Ministerio de Marina. Ahora bien, parece evidente que la consolidación de una pesca de altura se basó inicialmente en el desarrollo de una pesca costera o litoral, donde las decisiones del Estado sobre la tecnología eran determinantes.

#### **4.1.2 *Las Listas de Buques: un primer marco de análisis***

Cualquier estudio sobre el cambio tecnológico en las pesquerías debe partir de las transformaciones operadas en los sistemas de pesca, toda vez que son ellos los que determinan el aumento de la capacidad efectiva de captura. Sin embargo, no podemos olvidar que esta piedra angular comprende básicamente los cambios en las unidades pesqueras, entendiendo por unidad pesquera una estructura compleja compuesta por factores que se hallan interrelacionados en un patrón de pesca específico: embarcación/es, arte/s, tripulación, sistemas de localización de los bancos, y procedimiento/s de captura, trabajando en un área de pesca concreta, con un método de captura determinado y llevando a puerto sus capturas en condiciones dadas<sup>267</sup>.

---

<sup>267</sup> Utilizamos el concepto de unidad pesquera formulado por Bottemane (1959), p. 69 y ss.

De la relación entre todos estos elementos se derivan dos características de las unidades pesqueras, condicionantes fundamentales de sus rendimientos y, por tanto, básicas a la hora de decidir las estrategias empresariales: por un lado, *la movilidad*, que determina el número de ciclos pesqueros, las áreas de pesca, etc., y, por otro, *la versatilidad*, esto es, la capacidad de admitir diversos patrones de pesca y/o posibilidad de capturar diferentes especies, lo que incide sobre sus resultados económicos a lo largo del año<sup>268</sup>. Aunque embarcaciones y artes componen el grueso de los medios de producción de las unidades pesqueras<sup>269</sup>, los factores antes mencionados juegan un papel importante, ya que la modificación de alguno de ellos puede alterar sustancialmente la capacidad de captura de la unidad; ahora bien, en ausencia de cambios tecnológicos sustanciales, la forma más frecuente de incrementar la capacidad fue a través del aumento en el tamaño de las unidades. Sin embargo, no existen registros administrativos de unidades pesqueras ni tampoco de artes, sólo el “Registro de Inscripción de Buques”, permite disponer de series continuas y pormenorizadas de embarcaciones.

La dictadura de las fuentes no sólo sesga el análisis en una determinada dirección, sino que impone el propio marco temporal y geográfico. De los dos principales puertos pesqueros gallegos, el registro de la Comandancia de Vigo, dado que los libros del de La Coruña se inician en 1906, es el que permite un análisis más continuado, unos meses sueltos de 1889, 1892 y 1899, los años completos de 1890 y 1891 y la totalidad de la serie entre 1900 y 1936<sup>270</sup>. Además, en lo que se refiere a matriculaciones, la distancia que separa a los dos puertos es abismal; de hecho, entre 1906 y 1935 las toneladas de desplazamiento matriculadas en la comandancia de

<sup>268</sup> Ahora bien, no todas las unidades pesqueras poseen la misma movilidad y versatilidad. Si la primera viene determinada básicamente por el tamaño de la embarcación y su potencia, la segunda está más en función de la estructura de la embarcación y del arte empleado; de ahí, que la polivalencia de las unidades sólo sea relativa. En este sentido, conviene matizar la afirmación de Paul Adam de la especialización según el tamaño del barco: pueden existir embarcaciones pequeñas muy especializadas -la trainera- y embarcaciones más grandes pero más versátiles -las motoras o los vapores que arman en parejas-, Adam (1987), p. 376.

<sup>269</sup> “No es sólo el barco el que define los medios de producción de cada unidad. La capacidad de captura está muy relacionada con las artes de pesca empleadas”, Varela Lafuente (1985), p. 152.

<sup>270</sup> Desgraciadamente, no pudimos encontrar los libros de la Lista 3a de Vigo para los años 1876 a 1885 que consultó Fernanda Abreu, y su trabajo sólo nos permite cubrir parcialmente algunas lagunas, Abreu Sanchez (1983).

La Coruña representan sólo una quinta parte de las de Vigo (Gráfico 49). De ahí que utilicemos los datos de Vigo para analizar los cambios operados en el conjunto gallego<sup>271</sup>.

#### **A) T.R.B. y valor: dos indicadores claves**

Al desglosar detalladamente el tipo y características de cada una de las embarcaciones, el Registro de Buques constituye una de las mejores fuentes para el estudio del sector. Ahora bien, dada la amplitud de la información, el primer problema que se plantea al utilizar las Listas como indicadores de la evolución del sector en sus diferentes etapas es la variable a emplear. Obviamente, el número anual de barcos matriculados no cumple nuestro objetivo, dado que existen notables variaciones de tamaño, potencia, etc., lo que redunda directamente en la capacidad de captura. Las toneladas de registro bruto (TRB) matriculadas año a año nos permiten paliar este problema, pero nada aclaran sobre la potencia pesquera, al no distinguir entre los distintos tipos de barcos, por ejemplo, a vela o a motor. Como veremos, para el caso concreto de Vigo esta cuestión es secundaria y el TRB matriculado resulta un indicador bastante fiable<sup>272</sup>. En todo caso, una variable que, en principio no plantea tales problemas es el valor anual de los barcos matriculados. Este registro engloba las diferencias de tonelaje, métodos de tracción, potencia, edad del buque, etc., reflejando el grueso del flujo de inversión en equipo pesquero<sup>273</sup>.

<sup>271</sup> Desde muy pronto Vigo se alzó tanto con la primacía del puerto pesquero como de la construcción naval, esto explica la diferencia de matrículas y TRB de ambas listas; además, el dinamismo pesquero de las rías bajas es muy superior al del entorno de La Coruña. Por otra parte, el bajo nivel y volumen de matriculaciones de las listas de La Coruña da lugar a que la matrícula de una embarcación con un tonelaje ligeramente más elevado que lo normal incida directamente en su comportamiento. La consulta del Archivo de la Comandancia de Marina de La Coruña reveló que se trataba en lo que a registro de embarcaciones se refiere de un puerto secundario.

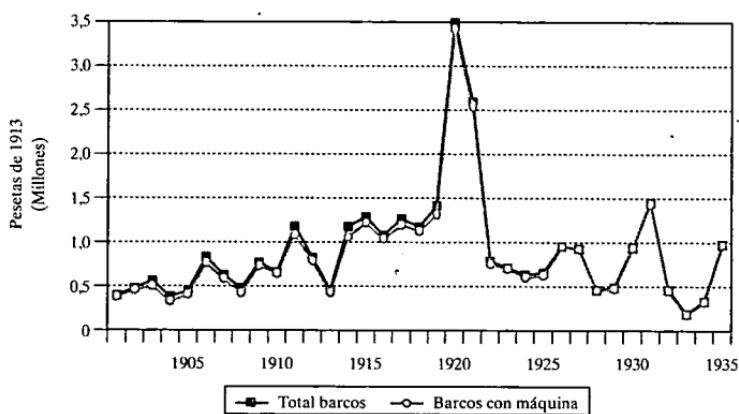
<sup>272</sup> Se entiende por Toneladas de Registro Bruto, las toneladas de arqueo mediante el sistema Moorson, equivaliendo cada una de las toneladas a 2'83 metros cúbicos. El número de toneladas Moorson resultan de aplicar una fórmula empírica consistente en multiplicar su eslora por su manga y por su puntal, expresados en metros y dividirlo por cuatro. El reglamento de arqueo español, vigente hasta después de la guerra civil data de 1909, resultante de las normas utilizadas en etapas anteriores, Fariña y Olondo (1942), I, p 134; Vigier de Torres y Pérez-Olivares (1961), I, p 308-309.

<sup>273</sup> No está reflejando el conjunto de la inversión en el sector, donde habría que contabilizar reparaciones, instalación o renovación de máquinas o cascos, inversiones municipales y estatales en infraestructuras, etc. De ahí que las necesidades de capital del sector pesquero se deban relativizar pues, tal como ha señalado Valdaliso (1991), p. 178, para la marina mercante "tampoco debemos sobrevalorar las exigencias de capital en este sector puesto que el coste mayor, la infraestructura portuaria, fue desarrollada y sufragada por los poderes públicos en todos los países".

En el Gráfico 51 se observa perfectamente cómo a lo largo del primer tercio del siglo XX, en lo que respecta a inversión en equipo pesquero, se pueden diferenciar dos etapas muy claras: una primera de crecimiento, que llega hasta comienzos de la década de los veinte y alcanza sus máximos en 1920 y 1921, y otra de inversión muy débil, que va de 1922 a 1935. El principal salto en el crecimiento de la inversión, tal como se refleja en el gráfico, tendría lugar en los primeros años del siglo. Acaso pueda parecer arbitrario el procedimiento empleado para calcularlo y, por tanto, la tasa de crecimiento sobrevalorada; sin embargo, no cabe duda de que entre 1891-92 y 1900-04 la media del valor se multiplicó casi por 100. Tras ese fuerte crecimiento inicial la inversión se ralentiza hasta los años de la Gran Guerra y vuelve a frenarse nuevamente en el período posbélico debido a la fuerte caída experimentada a partir de 1922. A partir de ese momento la inversión se contrae fuertemente, cayendo en picado en la segunda mitad de los años veinte y de forma más suave a comienzos de los treinta.

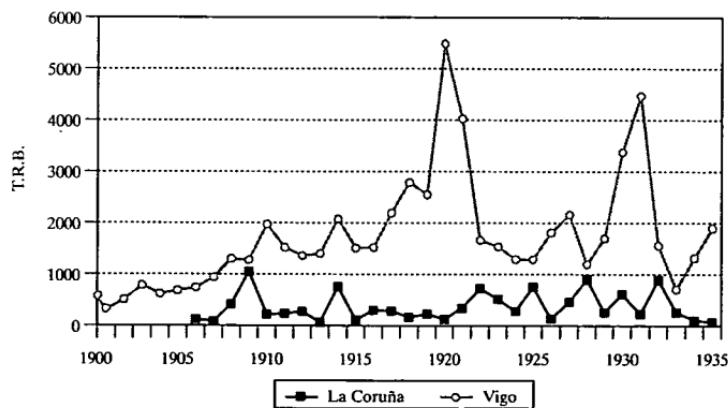
Si en vez de la inversión utilizamos como indicador el TRB matriculado anualmente (Gráfico 52), se confirman en líneas generales los resultados obtenidos. Al igual que en el caso anterior, los años 1920-21 dividen el primer tercio del siglo en dos fases: un largo período de crecimiento con altibajos hasta 1922 y una prolongada depresión hasta 1935. Sin embargo, no hay que esperar un comportamiento paralelo entre el valor de los barcos y el TRB matriculado, toda vez que corresponden a variables distintas y a su vez determinadas por distintos factores: el tonelaje se refiere al tamaño, mientras que en el valor se reflejan todos sus elementos -casco, sistema de máquina, procedencia, potencia, etc.- expresados en términos monetarios. Precisamente, cuando manejamos tasas de crecimiento, existen diferencias notables entre el comportamiento del TRB y del valor que es preciso destacar. Por un lado, el menor crecimiento del TRB en los años de entresiglos, debido sin duda al proceso de transformaciones técnicas que tuvieron lugar en ese momento y que se reflejaron más en la inversión que en el arqueo. Por otro, en la segunda mitad de los años veinte, la caída del TRB fue más suave que la del valor, mientras que en los años treinta el TRB crecerá de forma notable la inversión mantuvo un crecimiento negativo; esto hay que relacionarlo con el menor valor de las unidades matriculadas, en definitiva, con su “calidad”.

**GRAFICO 51**  
**VALOR DE LAS EMBARCACIONES MATRICULADAS  
 ANUALMENTE EN VIGO (1900-1935)**



Fuente: Elaboración propia sobre la Lista 3<sup>a</sup> de Buques de Vigo.

**GRAFICO 52**  
**T.R.B. MATRICULADO ANUALMENTE EN VIGO  
 Y LA CORUÑA (1900-1935)**



Fuente: Elaboración propia sobre la Lista 3<sup>a</sup> de Buques de Vigo y La Coruña.

## **B) *El peso del vapor***

Aunque hasta ahora hemos venido considerando TRB y valor como un todo homogéneo, hay que precisar que no todos los tipos de embarcaciones tienen el mismo peso en la serie. De hecho, tanto la evolución del TRB como la del valor aparecen condicionadas sólo por determinados barcos: aquellos que montan máquina y, de forma especial, los vapores. Como puede observarse en el Gráfico 53, el TRB de los barcos con máquina sigue una evolución muy similar a la del TRB total, coincidiendo prácticamente desde 1911. Esto es lo que explica la íntima correlación entre ambas series, nada menos que de un 0,99 entre 1900 y 1935. También el valor total de los barcos aparece subordinado al de aquellos que montan máquina, con una correlación idéntica, 0,99.

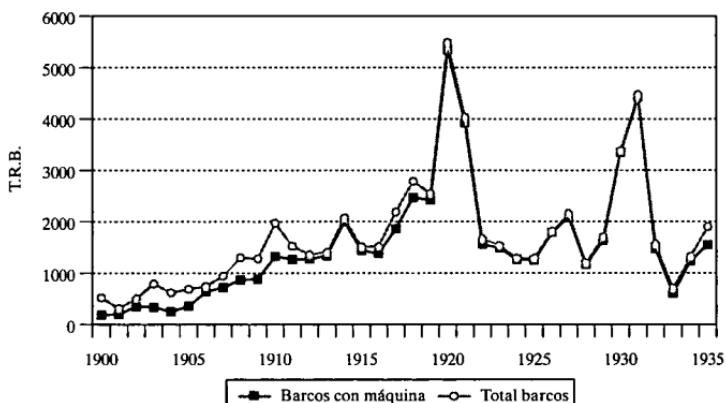
Dadas sus dimensiones y el alto valor unitario de este tipo de embarcaciones, es lógico que sean ellos los que condicionen la marcha del tonelaje y el valor. Ahora bien, esto no significa que los vapores y las embarcaciones movidas por procedimientos mecánicos mantuviessen a lo largo del primer tercio del siglo la misma importancia.

En el Gráfico 53 se puede ver como tanto el tonelaje como el número de las embarcaciones movidas mecánicamente fue ganando terreno a lo largo del primer tercio del siglo XX. A partir de la segunda década del siglo, cuando tuvo lugar la vaporización de la flota sardinera, su tonelaje prácticamente representa el total matriculado. Sin embargo, la situación cambia cuando atendemos al número de embarcaciones matriculadas, pues, salvo en la década de los veinte, el mayor número de matrículas corresponde a aquellos barcos que siguen empleando los remos o la vela para su desplazamiento. Junto a los vapores, principalmente, y lanchas o traineras con motores de explosión, se produce un continuo flujo de matrículas de trainerillas, gamelas, lanchas, botes, etc., todas ellas de pequeño tamaño, fenómeno que refleja a la perfección una de las características del proceso de expansión del sector en Galicia. Es decir, al tiempo que se consolidaba una pesca en la época considerada como “industrial”, concentrada en los principales puertos y fuertemente capitalizada, tuvo

lugar el crecimiento de una pesca de “subsistencia” o “artesanal” escasamente capitalizada, que se dispersa por la geografía de las rías dando lugar a un litoral abarrotado de barquillas y que hoy también consideramos tradicional.

GRAFICO 53

**EVOLUCION DEL T.R.B. MATRICULADO ANUALMENTE EN VIGO (1900-1935)**



Fuente: Elaboración propia sobre la Lista 3<sup>a</sup> de Buques de Vigo.

CUADRO 29

**T.R.B. MEDIO DE LAS EMBARCACIONES MATRICULADAS**

	Barcos con máquina	Vapores	Barcos sin máquina
1900-04	26	26	4
1905-09	34	34	6
1910-14	42	42	2
1915-19	40	40	3
1920-24	56	64	2
1925-29	36	60	2
1930-34	55	86	1

Fuente: elaboración propia a partir de la 3a Lista de Vigo

El tonelaje medio de las embarcaciones nos permite profundizar en este fenómeno. A lo largo de todo el período el crecimiento de los barcos con máquina se ve interrumpido por la Primera Guerra Mundial y desde la segunda mitad de los años veinte por la aparición de embarcaciones de pequeño tonelaje, lanchas o traineras que montan motores de explosión. Son los vapores los que presentan un crecimiento mucho más lineal, multiplicando por tres la media entre los quinquenios límites considerados. Por el contrario, el tonelaje medio de las embarcaciones que no montan máquina irá disminuyendo progresivamente a lo largo del primer tercio del siglo hasta representar sólo la cuarta parte del inicial. Si entre 1900 y 1910 el peso de este tipo de embarcaciones es importante, sin duda porque las traineras están condicionando la media, cuando se inicie la segunda década y remita su matrícula, las embarcaciones que aparecen detrás de ese descenso son ya mucho más pequeñas -gamelas, bucetas, dorñas-, con un carácter meramente marginal.

En base a lo visto hasta ahora se pueden establecer dos etapas fundamentales: una primera de fuerte crecimiento de la inversión en equipo pesquero y aumento sustancial del tonelaje matriculado, que se irá ralentizando progresivamente hasta comienzos de la Primera Guerra Mundial, y que coincide con la generalización del vapor en la pesca: una fase a la que podríamos definir como de consolidación de una actividad pesquera de tipo industrial; y una segunda, en la que las transformaciones tecnológicas y estructurales son menos sustantivas, caracterizada por un fuerte declive tanto de la inversión como del tonelaje registrado. Estas dos grandes etapas distinguen con trazo grueso la evolución del sector; sin embargo, las fluctuaciones de la economía nacional, la marcha de las capturas y los mercados, así como el comportamiento de los distintos subsectores de la pesca marítima permiten diferenciar distintos subperíodos.

El principal objetivo de los siguientes apartados será el análisis de todas estas cuestiones; es decir, el proceso de transformación tecnológica en la pesca marítima gallega a través de las distintas coyunturas, los factores que influyeron en la adopción y difusión de las innovaciones y la lógica económica, social y bioecológica que determinó las opciones tomadas.

#### **4.1.3. *La transformación de la pesca de la sardina***

No cabe duda de que la aplicación del vapor en las embarcaciones, así como la introducción de los artes de cerco de jareta en las pesquerías pelágicas y de los de arrastre en las demersales, constituyeron las innovaciones más significativas que conoció la pesca marítima en el período que nos ocupa: alteraron profundamente la función pesquera, provocando un considerable aumento del poder de captura de las unidades.

Este proceso de transformación general de las técnicas pesqueras que se inició a finales del siglo XIX no fue único, y mucho menos homogéneo y uniforme. El cambio técnico en la pesca marítima adoptó formas y ritmos muy diferentes en función tanto de la gran diversidad existente en las pesquerías como de los factores que impulsaban el desarrollo de cada una de ellas. Este hecho nos obligará a distinguir, como se hizo en capítulos anteriores, esos dos grandes ámbitos en que se desenvuelve la pesca marítima: pesquerías pelágicas y demersales.

##### **A) *De cuando la traíña mató al xeito***

En el caso de Galicia, podemos tomar como punto de partida de la transformación general en las técnicas pesqueras la introducción de las trañas, dado que los conflictos que suscitó crearon un entorno favorable para que, más adelante, otras innovaciones técnicas pudieran difundirse sin apenas trabas. En definitiva, lo que hicieron fue potenciar el ambiente social necesario para un aumento del esfuerzo pesquero a través de la innovación básica en las técnicas de pesca. La actividad extractiva pudo así desarrollarse, generar demandas adicionales -materias primas, bienes de capital, canales de comercialización, etc.- y dejar sentir sus efectos multiplicadores sobre el conjunto de la economía litoral gallega.

En capítulos anteriores hemos visto cómo desde mediados de la década de los ochenta el crecimiento de la demanda de pescado, tanto para la conserva como para la exportación en fresco, había presionado sobre la actividad extractiva, que debió adaptarse a las nuevas condiciones del mercado. Sin embargo, los cambios en las relaciones de produc-

ción y los intentos de intensificar la pesca a partir de los artes disponibles habían resultado insuficientes; la ausencia de una regular y abundante oferta de sardina elevaba los precios y amenazaba con provocar un cuello de botella que podría llegar a comprometer tanto el desarrollo de la industria conservera como de la propia exportación de pescado fresco. Se hacia necesario una radical transformación de las técnicas de captura que, equilibrando oferta y demanda, evitara estrangulamientos capaces de afectar a toda la hilera de producción pesquera.

La solución a este cuello de botella vino, sin duda, por la difusión de unas nuevas unidades pesqueras: las traíñas. Estas unidades eran doblemente novedosas, tanto porque empleaban un arte, el cerco de jareta, como una embarcación, la trainera, desconocidos hasta entonces en las costas gallegas<sup>274</sup>. El aparejo, que recibió diversas denominaciones -cerco, copo, cerco americano, cerco de jareta, etc.-, era de estructura similar al de las antiguas traíñas o cercos, pero con unas dimensiones mucho más reducidas. Formado por dos grandes redes, denominadas piernas o alas, y un copo, tenía un tamaño aproximado de 24 o 25 metros de alto en el centro y 19 en los extremos por 50 brazas de largo; la relinga superior iba dotada de abundantes corchos y la inferior de plomos; de esta última pendían unos cabos finalizados en argollas, a través de las cuales corría la jareta, cuya utilidad era cerrar la red embolsando el pescado. En su conjunto, se trataba de un arte muy liviano, por estar fabricado con hilo de algodón, fino y de gran resistencia. En cuanto a la trainera, de construcción ligera pero sólida, era una embarcación larga y estrecha, de poco puntal y calado, sin quilla y muy fina de popa y proa, características requeridas para el cierre del cerco, que, con frecuencia, obligaba a cruzar sobre la relinga encorchada; las traineras iban dotadas de un patrón, un timonel y una docena de remeros, que le daban la velocidad imprescindible en la maniobra<sup>275</sup>.

Estas nuevas unidades habían sido autorizadas a faenar en el litoral cantábrico por reales ordenes de 15 de marzo y 30 de julio

<sup>274</sup> Una síntesis de su origen, evolución y difusión en Rubiò (1976).

<sup>275</sup> "Informe acerca de la pesca con traíña que la Comisión nombrada a este fin tiene el honor de presentar a la Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago", AGM, Sección Pesca, Asuntos Particulares, L.-2170, 31-VII-1900. Inicialmente para desplazarse a las zonas de pesca o de regreso al puerto las traineras disponían de un par de velas al tercio.

de 1883<sup>276</sup>. La primera lo hizo en San Sebastián, difundiéndose después por las costas de Santander y Asturias, aunque lentamente, por la oposición de los pescadores de artes tradicionales<sup>277</sup>. Sin embargo, habrá que esperar hasta finales de los años noventa para que las traíñas hagan acto de presencia en las costas gallegas. En 1896 son cuatro las que faenan en la ría de Vivero, extendiéndose al año siguiente a las del Barquero, Cariño y La Coruña<sup>278</sup>; será a partir de su introducción en la ría de Vigo cuando comiencen los conflictos. La aparición en 1897 de la primera traíña en las playas viguesas provocó de inmediato la alarma y, finalmente, la destrucción de la traíña propiedad de Salvador Aranda, banquero y conservero, y José Montenegro<sup>279</sup>. Este primer choque abrió la puerta a un conflicto que no tardó en extenderse a todo el litoral; los marineros de Noia, Muros, Vigo, Mugardos, Sada, Redes, etc., los ayuntamientos de Marín, Cangas y Redondela, los vecinos de Moaña, Meira, etc., solicitarán en masa su prohibición, pero los incidentes más graves tuvieron lugar en Porto do Son, donde los marineros volaron con dinamita varias traineras amarradas en la playa<sup>280</sup>.

Ante el cariz que estaban tomando los acontecimientos, las autoridades de Marina optaron por crear una comisión para el estudio del problema. De esta forma, se tranquilizaba a xeiteiros y

<sup>276</sup> Maiz Alkorta, sostiene que la introducción de las traíñas se produciría en una fecha muy anterior y a la altura de 1876 ya se utilizarían en las costas asturianas, Maiz Alkorta (1993), pp. 284-285, cita 25.

<sup>277</sup> Las traineras se difundieron muy lentamente por el Cantábrico con la oposición de los pescadores de artes tradicionales, Tuñón (1881). Sin embargo, a mediados de la década de 1890 se puede decir ya que “en las provincias de San Sebastián, Santander no se emplea otro aparejo”: y lo mismo se podría decir de Asturias”, Instancia de D. José Márquez Correa solicitando se le permita hacer uso del aparejo llamado copo para la pesca de sardinas, 3-VI-1897, AGM, Sección Pesca, Asuntos Particulares, L-2170.

<sup>278</sup> Según la citada instancia de José Marquez Correa, cuatro cercos comenzarían a trabajar en la ría de Vivero en 1896 “y en el presente aumentaron el número de ellos a más de veinte, generalizándose a otras rías inmediatas como las del Barquero y Cariño, continuando seguramente a otras”. Ese mismo año, 1897, la misma fuente recoge que ya habría cinco solicitudes de autorización de cercos de jareta para la ría de La Coruña, José Marquez, Felipe Palau, Antonio Suárez, José García Casal y Manuel Pardo; los dos primeros serían antiguos capitanes de la marina mercante y dedicados a los negocios marítimos como comerciantes y armadores de vapores, los dos siguientes patrones de pesca, y el último “encargado del material de los vapores de los Sres. Molina, Marquez y Compañía”. En el caso de La Coruña, la Junta Local de Pesca desautorizó el uso de los cercos de jareta fuera de una distancia a tres millas de la costa, tal como solicitaba Felipe Palau, con lo que el conflicto se aminoraba, “Acta sesión de la Junta Local de Pesca, Ferrol, 9-VIII-1897”, *Ibidem*.

<sup>279</sup> AGM, Sección Pesca, Asuntos Particulares, L-2166, septiembre de 1897.

<sup>280</sup> AGM, Sección Pesca, Asuntos Particulares, L-2166; 2167 y 2168, correspondientes a 1897, 1898 y 1900.

bolicheiros, los principales enemigos de las traíñas, pero no se impedía su difusión, ya que seguía en vigor el reglamento de pesca de 1883, autorizando el libre uso de cualquier arte siempre que fuera a tres millas de la costa<sup>281</sup>.

En esta situación, la pérdida de los mercados reservados de Cuba y Puerto Rico trajo consigo una caída de los precios de venta de las conservas españolas, lo cual, unido a un fuerte alza del precio de la materia prima, por escasez de sardina, provocó: por un lado, en abril de 1899, la constitución del Sindicato de Fabricantes de Conservas de la Ría de Vigo, en el que se integraron, ese mismo año, los del resto de España y Portugal, y, por otro, una mayor presión para difundir el uso de las nuevas unidades pesqueras<sup>282</sup>.

En el otoño de 1899 se producirá en la ría de Vigo una verdadera avalancha de traíñas; ya no se trata de llegadas individuales o en pequeño número, sino de una verdadera oleada que difunde el uso de las traíñas rápida y masivamente y a la que, seguro, no fue ajena la recién creada patronal. Procedentes de los puertos del Cantábrico, llegan por decenas a bordo de vapores mercantes junto con los patrones y proeles imprescindibles para su manejo<sup>283</sup>. La difusión de las nuevas unidades alcanza tal ímpetu que la comandancia de Marina, a comienzos de noviembre, debe promulgar un edicto amenazando con fuertes multas a las numerosas traineras que faenaban sin el pertinente rol de pesca<sup>284</sup>. De hecho, sólo un mes más tarde, en Vigo ya se sobrepasa el centenar de matriculas frente a las 35 de La Coruña<sup>285</sup>. El inicio para estas fechas (noviembre de 1899) de la serie disponible para la Tercera Lista del Registro de Buques de la Comandancia de Marina de

<sup>281</sup> La comisión estará compuesta por de D. Joaquín de Borja Goyeneche, D. José Rioja Martín y D. Fidel Domínguez, resultados de sus trabajos será el interesante informe *La pesca de la sardina en Galicia. Informe que al Excmo. Sr. Ministro de Marina presentan los comisionados...*, Madrid, 1901. El conflicto se puede seguir de forma minuciosa a través de la *Revista de Pesca Marítima* de 1900 y 1901. También es interesante el *Informe de la Comisión de las Sociedades de Marineros sobre la pesca de la sardina en las rías bajas de Galicia*, Madrid, 1901 y *La pesca en Galicia. Datos y consideraciones que presenta en Vigo la Asociación de Fomento del Trabajo a la Comisión encargada del estudio de los asuntos de la pesca en las Rías Gallegas*, Vigo, 1901. En lo que respecta a los límites señalados para las traineras en la ría de Vigo quedaban fuera de la línea marcada por Monteferro y Cabo Home.

<sup>282</sup> Cármoma (1991).

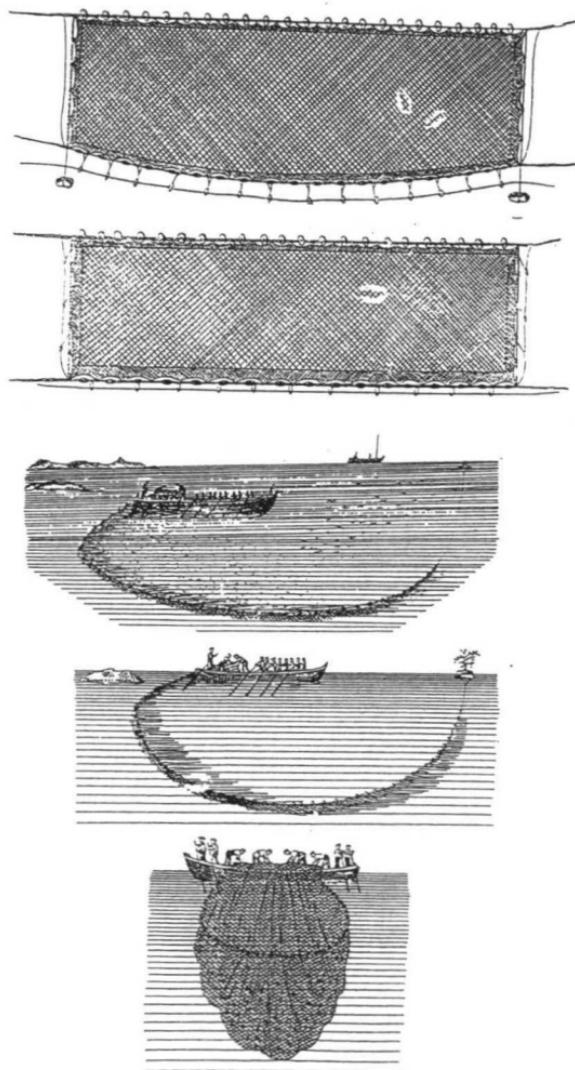
<sup>283</sup> Faro de Vigo, 26-X-1899 y 11-X-1899; Sociedades de Marineros (1901), p. 24 .

<sup>284</sup> Faro de Vigo, 7-XI-1899.

<sup>285</sup> Faro de Vigo, 5-XII-1899.

GRAFICO 54

**TIPOS DE CERCOS DE JARETA Y OPERACIONES  
DE LARGADO, CERCADO Y RECOGIDA**



Fuente: Rodríguez Santamaría (1923)

Vigo permite seguir ese proceso: sólo en los meses de noviembre y diciembre se registraron en Vigo 53 traineras. De la rapidez en la difusión se hace eco el *Faro de Vigo* al comentar: “se está verificando una verdadera transformación de los procedimientos extractivos de la sardina, utilizandose al efecto las traineras y sus redes que fueron aquí combatidas siempre por todos los pescadores”<sup>286</sup>.

Esta masiva difusión de las trañas no tardó en dejar sentir sus efectos: la excelente costera de 1899-1900 provocó un “desequilibrio industrial”, por la incapacidad de las fábricas de conservas para elaborar la materia prima<sup>287</sup>, y eso pese al establecimiento por parte del sindicato de fabricantes de un “Reglamento interior para las fábricas de conservas de Vigo”. La mayor intensidad de pesca requería una mayor intensidad de trabajo. El reglamento pretendía imponer la disciplina fabril justo cuando nuevos artes de pesca, de mayor productividad y regularidad, hacían preciso la maximización del trabajo tanto de los soldadores como del personal femenino no cualificado, dando lugar a la primera gran huelga del sector que se prolongó por período de dos meses<sup>288</sup>. Sin duda, este conflicto, unido a la escasez de sal en la comarca viguesa, contribuyó a provocar un exceso de oferta que tuvo como resultado una brusca caída de los precios de la sardina, con el consiguiente estallido del aplazado, pero inevitable, encontronazo entre los partidarios y detractores de las trañas.

Ahora bien, dada su amplitud geográfica, el conflicto no se reflejó siempre en los mismos términos ni fueron idénticos tampoco los bandos participantes. Mientras en la ría de Muros, Arosa y Pontevedra los marineros de los artes tradicionales consiguieron el apoyo de los fomentadores, y con ellos de toda una serie de instituciones como la Cámara de Comercio de Villagarcía o la Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago, en la ría de Vigo los xeiteiros estuvieron sólos. Esto se explica por el predominio que la industria salazonera, suficientemente abastecida por xeitos, xábechas y boliches, tenía en la primera de las rías, mientras que en la de Vigo una industria conservera en clara expansión,

<sup>286</sup> *Faro de Vigo*, 26-X-1899.

<sup>287</sup> de Borja Goyeneche et al (1901), p. 37; Sociedades de Marineros (1901), p. 24-25; Carmona (1983) y (1991).

<sup>288</sup> Giráldez (1986), pp. 57-91.

unida a una creciente exportación de pescado fresco, había generando ya importantes efectos de arrastre sobre toda una serie de actividades. De esta forma, los empresarios conserveros consiguieron rodearse de un compacto bloque social interesado en la difusión de las traías. Tanto en Vigo, como en La Coruña este bloque lo integraban conserveros exportadores de pescado fresco, armadores de vapores de pesca, comerciantes, etc., y toda una serie de instituciones locales a las que estaban fuertemente vinculados.

Las razones de los primeros, al margen de ciertas consideraciones de tipo conservacionista, típicas de cualquier conflicto entre artes de pesca -muerte de las crías, huida de la sardina, etc.-, se podían resumir en una: el miedo a que la mayor producción de las traías provoque una caída de los precios unitarios de la sardina con la consiguiente reducción de sus ingresos totales, dada la menor productividad de los xeitos. Como apuntaba el informe de la Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago, "puede asegurarse que la pesca con traía o cerco de jareta representa la desaparición del pescador de jeito, quien se halla menos favorecido que el primero porque coge menos pescado. Resulta de lucha tan desigual que no cabe competencia entre jeiteiros y traineros y que la vida de aquellos no puede ser muy duradera; los segundos pescan muchos más y con mayor economía que los primeros"<sup>289</sup>.

A la imposibilidad de competir con las traías se añadía la dificultad de los xeiteiros para efectuar su reconversión hacia los nuevos artes, mucho más caros. Las tres o cuatro mil pesetas que costaban artes y embarcaciones no era un precio elevado para los conserveros, pero era una cifra totalmente inaccesible para los pescadores<sup>290</sup>. Los marineros hasta entonces independientes se verían desplazados del mercado. Y esto se entendía como una

---

<sup>289</sup> "Informe acerca de la pesca con traía que la Comisión nombrada a este fin tiene el honor de presentar a la Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago, 31-VII-1900", AGM, Sección Pesca, Asuntos Particulares, L.-2170.

<sup>290</sup> Según la SEAPS, el coste del aparejo era de 2.500 pesetas, lo que no incluía la embarcación, AGM, Sección Pesca, Asuntos Particulares, L.-2170. Sin embargo, otras fuentes difieren de esa cantidad; en concreto, un detallado informe del Departamento Marítimo del Ferrol, sitúa el precio de la trainera, con todo lo necesario -velas, remos, etc.- entre 600 y 800 pesetas, dependiendo del tamaño, su procedencia, etc., y el precio del aparejo en 1.250; pero debemos pensar que eran necesarios dos aparejos para iniciar la costera, de ahí que el coste se elevara a más de 3.000 pesetas, "Notas sobre la pesca de la sardina con las embarcaciones denominadas traineras y el arte denominado cerco o copo", AGM, Fondo Documental de El Ferrol.

expropiación de los medios de producción<sup>291</sup>. De ahí que muy pronto se acuse a las traínas de ser un arte monopolizador “por el que intentan algunos capitalistas ambiciosos aprovecharse de la riqueza de la pesca en perjuicio de los pobres pescadores que verían perdida su independencia y actual bienestar”<sup>292</sup>.

Lo que se planteaba no era sólo una cuestión de artes o de oposición al progreso técnico como tal. En la resistencia al cambio actuaba el temor de unos pescadores que veían amenazado tanto su nivel de vida como su propia existencia de productores independientes<sup>293</sup>. El xeiteiro defendía, como en otros muchos conflictos que tuvieron lugar en la Europa del XIX, una sociedad ideal de pequeños propietarios sin grandes distinciones de riqueza o de poder, no una sociedad de expansión ilimitada que le condenaba a la simple condición de asalariado<sup>294</sup>. “¿Será posible -se preguntaban los marineros de Cangas en 1898- que lleguen a implantarse y hacerse respetar preceptos que contribuyen directamente a fomentar la riqueza desproporcionada de unos cuantos a cambio del dolor, de la desolación en que sumen a treinta mil familias?”<sup>295</sup>. En el mismo sentido se pronunciará el Ayuntamiento de Redondela: “no se trata de buscar el medio más sencillo y barato para pescar y cazar más en el menor tiempo posible, entonces debieran suprimirse la leyes de caza y pesca... El interés de las colectividades y de los pobres marineros debe ser antepuesto a la insaciable codicia de unos cuantos que no ven más que al número, a la cifra y al capital”<sup>296</sup>.

En definitiva, existía una fuerte resistencia a los nuevos artes en tanto que significaban una drástica alteración del sistema global de

---

<sup>291</sup> Las citas que se podrían traer a colación son numerosas y todas en el mismo sentido, autorizar las traineras supone provocar la miseria de los pescadores del xeito, Instancia de las Sociedades de Marineros de las Rías Bajas, 24-III-1900, AGM, Pesca, Asuntos Particulares, Leg. 2169.

<sup>292</sup> “Acta Comisión Pescadores de Porto do Son, 4-I-1898”, AGM, Pesca, Asuntos Particulares, Leg. 2168.

<sup>293</sup> “Acta Comisión Pescadores de Moaña, 25-XII-1897”, AGM, Pesca, Asuntos Particulares, Leg. 2168.

<sup>294</sup> “Instancia de la Corporación Municipal de Redondela, 12-I-1898”, AGM, Pesca, Asuntos Particulares, Leg. 2168.

<sup>295</sup> “Exposición de los Patrones y dueños a la vez de embarcaciones menores de pesca de la ayudantía de Cangas, 26-XII-1898”, AGM, Pesca, Asuntos Particulares, Leg. 2166.

<sup>296</sup> “Instancia de la Corporación Municipal de Redondela, 12-I-1898”, AGM, Pesca, Asuntos Particulares, Leg. 2168.

relaciones de producción. La racionalidad económica que introducían las trañas chocaba directamente con lo que se podría denominar la “economía moral” propia de una sociedad tradicional<sup>297</sup>. Los xeiteiros defendían un “orden natural”, que se asentaba sobre una importante base conservacionista y que estaba avalado tanto por una práctica secular como por recientes experiencias<sup>298</sup>. En este sentido, los marineros, de Moaña, Domayo, Meira y Tirán expresarán su temor a que con la implantación de los nuevos artes “se agote ese manantial de riqueza pesquera” como “la sordida avaricia de algunos industriales ha hecho desaparecer de nuestros mares la rica y antes abundante langosta o igual suerte le cupo a nuestros criaderos de ostras... Es necesario que los gobiernos establezcan preceptos y restricciones sobre la pesca a fin de que no se agoten esos naturales criaderos y de esa manera conservar íntegro tan inapreciable caudal”<sup>299</sup>.

Conscientes de que sólo se prohibirían las trañas si se demostraba que era un arte destructivo, la denuncia global muy pronto dio paso a acusaciones concretas. Se intenta demostrar cómo determinados usos de las trañas siempre fueran considerados perjudiciales y perseguidos por las autoridades: a) El cerco de jareta arrastra los fondos, poniendo en serio peligro la reproducción; b) El cebo que usa hace que la sardina sea perjudicial para el consumo humano; c) Las diminutas mallas de las trañas cogen gran cantidad de sardina pequeña y, así, “matando las generaciones jóvenes, la existencia de la especie peligra y del desequilibrio a la extinción hay de por medio el tiempo nada más”<sup>300</sup>.

Las acusaciones eran prácticamente las mismas que se habían esgrimido cien años antes contra las xábechas<sup>301</sup>. Sin embargo, el nuevo arte era muy distinto de aquellas. Como no tardaron en contestar los traineros: a) las trañas no rastrean los fondos; b) el cebo, compuesto por huevas de bacalao en salmuera y salvado, no

<sup>297</sup> Thompson (1979), pp. 62-134.

<sup>298</sup> “Instancia de la Corporación Municipal de Redondela, 12-I-1898”, AGM, Pesca, Asuntos Particulares, Leg. 2168.

<sup>299</sup> “Acta Comisión Pescadores de Moaña, Meira y Tirán, 25-XII-1898”, AGM, Pesca, Asuntos Particulares, Leg. 2168. Sobre la sobreexplotación de los ostreros y la langosta en Galicia, Paz Graells (1880); SEAPS (1881), y Labarta (1985), pp. 160 y ss.

<sup>300</sup> Sociedades de Marineros (1901), p. 27.

<sup>301</sup> Alonso (1977), y Carmona (1983).

perjudica en absoluto al consumo humano; c) no utiliza el embalo como los boliches al trabuquete o los xeitos a la galga, por lo que no espanta la pesca. d) la malla usada es más amplia que la de otros artes permitidos, xábegas, boliches, traiñones, etc., por lo que no se debe poner en cuestión<sup>302</sup>.

El gran interés de los conserveros en la difusión de las traíñas ya ha sido puesto de relieve por Joam Carmona; por un lado, su mayor capacidad de captura haría posible una mayor oferta de sardina, con el consiguiente descenso del precio; por otro, las mejores condiciones de captura de las jaretas, entregaban un pescado más entero, y, por tanto, más apto para la conserva. Y, precisamente, serán ambas cuestiones las que cobren una importancia creciente en los años de cambio de siglo, cuando “la pérdida del mercado reservado que eran las últimas colonias americanas, obligue a los fabricantes a prestar una mayor atención a las variables precio y calidad de los productos a ellas remitido”<sup>303</sup>. Los armadores de vapores, dedicados a la pesca de merluza y besugo, no tardaron en aliarse con los conserveros, convencidos de que la difusión de las traíñas acarrearía una abundancia y baratura de la sardina, utilizada como cebo en los palangres, lo que a su vez provocaría una reducción de los costes de producción. Además, los nuevos artes permitían abastecer de sardina fresca a los vapores justo cuando estos la necesitaban: de 12 a 2 o de 2 a 4 de la tarde, dependiendo de la estación del año<sup>304</sup>. También los exportadores de pescado pensaban que las traíñas permitirían extender y profundizar los mercados de pesca fresca, concretamente de sardina, especie de gran consumo por las clases populares. En definitiva, una conjunción de intereses que permitirá a los grupos sociales más dinámicos del litoral constituir un compacto bloque social interesado en la difusión de nuevas técnicas de captura<sup>305</sup>.

Las traíñas presentaban toda una serie de ventajas respecto al resto de los artes usados tradicionalmente en Galicia: no tenían el

<sup>302</sup> “Instancia de los propietarios de traineras, dueños de vapores de pesca..., 21-VI-1900”, AGM, Pesca, Asuntos Particulares, Leg. 2169 y L-2170.

<sup>303</sup> Carmona (1983a).

<sup>304</sup> “Expediente sobre perjuicios que causa a los habitantes de este término municipal de Bouzas la R.O. de 20 de julio de 1900....”, AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L-2170.

<sup>305</sup> AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L-2169 y L-2170.

elevado coste de oportunidad de los artes mayores -cercos reales, traiñones, etc.-; por otro lado, al no ser un arte de arrastre desde la costa, como las xábechas, su empleo no requería fondos aplaceados, y de ahí que su número no estuviera limitado por el de las postas existentes<sup>306</sup>. Por su parte, el cerco de jareta era un arte activo, con una mayor capacidad de captura que los xeitos: según el propio informe de la Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago, los lances de las traíñas “son generalmente de 5 a 20 millares, y el mayor puede llegar a 100”, mientras que en cada lance los xeitos capturaban sólo “de 2 a 10 millares -de sardinas-, cuyo número en épocas bonancibles puede elevarse a 80, si bien con grave riesgo de perder el aparejo”. Además, mientras los xeitos sólo podían efectuar cada día un ciclo pesquero, casi siempre al anochecer o al amanecer, “por ser cuando los peces se agitan con mayor violencia y por consiguiente embisten o mallan”, las traíñas “hacen varias largadas al día, según la importancia de la pesca lo requiera”. Es decir, las traíñas no sólo poseían una efectividad de captura muy superior, más del doble, a la de los xeitos, sino que podían realizar al tiempo un mayor número de ciclos pesqueros, y, por tanto, tener unos rendimientos diarios sensiblemente más elevados<sup>307</sup>.

También la versatilidad de las traíñas superaba con creces a la de los xeitos, suavizando la fuerte estacionalidad que caracterizaba a la pesca de sardina. En definitiva, una pesca más regular permitía una mayor regularidad en la industria conservera, toda vez que reducía la subutilización forzosa del equipo productivo por la escasez de materia prima varios meses al año<sup>308</sup>.

Por último, el capital necesario para iniciar la explotación con las traíñas no era excesivamente elevado, para los conserveros. Sin duda, fue este factor que animó a comprar traíñas a conserveros, como Salvador Aranda, Raimundo Molina, José Márquez, Felipe Palau, etc., quienes, más adelante, apoyarán también de forma decidida su adquisición por marineros particulares o sociedades

<sup>306</sup> Carmona (1983a).

<sup>307</sup> “Informe acerca de la pesca con traíña que la Comisión nombrada a este fin tiene el honor de presentar a la Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago, 31-VII-1900”, AGM, Sección Pesca, Asuntos Particulares, L.-2170.

<sup>308</sup> Carmona (1983a).

constituidas al efecto<sup>309</sup>. Este apoyo recibido explica no ya la rápida difusión de las traíñas, sino también que a comienzos de siglo aparezcan en la ría de Vigo mayoritariamente en manos de marineros<sup>310</sup>.

Las consecuencias de la costera de 1899 reavivaron el conflicto de las traíñas en todo el litoral. La Real Orden de Julio de 1900, en un intento de calmar las iras de xeiteiros y bolicheiros, propone la creación de una comisión encargada de recabar toda la información precisa para reglamentar definitivamente la pesca con los nuevos artes, y, como medida cautelar, la suspensión temporal de su matrícula en todo el litoral comprendido entre Finisterre y el río Miño y en el distrito de Sada.

La reacción de los partidarios de las traíñas no se hizo esperar: los ayuntamientos de La Coruña, Vigo y Bouzas, la Asociación de Fomento del Trabajo de Vigo, la Cámara de Comercio, armadores de vapores de pesca, etc., inundarán de instancias el Ministerio de Marina, solicitando se permita la pesca con traíñas. Se trataba de restablecer los límites que se hallaban fijados para estos artes y asegurar la libertad de pesca marítima<sup>311</sup>.

Y el asunto se resolverá de nuevo salomónicamente, volviéndose a la solución adoptada en 1898. Algunos meses después, “en un tejer y destejer la legislación pesquera en una nueva tela de Penélope”, como dicen los traíneros, la Real Orden de 19 de noviembre de 1900, a la espera de una solución definitiva, reservaba el interior de las rías para los artes menores y confirmaba la legalidad del empleo de las traíñas fuera de puntas. La acción se paralizó temporalmente por una crisis ministerial seguida de elecciones.

Lo que sí reviste interés es que ahora el discurso de los partidarios de los xeitos integra nuevos elementos. El Informe de las Sociedades de Marineros publicado en 1901, y que es la “Summa

<sup>309</sup> En los últimos meses de 1899 los conserveros habrían hecho circular por los puertos de las rías un documento en el que se animaba a la adquisición de las traíñas y a la formación de sociedades para esto, Sociedades de Marineros (1901), p. 24; *Diario de Pontevedra*, 29-IX-1900, citado por Brey (1990). También en Portugal, los conserveros “animaron” a los marineros a adquirir los cercos americanos, Lixa Filgueiras (1980).

<sup>310</sup> En la mayoría de los casos la constitución de estas sociedades de marineros no se hacía constar públicamente, excepción son las de Cangas que aparecen como “sociedad para la pesca” en 1896 y 1899 en el Registro Mercantil de Pontevedra, Sociedades, libro 2, fols. 199 y 345.

<sup>311</sup> AGM, Pesca, Asuntos Particulares, Leg. 2170.

Teológica" de las tesis de los xeiteiros, refleja algunos cambios. Tratarán de legitimar su razonamiento dándole un carácter científico a sus tesis. Para ello analizan, a la luz de los escritos de diversos biólogos y naturalistas de la época, la vida de la sardina, haciendo hincapié en todos los informes franceses que recomendaran la prohibición de artes similares a las traíñas cuando la crisis sardinera bretona de los años ochenta. Sin embargo, no se abandonan totalmente los argumentos morales propios de la sociedad tradicional: "La defensa de las traíñas personifica la ambición, echando por la borda el problema ictiológico y social"; en suma, se le seguía considerando un arte depredador y monopolizador que beneficiaba a los conserveros y arruinaba a los marineros<sup>312</sup>.

Sin embargo, en septiembre de 1901 se reanudó el conflicto; los incidentes más graves tuvieron lugar al oponerse violentamente los xeiteiros de la ría de Arosa al desembarco en las fábricas de salazón situadas en esta ría. Esto estimuló la promulgación de la Real Orden de 17 de Octubre de 1901, por la que se reorganizaban las Juntas Locales de Pesca, dando entrada en ellas a los pescadores, a quienes, entre otras funciones, competía la regulación de la actividad de los cercos de jareta dentro de las rías (comenzarían a funcionar el 15 de abril de 1902). Considerada como "pesca intensiva", las Juntas debían fijar "el número de traineras que puedan pescar así como los lugares donde verificarlo"<sup>313</sup>.

La solución adoptada no daba plena satisfacción a ninguno de los dos bandos en litigio, pero afectaba especialmente a los traíneros. De ahí la reacción que se produjo: dimitió la corporación municipal de Vigo, la directiva de la Cámara de Comercio y se inició un *lock-out* en las fábricas de conservas. Sin embargo, en la práctica permitió una normalización en la actividad de las traíñas. Como era de esperar, prosiguieron los

<sup>312</sup> Sociedades de Marineros (1901).

<sup>313</sup> Se volvía a la Real Orden de 28 de julio de 1898: "sólo se permitirá la pesca con cerco de jareta de por fuera de la línea que partiendo de Punta del Buey en Bayona, vaya á la punta más al Oeste de la Isla de San Martín, tangente las Cíes por el Oeste, una la punta del Caballo, al Norte de la Isla de Monte Agudo, con la Isla Onsa, tangente por el Oeste las Oís y del Islote del Centolo vaya a la farola de Sálvora, de esta a Corrubedo, de aquí a los islotes Leixones en la Punta del Queijal, siga la costa hasta la Punta de los Remedios y de esta a la Isla Lobera grande continuando por fin de Lobera grande a Cabo Finisterre", Real Orden, 17 de Octubre de 1901.

enfrentamientos entre traiñeiro y xeiteiro<sup>314</sup>, entre otras cosas porque, al quedar reservada la vigilancia de los acuerdos a unas autoridades de marina privadas de medios, las condiciones establecidas fueron casi siempre incumplidas. Tanto es así que en octubre de 1900 la Comandancia de Marina de Vigo reconoce explícitamente que sobre las traineras “no puede ejercerse una constante vigilancia a fin de que pesquen sólo en aguas prevenidas por carecer de los elementos necesarios”<sup>315</sup>. De hecho, a partir de ahora el conflicto estará centrado en la violación por parte de las traínas de la pesca en el interior de las rías<sup>316</sup>.

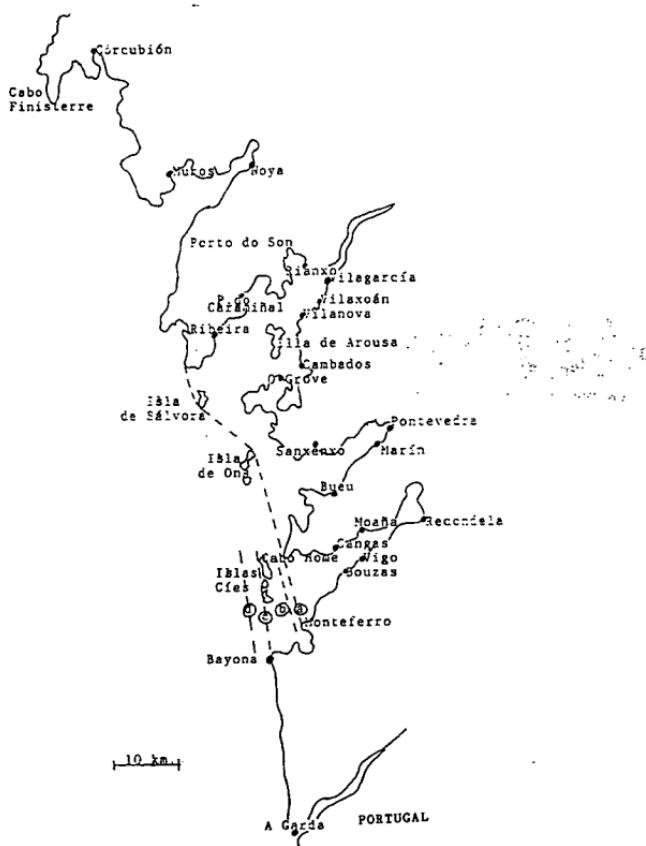
El interés de los traiñeiro por faenar dentro de los límites marcados era doble: primero, porque la pesca dentro de las rías requería un menor esfuerzo, al evitarse el desplazamiento fuera de puntas, y, segundo, por las mejores condiciones de abrigo que ofrecían. En 1905, una instancia de los Fabricantes de Conservas de la Ría de Vigo, reclamando la rectificación de los límites para la pesca con cerco de jareta, lo explica claramente: “rara vez han podido las traineras dedicarse a la pesca en los límites marcados, aunque para ello tuvieran buen deseo, a causa de que esos límites distan del puerto diez millas que salvan las embarcaciones al remo, como igualmente al regreso. Que cuando emplean el aparejo, hay siempre marejada fuera de las islas y las traineras no pueden dedicarse sin grave riesgo

<sup>314</sup> Junto a incidentes aislados en los que no eran extrañas las armas de fuego, los más graves tuvieron lugar en la ría de Arosa. A finales de agosto de 1902, y ante la escasez de sardina los fabricantes de salazón decidieron enviar a La Coruña y la ría de Vigo botes para comprar sardina a precios más baratos que los ofrecidos por los xeiteiros de la ría, la respuesta será un intento de ataque a los botes y la intervención de la Guardia Civil. Un mes más tarde, el 24 de septiembre de 1902, en las proximidades de la isla de Ons, los xeiteiros abordaron a varios galeones cargados de sardina, apalearon a los tripulantes y arrojaron la sardina al mar. A esto le siguieron detenciones de xeiteiros, manifestaciones de ambos bandos, etc., Bernárdez (1936). Todavía en 1904, más de 700 xeiteiros protestarán porque los traineros “armados con escopetas, revólveres, palos, garrotes, etc.”, habían abierto fuego contra ellos, AGM, Pesca, Asuntos Particulares, Leg. 2173.

<sup>315</sup> AGM, Pesca, Asuntos Particulares, Leg. 2171. Ahora bien, conviene matizar esta afirmación; a la zona se enviaron los cañoneros “Temerario”, “Vasco Nuñez de Balboa” y “Condor”, quedando muy pronto sólo la última para la vigilancia de todas las rías bajas y sin demasiada fortuna. El 25 de enero de 1902, la embarcación, cuya caldera era demasiado vieja, no resistirá la excesiva presión en la persecución de una trainera la remos!, que se encontraba pescando en aguas prohibidas, e hizo explosión, ocasionando la muerte a varios de sus tripulantes e hiriendo a otros. Los supervivientes fueron recogidos por las traineras a que perseguían, Bernárdez (1936). Despues de esto la vigilancia prácticamente se eliminó tal como hacen constar los marineros de Bueu meses más tarde, AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L-2172.

<sup>316</sup> Son diversas las instancias a este respecto de xeiteiros de diversos puertos que reclaman vigilancia contra las traínas que pescan en el interior de las rías, AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L-2172-2173.

GRAFICO 55  
EL LITORAL DE LAS RIAS BAJAS



**LEYENDA:**

*Línea punteada a:* Límite desde el cual no pueden pescar las traineras por el decreto de julio de 1898.

*Línea punteada b:* Línea distante una milla marina de Cabo Home y de Cabo Monteferro, desde la cual las traineras no pueden pescar por el decreto de julio de 1900.

*Línea punteada c:* Tangente a la extremidad más avanzada en el Océano desde las Islas Cíes, a partir de la cual los xeiteiros piden que se midan las tres millas marinas de la zona jurisdiccional de pesca.

*Línea punteada d:* Límite occidental de esta zona jurisdiccional de pesca.

Fuente: Brey, G., *Economie et mouvement syndicale en Galice (1840-1911)*, Lille, 1990, pp.480-481; tomado de *La pesca de la sardina en las Rías Bajas. Informe de la Comisión...*, Madrid, 1901.

a las faenas de pesca, resultando de esto que no pueden cumplirse los límites y que todos están de acuerdo en burlar la vigilancia”<sup>317</sup>. Por otra parte, estarían los factores apuntados por Manuel Butrón para el caso de la ría de Pontevedra: “mientras más o menos de estos xeitos subsistan, no se decidirán las traíñas a calar sus redes en mar azul, porque la tardanza en conducir su mercancía a los puntos de venta les imposibilitaría de competir con los xeiteiros, sin contar con que muchos de los tripulantes de las traineras no son realmente marineros y es un riesgo confiarles la ejecución de faenas que sólo la gente de mar sabe llevar a cabo”<sup>318</sup>.

Ahora bien, a pesar de los muchos incidentes que provocó, la pesca con traíñas en el interior de las rías nunca se paralizó. Por el contrario, al compás de la decadencia de xeitos y boliches, su actividad fue poco a poco normalizándose. Buena prueba de ello son los acuerdos tomados por las Juntas Locales de Pesca: el 30 de julio de 1902, la de la provincia de La Coruña decide permitir la pesca con trainera “sin limitación alguna”, pues, según explica la Comandancia de Marina, “aceptadas las traineras como artes más lucrativos, en ellas fueron enrolándose las tripulaciones de los jeitos, hasta el punto que casi puede decirse que no existen más arte en esta ría que el llamado cerco de jareta”<sup>319</sup>; en 1906, también la de Vigo acabará sancionando legalmente un uso impuesto por la práctica<sup>320</sup>.

## ***B) La difusión de los cercos de jareta: traíñas y tarrafas***

Una vez visto el proceso de introducción de las traíñas y los conflictos que generó, pasaremos a analizar el alcance y el ritmo de su difusión, dado que hubo variaciones notables de unas zonas a otras. La base y punto de partida será la relación de las traíñas existentes

<sup>317</sup> AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L-2174. Una instancia de los armadores de Cambados con fecha 5-IV-1907 incide en las mismas consideraciones: el obligar a pescar fuera de la Isla de Sávora equivale a una de las dos cosas “ó la prohibición de hecho ó la necesidad de vivir infringiendo constantemente la ley”, AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L-2178.

<sup>318</sup> Butrón (1906).

<sup>319</sup> AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L-2175, 25-IX-1905.

<sup>320</sup> “...las traineras podrán pescar en todo tiempo dentro y fuera de las rías, sin sujeción a límites, por haber desaparecido las causas que impusieran la fijación de los mismos”, AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L-2175, 15-I-1906.

en el litoral gallego, contando para ello con los informes de la Comisión constituida a tal efecto en 1901 y los Anuarios de Pesca de 1906 y 1908. Ahora bien, tanto en un caso como en otro existen problemas a la hora de llevar a cabo la cuantificación: en 1901 y 1904, y dependiendo de los puertos, se consignan indistintamente como traíneras o cercos de jareta, lo que dificulta enormemente el cálculo real de las traíñas, pues se obtienen resultados muy distintos según se toma uno u otro indicador. Por lo que se refiere al *Anuario de Pesca de 1908*, la relación de los cercos de jareta se hace por trimestres, con las consiguientes oscilaciones a lo largo del año (Cuadro 30)<sup>321</sup>.

Sin embargo, y a pesar de estos problemas, de los datos se puede obtener una visión bastante clara sobre la difusión de las traíñas: en 1901 se concentran en unas determinadas zonas, sobre todo en las rías altas; en el resto del litoral, desde Puenteceso hasta La Guardia, sólo aparecen traíñas en el puerto de Vigo, por cierto en número bastante elevado. Tres años más tarde, las traíñas ya están plenamente implantadas en la ría de Vigo, tanto en la capital como en los distritos de Bayona y Cangas. El caso de Cangas, distrito que encabezara en los años de entresiglos la oposición al cerco de jareta, demuestra claramente hasta qué punto la difusión de las traíñas era imparable, a pesar de la oposición inicial, los conflictos y las medidas legales dictadas al efecto.

En las rías de Muros, Villagarcía y Pontevedra el proceso de difusión de las traíñas fue más lento; de hecho, hasta 1908 no se puede hablar de una implantación importante. La lenta difusión de las traíñas en esta parte del litoral gallego, y concretamente en la ría de Villagarcía, zona de importancia capital en la pesca de sardina, se explica por la falta de estímulos para el cambio. El gran peso de la actividad salazonera y la existencia de un numeroso grupo de pescadores independientes, propietarios de xeitos, hizo posible que los artes tradicionales abastecieran sin problemas a la industria transformadora, al menos hasta que la consolidación de la industria conservera en la ría de Vigo y la difusión de los nuevos artes en las rías próximas propició también aquí el cambio hacia las nuevas unidades. En este sentido, la conjunción en Vigo de una poderosa industria conservera y de un importante subsector ligado a la comercialización de

<sup>321</sup> Dada la variación entre un trimestre y otro, e interesándonos saber el stock de flota, decidimos optar por las cifras máximas; son estas las que nos pueden indicar el grado de difusión de las traíñas y no el número de las que faenaron, pues por diversas razones pudieran no haberlo hecho.

pescado fresco permiten explicar, por un lado, el alcance y rapidez en la difusión de las nuevas unidades en esta ría, y, por otro, la ralentización del proceso en el resto de las rías bajas<sup>322</sup>.

CUADRO 30

DIFUSIÓN DE LOS CERCOS DE JARETA EN GALICIA

Distritos	1901		1904		1908			
	Traíñas Barcos	Artes	Traíñas Barcos	Artes	Tarrafas Barcos	Artes	Traíñas Máximo	Tarrafas Máximo
<b>Ferrol</b>								
Santa Marta	5	14	141	42			4	29
Vivero	12	12	20	40	6	2		22
<b>Ribadeo</b>								
Coruña	38	61	90	90			30	9
Puenteceso	36	6	10				8	8
Camariñas	1	1						
Sada	49	10	24	4			8	
Puentedeume				8			10	4
Corcubión			3	18				
Muros			5	1			8	
Villagarcía							85	
Caramiñal							130	
Noya							24	
Pontevedra								
Marín			12	25			36	
Sangenjo							3	
Bueu							40	
Vigo	134	134		280			30	
Cangas			100	200			113	
Bayona			14				24	
La Guardia								
<b>Total</b>	<b>275</b>	<b>238</b>	<b>409</b>	<b>718</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>553</b>	<b>72</b>

"Fuente: Elaboración propia a partir de la RPM, 28-II-1901, Anuario de Pesca de 1906 y Anuario de Pesca y de la Marina Mercante de 1908."

<sup>322</sup> Carmona (1983a).

Del cuadro anterior también se infiere el importante retroceso de las trañas en el litoral comprendido al norte de Finisterre, hecho directamente vinculado a la difusión de las tarrafas. El arte de tarrafa no es más que un cerco de jareta pero de dimensiones mucho mayores; tanto su longitud (más de un kilómetro) como su peso (de ocho a nueve toneladas mojada) obligaron, primero, al uso de galeones y faluchos para su manejo, y, más tarde, de embarcaciones movidas a vapor, auxiliadas por un galeoncillo<sup>323</sup>.

Estas nuevas unidades pesqueras, procedentes de la provincia de Huelva, comenzaron a difundirse por las rías altas a partir de 1902: de sólo dos tarrafas que faenan en Vivero en 1904 se pasa a 41 tres años más tarde en la provincia de Ferrol, y a 72 en 1908. Sin embargo, no traspasaron Finisterre<sup>324</sup>. La fuerte oposición que encontraron en las rías bajas marcó una clara diferenciación entre el litoral norte, especialmente la costa lucense, donde predominarán las trañas, y las rías bajas, que quedarán reservadas a las trañas.

Las razones para este peculiar distanciamiento habría que buscarlas en el desigual desarrollo socioeconómico experimentado por la pesca en la zona norte y sur de Galicia. En las rías altas, sobre todo en los puertos de la costa de Lugo, donde primero y más rápidamente se difundieron estas unidades pesqueras, la hegemonía de los fomentadores seguía siendo abrumadora. A diferencia de las rías bajas, no se había producido un traspaso masivo de los medios de producción a los marineros, y, por tanto, el número de pescadores independientes era muy pequeño. Por otra parte, la difusión de las trañas había sido mucho menor que en la ría de Vigo, con lo cual la difusión del nuevo arte se encontraba con menos obstáculos.

En este sentido, es muy significativa la facilidad con que se introdujeron las tarrafas en los puertos de Cillero, Vivero, Bares, Cariño, Espasante y Cedeira, y a la vez, su prohibición en 1905 para la ría de Ares y Sada, precisamente donde trañas y xeitos tenían un mayor peso. Sólo después de numerosas reclamaciones, se acordó permitirlas puntas afuera hasta 1910, pues “consideraciones de humanidad hacia los armadores más pobres de la ría de

<sup>323</sup> Las primeras noticias de su empleo en Galicia nos las da Pardo (1907).

<sup>324</sup> Datos tomados de los Anuarios de Pesca de 1906, 1907 y 1908.

Ares aconsejan dar un plazo para que estos tengan tiempo de hacer la evolución de la traíña a la tarrafa”<sup>325</sup>. En todo caso, estas dificultades no impidieron la difusión de las tarrafas en el conjunto de las rías altas, al compás del descenso de las traíñas.

Todo lo contrario sucedió en las rías bajas. Al fracasar por completo el intento de introducir estas nuevas unidades, el proceso de transformaciones técnicas adoptó unos patrones totalmente distintos. La fuerte oposición que encontraron las tarrafas -a pesar de crearse en 1905 “La Pescadora Viguesa”, sociedad anónima cuya finalidad era precisamente la pesca de sardina con este nuevo arte-sólo se entiende a la luz de la nueva situación económica y social generada trás el asentamiento de las traíñas<sup>326</sup>.

Cuando se intenta introducir la tarrafa en la ría de Vigo todavía colean las luchas entre xeitos y traíñas, y, por consiguiente, el miedo a reabrir un nuevo conflicto entre artes de resultados imprevisibles<sup>327</sup>. Por otro lado, el momento elegido no era el mejor. La industria conservera atravesaba una etapa de fuerte expansión debida en gran parte a los bajos precios de una materia prima proporcionada masiva y regularmente por las traíñas<sup>328</sup>; a esto se añadía el alto endeudamiento de los pescadores, que todavía se encontraban amortizando gran parte del capital invertido en la transformación de las técnicas pesqueras<sup>329</sup>.

Tampoco la tarrafa presentaba grandes ventajas frente a las traíñas: al no faenar con raba y largar sólo cuando las grandes masas de sardina se presentaban concentradas la irregularidad

<sup>325</sup> R.O de 22-III-1909; Rodríguez Santamaría (1923), p.756.

<sup>326</sup> Constituida como sociedad anónima el 15 de junio de 1905, con un capital social de 250.000 pesetas, nunca llegó a funcionar, RMP, Registro de Sociedades, Libro-5, fol. 73. Las causas fueron muy concretas: “la oposición sistemática y absurda de ciertos elementos de pesca y traficantes de cebo para la sardina, llamado raba”, APHP, Subdelegación de Vigo, Balances de Sociedades, “Memoria de 1905”, L- 6598.

<sup>327</sup> Como indican en 1906 los conserveros y salazoneros de la ría de Vigo: “este aparejo no viene a resolver ningún problema económico, sino por el contrario a entorpecer el ejercicio de nuestras industrias y a suscitar una cuestión de orden social gravísima”, AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L-2175.

<sup>328</sup> La tarrafa “la industria conservera de estas rías está con exceso abastecida por la traíña, sin que los fabricantes se hayan jamás quejado de los precios de las primeras materias”, AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L-2175, 19-I-1906; Carmona Badía (1983a).

<sup>329</sup> “arruinaría irremisiblemente a todos aquellos infelices marineros que, abandonados y perdidos sus antiguos artes de pesca apenas empezaban a resarcirse del inmenso sacrificio que les representa la evolución que hacia la traíña acaban de realizar”, AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L-2175, 10-I-1906.

de las capturas era mayor<sup>330</sup>. Los efectos para la industria conservera eran claros: vuelta a la estacionalidad y peor calidad en la sardina elaborada, por la necesidad de concentrar toda la actividad en unos días<sup>331</sup>. Por otra parte, dado que un reducido número de artes podían asegurar el abastecimiento de las fábricas, las posibilidades de oligopolización del mercado eran mucho mayores<sup>332</sup>: peligraba el concepto de “mar libre” y las reglas del juego de un mercado abierto, fijadas en la recién creada Lonja del Berbés, que pusiera fin a los reiterados conflictos entre traineros y conserveros por el precio de la sardina<sup>333</sup>. En definitiva, tal como indican los fabricantes de conservas y salazón de Cangas, la tarrafa en las rías bajas “no hace falta a nadie” (subrayado original)<sup>334</sup>.

Ahora bien, este intento de introducción de la tarrafa tuvo un efecto positivo. Indirectamente, provocó la solución definitiva al problema de las traíñas: el 15 de Enero de 1905, la Junta Local de Pesca de Vigo confirma el “status quo” existente: “las traineras podrán pescar en todo tiempo, fuera y dentro de las rías de esta provincia sin sujeción a límites, por haber desaparecido las causas que impusieron la fijación de los mismos” (en clara alusión al conflicto xeito-traíña)<sup>335</sup>. Aunque la resolución confirmaba la legalidad de la tarrafa fuera de puntas, en la práctica, las dificultades con que tropezó el funcionamiento de la “Pescadora Viguesa” fueron tales

<sup>330</sup> La tarrafa sólo pesca cuando la sardina se presenta “y entonces lo hace en tan enorme proporción que abarrotta nuestras fábricas de una manera no sólo innecesaria sino perjudicial puesto que, los brazos disponibles serían insuficientes a su manipulación, dejándonos después 8, 10 ó 15 días sin una sola sardina. La traíña puede decirse que nos ofrece su pescado normal y constantemente, en la proporción de cuatro días sí y uno no”, AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L- 2175, 10-I-1906.

<sup>331</sup> “forzosamente resultaría que los jornales de nuestros obreros se elevarían de una manera notable, desde el momento en que un individuo tuviera que ganar en un día o dos de trabajo para los ocho de holganza... por otro lado, siendo nuestro principal trabajo la elaboración de clases finas, nuestras marcas que comenzaban a luchar con ventaja sobre las extranjeras, sufrirían un funesto efecto de regresión toda vez que sólo puede conseguirse una elaboración perfecta cuando la sardina llega a la fábrica de manera regular y constante y en cantidades proporcionadas para que todas las operaciones se verifiquen con la oportunidad necesaria”, AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L- 2175, 10-I-1906.

<sup>332</sup> “Las 230 traíñas serían fácilmente sustituidas por 10 o 15 tarras... quedaría un remanente de 3.925 marineros copropietarios de traineras reducidos a proletarios ó a una lucha imposible por la insuperable desventaja en que se hallarían respecto a los grandes capitales”, AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L- 2175, 30-XII-1905.

<sup>333</sup> Carmona (1991).

<sup>334</sup> AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L- 2175, 10-I-1906.

<sup>335</sup> “Acta de la Junta Local de Pesca de Vigo, 15-I-1906”, AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L- 2175.

y las pérdidas económicas tan fuertes que a la larga acabó disolviéndose<sup>336</sup>.

Tras el fracaso de las tarrafas, las rías bajas quedaron reservadas para las trañas, en continua expansión hasta la primera crisis sardinera del siglo. Como se puede ver en el Gráfico 56, el total del Tonelaje de Registro Bruto correspondiente a las traineras matriculadas en la Comandancia de Marina de Vigo siguió una evolución acorde con lo visto hasta ahora. Entre 1899 y 1902 la difusión de las traineras lógicamente se vio afectada por la serie de conflictos vividos en las rías; la normalización de su actividad y la expansión de la industria conservera favorecieron el auge posterior, alcanzándose en 1904 el máximo de tonelaje y matriculaciones de todo el ciclo; la polémica provocada por la introducción de la tarrafa en Vigo seguramente influyó en la acentuada caída de 1906, y, de hecho, la situación se recupera una vez legalizada la pesca con traña puntas adentro. En todo caso, parece claro que el definitivo declive de las traineras se produce a partir de 1909, coincidiendo con la primera crisis sardinera. Volveremos sobre esto más adelante.

Ahora bien, la negativa a introducir la tarrafa en las rías bajas no significó en absoluto inmovilismo; por el contrario, el patrón de trañas cambió sustancialmente entre 1899 y 1915. Atendiendo al TRB medio (Gráfico 57) se puede ver cómo el arqueo bruto de estas embarcaciones aumentó rápida y progresivamente; hasta 1903 rondaba las cuatro toneladas y en 1907 supera ya las ocho<sup>337</sup>. Este aumento ininterrumpido del tonelaje afectó tanto a las dotaciones como a los artes, que experimentaron un crecimiento paralelo: si en un principio las traineras llevaban de 10 a 14 hombres, en 1906 su tripulación se calcula en torno a los 20; los artes, que en 1900 medían 60 metros de longitud, superarán los 120 diez años más tarde<sup>338</sup>. Con este aumento en el tamaño de las unidades se obtenía una mayor capacidad de captura; así lo ven en 1906 los pescadores de Cangas: “son hoy bastante mayores que las empleadas en un principio, pues mientras las primeras sólo podían cargar de 50 a 70 cestas de sardina, las de nueva construcción cargan de 100 a 170”<sup>339</sup>.

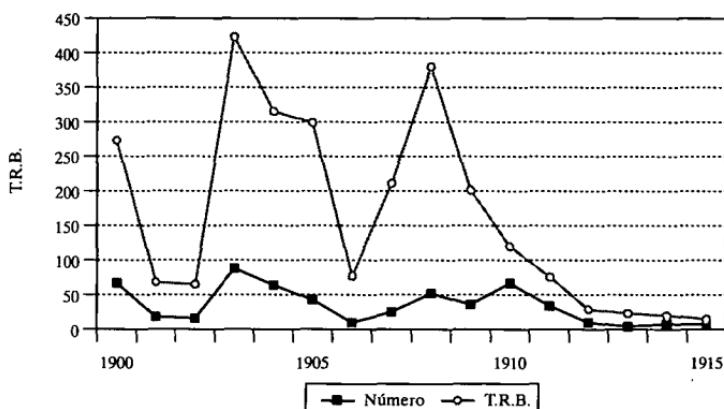
<sup>336</sup> Archivo Provincial de Hacienda de Pontevedra, Subdelegación de Vigo, Balances de Sociedades, “Memoria de 1909”, L- 6598.

<sup>337</sup> Rodríguez Santamaría (1923).

<sup>338</sup> Rodríguez Santamaría (1911a), p. 217.

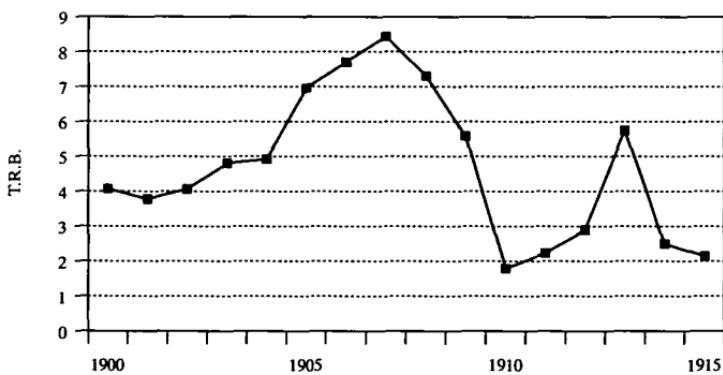
<sup>339</sup> “Instancia de los pescadores de Cangas” AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L- 2175,15-XII-1905

**GRAFICO 56**  
**TRAINERAS MATRICULADAS ANUALMENTE  
 EN VIGO (1900-1915)**



Fuente: Elaboración propia sobre la Lista 3º de Buques de Vigo.

**GRAFICO 57**  
**T.R.B. MEDIO DE LAS TRAINERAS MATRICULADAS  
 EN VIGO (1900-1915)**



Fuente: Elaboración propia sobre la Lista 3º de Buques de Vigo.

Sin embargo, el aumento del tonelaje tenía un tope. De hecho, estas grandes traineras son ya “más parecidas a una gabarra que a un barco pesquero; tienen la forma muy chata, con mala entrada y salida de aguas, empleándolas sólo en las rías, ó á lo más para ir lamiendo las costas, pues, no reúnen condiciones marineras”<sup>340</sup>. Lo mismo opina Rodríguez Santamaría: “dichas embarcaciones creo que han llegado al máximo de tonelaje que puede admitirse para el ejercicio al que se hallan dedicadas, porque carecen de condiciones marineras y resultan muy pesadas para el remo”<sup>341</sup>. En definitiva, el progresivo aumento de tamaño de las trañas, con el fin de aumentar la capacidad de pesca de las embarcaciones, había alterado de tal forma la estructura que llegaba a comprometer su propia eficiencia.

### **C) La pesca y la industria transformadora**

Las transformaciones técnicas en la pesca de la sardina, afectaron directamente a la industria transformadora. Fue en estos años cuando Galicia alcanzó una primacía en el sector que aún hoy mantiene. Desde principios de siglo las fábricas en Galicia pasaron de 36 en 1900 a 74 en 1905 y a 106 en 1907, mientras que las exportaciones de conservas por el conjunto de los puertos gallegos crecieron de 2.808 toneladas como media en 1896-1900 a 6.278 en 1901-1905<sup>342</sup>.

La producción conservera se orientó hacia los mercados internacionales, en los cuales, como ha señalado Joam Carmona, la competencia se establecía fundamentalmente en torno al precio de la sardina. En este sentido, la estrategia seguida por los conserveros será doble: por un lado, promover la difusión de las trañas para reducir la estacionalidad de las capturas y estimular un desplazamiento de la curva de oferta de las especies demandadas para la transformación, y, por otro, la colusión oligopolística para actuar sobre los precios de compra de la pesca<sup>343</sup>.

<sup>340</sup> Ministerio de Estado (1915), p. 26.

<sup>341</sup> Rodríguez Santamaría (1911a), p. 218; sobre este tema además ver García Ramos (1912), p. 130; *Faro de Vigo*, 11-I-1911; s.a. *La pesca a la ardora, Noya*, 1911, p.21-25.

<sup>342</sup> Carmona (1991).

<sup>343</sup> Ibidem; Fabre-Domergue (1906); Le Bail (s.d.); Ouizille (1926); D'Avigneau (1956), p. 155.

Sin embargo, las transformaciones técnicas experimentadas por la pesca gallega no tardaron en repercutir sobre la pesca francesa. En concreto, uno de los factores que contribuyeron a elevar los precios de la sardina francesa fue el precio de la raba. La raba, producto elaborado a base de huevas de bacalao en salmuera, y con el que se cebaban las aguas para la pesca, era indispensable en la captura de sardina en Bretaña, principal región conservera y gran consumidora de este producto. La expansión de la demanda sardinera con la rápida difusión en las costas cantábricas y gallegas de las traíñas, que utilizaban grandes cantidades de raba para la pesca, provocó un rápido aumento de su consumo<sup>344</sup>.

**CUADRO 31**  
**CONSUMO DE RABA EN VIGO (TMS.)**

1900	329
1901	413
1902	339
1903	673
1904	765

Fuente: Fabre-Domergue...

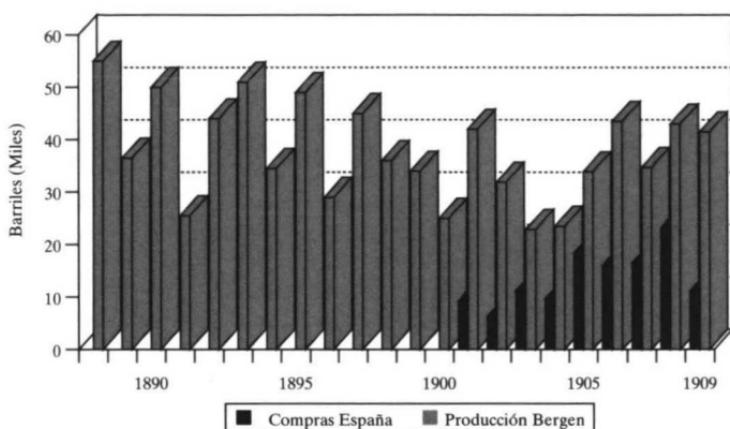
La producción de raba se concentraba en Noruega, siendo Bergen el principal centro de oferta. Las compras españolas en este mercado aumentaron desde finales del siglo XIX, a medida que se difundió su empleo por el Cantábrico: en 1901-1903 representaban el 30,96 por 100 del total y alcanzaron el 44,11 por 100 en 1904-1906 (Gráfico 58). El aumento de la competencia en los principales mercados de raba, precisamente en un momento de caída de la producción -la media de 1900-1904 fue un 36 por 100 inferior a la de 1888-1889- encareció progresivamente los precios, que se mantendrán en niveles elevados hasta 1905 (Gráfico 59)<sup>345</sup>.

<sup>344</sup> Así, en 1909 España "recibía 11.000 barriles de raba de Noruega frente a los 30.300 expedidos a Francia", De Villiers (1910), p. 15.

<sup>345</sup> Sobre el problema de la raba: Fabre-Domergue (1906); León de Seilhac (s.d.) p. 17, 55 y ss; de Villiers (1913), p. 13.

GRAFICO 58

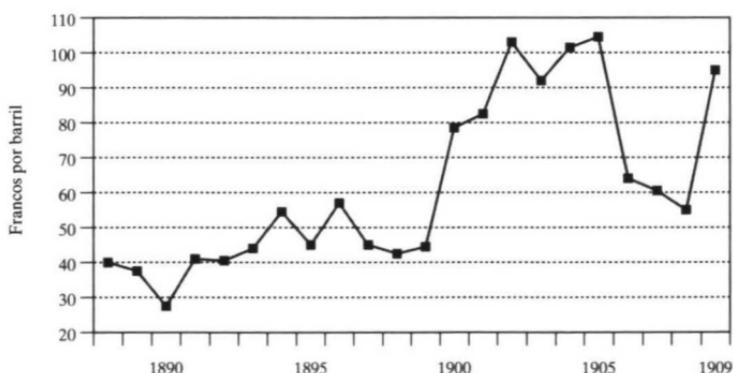
**PRODUCCION Y COMPRAS DE RABA POR ESPAÑA  
EN BERGEN**



Fuente: Elaboración propia a partir de Amieux, ML. *Documentos...*

GRAFICO 59

**PRECIO DE LA RABA EN BERGEN**



Fuente: Elaboración propia a partir de Amieux, ML. *Documentos....*

Lógicamente, este proceso afectó en mayor medida a la pesca de la sardina en Bretaña que a la de Galicia, al emplear aquella un equipo pesquero mucho menos productivo y ser sus pesquerías acusadamente estacionales. De esta forma, el incremento en los precios de la raba incidía con más fuerza en los costes de captura de la sardina en Bretaña, encarecía la materia prima y, por tanto, restaba competitividad a sus conservas. Como indica en 1906 el informe Fabre-Domergue, “no es sin razón que se atribuye a la carestía de la raba una parte importante del malestar que sufre hoy día la industria sardinera”<sup>346</sup>.

Si la transformación de las técnicas pesqueras fue una de las estrategias seguidas por los conserveros para asegurarse un abastecimiento de materia prima abundante y regular, la vía para mantener unos precios inferiores a los de competencia fue la de la colusión empresarial. La conflictividad generada en torno al precio de la sardina, que paralizó en diversas ocasiones el conjunto de las fábricas entre 1900 y 1904, dio lugar a la intervención arbitral del Ayuntamiento vigués y, más tarde, a la creación de la Lonja del Berbés, inaugurada en octubre de 1905, en donde regía el sistema holandés de subasta a la baja, muy favorable a los compradores<sup>347</sup>.

La aparición de esta lonja como institución central reguladora de las transacciones va a tener una gran importancia no sólo para la industria conservera, en tanto que le permite disponer de sardina a bajo precio, sino también, a largo plazo, para el conjunto del sector pesquero<sup>348</sup>. Hasta después de la guerra civil, la lonja de Vigo será, junto con la de Marín, creada en los

<sup>346</sup> Fabre-Domergue (1906).

<sup>347</sup> Carmona (1991). Información sobre el reglamento e información sobre la inauguración de la citada Lonja puede verse en *Faro de Vigo*, 6-VIII-1905 y 3-X-1905. El Ayuntamiento controlaba además el sistema de medidas utilizado; todavía en 1927, los fabricantes de conservas debían mandar los cajones utilizados para el transporte de pescado al Ayuntamiento para ser revisados o bien hacer que un encargado de este pasara por la fábrica a comprobarlos, *Vasconia Industrial y Pesquera*, 20-III-1927.

<sup>348</sup> Pulido Valente (1981) destaca los intentos de los fabricantes de conservas de Setúbal por controlar el precio de la materia prima mediante la fijación de una tasa por cesta al estar implantado un sistema de subasta que favorecía a los armadores. Con la subasta los fabricantes pierden la posibilidad de comprar a determinados barcos, pero al separar comprador y vendedor agiliza los procesos de venta eliminando las discusiones y actúa como reguladora de los precios, al suprimir las diferencias diarias de los precios para las mismas calidades de pescado, Robert-Muller (1944), p. 84-85; Ostermeyer (1954). Sobre el papel jugado por la Lonja en Aberdeen, sobre el desarrollo del conjunto del sector, Gray (1978), pp. 167-169.

años veinte, la única lonja municipal que exista en España<sup>349</sup>. Por su condición de pionera, así como por la importancia de Vigo en el conjunto de la pesca española, se convirtió en modelo a seguir para la creación del resto de las lonjas.

#### **D) La vaporización de la flota sardinera**

A partir de 1909, la caída en las capturas de sardina, amenazó gravemente la expansión de la industria conservera, que en buena medida se había basado en unos bajos precios de la materia prima. La falta de pesca redujo considerablemente los desembarcos, y la escasez se agudizó en los años siguientes. Esta crisis puso en tela de juicio determinados métodos de captura utilizados durante la época de expansión, en concreto el uso de dinamita y la pesca a la ardora, y además provocó cambios trascendentales en la pesca de sardina<sup>350</sup>.

La salida a la crisis sardinera exigía aumentar la capacidad de captura de las embarcaciones, lo que no era posible dentro de los patrones tradicionales: con la potencia de las unidades pesqueras llevada ya al límite, todo nuevo incremento significaba una pérdida de eficiencia. Precisamente, será este factor el que fuerce la introducción de formas de tracción mecánicas en las embarcaciones.

A esas alturas del siglo, la aplicación del vapor a la pesca de sardina no era algo nuevo en Galicia. En Vivero, al menos desde 1904, dos tarrafas faenaban ya con vapores, y en los años siguientes su empleo se va a difundir por el norte de Finisterre. La razón está en el tamaño y enorme peso de estos artes<sup>351</sup>. Por el contrario,

---

<sup>349</sup> La creación de la Lonja de Marín data de 1908 y fue construida por "D. Luis Hermida Araujo, que abona al Ayuntamiento, según contrato por veinte años, 2.500 pesetas anuales" Pontes y Ávila (1921).

<sup>350</sup> El uso de la dinamita se puede rastrear en la década de los ochenta del siglo XIX, cuando se utilizaban pistones para hacer enmellar la pesca en los xeitos y boliches al trabuquete; sin embargo, será con la penetración de las trafías cuando se comience a utilizar continuadamente la dinamita como forma rápida de aumentar las capturas. A comienzos de siglo hay a denuncias y choques entre xeiteiros y traiñeros al utilizar la dinamita los primeros como una forma de compensar su falta de competitividad, AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L- 2172, L-2173. En la primera década se agudizó el problema por la falta de vigilancia; de hecho, la legislación específica contra el empleo de explosivos en la pesca se inicia con la R.O de 8-II-1907, Rodríguez Santamaría (1923), pp.446 y ss. En lo que respecta a la "ardora" era un procedimiento empleado tradicionalmente por los xeitos en la pesca nocturna, poniéndose en cuestión solamente tras la difusión de la pesca con dinamita.

<sup>351</sup> Su tamaño aproximado era de un kilómetro y mojada pesaba entre ocho y nueve toneladas, Pardo (1907); Rodríguez Santamaría (1911a).

en las rías bajas, con predominio total de las traíñas, mucho más ligeras, habrá que esperar a los efectos de la gran crisis sardinera para que se adopte el vapor en las embarcaciones.

CUADRO 32

**VAPORES DEDICADOS A LA PESCA DE SARDINA**

Distritos	1908	1910	1912	1913	1914
Vivero	12	16	13	10	11
Santa Marta	6	13	13	15	15
Puentedeume	—	3	1	2	1
Sada	—	1	1	1	1
Coruña	9	4	16	16	16
Camariñas	—	1	3	2	2
Puenteceso	—	6	8	8	8
Corcubión	—	—	1	1	—
Muros	9	18	18	—	4
Noya	—	—	—	—	—
Ribeira	—	—	—	—	—
Caramiñal	—	—	—	—	—
Villagarcía	—	—	—	—	3
Sangenjo	—	—	—	—	—
Marín	—	—	4	15	17
Bueu	—	—	1	2	2
Cangas	—	—	4	32	34
Vigo	—	—	—	—	80
Bayona	—	—	—	—	—
La Guardia	—	—	—	1	4
<b>TOTAL</b>	<b>36</b>	<b>66</b>	<b>83</b>	<b>105</b>	<b>198</b>

Fuente: elaboración propia a partir de los *Anuarios de Pesca*.

Hasta 1912 no se introducirá el vapor en las rías bajas, salvo en la de Muros, donde se venía empleando sólo al servicio de las jábejas. Los efectos de la crisis, con un aumento constante en los precios de la sardina, actuaron como un potente estímulo para la adopción del vapor. En enero de 1911 comenta el *Noticiero de*

Vigo: en Cangas “se tiende a reformar el sistema de pesca, sustituyendo por traineras de vapor las de remo. Hay ya cinco o seis en funciones y están encargadas doce o catorce más”<sup>352</sup>. El proceso de difusión del vapor debió ser bastante más rápido de lo que las cifras del cuadro dejan entrever: así, frente a los cuatro vapores que da el Anuario para 1912, una relación de la Comandancia de Marina eleva a veintidós las lanchas a vapor existentes en la provincia marítima de Vigo<sup>353</sup>.

El vapor se introducirá en las rías bajas en unas nuevas embarcaciones: las “motoras”. Pese a que empleaban máquinas de vapor, toman su nombre de las primeras que se ensayaron, montadas con motores de gasolina. Ignoramos las razones para su abandono; según Rodríguez Santamaría, “desistieron pronto porque no les daban tan buen resultado como las máquinas de vapor”<sup>354</sup>. De hecho, y en base a la ya citada relación, de las veintidós lanchas movidas por procedimientos mecánicos en 1912, sólo dos lo hacen con gasolina, el resto con vapor<sup>355</sup>.

El tipo de embarcaciones utilizadas, de 10 a 30 TRB, 10 millas de velocidad y un coste en torno a las 25.000 pesetas, tenían ventajas sustanciales respecto a las antiguas traineras: por un lado, la tripulación necesaria era mucho menor, pues, al liberarla de la tracción a remo, podía reducirse de 20-26 hombres a 12-14<sup>356</sup>; por otro, poseían una mayor versatilidad, dada la posibilidad de un uso polivalente: faenaban lo mismo con cercos de jareta que con palangres, o armaban en pareja para el arrastre cuando no había sardina, y de ahí sus mayores posibilidades de amortización por diversificación de las pescas<sup>357</sup>.

Con la introducción del vapor se alteraba sustancialmente la función pesquera: al aumentar el radio de acción de las unidades, era posible el acceso a aguas alejadas en busca de sardina; su mayor velocidad reducía el período de búsqueda; y, por último,

<sup>352</sup> *El Noticiero de Vigo*, 10-I-1911, citado en s.a. *La pesca a la ardora*, Noya, 1911, p.19-20.

<sup>353</sup> AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L- 2172, L-2178, 26-VIII-1912.

<sup>354</sup> Rodríguez Santamaría (1911b).

<sup>355</sup> AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L- 2172, L-2178, 26-VIII-1912.

<sup>356</sup> s.a. *La pesca a la ardora*, Noya, 1911, p.20-21.

<sup>3567</sup> Rodríguez Santamaría (1911b).

dado que el cerco se podía cerrar con mayor rapidez y menor esfuerzo, el tamaño del arte podía aumentar. En definitiva, venía a resolver el problema de incrementar la potencia de las unidades.

Esta transformación experimentada en las unidades pesqueras fue decisiva para que, en el invierno de 1914, pescadores vigueses a bordo de vapores accedieran por vez primera a aguas portuguesas en busca de sardina. Aunque sería arriesgado sostener que la aplicación del vapor permitió superar la crisis sardinera, dado el carácter migratorio de la especie y sus frecuentes fluctuaciones, lo cierto es que el espectacular aumento que a partir de 1913 experimentan los vapores sardineros en las rías bajas coincide con el progresivo crecimiento de las capturas<sup>358</sup>.

#### **4.1.4. *Las especies de mesa***

##### **A) *Primeras aplicaciones del vapor a la pesca***

En el apartado anterior hemos visto cómo los cambios técnicos que afectaron inicialmente a la producción sardinera no se apartaron de los patrones tradicionales. En efecto, las nuevas unidades pesqueras que se introdujeron en los años de entresiglos, las trañas, trataban de optimizar las energías tradicionales. De todas formas, rompían con las técnicas preexistentes, en tanto en cuanto tenían un poder de captura mucho mayor; sólo cuando estas unidades, a causa de la primera crisis sardinera, revelaron ciertas rigideces para mantener el ritmo de producción exigido por la industria conservera, se introdujo el vapor en las embarcaciones. Por el contrario, en lo que se refiere a la captura de especies finas -merluza o besugo-, el incremento de la producción estuvo estrechamente ligado a la introducción de la fuerza de tracción mecánica. En un principio, el vapor

<sup>358</sup> La expansión del área de captura hacia Portugal está vinculado directamente con la difusión del vapor, como dice la Liga Marítima: "De poco tiempo a esta parte viene notándose en las costas gallegas un desenvolvimiento importante en lo que toca a la pesca de sardina; desenvolvimiento debido a la perfección de los procedimientos y a la abundancia de pescado... Las aguas donde han conseguido los pescadores españoles tan satisfactorios resultados, forman parte de los mares neutrales inmediatos a Portugal, los cuales han sido explotados el invierno último por vapores galaicos, debiendo a los de Vigo el descubrimiento de tan importante veneno de riqueza", AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L-2178, 16-V-1914.

intervendrá de forma indirecta: actuando sobre la movilidad y velocidad de las embarcaciones logrará aumentar sustancialmente su capacidad de pesca; más tarde, al actuar también sobre los artes, se integrará plenamente en la función pesquera.

En la bibliografía sobre el desarrollo de la pesca marítima se suele considerar que la primera aplicación de embarcaciones movidas a vapor a la actividad pesquera tuvo lugar en Inglaterra en la década de 1860, como cargueros y remolcadores<sup>359</sup>. El sistema de flota que agrupaba a los queches de vela al arrastre exigía un medio de transporte rápido; de ahí que, inicialmente, la pesca la llevaran a puerto los propios queches por turnos; más tarde se utilizaran cargueros a vela que, en 1864, comenzaron a ser sustituidos por cargueros a vapor<sup>360</sup>. A partir de ese momento, se iniciaron los ensayos para que los cargueros pescaran por si solos mientras estaban inactivos. Pese a que en 1880 se resolvieron algunos problemas técnicos que dificultaban el arrastre a vapor, no fue hasta bien entrada la década de los noventa cuando estas unidades comenzaron a difundirse rápidamente<sup>361</sup>.

Una de las principales dificultades que encontró la difusión del arrastre a vapor derivaba del tipo de arte empleado. Tradicionalmente, los artes utilizados consistían en un gran saco de red arrastrado por dos embarcaciones que, al navegar en paralelo, conseguían su apertura. Sin embargo, a comienzos del siglo XIX se había difundido en las costas inglesas una modalidad de arrastre con una sola embarcación, en la cual la apertura del arte se obtenía mediante la colocación de una viga o percha en su boca<sup>362</sup>. Aunque bajo esta forma fue aplicado en Inglaterra a los primeros vapores, no tardaron en surgir dificultades, pues las dimensiones cada vez mayores de los barcos tropezaban con la imposibilidad de aumentar paralelamente el tamaño de la viga, con lo cual su capacidad de captura se veía

<sup>359</sup> Sobre el desarrollo de la pesca al arrastre para el caso inglés, Bottemane (1959); Robinson (1984) y (1989); Gray (1978), pp. 166-180; Coull (1994); para Holanda, Loomeijer (1993); para Alemania, Sarrazin (1993); para Islandia, Thor (1992); para Francia y Europa en general, Cornudet (1909).

<sup>360</sup> Entre sus ventajas era el transportar "tres veces la carga de los de vela y entregarla en la tercera parte del tiempo", Bottemane (1959), p.165 y ss.

<sup>361</sup> Según Adam (1987b) los primeros barcos de pesca, movidos a vapor y hélice, serían dos arrastreros construidos en Arcachon en 1866 y armados por la Société des Pêcheries de L'Océan. Según este autor, los ingleses, que hasta 1882 no practicaban el arrastre a vapor, "nos van a sobrepasar a pasos de gigante. La Grimsby and North Sea Trawling Company hace construir sus primeros arrastreros, y Grimsby se toma la cabeza de la pesca mundial".

<sup>362</sup> Paul Adam (1987b).

seriamente limitada. La solución a este problema se dará en 1894, al reemplazarse el travesaño por dos puertas de madera, situadas en la boca de la red, que se abrían bajo la presión de la corriente<sup>363</sup>. A partir de ahí, la difusión de los arrastreros fue imparable.

En España, las primeras noticias de aplicación del vapor a la pesca datan de 1862, año en que la apertura de la línea ferroviaria Sevilla-Cádiz favoreció la exportación de pescado fresco hacia el interior peninsular, al tiempo que dejó inactivos a los vaporcitos para servicio de pasajeros que cruzaban la bahía gaditana. Esto hizo que los armadores *Butler Hermanos* y *Federico Uhlhoff* solicitaran poder pescar al arrastre con una pareja de vapor. Pese a que obtuvieron permiso, determinados problemas con Portugal aconsejaron su prohibición. Algo más tarde, en 1865, de nuevo se autorizó a *Juan González Peredo* el empleo de dos vapores armados en pareja, si bien esta vez para la pesca en el Norte de África<sup>364</sup>.

La difusión del vapor fue más tardía en el Cantábrico. A diferencia del litoral Sur, la aplicación del vapor a la pesca no aparece ligada al arrastre, pues el bou era un arte típico del Sur y del Levante, pero no del litoral Norte, donde la pesca se realizaba con artes de anzuelo<sup>365</sup>. En 1878, a raíz de la solicitud de *Ignacio Mercader* para dedicar a la pesca un vapor antes dedicado al cabotaje, sabemos que hay ya cinco vapores trabajando en los puertos del País Vasco. Ahora bien, estos vapores no se emplearían propiamente en la pesca, sino que actuarían como lanchas de “enviada”; es decir, remolcadores que, en un sistema de flota, trasladaban las embarcaciones de vela o remo hasta el punto de pesca y de nuevo al puerto<sup>366</sup>.

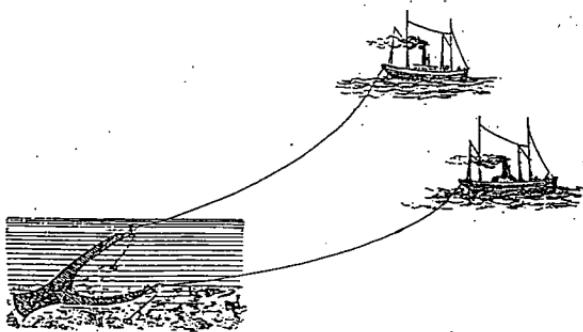
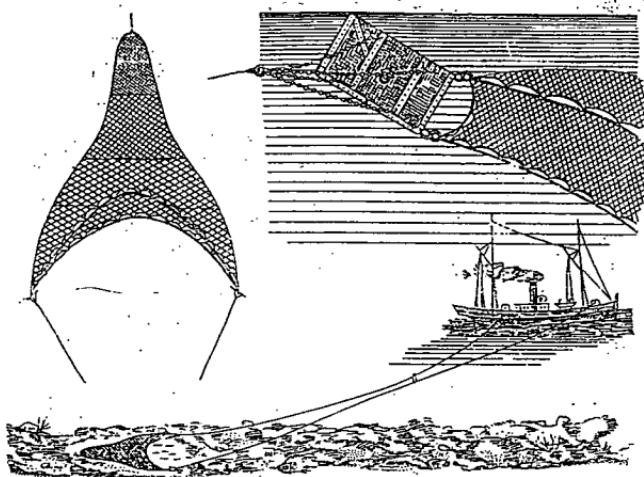
<sup>363</sup> Cornudet (1909), p.60. Las capturas mediante este sistema serían de un 20 por 100 mayores que mediante el sistema de viga, Gray (1978), pp. 175.

<sup>364</sup> Guillén (1970).

<sup>365</sup> En 1879 se concede a D. Pedro Fernández, vecino de Santander, permiso para dedicarse a la pesca de altura; el permiso no es para la pesca de arrastre sino para protección de las lanchas y hacer de enviada, AGM, Pesca, Asuntos Personales, L-2186, 26-VI-1879.

<sup>366</sup> Ignacio Mercader solicitará “se le autorice al expresado vapor dedicarse a la industria de la pesca con tres lanchas más” Según el propio Ignacio Mercader su intención era: “Primero: Disminución considerable del riesgo que corren los que se dedican actualmente a la pesca de altura... el vapor podría prestarles auxilio de remolque. Segundo: Exploración de la costa a sotavento de los puertos de San Sebastián y Pasajes con el objeto de descubrir nuevas calas de pesca que se presume que existen con más abundancia de pescado de las que se explotan hoy en día. Tercero: Obtener que la pesca llegue fresca a los citados puertos en atención a que con el ahorro de tiempo pocas veces dejaría de regresar el vapor el mismo día de su salida. Cuarto: Siendo muchos menos días perdidos para el trabajo, contando con su motor tan seguro...”, “Instancia de Don Ignacio Mercader al Ministro de Marina”, AGM, Pesca, Asuntos Personales, L-2186, 8-XI-1878; *Boletín de Pescas*, 1926, 118, pp.181-186.

GRAFICO 60  
ARTE DE BOU. PUERTAS CON CADENAS.  
BOU ARRASTRANDO



Paraje arrastrando.

Fuente: Rodríguez Santamaría (1923).

Fuente: Rodríguez Santamaría (1923)

El sistema de flota a que Ignacio Mercader dedicó su vapor durante la campaña besuguera de 1878, no tardó en dejar paso a una pesca más intensiva. Al año siguiente, este mismo empresario, con un vapor adquirido en Inglaterra, iniciará la pesca al arrastre<sup>367</sup>. Nada sabemos acerca de la posterior evolución de esta pesca, sólo que su uso no se difundió por el resto del Cantábrico<sup>368</sup>.

Ahora bien, pese a que en España la primera aplicación del vapor a la pesca, y, en concreto, al arrastre fue muy temprana, la difusión del vapor por el conjunto del litoral español se produjo muy lentamente. Según García Solá, en 1888 sólo se dedicaban a la actividad pesquera veinte vapores: 16 en San Sebastián, faenando como remolcadores de lanchas y al arrastre en pareja; un remolcador en Santander, dos vapores en Gijón y uno en Vigo<sup>369</sup>. Sin embargo, es muy posible que estas cifras estén infravaloradas, pues ese mismo año, según datos de la J.O.P. de Vigo, estarían faenando nada menos que ocho vapores<sup>370</sup>.

## **B) La difusión del vapor en Galicia**

Centrandonos ya en Galicia, la introducción del vapor estuvo vinculada, como hemos indicado, a la pesca de la sardina. Los vapores, propiedad de conserveros, actuarían como lanchas de enviada, comprando el pescado en el mar y llevandolo hasta las factorías. De hecho, creemos que fue éste el cometido de las escasas embarcaciones de este tipo matriculadas antes de 1885<sup>371</sup>. Pese a estos comienzos, la difusión del vapor hay que ligarla necesariamente a la expansión de la demanda de pescado fresco, iniciada a mediados de los años ochenta trás la apertura del tramo ferroviario Vigo-Orense-Monforte. A partir de entonces, el número de vapores creció rápidamente: los

<sup>367</sup> Navaz y Sanz (1908). Un estudio más detallado del asunto en López Losa (1994).

<sup>368</sup> Nos referimos a Santander y Asturias, pues según Navaz en 1885 se dedicarían en San Sebastián 8 vapores, de la empresa "Mercader e Hijos"; en Pasajes 3, de "Cámara y Erquicia"; 2 en Zumaya, de "Gurruchaga" y 1 de "Urgaoiti". En todo caso tampoco sabemos cuantos de ellos se dedicaban al arrastre, Navaz (1948).

<sup>369</sup> García Solá (1888).

<sup>370</sup> Memoria de la JOP de Vigo de 1888.

<sup>371</sup> En su tesis doctoral, Fernanda Abreu hace constar la existencia de 2 vapores matriculados en el Registro de Buques de la Comandancia de Vigo en 1883 y 1 en 1884 Abreu Sanchez (1983).

ocho vapores mencionados en 1888 ascienden a 13 en 1890, y, cuatro años más tarde, el consul francés en Vigo señalaba que “es muy probable que su número llegue a 40 antes de finalizar el año actual”<sup>372</sup>.

Pese a que estos vapores no introdujeron cambios en los artes, siguieron utilizando los tradicionales palangres dedicados para captura de merluza y besugo, ofrecían ventajas sustanciales respecto a los veleros, al alterar la capacidad de pesca de las embarcaciones. Como ya dijimos antes, al independizarlos de vientos, mareas o corrientes, se podía prolongar el período de captura, ampliar los días de pesca al año y extender el radio de acción hacia zonas más productivas; además, podían ajustar los ciclos de pesca, no a las condiciones del mar sino en función del horario ferroviario, factor clave a la hora de comercializar el pescado.

Aunque las dimensiones de estos vapores eran muy variables, a través de los datos de la Tercera Lista del Registro de Buques de la Comandancia de Vigo podemos establecer el patrón de vapor utilizado en estos años finales del Ochocientos: de casco de madera, construido en Vigo, tenía un arqueo medio en torno a las 20 Toneladas de Registro Bruto (TRB), montaba una máquina de alta y baja presión, de procedencia inglesa, de 48 caballos de vapor indicados (CVI), y una tripulación compuesta por patrón de costa, patrón de pesca, maquinista, fogonero y siete marineros pescadores<sup>373</sup>.

Esta rápida difusión del vapor no estuvo sólo en función de las ventajas técnicas que tenía sobre la vela, sino también de las posibilidades que ofrecía para aprovechar los altos beneficios de un mercado en expansión. A la altura de 1894, un vapor proporcionaba a su propietario, deducidos costes variables, seguro y amortización, un beneficio neto anual de 10.000 pesetas, lo que representaba más del 30 por 100 del capital invertido<sup>374</sup>.

Con este alto margen de beneficios, derivados de un mercado en expansión y una amplia capacidad de intervenir en los mercados, no tenía sentido introducir cambios en los artes, incluso aunque fueran más productivos, como el arrastre, salvo si se estaba interesado en

<sup>372</sup> Ducloux (1894); *Memoria de la JOP de Vigo de 1890*.

<sup>373</sup> *Ibidem*.

<sup>374</sup> *Ibidem*.

controlar el mercado. De ahí, la oposición que encontró la sociedad “Camilo Lago y Cía” al intentar introducir en Galicia el arrastre con pareja de vapor. El 8 de septiembre de 1889, al desembarcar en Vigo sus caladas, un motín de marineros forzó la retirada de los vapores al Golfo Artabro. Pese a que el arte era perfectamente legal, también en Ares y Mugardos se produjeron protestas de los marineros de los faluchos y por ello los armadores, a instancias de las autoridades de Marina, decidieron finalmente optar por el palangre<sup>375</sup>.

Las razones esgrimidas por los pescadores se centraban en la gran cantidad de merluza pequeña que se mataba con las redes de arrastre, “que concluirán con la pesca en estas costas que es la que da de vivir a la numerosa clase de hombres de mar”<sup>376</sup>. Ahora bien, este afán conservacionista contrasta claramente con la instancia que remiten los marineros de Vigo a la Comisión Central de Pesca, insistiendo esta vez en que jamás “podrán competir con las importantes empresas que armen los vapores con las grandes redes”. La propia Comisión entenderá que la verdadera oposición no responde “tanto a los procedimientos de pesca como al de la concurrencia que en el mercado temían hicieran los pescadores de la localidad, o vendedores que tal vez le tenían monopolizado, los productos de la pesca que en grandes cantidades traían los vapores”<sup>377</sup>.

La introducción del arrastre, con unas capturas mucho mayores que las del palangre, iba a provocar una brusca caída de los precios y, a su vez, una reducción de los ingresos de los armadores de palangreros. De hecho, la aparición de los arrastres tenía lugar en un momento que podríamos denominar “de acumulación primitiva de capital” en este subsector orientado a la producción para consumo en fresco y, que precisamente estaba favoreciendo el paso de la vela al vapor en esta pesca. El fracaso de esta tentativa retrasó en quince años la difusión de los artes de arrastre en Galicia.

En definitiva, como hemos podido observar, la introducción del vapor en Galicia no implicó inicialmente cambios en los artes de pesca, pues se siguieron utilizando los tradicionales palangres. En este sentido, no cabe duda de que, en lo referente a innovaciones téc-

<sup>375</sup> AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L-2159, 30-X-1889; Guillén (1970).

<sup>376</sup> *Ibidem*.

<sup>377</sup> *Ibidem*.

nicas, parecía alejarse del patrón general seguido en las regiones litorales más avanzadas, donde ya hacía tiempo estaban faenando arrastres a vapor. Sin embargo, en base a una creciente flota palangrera a vapor, este subsector orientado a la captura de especies finas pudo desarrollarse, y no tardó en situar a Vigo como uno de los principales mercados de oferta de pescado fresco.

Sin embargo, la producción de pescado fresco en base a una flota de palangreros a vapor tropezó con determinadas rigideces que amenazaban su crecimiento; en concreto, el problema del cebo. Tradicionalmente, el pulpo era la carnada usada para cebar los artes; sin embargo, durante los años noventa, la gran demanda de los palangres provocara el cese de las exportaciones hacia América y una fuerte alza de su precio. La carestía del cebo, “que lo pagan a precios exorbitantes”, hacía elevar los costes de producción, dando lugar a un cuello de botella<sup>378</sup>. En este sentido, el Cónsul francés en Vigo advertía que la magnitud del problema “amenaza paralizar el desarrollo de la pesca por este sistema, si no se logra encontrar otro cebo que lo reemplace”<sup>379</sup>.

Sin duda, la solución vino con la sustitución del pulpo por la sardina como cebo en los anzuelos. Cada palangre exigía diariamente una gran cantidad de sardina, en torno a los seis millares; sin embargo, la oferta de sardina para cebar los palangres estaba condicionada por la presión de la industria conservera. De ahí que en los últimos años del siglo la inelasticidad de la oferta de sardina incidiera directamente sobre la pesca de la merluza y besugo, forzando a los armadores de estos barcos a cerrar filas en torno a los conserveros para intentar difundir técnicas más productivas en la pesca de sardina. Además, la subida del precio del carbón en los años finales del Ochocientos hizo elevar los costes de producción, en un momento en que las ventajas iniciales obtenidas por la adopción del vapor estaban disminuyendo ante el rápido crecimiento de su número<sup>380</sup>. Si sobre

<sup>378</sup> “El cebo constituye para la merluza un gasto de bastante consideración”, *Ibidem*.

<sup>379</sup> *Ibidem*.

<sup>380</sup> “Hasta que se estableció en la ría de Vigo la pesca de la sardina con traíña o cerco de jareta el escaso número de vapores de pesca de entonces pudieron sobrevivir por la baratura del carbón de piedra necesario para la alimentación de los vapores pero establecidas las traineras el número de vapor aumentó hasta alcanzar los 31 indicados y los que se hallan en construcción, y hoy con este número y con el aumento del precio del carbón es imposible salir a la mar sinó pueden contar con la sardina en debidas condiciones de abundancia y buen estado”, AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L-2170, 11-VIII-1900.

los precios del carbón no podían actuar, sí lo podían hacer sobre el precio del cebo: precisamente, será la plena coincidencia de intereses de los conserveros y los armadores de vapores la que explica el rápido y masivo apoyo de estos a la introducción de las trañas.

Como había sucedido en la industria conservera, la difusión de las trañas también jugó aquí un papel fundamental; asegurando un constante suministro de carnada barata, hicieron posible un trabajo más regular de los vapores y, por consiguiente, aceleraron el desarrollo de la pesca para el consumo en fresco, tanto en volumen de producción como en términos de flota. A la altura de 1901 faenaban en Vigo 67 vapores palangreros -64 según la Asociación del Fomento- y su número creció en los años siguientes<sup>381</sup>.

Precisamente, será en estos años de entresiglos cuando los vapores se difundan por otras zonas de Galicia. Así, en 1902, el abastecimiento y exportación de pescado fresco en La Coruña corría a cargo de 22 faluchos, con puerto base en Mugardos, y una flota nada desdeñable de 24 vapores pertenecientes a la capital. Estos vapores, construidos en los astilleros vigueses, tenían entre 28 y 34 toneladas y alternaban la pesca del besugo, desde septiembre hasta marzo o abril, con la de la merluza el resto del año. Cada vapor montaba 36 palangres y cada palangre entre 100 y 200 anzuelos, dependiendo fueran al besugo o a la merluza. La producción diaria de un vapor rondaba, según la temporada, los 1.000 besugos o 180-220 merluzas<sup>382</sup>.

Por su parte, los faluchos tenían un bote de “enviada” encargado de cargar el pescado en el mar y conducirlo a puerto para su venta. Por esto, no es extraño que sus descargas diarias de merluza fueran similares a las de los vapores, si bien sus capturas de besugo eran notablemente menores, debiendo compensar con las de congrio, del que capturaban diariamente como media en torno a 30 o 40 unidades de buen tamaño<sup>383</sup>. Sin embargo, estos rendimientos diarios de los faluchos no les permitían alcanzar la producción anual de los palangreros a vapor, pues su temporada pesquera “no es tan larga

<sup>381</sup> de Borja, Rioja y Dominguez, F. (1901): AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L-2170, 28-VIII-1900.

<sup>382</sup> *Voz de Galicia*, 3-XI-1902.

<sup>383</sup> Las capturas de merluza eran normalmente de siete u ocho cestas diarias, contenido cada cesta 27 merluzas, también llamada docena, lo que significa en torno a 189-216 unidades, *Ibidem*.

como en los vaporcitos". Se extendía de comienzos de Marzo a principios de Junio y de Agosto a Diciembre<sup>384</sup>.

En todo caso, lo que sí parece evidente es que el vapor en Galicia se introdujo, excepto en la ría de Vigo, lenta y tardíamente, sin que se pueda propiamente hablar de difusión hasta la primera década del siglo XX. La Estadística de Pesca de 1906, cuyos datos se refieren a 1904, permite comprobarlo, al tiempo que nos aproxima a la geografía de los vapores pesqueros en el litoral español.

#### CUADRO 33

#### VAPORES PESQUEROS EXISTENTES EN ESPAÑA EN 1904

Bilbao	34
San Sebastián	83
Santander	51
Gijón	50
Ferrol	6
Coruña	24
Vigo	108
Cádiz	4
Málaga	2
Huelva	1
<b>TOTAL</b>	<b>363</b>

Fuente: elaboración propia a partir del *Anuario de Pesca de 1906*, Madrid, 1907.

Dado que en la estadística sólo consta el número de vapores, pero no su tonelaje, potencia, artes empleadas, etc., las posibles conclusiones sólo pueden tener un carácter orientativo. Sin embargo, merece destacarse: por un lado, que la distribución del vapor se limita prácticamente a las costas del norte, que concentra el 98 por 100 del total de la flota, siendo llamativa la inexistencia o escasa presencia de vapores en el resto del litoral; por otro, la clara primacía que dentro del litoral norte tienen Galicia (38 por 100) y el País Vasco (32 por 100); finalmente, la importancia fundamental de dos provincias marítimas que reunían a la mayor parte de la flota española de vapores -Vigo (30 por 100) y San Sebastián (23 por 100)-.

<sup>384</sup> *Ibidem*.

Centrándonos en Galicia, indicar que la agregación estadística por provincias no debe ocultar el hecho cierto de que los vapores se concentraban en sólo tres puertos: Vigo, La Coruña y Ferrol. Es decir, el vapor se difundió en paralelo al ferrocarril, en aquellos puntos que disponían de comunicaciones rápidas y directas con el interior, un mercado local de cierta amplitud y toda una serie de imprescindibles actividades anexas: fabricación de hielo, almacenes de carbón y efectos navales, etc. Así, no es extraño que en los primeros años del siglo el vapor todavía no se hubiera introducido en la mayor parte del litoral gallego. Pese a todo, Galicia se presenta a comienzos de siglo como la principal región española en cuanto a número de vapores, lo cual es un buen indicador del grado de desarrollo alcanzado por el subsector dedicado a la captura de especies de mesa.

### ***C) De los palangres al arrastre: bous y parejas***

Precisamente en el año al que hacía referencia la estadística anterior (1904) alcanzaba su límite la difusión de los palangres, produciéndose desde ese momento su rápida sustitución por vapores arrastreros. Los factores que influyeron en el paso del palangre al arrastre son complejas; de todas formas, podemos establecer algunas hipótesis que ayuden a comprender el proceso.

Sin duda, la difusión del vapor en Galicia y el desarrollo de las pesquerías de las regiones del Cantábrico habían provocado una disminución progresiva de los beneficios unitarios de los vapores palangreros<sup>385</sup>. Junto a esto, la presencia masiva de arrastreros extranjeros faenando en las costas gallegas contribuyó a agravar la situación, incidiendo en la caída de beneficios.

Aunque desde 1902 hay noticias de la presencia de vapores extranjeros arrastrando en las costas de Galicia, no será hasta dos años más tarde cuando comiencen a sentirse sus efectos y a provocar conflictos con los pescadores gallegos<sup>386</sup>. La ausencia de vigilancia en el litoral y un cada vez mejor conocimiento de la

<sup>385</sup> “No se repetirá aquél tiempo en que un vapor daba a su propietario, después de deducidos los gastos, seguro y amortización un beneficio neto de 10.000 pesetas por año, siendo más del 33 por 100 del capital empleado; mas puede decirse que el armamento de vapores palangreros es aun actualmente una operación muy remuneradora”, Ducloux (1901).

<sup>386</sup> Voz de Galicia, 3-XI-1902.

zona hizo que los vapores franceses, ingleses y alemanes, se fueran aproximando a la costa y arrasaran con los artes de volanta y palangre calados por los gallegos<sup>387</sup>. Junto a esto, una escasez de pescado en 1904 y 1905, disminuyó las capturas de los palangreros, produciéndose entonces numerosas protestas en contra de que los vapores extranjeros arrastraran en las costas gallegas<sup>388</sup>. Sin duda, fueron estos factores los que actuaron de forma decisiva para que, a partir de 1904, se introduzcan en Galicia los artes de arrastre.

La introducción del arrastre en la captura de especies finas supuso una transformación radical de las técnicas de pesca, correspondiéndole al vapor un papel fundamental. A partir de ahora, el vapor ya no actuará solamente sobre la capacidad de desplazamiento del barco, sino, y esto es fundamental, sobre el mismo arte, cuya eficiencia va a depender, en buena medida, de la fuerza de tracción de la máquina. El vapor se ha integrado plenamente en las unidades pesqueras.

Dentro de los arrastres, a los que la literatura con frecuencia denomina genéricamente “bou”, habrá que diferenciar el bou propiamente dicho, cuando el arte es arrastrado por un sólo vapor, de las denominadas parejas, cuando se utilizan dos vapores. La causa de tal distinción no es mera erudición técnica, pues, como veremos, su proceso de introducción varió sustancialmente de un caso a otro.

Tradicionalmente, se denominaba bou o pareja a un arte en forma de saco, arrastrado por dos veleros, ampliamente difundido por las costas españolas del Mediterráneo, especialmente en

<sup>387</sup> “La presencia en estas aguas desde hace algún tiempo de vapores dedicados a la merluza con el aparejo llamado Bou, ha venido a producir honda preocupación. Cometen abusos de largar el aparejo en los mismos lugares donde trabajan los vapores españoles destruyendo los de estos. Los vapores de Bouzas han perdido más de 300 palangres y la utilidad que representa la pesca perdida”, Instancia Alcalde de Vigo y de Bouzas solicitando vigilancia en la costas, AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L-2173, 26-VIII-1903.

<sup>388</sup> Instancia de los armadores de pesca de la ría de Vigo, pidiendo se prohiba el uso del Bou; Mitin en Porto do Son contra el Bou, AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L-2173, 27-III-1904; 3-IV-1904; Vida Marítima, 10-III-1905. “De norte a Sur pasaban y repasaban a docenas los vapores franceses, ingleses y alemanes, llenando sus cámaras frigoríficas con el pescado que extraían de estas aguas, mientras que ellos regresaban a puerto con caladas reducidas efectuadas con palangre y cada vez menores debido a la intensa extracción que los primeros efectuaban... Ante este resultado se deciden, al cabo los pescadores de estas rías a lanzarse ellos también a la pesca utilizando el bou, pensando lógicamente que ellos no han de ser en su patria de peor condición que los extranjeros...”, *Faro de Vigo*, 30-II-1904.

Cataluña y Valencia<sup>389</sup>. Sin embargo, en el primer tercio del siglo XX, debido a sus similitudes, la denominación de bou se aplicó al arte de puertas arrastrado por un sólo vapor -“otter trawl”-, que fuera desarrollado en Inglaterra<sup>390</sup>.

En lo que respecta al bou, el primero se introdujo en La Coruña, en 1904, de la mano de “Molina y Márquez”, siendo a partir de ahí muy rápida su difusión<sup>391</sup>. Ya en los primeros meses de 1905 se reconocía que “el bou lleva trazas de privar en absoluto en las rías gallegas a la vuelta de pocos años. En La Coruña hay una verdadera fiebre por la compra de estas embarcaciones”<sup>392</sup>. En ese momento, según anuncia *Vida Marítima*, la flota de arrastre coruñesa se componía de cinco bous y cinco parejas; a mediados de 1906, eran ya 20, sin contar las parejas, que ascendían a 27 antes de que finalizara el año<sup>393</sup>.

De esta forma, se iniciaba en Galicia la pesca de altura; según la conceptualización de la época, aquella pesca en que se permanece varios días fuera de las aguas jurisdiccionales, situadas entonces en las seis millas. A partir de ahora, con el empleo de los bous, la pesca de altura era técnicamente posible, tanto por las grandes dimensiones de los barcos -de 150 a 300 Toneladas de Registro Bruto (TRB), casco de acero y una potencia de 200 a 450 Caballos de Vapor Indicados (CVI)- como por ir dotados de neveras con hielo para la conservación del pescado<sup>394</sup>.

De procedencia extranjera, estos bous fueran encargados en su mayor parte a astilleros ingleses, del puerto de Hull, donde un amplio desarrollo de las pesquerías al arrastre diera lugar a la aparición de un sector especializado en la construcción

<sup>389</sup> Sañez Reguart (1791), I, p. 306; Bottemane (1959), p. 165, indica que esta forma de arrastre también estuvo difundida en Holanda, Francia e Inglaterra.

<sup>390</sup> Rodríguez Santamaría (1911b).

<sup>391</sup> Se acepta generalmente que fueron Molina y Marquez, con el “Primero” el iniciador de la pesca con bou en La Coruña; sin embargo, no hay constancia de su inscripción en el Registro de Buques del Registro Mercantil, ni en la Quinta Lista del Registro de Buques de la Comandancia, ni tampoco en los asientos de la Sociedad en el Registro Mercantil. Por el contrario, en la inscripción de la sociedad colectiva “Molina y Márquez” sí consta que su dedicación será “a la pesca de altura con vapor nombrado Primero” Registro Mercantil de La Coruña, Sociedades, 29-X-1904; L-14, folio-1. Quiroga (1961), p.41; *Vida Marítima*, 10-IV-1905.

<sup>392</sup> *Vida Marítima*, 10-IV-1905.

<sup>393</sup> *Vida Marítima*, 30-IX-1906 y ss.

<sup>394</sup> Rodríguez Santamaría (1911b)

de este tipo de embarcaciones<sup>395</sup>. En relación a esta compra masiva de buques en el extranjero, creemos que la afirmación de Valdaliso respecto a la marina mercante es perfectamente aplicable al caso de los bous: la situación de fuerte atraso de la construcción naval pesquera en España en esta época, “igualó a cero el coste de oportunidad de adquirir buques en el extranjero para el armador hispano, aún a pesar de los elevados derechos arancelarios que tenía que satisfacer por ellos”<sup>396</sup>. Sin embargo, tampoco podemos olvidar que los armadores de estos bous eran en su mayoría consignatarios de navieras inglesas, lo que debió favorecer el proceso.

Por su parte, las parejas estaban formadas inicialmente por dos vapores de 30 a 60 T.R.B. y una potencia en los 80 C.V.<sup>397</sup>. Su rápida difusión en la ría de Vigo se debió sin duda a la posibilidad de transformar, con una inversión mínima, las antiguas embarcaciones a vapor dedicadas al palangre en arrastreros<sup>398</sup>. En este sentido, las reducidas dimensiones y potencia de los vapores serían determinantes para optar por el arrastre en pareja y no por el de bou. Tal transformación presentaba más dificultades en otros puertos, como La Coruña, con un menor desarrollo de la pesca a vapor. La rápida difusión de las parejas, que no tardaron en convertirse en las unidades más características de la flota pesquera española, se explicaría tanto por las posibilidades ofrecidas para su transformación por los antiguos palangreros como por unos rendimientos muy superiores a los de éstos<sup>399</sup>.

<sup>395</sup> De veinte buques matriculados a la altura de 1907 en la Quinta Lista de la Comandancia de Marina de La Coruña, sólo tres fueron construidos en Francia, mientras el resto lo había sido en Inglaterra.

<sup>396</sup> Valdaliso Gago (1991), p.98.

<sup>397</sup> Rodríguez Santamaría (19lb).

<sup>398</sup> La adaptación de los vapores palangreros a las condiciones de la pesca de arrastre parece algo evidente: “El vapor Paulina llegó ayer a Vigo procedente de Liverpool, ha traído dos maquinillas para D. Ignacio Rivero y D. Lisardo Rodríguez de Marín, quienes piensan utilizarlas en la pesca del bou, en sus vapores nombrados el Rápido y Relámpago. Dichos señores han recibido días pasados sus aparejos de Valencia. También se dice que D. Joaquín Nantes y D. Fernando Rodríguez han encargado el material necesario para efectuar la pesca por ese sistema con sus vapores Morrazo y Rayo. El coste del aparejo es de más de seis mil pesetas. La pesca se efectuará por parejas. Ha llegado ya el momento de que los naturales del país cansados de ver a los extranjeros en señorearse de estas costas y explotarlas con el arte de pesca llamado bou se decidan a hacer ellos lo mismo”, *Faro de Vigo*, 30-II-1904.

<sup>399</sup> Sin duda, esto viene a mostrar el aspecto “local” del cambio tecnológico, es decir, centrado en las técnicas en uso, tal como ha reiterado recientemente Mokyr (1993), p.206.

Sin embargo, esta reconversión del palangre al arrastre en parejas no era fácil: la principal dificultad derivaba de la disponibilidad de mano de obra cualificada en este tipo de pesca. Si en el caso de los bous el problema fue solventado mediante el empleo de patronos de pesca vascos o extranjeros, principalmente franceses e ingleses, en las parejas tuvo que formarse a través de la práctica<sup>400</sup>.

En este sentido, el caso de “La Naviera del Noroeste” es paradigmático. Sociedad dedicada al cabotaje con vapores, decidiría en 1905 reconvertir su actividad a la pesca al arrastre. Reconocidos los vapores por un mecánico, “para ver si podían pescar sólos o habían de hacerlo en parejas”, la falta de potencia de los buques los decidió por la segunda opción, para lo cual se procedió a acondicionar el casco y a instalar maquinillas el evadoras del arte. Sin embargo, la escasa pericia del personal de a bordo provocaba continuas pérdidas de los aparejos, con la consiguiente paralización de las faenas. Al mismo tiempo, la inexperiencia de los maquinistas llevaba a un consumo excesivo de carbón y una frecuente salinización de las calderas, lo que finalmente se solucionó gracias a un largo período de ensayos y “muchos gastos”. En todo caso, tales problemas no serían exclusivos de esta sociedad, pues, como señala el gerente en su memoria anual, “lo mismo en más o menos escala ha pasado a las parejas que hoy trabajan, y hubo alguna entre ellas que sus dueños estuvieron por abandonar el negocio después de muchas pérdidas y muchos gastos, y hoy no están arrepentidos de haber insistido en él”<sup>401</sup>.

A la altura de 1907, la difusión de la pesca al arrastre en Galicia, bajo la forma de bou o de pareja, era un hecho indiscutible. Así, según el Anuario de Pesca de ese año, frente a los veinte palangreros a vapor que seguían faenando en Vigo, habría ya 24 bous -20 en La Coruña y 4 en Bueu- y 42 parejas -12 en La Coruña y 30 en Vigo-<sup>402</sup>. La rápida sustitución de los palangreros por arrastres -bous o parejas se explica por su mayor capacidad de captura.

<sup>400</sup> Quiroga (1961), p. 41; López Losa (1994).

<sup>401</sup> “La Naviera del Noroeste. s.a. Marín. Memoria del ejercicio social de 1906”, APP, Delegación de Hacienda de Pontevedra, Balances de Sociedades, L-2. 232; *Vida Marítima*, 20-II-1906. En términos similares Neira Nin (1947), p. 24. se refiere en sus memorias a los problemas generados por las parejas.

<sup>402</sup> Los datos son referidos al cuarto trimestre de 1907, único que aparece recogido ese año *Anuario de Pesca* de 1907, Madrid, 1908.

Rodríguez Santamaría calculaba en 1910 para el Norte y Noroeste de España una media de capturas de los palangreros inferior quince veces a los de los bous y las parejas; por otra parte, estos altos rendimientos permitían una rápida amortización<sup>403</sup>. El mismo autor calculaba los costes de inversión, costes variables e ingresos, para un bou y una pareja, con el siguiente resultado:

**CUADRO 34**  
**COSTES, INGRESOS Y BENEFICIOS DE UN BOU**  
**Y DE UNA PAREJA**

	<b>BOU</b>	<b>PAREJA</b>
Coste del vapor	150.000	100.000
Gastos anuales		
Carbón y efectos navales	53.900	52.000
Sueldos	24.000	36.000
Reparaciones	15.000	18.800
Hielo y cajas de madera	12.840	7.650
Artes	7.200	3.300
Varios	33.937	46.572
<b>TOTAL</b>	<b>146.877</b>	<b>156.672</b>
Ingresos totales	192.000	187.650
Beneficios	45.123	30.978

Fuente: Rodríguez Santamaría (1911b).

Atendiendo a estas cifras, en cinco o seis años se podría amortizar la inversión efectuada. Ahora bien, debemos tener en cuenta que las cifras de ingresos, basadas en capturas diarias, serían nada más que una aproximación a las medias de las regiones norte y noroeste, siendo, según el propio autor, sensiblemente superiores para Galicia e inferiores para el Cantábrico. Además, Rodríguez Santamaría parte para su cálculo del coste de unidades pesqueras nuevas, que no era el caso de las parejas que iniciaron esta pesca, con una amortización notablemente distinta.

Al margen de esto, debemos destacar los inferiores rendimientos diarios del bou -600 kilogramos de merluza, 100 de pescadilla, 400 de besugo y 50 de pescados varios- y la pareja -700 de merlu-

<sup>403</sup> Rodríguez Santamaría (1911b).

za, 130 de pescadillas, 400 de besugo y 60 de especies variadas; la diferencia de ingresos a favor del bou, aproximadamente un 30 por 100, se explicaría por el total de días de pesca anuales -300 en los bous y 270 en las parejas.<sup>404</sup> Esta ventaja de los bous frente a las parejas seguramente fue disminuyendo a medida que los vapores de estas últimas aumentaron su tamaño.

A pesar de sus indudables ventajas, la introducción de los arrastres de altura no se puede entender sin enmarcarla dentro del conjunto de transformaciones que experimentó el sector pesquero gallego en los primeros años del siglo; en concreto, como ya señaló Joam Carmona, "gracias al ambiente favorable creado a la introducción de las nuevas artes y métodos de tracción por toda la campaña desarrollada en los años anteriores por los partidarios de las trañas y que finalizara con su rápida generalización"<sup>405</sup>. Por otra parte, como subraya el mismo autor, estarían las facilidades de crédito concedidas por los banqueros locales que, en algún caso, como Ricardo Rodríguez Pastor, llegaron a adquirir artes y barcos<sup>406</sup>...

La difusión de los arrastres fue rápida y masiva. En 1911 ésta era la situación en España:

CUADRO 35  
VAPORES DEDICADOS AL ARRASTRE EN 1911

	bous	parejas
Guipúzcoa	11	2
Santander	—	4
Asturias	4	8
Coruña	14	32
Pontevedra	—	88
Sevilla	—	2
<b>TOTAL</b>	<b>29</b>	<b>136</b>

Fuente: Rodríguez Santamaría (1911b).

<sup>404</sup> *Ibidem*.

<sup>405</sup> Carmona (1983a).

<sup>406</sup> *Ibidem*.

Lo primero que se destaca en el cuadro es la primacía gallega en el conjunto de la pesca de arrastre española. En lo que respecta a los bous, en La Coruña se concentra el 48 por 100 del total, seguida por Guipúzcoa, con un 37 por 100; por su parte, Galicia tenía el 89 por 100 de las parejas existentes -65 por 100 en Vigo y 24 por 100 La Coruña-. En definitiva, Galicia en vísperas de la Primera Guerra Mundial, concentra el grueso de la flota de arrastre de todo el estado, habiendo desplazado ya al País Vasco, que a finales del siglo XIX fuera pionera en la introducción de este tipo de pesca.

#### **D) Los problemas de la flota de arrastre**

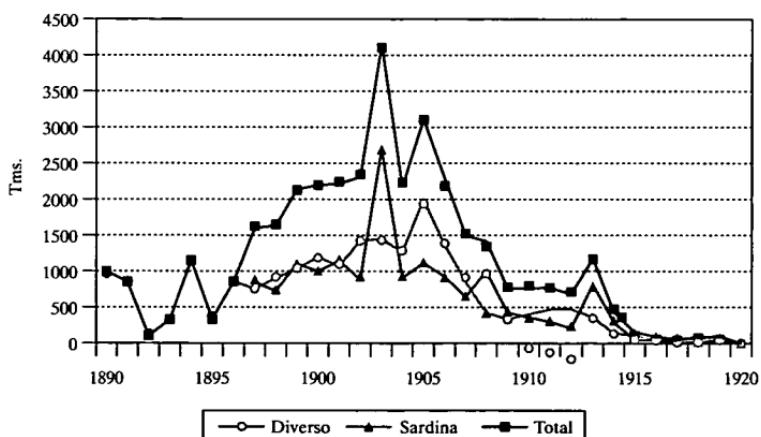
El hecho de que en 1911 Galicia aparezca como la principal región española en lo que a flota de arrastre se refiere, no debe ocultar los problemas por los que atravesaba la captura de especies de mesa, pues de hecho, el Cuadro 35 refleja una clara disminución de la flota de arrastre gallega respecto a las cifras dadas para 1908. Desde ese año se dejarán sentir toda una serie de problemas que darán lugar a la venta de buena parte de la flota gallega a armadores de otras partes del litoral español o a su emigración hacia otras zonas. Los elementos que actuaban en esta crisis eran múltiples, pero están relacionados directamente con la difusión masiva de la pesca al arrastre y la escasa integración del mercado de productos pesqueros.

Como se ha visto en su momento, la exportación de pescado fresco creció espectacularmente tras la apertura de las líneas ferroviarias. Si en los años 1889-1891 se exportaran, según la J.O.P de Vigo, 3.761 toneladas, en el período 1892-94 y 1906-09 casi se multiplicaron por dos las cantidades remitidas. El crecimiento, estimulado por una flota de vapores palangreros en continuo aumento, fue prácticamente ininterrumpido, exceptuando los años 1895-99, en los que a raíz del conflicto generado por la difusión de las traíñas tuvo lugar una caída de la exportación. A partir de 1900, la difusión de las nuevas unidades pesqueras en la captura de sardina incrementó las remesas de esta especie y del conjunto de las exportaciones. El crecimiento continuó hasta 1906, año en que se

alcanzó el máximo del período anterior a la Primera Guerra Mundial, con doce mil toneladas remitidas; desde entonces el descenso de la exportación continuó hasta 1912.

Aunque el mercado interior fue decisivo para el pescado fresco vigués, también el mercado portugués jugó un papel importante en los años de en tresiglos. La tradicional exportación de pescado desde Galicia hacia Portugal se vio favorecida con el tendido del ramal ferroviario de Tuy y la puesta en funcionamiento del puente internacional del Miño en 1886; sin embargo, el acceso a este mercado sólo era económicamente viable desde las rías bajas. A este respecto, las estadísticas de los ferrocarriles portugueses, ofrecen una información detallada del pescado importado por este medio a través de la frontera de Valença, desglosando "peixe fresco", "peixe salgado", "sardinha fresca" e "sardinha salgada". Agrupando las partidas que corresponden al total del exportado en fresco podemos observar su evolución (Gráfico 61).

GRAFICO 61  
**PESCADO FRESCO EXPORTADO DE GALICIA  
HACIA PORTUGAL POR FERROCARRIL**



Fuente: Relatorio dos caminhos de ferro.

La proximidad de los centros urbanos del norte de Portugal, bien comunicados por ferrocarril con el sur de Galicia, y el escaso desarrollo de su pesca marítima, fue una ventaja que supieron aprovechar los productores vigueses para dar salida a buena parte de sus capturas<sup>407</sup>. El lento desarrollo del consumo interno de pescado forzó la búsqueda de mercados fuera de España: de 1892 a 1906, entre un 20 y un 30 por 100 del total transportado por MZOV se orientó hacia el mercado portugués.

La serie de los ferrocarriles portugueses muestra una evolución similar a la de MZOV, reflejando las fluctuaciones que apreciábamos antes. Al rápido crecimiento de las exportaciones hacia Portugal desde finales del siglo XIX -las cantidades se duplicaron entre 1892-96 y 1902-06- le seguirá un período de parálisis a mediados de la primera década del siglo, para caer de forma acusada hasta los años de la Primera Guerra Mundial, cuando este tráfico prácticamente desaparece.

La caída afectó tanto a las partidas de “sardinha fresca” como a las de “peixe fresco”, que hasta entonces prácticamente se repartían mitad por mitad. Si inicialmente en el descenso incidió la propia evolución de la producción viguesa, el cierre definitivo del mercado se explica por el desarrollo del propio sector pesquero portugués, con el consiguiente efecto de liberación de importaciones. En este sentido, pese a no tener datos para el conjunto de la producción pesquera portuguesa, sí podemos indicar que entre 1905 y 1911 las capturas de bacalao se duplicaron<sup>408</sup>, y lo mismo ocurrió con las de sardina<sup>409</sup>, lo que permitió el desarrollo de una importante industria conservera cuya producción no tardó en superar con creces a la española<sup>410</sup>. De esta forma, cerrado el mercado de Portugal, la pesca viguesa tuvo que concentrarse en los mercados españoles.

En lo que respecta al puerto de La Coruña, las cifras de pescado fresco exportadas por la Compañía del Norte muestran como el crecimiento fue muy rápido en la primera década del siglo

<sup>407</sup> La importancia económica de la pesca gallega fuera desde tiempo atrás especialmente apreciada por los gobiernos portugueses; de hecho, el diseño del puerto de Leixões se ligaba, en buena medida, al desarrollo de las pesquerías de Galicia, Alegria (1990), p. 189.

<sup>408</sup> Moutinho (1985), pp. 42-43.

<sup>409</sup> Las capturas de sardina en Portugal pasaron de 21.253 toneladas en 1905 a 38.010 en 1911, Ouizille (1926), p. 41.

<sup>410</sup> Carmona (1990).

(Cuadro 23). Al igual que en el caso de Vigo, las remesas se multiplicaron por dos entre el trienio 1900-05 y 1906-09; a consecuencia del desarrollo de la flota de palangreros a vapor y, desde 1904, del arrastre, para contraerse después. También en La Coruña se dejó sentir la caída en la exportación de pescado fresco, que no era más que un reflejo de las dificultades que afectaban a este subsector dedicado a la captura de especies de mesa.

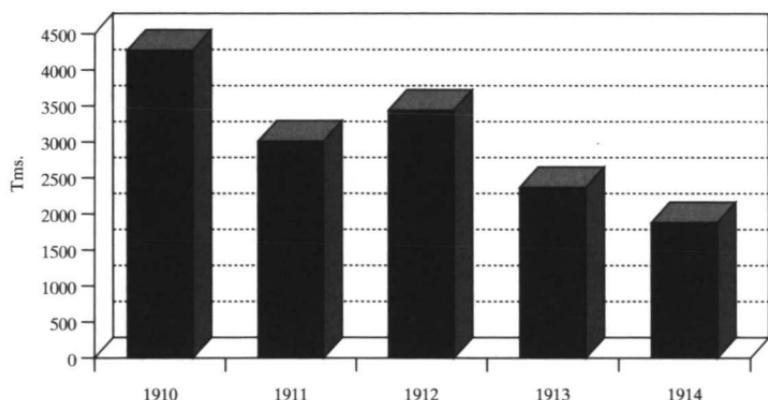
Buena muestra de los problemas por los que atravesaba la captura de estas especies es que en 1911 la flota de arrastre gallega, pese a ser la más numerosa del litoral español, ha disminuido claramente respecto a las cifras de 1908. Esto es, refleja la existencia de una crisis de fondo que lleva, desde ese año, a la venta de buena parte de la flota a armadores vascos, asturianos o santanderinos, o a su emigración hacia otras regiones del litoral peninsular, como Barcelona, Cádiz, etc. Los factores que incidían en esta crisis eran diversos, pero, en primer lugar, están los derivados del descenso de la tasa de beneficios a raíz de la difusión masiva de la pesca al arrastre y el escaso desarrollo del consumo de pescado fresco.

Anteriormente ya hemos visto los problemas que generó un sistema ferroviario deficitario, y es necesario volver sobre este punto ya que sobre la exportación en fresco se basó la rama más dinámica del sector pesquero, la que introdujo más tempranamente el vapor e impulsó la pesca de altura al arrastre. Si desde 1900 la difusión de las traíñas y de la flota de vapores palangreros habían permitido alimentar una creciente corriente exportadora de pescado fresco, a mediados de la década la difusión de las parejas y unas buenas costeras de sardina consolidaron la tendencia alcista. Sólo a partir de 1908 la caída en la captura de especies finas, unida a los efectos de la primera crisis sardinera, hizo descender las remesas por ferrocarril a cifras similares a las de los últimos años del siglo XIX; de hecho, hasta 1913 no se volverán a superar las cinco mil toneladas anuales.

Inicialmente la caída del tráfico se debió a dificultades inherentes a la propia producción viguesa. La disminución de las cifras de exportación, tanto de sardina como de otros pescados, no hacen más que reflejar la brusca contracción de la producción sardinera y el acusado descenso experimentado por las capturas de merluza desde 1909. En este sentido, y aunque sólo sea para el período 1910-14, los *Anuarios de Pesca* así lo confirman (Gráfico 62).

GRAFICO 62

**DESEMBARCOS DE PAREJAS Y PALANGRES EN VIGO**



Fuente: Elaboración propia a partir de los *Anuarios de Pesca*.

La crisis que afectaba a la producción viguesa de especies finas y que se dejaba sentir desde 1909, se acentuó en los años siguientes: entre 1910 y 1914, el total de capturas de los vapores dedicados a estas pescas se redujo en un 56 por 100 debido fundamentalmente a las menores capturas de las parejas. Según datos de los *Anuarios de Pesca*, los rendimientos unitarios de las parejas se contrajeron de forma apreciable -118 toneladas/barco en 1910, 64 en 1912 y 43 en 1914-. Esta reducción de las capturas por barco fue a la par con la reducción de los ingresos: el ligero aumento del precio unitario del pescado descargado por las parejas -0,56 pts/kilo en 1910 y 0,74 en 1914- no pudo compensar el descenso de ingresos -64.500 pesetas/barco en 1910, 46.800 en 1912 y 32.000 en 1914-. Por su parte, los palangreros sí pudieron incrementar las capturas por barco -42 toneladas en 1910, 88 en 1912 y 76 en 1914-, e incluso ligeramente los ingresos 23.600 pesetas en 1910, 40.000 en 1912 y 25.200 en 1914-<sup>411</sup>.

Ahora bien, es posible que las cifras estén ocultando una realidad algo diferente y, por lo tanto, deban ser matizadas. Los

<sup>411</sup> Datos basados en los *Anuarios de Pesca*.

*Anuarios de Pesca* no recogen más que los barcos que faenan y los ingresos obtenidos por el desembarco de sus capturas en un determinado puerto, independientemente de los días que lo hacen; sin embargo, estos mismos barcos bien pudieran faenar otros días en otra zona y desembarcar allí sus capturas, contabilizándose entonces no en el puerto de matrícula, sino en donde temporalmente tuvieron su base. De ahí que tanto rendimientos unitarios como sus ingresos pudieran ser superiores y la fuerte crisis experimentada por las parejas de Vigo más suave que la reflejada en las estadísticas; de hecho, en estos años, la mayor parte de la flota de parejas de Vigo tenía como puerto base La Coruña, donde, como veremos, la evolución de las cifras es muy distinta<sup>412</sup>.

En todo caso, la propia marcha de las parejas a La Coruña no vendría más que a confirmar la difícil situación de los caladeros frecuentados, que no tardó en afectar a la propia flota de Vigo. El número de barcos dedicados a la captura de especies de mesa, especialmente aquellos de arrastre en pareja, se redujo de forma clara: de 66 vapores que faenaran en 1908, se pasó a 30 en 1912 y a 14 en 1914; sin embargo, el número de palangreros a vapor apenadas si disminuyó: 20 en 1908 y 17 en 1914<sup>413</sup>.

Los factores que incidían en esta crisis eran diversos y tenían su origen en la propia expansión de la pesca de arrastre. El rápido crecimiento de la flota de arrastre no había ido acompañado de una expansión paralela de los mercados, con lo que la reducción de los beneficios, en descenso desde principios de siglo, debió influir de forma inmediata.

Así, no debe extrañar que la primera expedición de pesca en las costas de África estuviera protagonizada por barcos de La Coruña, a finales de 1906<sup>414</sup>. Con esta expedición, los armadores no pretendían conseguir mayores capturas, para obtener una ventaja respecto a los competidores en los bien abastecidos mercados iniciales gallegos; de hecho, a su regreso, y a fin de no hundir el mercado de La Coruña con unos desembarcos masivos, el pescado

<sup>412</sup> *Voz de Galicia*, 1-I-1913

<sup>413</sup> Datos basados en los *Anuarios de Pesca*.

<sup>414</sup> "Salió con rumbo a las costas de África el vapor Mary que allí se envía a pescar como ensayo por los Sres. Tejero, Mariñas y Cía, de acuerdo con la "Pesquería Gallega", *Vida Marítima*, 20-XII-1906.

fue distribuido entre los distintos puertos del norte<sup>415</sup>. Se trataba de investigar la riqueza y las posibilidades de explotación pesquera de una zona desde la cual poder abastecer de pescado fresco los importantes mercados andaluces y mediterráneos, cerrados por ferrocarril al pescado gallego<sup>416</sup>. Además, el escaso desarrollo de la pesca marítima en estas zonas les permitiría un amplio monopolio del mercado y unos beneficios notablemente superiores a los que obtendrían si se limitaban a actuar desde Galicia. Así, con la emigración de buena parte de la flota se iniciaba la primera expansión de la pesca gallega<sup>417</sup>.

La marcha de numerosos bous hacia el Sur peninsular y hacia Barcelona, pero también a puertos de Asturias y Vizcaya comenzó en 1907<sup>418</sup>. Según la quinta lista de la matrícula de buques de la Comandancia de Marina y el Registro de Buques, entre 1908 y 1914 la mitad de los bous y grandes barcos que habían sido comprados en el extranjero cuando la expansión de la pesca de arrastre en La Coruña, fueron vendidos a armadores de otras regiones del litoral español o cambiaron de puerto base<sup>419</sup>.

Con el fin de superar la crisis, las principales sociedades, constituidas entre 1904 y 1907 para la explotación de la pesca con bous, tomaron toda una serie de iniciativas, que implicaron casi siempre la marcha de sus barcos hacia otras zonas del litoral español. Por ejemplo, la sociedad “Canosa, Trillo y Cía” desplazará a partir de 1908 sus cinco bous a Barcelona, constituyendo la base de una importante flota de altura que, desde los caladeros de Marruecos,

<sup>415</sup> La expedición resultó un éxito. “regresó el Mary a La Coruña. En cuatro días de calada cogió 11.000 merluzas y 5 toneladas de pescado fino. Por falta de hielo tuvo que tirar 10.000 besugos y 1.500 melgachos. Los armadores del Mary disponen el Geró, también de su propiedad, para que saliese a los puertos del norte a venderlos”, *Vida Marítima*, 30-XII-1906.

<sup>416</sup> El ensayo efectuado por el vapor Mary se volverá a efectuar pero con duciendo el pescado a los mercados catalanes “Barcelona.- Procedente de la costa de África llegó el vapor pesquero Lord Roberts, trayendo 5.000 kilogramos de pescado”, *Vida Marítima*, 30-IX-1907.

<sup>417</sup> El cambio en las áreas de pesca que se estaba produciendo estuvo detrás de la huelga de tripulantes de los vapores de pesca de La Coruña a finales de 1907, en la que reclamarán diversas mejoras en las condiciones de trabajo pero, sobre todo, un plus en los sueldos percibidos “si el barco pesca fuera de La Coruña”, *Vida Marítima*, 30-XI-1907.

<sup>418</sup> “Las continuadas huelgas y rencillas entre armadores van dando el desagradable resultado previsto. Los vapores de la sociedad “Pesquería Gallega” no tardarán en marchar a pescar lejos. Ya están en Barcelona el Avispa, y en Bilbao el Esperanza, en Asturias algunos más. También ha partido para Cádiz el Mary y acaso no tardará en seguirlo el Geró. Pescarán en la costa de África y vendrán en Cádiz, para la cual parte también el Señor Mariñas”, *Vida Marítima*, 20XII-1907.

<sup>419</sup> Detallada información de este proceso se puede encontrar en *La Voz de Galicia*, 1-I-1912; 1-I-1913; 1-I-1915 y Neira Nin (1947), pp. 27-28.

aprovisionará de pescado fresco a la capital catalana<sup>420</sup>. Lo mismo sucedió con los vapores de la sociedad “Tejero, Mariño y Cía”, propietaria de otros tantos barcos que ya en 1907 se desplazaron a Cádiz para copar este mercado aprovechando las costas africanas<sup>421</sup>. Un año antes, Dionisio Tejero, como gerente de la empresa, firmara un acuerdo con la “Pesquería Gallega”, “con el fin de asegurar mercados a los productos de la pesca que realizan aquellas dos sociedades”; se constituía una nueva sociedad, domiciliada en Madrid, bajo la razón de “Juan Presas y Cía”, para dedicarse a la venta de todo tipo de pescados, atendiendo con preferencia las expediciones de las dos sociedades<sup>422</sup>.

Si estos fueron los casos más significativos, progresivamente los armadores gallegos se irán desprendiendo de los bous vendiéndolos para la pesca a armadores guipuzcoanos y vizcaínos o para ser utilizados como buques de carga. Si en los primeros momentos la marcha de la flota habría estado ligada al intento de aumentar los beneficios mediante la búsqueda de caladeros inexplotados y de mercados, el agotamiento de las playas, al igual que estaba ocurriendo en Vigo, no tardó en afectar a La Coruña. Como indicaba en 1912 *La Voz de Galicia*, “las caladas actuales difieren mucho en importancia de las de hace ocho o diez años cuando la pesca era un eminente negocio... debido a que se ha rastreado de tal forma el fondo del mar en estas cercanías por donde hay cantil, esto es, por donde es posible el tendido y arrastre del aparejo sobre el fondo... No se acaba por esto la pesca. La misma escasez del número de buques que utilizan hoy los aparejos de arrastre es una ventaja para que nuestros caladeros se repueblen de pesca y esta sea abundante antes de mucho tiempo”<sup>423</sup>.

La crónica del periódico reflejaba fielmente lo que estaba ocurriendo. El número de bous, en descenso desde antes de 1908, con-

<sup>420</sup> En 1914 la flota de bous de Barcelona estaba compuesta por 16 barcos con 3.883 TRB, en cada buque se empleaban 21 hombres y efectuaban unas mareas en las costas de Marruecos que oscilaban entre 20 y 25 días, capturando en cada viaje en torno a 16 toneladas, *Anuario Estadístico de la Ciudad de Barcelona*, XIII, 1914, p. 562.

<sup>421</sup> cita 157.

<sup>422</sup> RMC, Registro de Sociedades, “Pesquería Gallega”, L14, F-123.

<sup>423</sup> *La Voz de Galicia*, 1-1-1912; según Neira Nin (1947), pp. 27-28, sería “el empobrecimiento de los mares” el que daría lugar a esta emigración.

tinuará disminuyendo en los años siguientes: 20 en 1907, 14 en 1910 y 10 desde 1913. Por el contrario, el número de parejas aumentó notablemente: 24 en 1907, 32 en 1911 y 38 desde 1913. Las cifras corresponden a los *Anuarios de Pesca* y, por tanto, no se refieren a barcos matriculados sino que han faenado en La Coruña; de hecho, buena parte de las parejas que constan en los Anuarios faenando en este puerto correspondían a otros, sobre todo al de Vigo<sup>424</sup>. La crisis de capturas en los caladeros tradicionales de la flota viguesa les forzaba a desplazarse en busca de áreas de pesca menos esquiladas y mejores mercados.

Los rendimientos unitarios de los arrastres de La Coruña entre 1910 y 1914 reflejan una situación muy distinta a la de Vigo: la reducción de la flota de bous permitía un incremento de las capturas y de los ingresos por barco. Buena muestra de ello es que las capturas por bou pasaron de 228 toneladas en 1910 a 365 en 1912 y a 552 en 1914, al tiempo que crecían sus ingresos -193, 264 y 382 mil pesetas en los mismos años; por su parte, las parejas tuvieron un comportamiento similar tanto en las capturas -141 tms en 1910, 209 en 1912 y 180 en 1914 como en su producto -100 mil pesetas por barco en 1910, 140 en 1912 y 131 en 1914<sup>425</sup>. Sin duda, la marcha de buena parte de la flota coruñesa de bous y de algunas parejas permitió sino aumentar al menos recomponer los ingresos de la flota restante, incluso de buena parte de la de Vigo que en esos años se desplazará masivamente a La Coruña.

En las dificultades de la flota de arrastre estaban interviniendo factores derivados de las estructuras de comercialización. La desaparición de la ventaja relativa que le diera a determinados armadores primero el uso del vapor y, después, la adopción del arrastre, desapareció a medida que creció la flota y el control del mercado por unos cuantos productores se hizo cada vez más difícil, especialmente cuando el consumo en las principales plazas tendió a estabilizarse. La acumulación de caladas, prácticamente en los puertos de Vigo y La Coruña, no podía dar lugar más que a “ruinosas competencias” entre armadores<sup>426</sup>. Aquellos que

<sup>424</sup> *La Voz de Galicia*, 1-I-1913.

<sup>425</sup> Datos de elaboración propia a partir de la información de los *Anuarios de Pesca*.

<sup>426</sup> *La Voz de Galicia*, 1-I-1913; *Vida Marítima*, 20-XII-1907.

tenían capacidad suficiente, por el número de barcos de que disponían, es decir, por controlar una parte importante de la oferta, optaron por seguir trabajando a través de comisionistas y obtener las ganancias derivadas de la comercialización en los mercados finales. El resto debió limitarse a jugar un papel de simples productores vendiendo sus capturas a exportadores especializados; y entre estos, buena parte de los pequeños armadores de Vigo que desde 1905 debieron comercializar sus producciones en la Lonja del Berbés, mediante el sistema de subasta a la baja, donde sus posibilidades de intervención eran escasas, y que dejaba todo el proceso de comercialización en manos de los exportadores<sup>427</sup>.

Los problemas derivados del descenso de beneficios, que provocaba la marcha de buena parte de la flota coruñesa para intentar copar mercados difícilmente abastecibles por ferrocarril desde el norte de España, también dio lugar a la aparición de empresas pesqueras concentradas verticalmente. Este fue el caso de *Pescaderías Coruñesas*, empresa que agrupará el proceso de captura, transporte y venta al por menor en los mercados finales. Aunque la sociedad se registra como tal en 1917 a nombre de Luis Lamigueiro Aneiros, corredor de comercio, y Federico Lago García, empleado, con un capital de 200.000 pesetas, ya estaba funcionando con anterioridad<sup>428</sup>. Luis Lamigueiro, factótum de la empresa, está vinculado desde años atrás con los negocios marítimo-pesqueros; así, en 1907 participaba en la sociedad “Luengo, Lamigueiro y Cía”, dedicada a la “explotación de la pesca con barcos que no son de su propiedad sino de los asociados”, y ese mismo año compraría cuatro bous que traslada a la matrícula de San Sebastián<sup>429</sup>.

<sup>427</sup> El sistema de subasta a la baja se suele tachar de “transparente”, pero en la práctica resulta muy favorable a los compradores. Frente a una parte comercial constituida en oligopolio, que puede y quiere bajar los precios de competencia, los productores, incapaces de controlar la oferta, seleccionando cantidades, calidades y tiempos apropiados de descarga, pierden su capacidad organizativa y, por tanto, la posibilidad de actuar sobre los precios. En definitiva, ha aparecido un modelo de comercialización, en el que el mismo acto de intercambio no hace más que consagrar la posición subordinada de los pescadores, Varela Lafuente (1985), p. 88.

<sup>428</sup> RMC. Registro de Sociedades, “Pescaderías Coruñesas”, L-21, F-41.

<sup>429</sup> RMC. Registro de Sociedades, “Luengo, Lamigueiro y Cía”, L-15, F-131. Los bous serán el Viking, de 180 TRB; el General Gordon, de 200 TRB; el Sirius, de 156 TRB y el Reina Victoria, de 161 TRB, Registro de Buques de La Coruña y Quinta Lista de Buques.

Las dificultades que atravesaba la pesca de altura, en buena medida derivadas de su rápido crecimiento en un mercado limitado, donde los intermediarios absorbían gran parte de los beneficios finales, fueron, sin duda, las que motivaron la concentración del proceso de producción, transporte y distribución. De esta forma, ya en 1911, y con la asistencia del propio rey Alfonso XIII, Pescaderías Coruñesas inaugura en Madrid su primer local de venta al por menor<sup>430</sup>. El papel jugado por esta empresa en el mercado madrileño fue revolucionario: por un lado, en lo que se refiere a su estructura comercial, Gloria Nielfa ya ha indicado que frente a las pequeñas tiendas de carácter artesanal era pionera de una estructura comercial netamente capitalista; por otro, porque no tardó en copar una cuota sustancial de este mercado, al incrementar rápidamente el número de puntos de venta, llegando a 18 en 1916<sup>431</sup>.

La fuerza de esta empresa residía no sólo en sus propios barcos de pesca, sino también en el establecimiento de un servicio de vagones frigoríficos, trás acuerdo alcanzado con la Cía. del Norte, que permitían que sus productos accedieran al mercado en mejores condiciones de precio y calidad que el de sus competidores<sup>432</sup>. Como se indicará años más tarde, “los precios que tiene en Madrid el pescado procedente de La Coruña no son exagerados debido a la influencia que ejerce en el mercado el propietario de las conocidas Pescaderías Coruñesas, que tiene flota propia, vagones para el transporte y expendedurías repartidas por todo Madrid; con tales recursos, naturalmente los precios pueden ser razonables y a ellos se ven obligados a atenerse los demás comercios que se dedican en Madrid a este negocio”<sup>433</sup>. Por eso no es extraño que ya en 1916 la *Sociedad de Vendedores de Pescados Frescos al Por Menor* la calificara de “sociedad intermediaria, acaparadora, capitalista”<sup>434</sup>.

---

<sup>430</sup> Nielfa (1985), p.73.

<sup>431</sup> Nielfa (1985), p.73.; Dominguez (1921); *La Voz de Galicia*, 1-I-1916.

<sup>432</sup> *La Voz de Galicia*, 1-I-1916.

<sup>433</sup> Dominguez (1921).

<sup>434</sup> Nielfa (1973), p.73.