

## 4.2. LA CONSOLIDACION Y SUS DIFICULTADES (1914-1936)

### 4.2.1. *La Primera Guerra Mundial*

#### A) *El sector pesquero en España: indicadores de una evolución*

Los efectos de la Guerra Mundial sobre el sector pesquero no fueron de distinta naturaleza a los que se dejaron sentir sobre otros sectores de la economía española; sin embargo, tanto por su vinculación al mercado interno como por su dependencia del extranjero, energética y de determinados bien es de equipo, la prosperidad tardó en llegar a la pesca marítima.

Desde el punto de vista de la producción, por los datos disponibles para el conjunto español sabemos que las capturas, en términos físicos, permanecieron en niveles similares a los de 1913, e incluso descendieron ligeramente hasta 1918. Sin embargo, justo a partir de este año, el nivel de desembarcos empieza a aumentar y el crecimiento se mantiene hasta 1921, cuando casi se triplican las toneladas del período prebélico (Cuadro 36). Esta fuerte subida podría hacer pensar en una deficiente recogida de datos, pero hay otros indicadores que apuntan en la misma dirección. Concretamente, si atendemos al valor del equipo pesquero -artes y barcos que faenan- expresado en pesetas constantes, resulta que los niveles de 1913 descienden progresivamente hasta 1917, cuando la caída se sitúa en el 25 por 100 del valor inicial. También en este caso es muy posible que desde 1918, al menos en lo que se refiere al valor de los barcos, se iniciará una rápida recuperación, que alcanza su máximo en 1920.

Por el contrario, el número de pescadores y embarcaciones lejos de descender aumentó ligeramente respecto a los años anteriores al conflicto. El crecimiento es mayor desde 1918, pero siempre a un ritmo más lento que la producción y la inversión. Esto explica que la productividad, ya se calcule en toneladas por barco o por hombre, descienda hasta 1917 y que su recuperación en los años siguientes vaya por debajo de la del valor del equipo pesquero.

Barajando todos estos datos se puede deducir que el mantenimiento y posterior aumento de la capacidad pesquera de la flota

## CUADRO 36

## EL SECTOR PESQUERO ESPAÑOL DURANTE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

	Capturas miles de tms.	Valor de artes y barcos miles de pts. de 1913	Hombres	Número de barcos	Tms/hombre	Productividad Tms/barco		
1913	144066	34649	85776	16167	1.68	100	8.91	100
1914	143329	39997	88277	17448	1.62	97	8.21	92
1915	138985	37425	88868	17446	1.56	93	7.97	89
1916	148987	32979	90149	16753	1.65	98	8.89	100
1917	135607	25490	89380	16583	1.52	90	8.18	92
1918	283823	25490	104999	24097	2.70	161	11.78	132
1919	322646	27355	121220	27355	2.66	158	11.79	132
1920	403594	79001	137440	30612	2.94	175	13.18	148
1921	427235	75163	—	—	—	—	—	—

"Fuente: elaboración propia a partir del ANE, Anuarios de Pesca y Boletín de Pesca."

no estuvo basado en un mayor recurso a la mano de obra: la media de hombres por embarcación -5,29 en 1913 descendió hasta 1915 -5,09-, creció en 1916 y 1917 -5,38 y 5,40 respectivamente- y cayó en los años siguientes -4,48 en 1920-. Este comportamiento separa al sector pesquero de gran parte de la industria española, caracterizada en este período, tal como señaló Albert Carreras, por un empleo intensivo en factor trabajo<sup>435</sup>.

Distinguiendo el número de embarcaciones movidas a vela y remo de aquellas otras lo hacen por procedimientos mecánicos, tenemos que entre 1914 y 1920 las primeras se multiplicaron por 1,88, y las segundas por 2,13. Aunque en conjunto el aumento de la flota fue espectacular, es significativo que casi se dupliquen los barcos de vela y remo, ya que en términos absolutos supuso pasar de 15.412 a 29.063. La coyuntura creada por el favorable comportamiento de los precios permitió no sólo el crecimiento de la flota tecnológicamente más eficiente, sino que, al igual que ocurrió en diversas ramas industriales, estimuló la expansión de aquella parte de la flota compuesta por unidades pesqueras marginales, con baja productividad e intensivas en trabajo<sup>436</sup>. Acabada la coyuntura excepcional de la guerra, una gran parte de estas unidades también desaparecieron; así, entre 1920 y 1921, el número de barcos de vela y remo, excluyendo las rías bajas, que no constan en la estadística, se redujo en un 23 por 100, mientras que los vapores y motoras aumentaron en un 22 por 100.

Los datos de las estadísticas generales que hacen referencia específica a Galicia en estos años son contados. Con todo, los que hacen referencia al Departamento del Ferrol, que en estos momentos comprende el conjunto de la cornisa cantábrica y Galicia, revelan un comportamiento significativamente diferente respecto del conjunto español (Cuadro 37). En primer lugar, la caída de la producción entre 1913 y 1917 fue aquí mucho más acusada -el 18 por 100 frente a sólo un ó por 100-, y también que el crecimiento posterior, hasta 1921, más suave. Lo mismo sucedió

---

<sup>435</sup> Carreras (1987).

<sup>436</sup> Ejemplos clásicos de este comportamiento son las industrias textil y hullera. Nadal (1970) y Fontana y Nadal (1980). La débil respuesta de la producción ante la expansión de la demanda ha sido puesta de manifiesto por Carreras, que ha mostrado como el aumento de aquella no fue acompañado por un aumento similar del Gasto Nacional Bruto ni de la inversión privada, Carreras (1985) y (1989).

EL SECTOR PESQUERO ESPAÑOL DURANTE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

	Capturas miles de tms.	Valor de artes y barcos miles de pts. de 1913	Hombres	Número de barcos	Tms/hombre	Productividad Tms/barco			
1913	95325	20165	42500	100	8025	100	11.88	100	
1914	88193	21818	45392	107	8373	104	1.94	87	10.53
1915	84748	23212	42949	101	8238	103	1.97	88	10.29
1916	84518	20041	39435	93	7177	89	2.14	96	11.78
1917	77838	13849	41609	98	6786	85	1.87	84	11.47
1918	208693	13914	44223	104	11237	140	4.72	211	18.57
1919	187350	28979	62112	146	12845	160	3.02	135	14.59
1920	166007	44044	80000	188	14453	180	2.08	93	11.49
1921	237256	249	—	—	—	—	—	—	—

"Fuente: elaboración propia a partir del ANE, Anuarios de Pesca y Boletín de Pesca."

con el valor del equipo pesquero, número de hombres empleados y número de barcos, variables que mantuvieron un ritmo de crecimiento inferior al del total de España. La productividad, que en esta zona era notablemente más alta, debido a las profundas transformaciones técnicas que experimentara desde finales del siglo XIX, se fue equiparando progresivamente a la del resto del litoral, para ser claramente inferior en 1920. En cuanto al recurso a la mano de obra, la media de hombres por barco, salvo en 1918 año especialmente anómalo, superó siempre a la de 1913.

Observando las cifras globales, se constata una pérdida de importancia del litoral norte y noroeste en el conjunto del sector pesquero español, sin duda por el desarrollo del resto de las regiones pesqueras. Así, exceptuando 1918, año excepcional en que las capturas del Departamento del Ferrol alcanzan el 73 por 100 del total, su participación en las descargas pasó de un 66 por 100 en 1913 a un 41 en 1920. También su flota de vapores y motoras perdió importancia relativa; si en 1914 concentraba el 95 por 100 de esta flota, en 1920 el porcentaje desciende al 89 por 100. En definitiva, pese al fuerte crecimiento que experimentó el sector pesquero del norte y noroeste -las capturas se multiplicaron entre 1913 y 1921 por 2,5 y el valor del equipo pesquero, hombres y barcos se duplicó entre 1913 y 1920-, la coyuntura de la Primera Guerra Mundial fue mucho mejor aprovechada por el resto del litoral.

### ***B) La pesca gallega durante la Gran Guerra***

Centrándonos en el caso gallego, veremos ahora el comportamiento de los indicadores, para comprobar si estos mantuvieron o no la pauta general observada para el Departamento de Ferrol. Como punto de partida, valoramos el peso de la pesca gallega en el conjunto de la circunscripción de Ferrol: en 1913 Galicia aportaba un 78 por 100 de las capturas, un 76 por 100 de los barcos y un 75 por 100 de los pescadores, cifras que salvo en el caso de las capturas, se mantuvieron en 1914; en 1920, las descargas gallegas bajaron al 66 por 100, mientras que los barcos y pescadores ascendieron al 87 por 100 y 91 por 100 respectivamente. Es decir, salvo

EVOLUCIÓN DE LA MATRICULA EN VIGO DURANTE LOS AÑOS  
DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

	Valor de los barcos matriculados "pts. de 1913"	Número total	T.R.B. total	Número vapores	T.R.B. vapores	Número sin vapor	T.R.B. sin vapor
1913	456320	57	1402	36	1339	21	63
1914	1175834	101	2079	61	2008	40	71
1915	1287492	82	1509	41	1443	41	66
1916	1074898	91	1521	39	1380	60	141
1917	1263113	107	2191	50	1864	144	327
1918	1174287	100	2788	50	2472	83	316
1919	1414568	120	2548	54	2420	41	128
1920	3496226	297	5489	109	5347	36	142
1921	2593568	221	4033	78	3929	36	104

**EVOLUCIÓN DE LA MATRICULA EN VIGO DURANTE LOS AÑOS  
DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL**

	T.R.B. medio total	T.R.B. medio vapor	T.R.B. medio sin vapor	C.VI medio vapor	C.VI Triple expansión (% del total)	C.VI Compound (% del total)
1913	24.60	37.19	3	83.26	0	100
1914	20.58	32.92	1.77	72.38	22.02	77.34
1915	18.40	35.20	1.61	76.54	25.51	73.49
1916	15.36	35.38	2.35	75.86	56.33	41.19
1917	11.29	37.28	2.27	68.86	38.83	59.64
1918	20.96	49.44	3.81	72.04	55.41	42.84
1919	26.82	44.81	3.12	94.40	82.56	15
1920	37.86	49.06	3.94	101.96	50.41	49.07
1921	35.38	50.37	2.89	95.58	44.66	54.65

Nota: el valor está deflactado según la serie de Bustelo y Tortella (1976).

Fuente: elaboración propia a partir de la Tercera Lista de Buques de la Comandancia de Marina de Vigo

que la aportación del sector pesquero asturiano, santanderino o vasco se hubiera reducido notablemente durante los años del conflicto, la pesca gallega mantuvo las pautas observadas del Departamento del Ferrol. En la misma dirección apuntan las descargas de las principales especies en el puerto de Vigo, que no experimentaron cambios espectaculares: las de sardina se recuperaron de la crisis en 1913, pero se mantuvieron, al menos hasta 1920 en niveles similares a los de la primera década del siglo; por su parte, las de merluza, en descenso desde 1911, alcanzaron el mínimo en 1915 y aumentaron lentamente hasta 1920, pero sin llegar a su máximo de 1911.

Sin embargo, tal como vimos, el aumento de la participación gallega en número de pescadores y embarcaciones a vela y remo -80 por 100 en 1913 y 92 por 100 en 1920-, comparado con el menor crecimiento de la flota de vapor y motor -un 32 por 100 en 1913 y un 39 por 100 en 1920-, nos lleva a pensar que fue precisamente en Galicia donde la proliferación de unidades pesqueras marginales y el recurso a la mano de obra tuvo mayor importancia. El análisis de las listas de buques de la comandancia de Marina de Vigo nos permitirá ahondar en estas cuestiones (Cuadro 38).

Atendiendo al valor deflactado de los barcos matriculados anualmente, y situando el año base en 1914, dado que 1913 marcó el fin de un ciclo depresivo, vemos cómo el flujo de inversión se estanca hasta 1919; a partir de este año el crecimiento se dispara y en 1920 casi triplica la cifra de 1914. En cuanto al número de barcos matriculados, la fuerte caída de 1915 -del 20 por 100- es rápidamente superada, alcanzándose en 1917 el máximo del período. Por último, el TRB total, en descenso hasta 1916, registra en los años siguientes un crecimiento espectacular: el índice pasó de 105 en 1917 a 264 en 1920.

La distinta evolución para el número de barcos y el TRB se explica por la composición de las matrículas. Aunque los barcos a vela y remo siempre habían superado en número a los vapores, en tre 1916-1918 su crecimiento es tan rápido que en 1917 alcanzan el 75 por 100 del total. En definitiva, proliferación de unidades pesqueras marginales favorecida por el aumento de precios. En el total del TRB, estas unidades apenas si tienen peso frente a los

vapores -nunca llegan a superar el 15 por 100- y, de hecho, entre 1914 y 1920 el multiplicador del TRB total y el de los vapores es similar. La matrícula de vapores fue la más afectada por el conflicto: fuerte contracción, con índices que hasta 1920 no logran superar a los de 1914. Esta caída de número se compensó en parte gracias a un aumento del tamaño medio de los buques, con lo que, ya desde 1917, el TRB de vapores y el TRB total se sitúan en niveles parecidos a los de 1914.

Como se puede ver, los principales indicadores-inversión, TRB total, TRB de vapores, etc.- sólo mostraron síntomas de clara recuperación desde los años finales del conflicto. Las causas son bien conocidas y coinciden en líneas generales con lo que está sucediendo en otros sectores económicos: subida vertiginosa de los precios del carbón, dificultades en la importación de maquinaria, encarecimiento de los pertrechos, redes y cordelería, etc. En resumen, alza de los “inputs” y aumento de los costes de producción, tanto en el sector pesquero como en la construcción naval y la industria conservera, ramas industriales cuyos problemas gravitaban directamente sobre la actividad extractiva<sup>437</sup>.

### ***C) Los problemas de la guerra***

A comienzos de 1916, según el cálculo de “La Marítima”, asociación de armadores de vapores de pesca de Bouzas, el crecimiento experimentado por los costes mensuales de un vapor a causa de la guerra sería de un 189 por 100, correspondiendo los mayores aumentos a los cables de acero y al carbón<sup>438</sup>.

Precisamente, el alza de los inputs de producción en estos primeros años de la guerra lleva a la creación de una de las sociedades patronales de armadores de Vigo, “La Necesaria”, que nace a finales de 1916 con el objeto de “adquirir el combustible y otros efectos convenientes” para el uso de los vapores pesqueros afiliados<sup>439</sup>.

---

<sup>437</sup> Diversas obras sobre la Primera Guerra Mundial en España destacan estos efectos. Roldán y García Delgado (1973).

<sup>438</sup> *Vida Mariñma*, 508, 10-II-1916.

<sup>439</sup> Registro Mercantil de Pontevedra, Registro de Sociedades, Libro 10, folio 107.

CUADRO 39

**ESTRUCTURA DE COSTES EN LA PESCA A VAPOR  
(MENSUAL)**

	1913 (pts.)	1916 (pts.)
Carbón (50 toneladas)	1.750	3.750
Cuerdas de cáñamo (2000 mts.)	3.150	5.400
Cable de alambre (1000 mts.)	522	1.260
Redes e hilos (150 kas)	600	975
<b>TOTAL</b>	<b>6.022</b>	<b>11.385</b>

Fuente: *Vida Marítima*, 10-II-1916.

El suministro y encarecimiento del carbón se va a convertir en el principal problema de la pesca marítima, hasta el punto de que el sector pesquero gallego aparece como uno de los más afectados por el problema<sup>440</sup>. Cerrada la importación de carbón inglés, la oferta quedó limitada a la producción nacional, incapaz de situarse a la altura de la demanda. Esto, unido a los desajustes y problemas de los transportes, trajo como consecuencias inmediatas el aumento progresivo de los precios y una grave escasez por dificultades en el abastecimiento<sup>441</sup>.

La reconstrucción para Galicia de una serie de precios del carbón en estos años plantea numerosos problemas. En lo que respecta al carbón inglés en Vigo, una primera aproximación para los años 1914-1915 y 1919-1921 se puede establecer a partir del precio FOB en Cardiff, agregándole el coste del flete recogido en el ANE y el arancel de protección<sup>442</sup>. El cálculo correspondiente a 1916-1918, cuando tuvieron lugar las alzas más acusadas, se hizo a partir del aumento medio del precio de carbón inglés en España, lo que introduce un factor de distorsión en la serie, dado que los precios de Vigo no tuvieron por qué seguir la media española. La serie tampoco incluye seguro, descarga, ni tampoco beneficios de

<sup>440</sup> Roldán y García Delgado (1973), II, p. 130

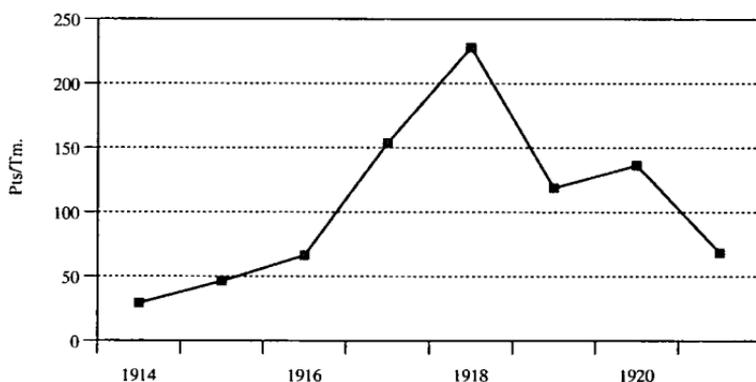
<sup>441</sup> *Ibidem*, *Ibidem*; Coll y Sudriá (1987).

<sup>442</sup> Los precios en origen están tomados de Mitchell (1988), pp. 748-749; los fletes del ANE y los aranceles de Coll y Sudriá (1987), p. 437-438; el cambio de libras a pesetas se efectuó según Martínez Mendez (1983). El procedimiento es el mismo empleado por Coll para calcular el precio medio del carbón inglés en España, lo único que varía es el flete.

almacenistas y vendedores, cantidades pequeñas en sí mismas pero que podrían incrementar ligeramente el precio final.

Del Gráfico 63 se deduce que en Vigo el aumento de los precios del carbón fue similar al del resto de España: entre 1914 y 1918, año de precio máximo, se multiplicó por 7,8. Por otras fuentes, sabemos que en Vigo el crecimiento fue más acusado desde finales de 1915: el precio de la tonelada de combustible pasó de 35 pesetas en 1913 a 75 a principios de 1916. Este aumento, del 214 por 100, resulta ligeramente inferior al de la serie reconstruida. También en La Coruña, el carbón, que antes de la guerra se cotizaba a 35 pesetas la tonelada, rebasa a lo largo de 1916 las 90 pesetas<sup>443</sup>.

GRAFICO 63  
**PRECIOS DEL CARBON INGLES EN VIGO**



Fuente: Elaboración propia.

Ya en Abril de 1916 se refleja claramente en Vigo el malestar por el problema del carbón. Respondiendo a la convocatoria realizada por el Ayuntamiento y el conjunto de entidades económicas y sociales de la ciudad, tiene lugar una manifestación de más de 30.000 personas que exigen al gobierno la concesión de cargamentos de carbón barato, ya que su carestía y escasez amenazaban con provocar el

<sup>443</sup> *La Voz de Galicia*, 1-1-1917.

amarre de la flota. Las diligencias del gobierno, que puso a disposición de los vapores gallegos un cargamento de 4.000 toneladas de carbón de Cardiff, aliviaron momentáneamente la situación<sup>444</sup>.

Sin embargo, los verdaderos problemas aún estaban por llegar. Según el *Instituto de Reformas Sociales*, en Vigo, los precios del carbón, que en 1914 oscilaban de 40 a 45 pesetas para la tonelada de carbón inglés y de 36 a 40 para el asturiano, subieron a comienzos de 1917 a 120 y 110 respectivamente, alcanzando a lo largo de ese año las 220 y 250 pesetas por tonelada<sup>445</sup>. Este alza de precios, unida a la escasez y mala calidad del carbón suministrado, dio lugar al uso alternativo de la madera: el dilema no era ya carbón nacional o carbón inglés sino el disponer de algún tipo de combustible<sup>446</sup>.

El agravamiento de la situación a lo largo de 1917 propició toda una serie de iniciativas que cristalizaron en octubre de ese año en una asamblea pesquera<sup>447</sup>. En ella estará representado no sólo el conjunto del sector gallego, sino también los armadores de Huelva, Isla Cristina, Ayamonte, etc. Las discusiones se centraron en tres puntos: consecuencias de la ruptura del tratado de pesca con Portugal, la dinamita en la pesca y el problema carbonífero<sup>448</sup>. Sin entrar a analizar las dos primeras cuestiones, que trataremos en su momento, la trascendencia de esta asamblea será doble, ya que, por un lado, dio origen a la *Asociación General de Industrias Pesqueras y Derivadas de Galicia*, patronal del sector, que en 1918 agrupaba ya a 188 vapores y 40 fábricas de conservas, y, por otro, acordó recabar del gobierno el establecimiento de vapores con turnos de preferencia para suministrar carbón a la flota pesquera, fletes baratos, una tasa para su precio y disposiciones contra el fraude en los suministros<sup>449</sup>.

---

<sup>444</sup> *Faro de Vigo*, 7-IV-1916.

<sup>445</sup> *Informes de los Inspectores de Trabajo sobre la influencia de la Guerra Europea en las industrias españolas (1917-1918)*, vol.2, Madrid, 1919, p. 289.

<sup>446</sup> "La carestía y la escasez del carbón mineral han hecho que muchas industrias gallegas y los vapores de pesca buscasen la manera de substituir ese combustible con otro, apelando para ello a la madera. (...) Por mar y tierra llegan constantemente a los centros consumidores cargamentos de leña cortada convenientemente para utilizarla en los hogares de las máquinas y gracias a ellos han podido muchas veces funcionar estas últimas", Bernardez (1918).

<sup>447</sup> Sobre el proceso previo a la asamblea, *Faro de Vigo*, 21-X-1917 y 5-X-1917.

<sup>448</sup> *Faro de Vigo*, 22-X-1917.

<sup>449</sup> *Ibidem*. *Ibidem* "Memoria publicada por el Comité de Industrias Pesqueras de Galicia", *Boletín de Pesca*, 33-34, 1919, pp. 171-187.

Las gestiones efectuadas por el comité ante el gobierno, la “Sociedad Duro-Felguera” y la *Asociación Patronal de Mineros Asturianos* permitieron dar una rápida solución al problema carbonífero. En noviembre de 1917 se pudo disponer ya de 2.000 toneladas a un precio de tasa de 100 pesetas la tonelada a bordo, en Gijón o Avilés, con lo que el precio de venta a los armadores se situaba en torno a las 125 pesetas, “o sea 100 pesetas menos de lo que se está pagando actualmente”<sup>450</sup>. Este primer cargamento fue también el primer paso de cara a la regularización de los envíos: en 1918, la *Asociación de Industrias Pesqueras* distribuyó a sus socios 10.364 toneladas de carbón cribado, a precios que oscilaban entre 160 y 170 pesetas la tonelada<sup>451</sup>. Aunque las remesas aumentaron en 1919 a 12.000 toneladas, las condiciones de venta impuestas por el “Consortio Carbonero” pronto se hicieron insostenibles, por lo que se volvió a la negociación directa con diferentes empresas nacionales y a la reanudación de las compras de carbón a Inglaterra<sup>452</sup>. La situación comenzaba a normalizarse.

En conjunto, la estrategia seguida por el sector había permitido disponer del combustible necesario a precios moderados y de buena calidad -cribado- justo en 1918, cuando más grave era el problema carbonífero<sup>453</sup>; sin duda, la solución a este problema no debió ser ajena a la recuperación de las capturas que se inició en 1918.

Junto al carbón, otro de los problemas que afectó profundamente al sector pesquero en este difícil período fue la disponibilidad de maquinaria, calderería y repuestos para la construcción naval. He aquí, sin duda, uno de los factores que más contribuyó a la acusada caída de la potencia media de los vapores en los pri-

---

<sup>450</sup> *Faro de Vigo*, 6-XI-1917.

<sup>451</sup> “Memoria publicada por el Comité de Industrias Pesqueras de Galicia”, *Boletín de Pesca*, 33-34, 1919, pp. 171-187.

<sup>452</sup> “Memoria correspondiente al año 1919 publicada por el Comité de Industrias Pesqueras de Galicia”, *Boletín de Pesca*, 46-47, 1920, pp. 213-231.

<sup>453</sup> “Hemos tenido la suerte de suministrar a la flota pesquera de este litoral y a las industrias derivadas de la pesca durante todo este año, excelente carbón cribado, en las cantidades necesarias, a precios que variaron desde 170 a 150 pesetas tonelada. Pero ese carbón, si hubiera podido conseguirse aquí de lo vendedores y almacenistas, habría tenido un sobreprecio no menor de 80 pesetas por tonelada”, “Memoria publicada por el Comité de Industrias Pesqueras de Galicia”, *Boletín de Pesca*, 33-34, 1919, pp. 171-187.

meros años de la guerra. La importación de máquinas inglesas, que antes de la guerra representaban el 62 por 100 del total de las instaladas, se bloqueó casi por completo a causa del conflicto. Aunque en un primer momento se intentó sustituirlas por máquinas usadas, a partir de 1917 el relanzamiento de la industria nacional en este sector permitió cubrir el vacío dejado por la fabricación inglesa<sup>454</sup>.

CUADRO 40  
**PROCEDENCIA DE LAS MAQUINAS INSTALADAS  
(PORCENTAJES)**

	Inglesa	Nacional	Usada
1913	60	32	8
1914	62	30,5	7,5
1915	42,8	28,5	28,5
1916	14,7	58,8	26,4
1917	9,5	71,4	19
1918	4,8	95,1	—
1919	2,6	97,3	—
1920	48,4	45,3	6,2

Fuente: Elaboración propia a partir de la 3ª Lista del Registro de Buques de la Comandancia de Marina de Vigo.

Precisamente en Vigo, será por estos años cuando se consolide definitivamente el ramo de las construcciones mecánicas. “Lorenzo y Cía”, “Talleres mecánicos Alonarti” o la “Electrometalúrgica Gallega” son empresas que junto a las ya existentes -“Troncoso y Santodomingo”, “Hijos de J. Barreras” o “Antonio Sanjurjo”- consiguieron absorber la demanda del sector naval. El proceso de sustitución de importaciones favorecerá a la industria gallega frente a la de otras zonas del Estado, que ocuparán un lugar marginal<sup>455</sup>.

<sup>454</sup> Giráldez (1989).

<sup>455</sup> *Informes de los Inspectores de Trabajo sobre la influencia de la Guerra Europea en las industrias españolas (1917-1918)*, vol. 2, Madrid, 1919; Carmona (1983) y (1990); Lavandeira (s.d.) y (1992).

Aunque se pudieron superar las dificultades de importación de maquinaria, la construcción naval tropezó con otros problemas; en concreto, la falta de madera del país para la fabricación de barcos pesqueros. Como ya dijimos antes, la escasez y carestía del carbón determinó el empleo alternativo de madera tanto en los vapores de pesca como en la industria, con el consiguiente aumento de precio: un 75 por 100 para la madera de pino y un 30 por 100 para la de roble<sup>456</sup>.

Otra cuestión importante es saber en qué forma la venta de buques afectó a la pesca, es decir, si tuvo lugar o no lugar un aumento significativo de las ventas de barcos, tal como se observa en la flota mercante. En este aspecto, la Lista 3ª de Buques no resulta demasiado fiable, pues no suele registrar la baja de los pequeños vapores. Así, no es de extrañar que en Vigo sólo se contabilicen 40 vapores vendidos entre 1914 y 1918. Por el contrario, las actas de la “Sociedad de Seguros Mutuos Marítimos de Vigo”, organización creada en 1903 y en la que estaba asegurada buena parte de la flota pesquera de las rías bajas, refleja una realidad muy diferente: entre 1915 y 1917 se producirían más de 90 bajas por venta, paralizándose las ventas desde 1918 -sólo 11 en 1919-. El destino preferente de estas ventas sería el litoral peninsular, incluido Portugal, y, en menor medida, Francia, Marruecos, etc<sup>457</sup>.

En principio, desconocemos el destino y dedicación final de estos barcos, es decir, si fueron destinados a la pesca o se produjo su reconversión en cargueros. No obstante, hay que tener en cuenta, como ya señaló Valdaliso, que “el alza de los fletes permitió también que todo tipo de artilugios flotantes como gabarras, pontones, dragas o ganguiles fuesen adaptados para dedicarse a la navegación de cabotaje”<sup>458</sup>. El testimonio del Cónsul español en Cette no hace más que confirmar esta orientación: “pequeños vapores pesqueros y gran número de barcas que tenían igual destino, eran fletados por el comercio para el transporte de todo género de mercancías”<sup>459</sup>.

---

<sup>456</sup> *Informes de los Inspectores...*, pp. 284-289.

<sup>457</sup> Archivo Sociedad Socorros Mutuos Marítimos de Vigo, Libros de Actas; Cao (1922).

<sup>458</sup> Valdaliso (1991), p. 136.

<sup>459</sup> Citado por Valdaliso, op. cit., p. 137.

## D) *El cierre de las aguas portuguesas*

Sobre el conjunto de trastornos provocados por la Gran Guerra incidió además la ruptura del Tratado de Comercio con Portugal. Aunque en 1913 había finalizado el acuerdo comercial firmado en 1893 entre ambos países, lo cierto es que su vigencia se prorrogó tácitamente durante dos años más. La denuncia del tratado por parte de España, interesada en que Portugal estableciese la comunidad de aguas en su franja litoral, tuvo consecuencias directas y de largo alcance. La respuesta del gobierno portugués fue doble. Como primer paso, impuso aranceles máximos a la exportación de pescado fresco, con lo que privaba de una fuente básica de aprovisionamiento de materia prima a la industria conservera de Huelva. Más tarde, en 1917, adoptó otra medida, mucho más importante para el sector pesquero: confirmar el límite de tres millas en sus aguas territoriales, excepto para aquellos países que no reconocieran esa misma extensión, en cuyo caso se les aplicaría la reciprocidad de límites. En la práctica, esto significaba la inmediata expulsión de los pescadores españoles de aguas portuguesas, toda vez que España tenía situada sus aguas jurisdiccionales en seis millas<sup>460</sup>.

Las consecuencias de esta medida para el sector pesquero gallego son difíciles de precisar. En lo que se refiere a la pesca de merluza, no tuvo por qué verse afectada, ya que si bien algunos caladeros de la flota viguesa estaban situados frente a la costa de Portugal quedaban fuera de su jurisdicción. La pesca de sardina sí salió perjudicada, primero, porque el área de captura de la flota de las rías bajas se había extendido desde 1913 hacia las costas portuguesas, y, segundo, porque este tipo de pesca se efectuaba muy cerca de la costa. Si en años normales o de abundancia de sardina incluso se podía prescindir de la pesca en aguas portuguesas, en años de escasez aumentaba la presión para traspasar el límite jurisdiccional del país vecino, menudeando entonces las multas y apresamientos de barcos. En definitiva, pese a los intentos de arreglo de 1924 y 1927, la medida tomada en 1917 por el gobierno portugués abrió una etapa de conflicto permanente hasta después de la guerra civil<sup>461</sup>.

---

<sup>460</sup> Ruiz Morales (1946), pp. 184-191.

<sup>461</sup> *Ibidem, Ibidem.*

### *E) Los efectos de la guerra sobre la exportación en fresco*

Hasta aquí hemos visto los efectos que la Gran Guerra tuvo sobre el conjunto del sector pesquero; a continuación analizaremos en qué medida se vio afectada la exportación de pescado fresco. En lo que se refiere a la exportación de pescado fresco, el total de Galicia es relativamente bajo en 1914 y 1915, pero aumenta a partir de este año, cuando comienza a notarse la subida de precios en los mercados del interior. Sin embargo, los envíos desde Vigo y La Coruña muestran un comportamiento diferente, pues, mientras las remesas de MZOV registran un incremento ya desde 1916, las canalizadas a través de la Compañía del Norte descienden hasta 1918. La recuperación fue más rápida y espectacular en el caso de Vigo: los envíos de pescado fresco al interior por MZOV alcanzaron a partir de 1918 una magnitud desconocida. Y esto pese a que desde ese año, como ya vimos en su momento, la exportación en fresco debió afrontar una considerable subida de las tarifas ferroviarias. Por primera vez desde 1906 Vigo va a superar a La Coruña en cifras de exportación: entre 1915 y 1921, año en que se alcanza el máximo del período, las remesas de Vigo se multiplicaron por 3,9, frente a un 1,7 en La Coruña.

Todo parece indicar que las dificultades derivadas de la guerra, en cuanto a disponibilidad de material ferroviario para el transporte de pescado, fueron mayores en las líneas de la Compañía del Norte. De hecho, ya en 1916, la Cámara de Comercio de La Coruña eleva un dramático informe a la Dirección General de Comercio, Industria y Trabajo, considerando que “para descongestionar la estación y librarla del atasco actual, serían menester 100 vagones por los menos”<sup>462</sup>. En Vigo no aparecen reivindicaciones similares hasta 1920, justo cuando la exportación de pescado alcanza su cota máxima. En noviembre de ese año se hace patente ya la gravedad del problema. La paralización de la flota pesquera y el cese de la exportación desde Vigo y Marín, fueron la consecuencia inevitable de las condiciones generales del transporte y, más concretamente, de la reducción de las facturaciones “a

---

<sup>462</sup> *Boletín de la Cámara de Comercio de La Coruña*, 31XII-1916.

una cuarta parte de las que podrían hacerse, dada la cantidad de pescado exportable, por la falta de material ferroviario”<sup>463</sup>.

#### 4.2.2. Los años veinte

##### A) La prosperidad llega a la pesca marítima

El conjunto de problemas que afectaron a la pesca marítima, así como la evolución de las exportaciones y de la industria conservera en este especial coyuntura explican porqué la “prosperidad general” originada por la Gran Guerra llegó tarde al sector pesquero. De hecho, todas las dificultades de los primeros años del conflicto golpearon con fuerza a la flota pesquera, que experimentó un retroceso considerable. En 1917 sólo faenarían en las costas gallegas 250 vapores, de los cuales más de un 80 por 100 se concentraba en las rías bajas<sup>464</sup>. A la altura de 1920, tal como se puede ver en el cuadro, la situación ha cambiado radicalmente de signo y la flota de vapores se ha duplicado.

CUADRO 41  
FLOTA PESQUERA GALLEGA EN 1920

	Vapores y motoras		Vela y remo	
	Número	Tonelaje	Número	Tonelaje
Rías Altas	170	5.156	2.127	5.218
Rías Bajas	363	11.659	6.509	11.419
<b>TOTAL</b>	<b>533</b>	<b>16.659</b>	<b>8.636</b>	<b>9.169</b>

Fuente: Elaboración propia a partir del ANE de 1920.

El cambio de tendencia se debe fechar en 1917. La expansión se prolongó hasta 1920, año en que el tonelaje inscrito en la lista de Vigo registra el máximo de todo el primer tercio del siglo XX, con una tasa de crecimiento anual del 14 por 100. Y no sólo

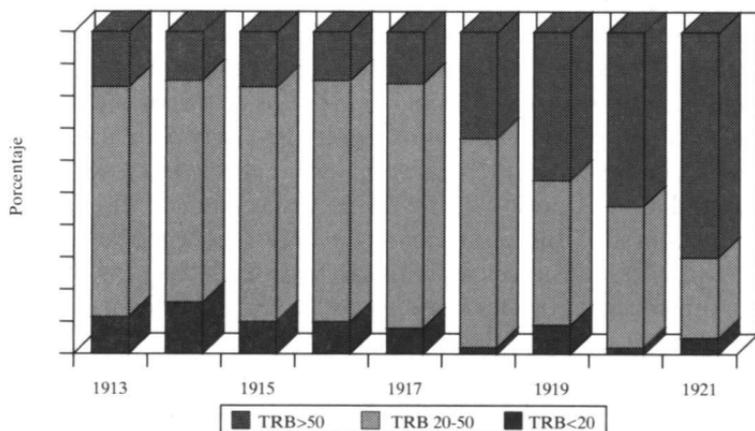
<sup>463</sup> *Faro de Vigo*, 29-X-1920.

<sup>464</sup> Bernardez (1918).

aumenta el TRB total, lo importante es que cada vez se inscriben barcos de mayor tonelaje (Gráfico 64).

GRAFICO 64

**VAPORES MATRICULADOS EN VIGO.  
DISTRIBUCION SEGUN EL T.R.B. (1913-1921)**



Fuente: Elaboración propia a partir de la 3ª Lista de Buques de Vigo.

Como se puede ver, al menos en Vigo, la expansión del sector se refleja en un aumento del arqueo de los vapores matriculados: a partir de 1917 descienden en picado los inferiores a 20 toneladas y progresivamente los de 20 a 50, arquetipo estos últimos de los vapores vigueses en el período prebélico, cuando representaban en torno a las tres cuartas partes de la matrícula total. Por el contrario, ganan importancia los de mayor desplazamiento, que en 1921 suponen ya el 70 por 100 del total matriculado. La trascendencia de esta transformación es evidente: por un lado, refleja una vía de incremento del esfuerzo pesquero a través del continuo aumento del tamaño de los buques; por otro, como ya señaló Paz Andrade, “la eficiencia industrial aumenta más que en relación al

número de unidades, en proporción al número de las dotadas de gran potencia que entran en la composición de la flota”<sup>465</sup>

Paralelamente al aumento en el tamaño de los barcos, se producen cambios en las máquinas. Si antes de 1914 todas las instaladas, excepto las de los bous de origen inglés, eran de tipo “Compound”, a partir de ese año la “triple expansión” conocerá un fuerte crecimiento. Las notables ventajas de esta máquina respecto a la anterior, sobre todo su economía de combustible (aproximadamente la mitad), factor fundamental en un momento como éste de fuerte alza de los precios del carbón, explican su implantación<sup>466</sup>. En 1913 no hay ningún barco registrado con este tipo de máquina y en 1914 las instaladas apenas si representan, en caballos de vapor indicados, un 22 por 100 del total. En los años siguientes, la triple expansión irá ganando progresivamente terreno, hasta alcanzar el 58 por 100 como media en el período 1918-1921. Consecuencia directa de los cambios operados fue el aumento en la potencia mecánica de los barcos que, tras la fuerte caída inicial, llega en 1920 a los 102 CVI.

La producción pesquera gallega creció lógicamente al compás de estos cambios, duplicándose en 1920 las cifras de 1914. De esta forma, Galicia, con un tercio del total descargado en España, se afirmaba como la principal región productora de pescado, tanto de especies destinadas a la transformación como de las orientadas a su exportación en fresco, y ello pese a la pérdida de importancia relativa en el conjunto nacional debido al desarrollo de otras pesquerías.

La expansión del sector se vio estimulada por varios factores. El comportamiento de los precios, tanto de la conserva como del pescado fresco, favorecieron la recuperación de las ventas en el exterior y el aumento del consumo de pescado en el interior. A este respecto, la favorable evolución de los precios del pescado fresco desde comienzos del conflicto en relación a los de la carne y, en menor medida a los del bacalao, dotaron a los armadores de los estímulos necesarios para que invirtieran en el sector pesquero. Sin embargo, esto se veía frenado principalmente por dificultades en la construcción naval -escasez de madera, sustitución de la maquinaria de importación inglesa por maquinaria nacional-, y, sobre todo, por la escasez y carestía del

<sup>465</sup> Paz-Andrade (1954), p. 61.

<sup>466</sup> Agacino (1901), pp. 270-275. Maiz Alkorta (1993), p. 383, indica para el País Vasco la introducción de la triple expansión en la flota de vapores también en estos años.

carbón. Si el primero de los problemas se comenzó a resolver en 1916, el segundo no se superó hasta 1918. Desde entonces, la inversión pudo traducir a términos de flota y producción las favorables condiciones del mercado, justo cuando los precios estaban situados en un nivel elevado y agrandaban favorablemente su brecha respecto a los de la carne. Además, cabe pensar que el estancamiento de la producción en los primeros años de la guerra y la paralización de la actividad de la flota de buena parte de los países europeos, permitieron, al menos en algunas especies, la recuperación de los stocks pesqueros<sup>467</sup>.

Forzosamente, la explicación a este crecimiento del sector entre 1917 y 1921 debe relacionarse con una cuestión fundamental: el destino de los beneficios de la guerra. joam Carmona, en su análisis de la industria conservera, ha demostrado cómo buena parte de esas ganancias fueron destinadas a potenciar la integración vertical de la empresas hacia la fase extractiva. De esta forma, se retomaba el proceso, abortado en 1914, de diversificación de las áreas de suministro de sardina mediante la compra de barcos pesqueros que permitían ir a por ella allí donde fuera necesario<sup>468</sup>.

En cuanto a los beneficios de los armadores, desconocemos cual fue su trayectoria y orientación. Sin embargo, dado el comportamiento de los precios y la reactivación de la actividad pesquera desde 1917, cabe pensar que estos evolucionarán positivamente y que su principal destino fue la reinversión en la propia actividad. Así parece indicarlo tanto la matrícula de buques de la comandancia como los pesqueros construidos en el astillero "Hijos de J. Barreras", cuyos propietarios coinciden casi siempre con armadores presentes ya en la primera década del siglo. Algo perfectamente lógico si pensamos en la dificultad del sector para atraer capitales ajenos al complejo marítimo-pesquero<sup>469</sup>.

Ahora bien, no todos los armadores resultaron igualmente favorecidos por la evolución de los precios. En concreto, los que comercializaban por su cuenta la producción y/o disponían de empresas concentradas verticalmente hasta la venta al por menor obtuvieron mayores ventajas de la coyuntura bélica. Por ello, no

---

<sup>467</sup> La recuperación de las descargas de especies demersales en el Mar del Norte tras el conflicto bélico europeo se puede ver en Russell (1943), p. 18 y ss.

<sup>468</sup> Carmona (1991).

<sup>469</sup> Lavandeira Villot (s.f.).

## CUADRO 42

## EVOLUCION DE LA MATRICULA EN VIGO DURANTE LOS AÑOS VEINTE

	Valor de los barcos matriculados "pts. de 1913"	Número total	T.R.B. total	Número vapores	T.R.B. vapores	Número sin vapor	T.R.B. sin vapor
1920	3496226	145	5489	109	5347	36	142
1921	2593568	114	4033	78	3929	36	104
1922	789888	80	1663	26	1564	54	99
1923	711908	20	1538	20	1480	32	58
1924	632581	18	1291	14	1211	21	80
1925	654647	19	1287	21	1124	37	163
1926	954691	27	1812	28	1630	31	182
1927	927796	27	2162	27	1996	27	166
1928	457810	13	1194	19	911	17	283

## EVOLUCION DE LA MATRICULA EN VIGO DURANTE LOS AÑOS VEINTE

	T.R.B. medio total	T.R.B. medio vapor	T.R.B. medio sin vapor	C.V.I. medio vapor	C.V.I Triple expansión (% del total)	C.V.I Compound (% del total)
1920	37,86	49,06	3,94	101,96	50,41	49,07
1921	35,38	50,37	2,89	95,58	44,66	54,65
1922	20,79	60,15	1,83	110,56	30,42	67,84
1923	29,58	74,00	1,81	97,60	49,00	48,28
1924	36,89	86,50	3,81	118,28	59,27	33,97
1925	22,19	53,52	4,41	111,76	66,86	29,74
1926	30,71	58,21	5,87	119,00	63,91	33,91
1927	40,04	73,93	6,15	133,54	76,24	21,62
1928	15,71	47,95	4,96	78,73	32,75	67,25

Nota: El valor está deflactado según la serie de Bustelo y Tortella (1976).

Fuente: Elaboración propia a partir de la Tercera Lista de Buques de la Comandancia de Marina de Vigo.

resulta extraño que orientaran sus beneficios hacia la actividad extractiva, pero también a un reforzamiento de las redes de distribución y comercialización con el fin de ampliar los mercados.

En este sentido, es muy ilustrativo el caso de “Pescaderías Coruñesas”. Esta empresa experimentó un fuerte proceso de acumulación durante los años de la guerra, lo que permitió su expansión en el mercado madrileño y un control casi monopolístico sobre el mismo. Inscrita en 1917 en el Registro de Sociedades de La Coruña con un capital de 200.000 pesetas, lo ampliará en 1918 a 1.800.000 y al año siguiente en dos millones más. En 1921, año en que uno de los socios, Manuel García Jove, decide abandonar la sociedad, su activo comprende cuatro bous, 13 vagones de ferrocarril, maquinaria para la fabricación de hielo, varios camiones y diecisiete expendedurías repartidas por Madrid, además de varias cuentas acreedoras y diversos inmuebles situados en el centro de la capital, todo ello valorado en 4.025.000 pesetas<sup>470</sup>. Precisamente, en los años de la Primera Guerra Mundial, esta empresa, limitada hasta entonces a La Coruña, inauguró su sucursal de Cádiz, hacia donde desplazó su flota, comenzando a actuar en los principales puertos pesqueros -Vigo, Santander, Almería, etc.- como exportadora de pescado hacia Madrid<sup>471</sup>.

## **B) El cambio de tendencia: la crisis de los años veinte**

A partir de 1920, la expansión del sector pesquero presenta ya los primeros síntomas de agotamiento. El aumento experimentado por las capturas desde los últimos años del conflicto se verá frenado por ciertas rigideces en la demanda. Como advierte la *Federación Nacional de Industrias Pesqueras y Derivadas*, “se llegó a un exceso en la producción que no encuentra ya la debida colocación en los mercados de consumo”<sup>472</sup>, planteandose la necesidad de mejorar el transporte de pescado para posibilitar así una ampliación del mercado<sup>473</sup>. He aquí claramente planteado el pri-

---

<sup>470</sup> Registro Mercantil de La Coruña, Registro de Sociedades, Libro 21, F-41.

<sup>471</sup> *Faro de Vigo*, 25-XI-1920.

<sup>472</sup> *Boletín de Pesca*, nº 48-52, 1920.

<sup>473</sup> *Boletín de Pesca*, nº 48-52, 1920.

mer síntoma de la crisis. En efecto, los precios, que se mantuvieron en un alza continua desde comienzos de la guerra, tocaron techo en 1920. En los años siguientes, el signo del crecimiento se invirtió. Los precios en lonja, al por mayor y al consumo, tanto de especies pelágicas como demersales, descienden o se estancan. La década de los veinte se iniciaba con la inflexión de los precios.

Lamentablemente, contamos con menos fuentes para esta etapa. No hay datos sobre la evolución de la flota y las capturas en los primeros años veinte. De todas formas, los indicadores disponibles revelan una progresiva y acusada con tracción, apreciable ya en 1921. Las matrículas de la tercera lista de la Comandancia de Vigo muestran un fuerte descenso en todas las variables (Cuadro 42): el valor de los barcos inscritos se redujo en un 88 por 100 entre 1920 y 1924, el TRB un 77 por 100 hasta 1925 y el TRB de vapores un 79 por 100. A partir de 1925 comienza la recuperación, pero siempre en niveles débiles y muy alejados del máximo de 1920. La caída fue globalmente muy acusada, teniendo que remontarnos a la primera década del siglo para encontrar valores similares. Por el contrario, el TRB de las embarcaciones no movidas a vapor experimentó una evolución diferente: la caída hasta 1924 fue mucho menor, sólo un 59 por 100, y desde 1925 el índice se sitúa por encima del año base, llegando a duplicarlo en 1928.

CUADRO 43  
**PRODUCCION PESQUERA GALLEGA.**  
(1921=100)

	Pescado remitido por MZOV	Pescado descargado en La Coruña
1921	100	100
1922	74,8	82
1923	74	69,7
1924	68,4	85
1925	76,6	77,4
1926	73,6	77,6
1927	79,3	78,4
1928	96,4	104,6

Fuente: Elaboración propia a partir de las Memorias de MZOV y la J.O.P de La Coruña.

Por lo que se refiere a la producción, no se da un comportamiento uniforme a nivel de Galicia. Las descargas en el puerto de La Coruña comenzaron a descender en 1922, con una caída de casi un 30 por 100 en 1923. Si utilizamos la exportación de pescado por MZOV para evaluar la producción de las rías bajas, resulta una caída muy similar: entre 1921 y 1924, cuando la crisis toca fondo, el tráfico por la línea del Sur de Galicia disminuye en una tercera parte. En los años siguientes la producción se estanca, hasta que en 1928 se logran recuperar los valores de principios de la década. Ahora bien, si en lugar de la exportaciones por ferrocarril, tomamos como indicadores de la producción las descargas de sardina y merluza en Vigo, la caída resulta aún mayor: los desembarcos de sardina descienden en picado desde 1920, prácticamente no hay en 1924 y 1925, y, por lo que se refiere a la merluza, las capturas se reducen hasta una sexta parte entre 1920 y 1924 y siguen cayendo en los años siguientes.

A pesar de que la caída en los desembarcos de estas especies, fundamentales por su peso en la producción y flota, coincide en el tiempo, su origen no es el mismo y, en parte, está relacionada con el agotamiento de los caladeros. Las referencias a este fenómeno son múltiples y, de hecho, así lo denuncian voces tan autorizadas como las de Odón de Buen, Luis Verdugo o Benigno Rodríguez Santamaría: “puede afirmarse resueltamente que, por desgracia, la riqueza de las rías gallegas en especies comestibles disminuye de modo alarmante (...) Respecto a los peces emigrantes, ¿quién es capaz de sentar afirmaciones concluyentes, si no existe el dictamen de la ciencia ni el apoyo de una estadística verdadera?”<sup>474</sup>.

Esta alarma no constituía ninguna novedad. Desde la primera década del siglo, con la crisis sardinera y el descenso de las caladas de los arrastres, el sector pesquero tenía una conciencia bastante clara del peligro que suponía la extinción de los recursos; de hecho, se pusieran en cuestión determinados procedimientos de pesca que desde entonces van a ser objeto de conflicto casi permanente. Aunque en determinados casos, como la polémica pesca a la ardora, actuaban enfrentamientos de tipo social, en otros, con-

---

<sup>474</sup> Rodríguez Santamaría (1923), p. 237.

cretamente el uso de explosivos, primaban sin duda los intereses conservacionistas<sup>475</sup>.

### a) *La crisis sardinera*

Tratar ahora del uso de explosivos en la pesca no nos aleja del objeto de nuestro análisis. Aunque fueron factores de tipo general e independientes de la propia actividad pesquera los que actuaron en la crisis sardinera de los años veinte, es muy probable que el uso de explosivos contribuyera a agravarla. En este sentido, como ya indicó hace tiempo Emilio Anadón: “no tiene nada que ver la sobrepesca, las artes prohibidas, los explosivos, el procedimiento de pesca, etc., con la determinación de la crisis, aunque sí probablemente influyen en su actuación”<sup>476</sup>.

El uso de explosivos en la pesca se puede rastrear ya a finales del siglo XIX. Sin embargo, va a ser en la crisis de 1909-1912 cuando su empleo alcance una magnitud realmente preocupante. Las iniciativas tomadas en contra, tanto por parte de las asociaciones patronales como marineras, se prolongaron durante los años de la guerra y siguientes. Una preocupación común a ellas es que la prohibición legal del uso de dinamita sea inaplicable en la práctica, “por razón de la falta de policía en tierra y mar”<sup>477</sup>, y de ahí la necesidad de implicar a todo el sector para que, con medidas coercitivas de tipo gremialista, se logre impedir su empleo<sup>478</sup>. Sin embargo, a la altura de 1923 todas las iniciativas han fracasado. El panorama, realmente desolador, lo describe a la perfección

---

<sup>475</sup> Así lo reconoció la propia comisión encargada de su estudio: “De los informes tomados, de las experiencias hechas, se deduce que no existe fundamento alguno para prohibir la pesca a la ardora y que sólo será lícito limitarla, atendiendo a consideraciones de carácter económico y social” *Ibidem, Ibidem*, En la misma obra se recogen amplias referencias a la legislación y prohibiciones.

<sup>476</sup> Anadón (1954).

<sup>477</sup> Aunque con anterioridad en diversos artículos de la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina y del Código Penal se recogían las penas por el uso de explosivos en la pesca, en la Real Orden del 8 de Febrero de 1907 se asimiló el uso de explosivos al delito de “daños”, atenuando en la práctica la voluntad sancionadora con qué nacía. El Congreso de Pesca de 1918 considerará “ineficaz” esta legislación e insistirá en el tema, proponiendo una nueva normativa, Congreso (1918), pp.34 y ss.

<sup>478</sup> Buen ejemplo de esto es que el tema de los explosivos estuvo presente en la asamblea pesquera de 1917 y en un acta de compromiso firmada por los armadores de vapores de las rías bajas, donde se recogen y se intentan establecer procedimientos de vigilancia sobre el uso de explosivos, *Faro de Vigo*, 10-V-1915 y 8-XI-1917.

Rodríguez Santamaría, que no duda en incluir la voz “explosivos” en su Diccionario de artes de pesca: los explosivos se utilizan en todo el litoral, habiendo “provincias marítimas que se usan tanto que casi no hay pesca que se efectúe por otro procedimiento. La región donde más se emplean es la de Galicia, tanto en las rías bajas como en las altas (...) He visto puertos de mar de las rías bajas en que los armadores no admitían patronos en sus barcos si no era con la condición de emplear los explosivos, porque con ellos pescaban doble que los otros que prescindían de este medio de pesca”<sup>479</sup>.

El problema de los explosivos no era, sin embargo, más que la punta del iceberg. El abandono en que el Estado tenía sumido al sector permitía y facilitaba la extensión de todo tipo de prácticas filibusteras. Si el incumplimiento de reglamentos y ordenes era norma “tradicional”, el desarrollo de la flota en los años de la Gran Guerra empeoró la situación. El saqueo del mar alcanzó ahora su apogeo. Es difícil precisar hasta qué punto el uso masivo y continuado de explosivos en la pesca y el reiterado incumplimiento de las normativas incidieron en la crisis sardinera, pero no cabe duda de que contribuyeron a agravarla. En este sentido, Emilio Anadón, al analizar las crisis sardineras, apunta que su menor incidencia en Portugal quizá se debiera, entre otros factores, a las “buenas medidas de protección”<sup>480</sup>. En todo caso, aunque desde el punto de vista de la biología no sea totalmente acertado vincular esta crisis con la protección de los recursos, históricamente resulta muy difícil disociar ambos procesos, toda vez que el debate sobre las medidas reguladoras constituye el telón de fondo en estos años.

Sobre esta situación general va a incidir el cierre de los caladeros portugueses, problema que, habiendo sido una de las mayores preocupaciones del sector desde el conflicto bélico, alcanzará en estos años su verdadera dimensión. La prohibición no era meramente legal: las aprehensiones con paralización de la actividad y multas estaban a la orden del día. Así, en enero de 1924, en una reunión de la *Federación Gremial de*

---

<sup>479</sup> Rodríguez Santamaría (1923), p. 444 y 445.

<sup>480</sup> Anadón (1954).

*Patronos*, en la que participaban organismos pesqueros y conserveros, se discutió ampliamente sobre “la situación en que se hallan cerca de 70 vapores de pesca gallegos que están detenidos en los puertos portugueses”<sup>481</sup>; días más tarde, escribe Antonio Cabanelas en el *Faro de Vigo*: “en fechas no muy lejanas presenciarnos como entraban en el Tajo día tras día siguiendo a una vieja cañonera veinte, treinta y hasta cincuenta pesqueros gallegos”<sup>482</sup>. Sin duda, el no poder compensar el fuerte descenso de las capturas en el Sur de Galicia con la ampliación del radio de pesca a los caladeros portugueses, contribuyó a agravar la crisis. Por eso, no es extraño que fuera precisamente en 1924, con una acuciante escasez de sardina en las aguas gallegas, cuando tuvo lugar un intento fallido de negociar con el gobierno portugués la apertura de sus aguas a la flota española<sup>483</sup>.

Otra cuestión fundamental es saber cómo afectó esta crisis a los pescadores, desde el punto de vista de los ingresos, sus efectos sobre la flota, la actividad pesquera y las industrias derivadas. En primer lugar, la escasez padecida entre 1923 y 1926 elevó el precio de la sardina, lo que en principio supondría mayores ingresos. Cuando la crisis se agudiza, la sardina, que prácticamente desaparece, debe sustituirse por otras especies pelágicas -espadín, jurel, anchoa-, de menor precio unitario, pero mucho más abundantes, lo que seguramente favoreció a los pescadores.

En lo que respecta a la flota sardinera, siguió las pautas de transformación tecnológica observada en otros puntos del Estado, tal como ha estudiado Ortega Valcarcel para el caso de Santander y Maiz para el País Vasco<sup>484</sup>. Desde 1923 comienzan a matricularse en la Comandancia de Vigo embarcaciones movidas con motores de combustión interna, que rápidamente

---

<sup>481</sup> *La Voz de Galicia*, 1-I-1924.

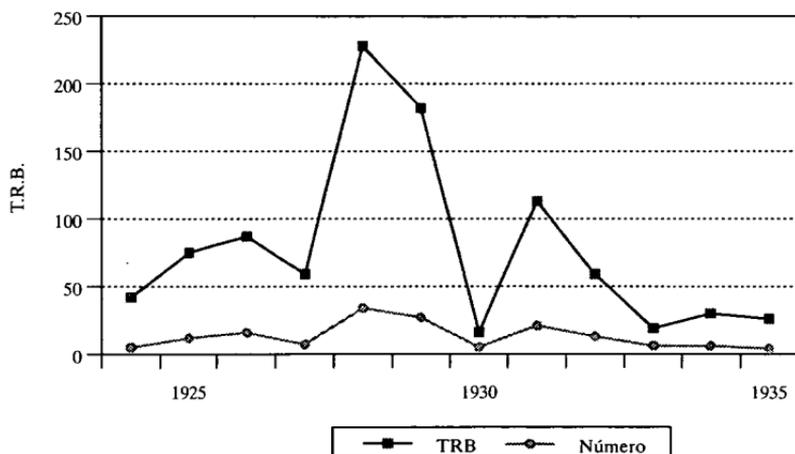
<sup>482</sup> *Faro de Vigo*, 26-I-1924.

<sup>483</sup> En septiembre de 1924 el Comité de la Asociación General de Industrias Pesqueras y Derivadas solicitará al Presidente del Directorio “llegar a acuerdos con Portugal antes del primero de octubre, que es cuando empieza la costera de sardina”, *Vida Marítima*, 30-VIII-1924. Sobre las gestiones efectuadas ese año vid. Ruiz Morales (1946).

<sup>484</sup> Ortega Valcárcel (1986), pp. 389-402; Maiz Alkorta (1993), pp. 384-385.

se multiplican hasta alcanzar su máximo, de número y TRB, en 1928 (Gráfico 65). Son lanchas o traineras que apenas si llegan a las 10 toneladas de arqueo bruto, montan motores importados, sobre todo de Suecia, Norteamérica e Inglaterra, con una potencia normalmente en torno a los 10 HP. Esto explica que el tonelaje medio de las embarcaciones que no emplean vapor, tras una acusada caída desde 1920, se triplique entre 1922 y 1927 (Cuadro 42).

**GRAFICO 65**  
**TRAINERAS A MOTOR MATRICULADAS**  
**ANUALMENTE EN VIGO**  
**(1924-1935)**



Fuente: Elaboración propia a partir de la 3ª Lista de Buques de Vigo.

La implantación del motor de explosión tenía sustanciales ventajas respecto a los vapores de pequeño tonelaje: por un lado, reducían considerablemente el espacio destinado a máquina, caldera y carboneras, con lo que podía aumentar el dedica-

do a los artes y las capturas; por otro, al no requerir su empleo conocimientos amplios, eliminaban el personal técnico requerido en los vapores, maquinistas, fogoneros, etc.; finalmente, el consumo no era muy elevado ya que, a diferencia de los vapores, no consumían combustible cuando estaban parados en las faenas de pesca. Además, su coste no era muy elevado, entre 4.000 y 10.000 pesetas, dependiendo de la potencia y la procedencia<sup>485</sup>.

#### CUADRO 44

##### NUMERO DE MOTORAS DEDICADAS A LA PESCA EN 1926

Cantábrico	601
Galicia	177
Sur de España	110
Levante	245
Baleares	320
Protectorado Español	57
Islas Canarias	—
Sahara Español	4
<b>TOTAL</b>	<b>1.514</b>

Fuente: Rodríguez Santamaría (1926).

La difusión de los motores de explosión malamente puede rastrearse a través de las Listas de Buques, pues muchas de las antiguas lanchas y traineras debieron transformarse sin dejar constancia de ello en las comandancias, “pues el motor se coloca en un hueco relativamente pequeño”<sup>486</sup>. A la altura de 1926, y tal como se puede ver en el cuadro, la difusión del motor en España habría alcanzado ya un grado considerable, si bien Galicia iría notablemente retrasada respecto a la mayor parte del litoral español. Sin embargo, la difusión de los motores de explosión en Galicia fue muy rápida: así, en

<sup>485</sup> Según Rodríguez Santamaría (1926) en Galicia se preferiría el motor sueco “AVANCE” de petróleo, debido a su poco consumo, seguridad y fácil manejo.

<sup>486</sup> *Ibidem, Ibidem.*

Vigo a la altura de 1927 había ya 108 embarcaciones de este tipo<sup>487</sup>, y tres años más tarde su número ascendería en Galicia a novecientas<sup>488</sup>. En definitiva, la reacción del sector ante la crisis fue doble: por un lado, una estrategia de diversificación de capturas, que ya se había ensayado en la crisis de 1909, y, por otro, la difusión de innovaciones tecnológicas que permitieran un mayor esfuerzo pesquero.

En la adopción de estas estrategias, la industria transformadora jugó un papel decisivo. A la altura de los años veinte, el sector conservero era bastante más complejo que en la primera década del siglo. Existía ahora un importante grupo de empresas, mucho más capitalizadas, que tendían a integrarse verticalmente y adquirían plantas en otras zonas del litoral peninsular. Con los barcos comprados gracias a los beneficios de la guerra, estas empresas irán a por sardina a las costas del Sur de España e incluso a las de Marruecos<sup>489</sup>. Diversas firmas gallegas se van a instalar en Setúbal, para asegurarse así la disposición de sardina, y otras diversificarán sus producciones hacia el atún y la anchoa. Algunos conserveros arriendan almadras en el Sur o dedican sus barcos a la captura de bonito, especie nueva para la flota viguesa. En este sentido, la expansión de la industria conservera del litoral lucense, en concreto la de Celeiro, que pasa de una fábrica de conservas en 1921 a siete en 1929, hay que vincularla a esa necesidad de contar con una base para la pesca del bonito en el Cantábrico<sup>490</sup>.

También la anchoa, cuyos desembarcos comienzan a ganar terreno durante estos años en el puerto de Vigo, sirvió para compensar la escasez de sardina en las rías bajas. De esta forma, se romperá el monopolio que hasta entonces ostentaban las producciones del Cantábrico y las anchoas gallegas comienzan a competir ventajosamente en los mercados internacionales, concretamente el italiano. La presión sobre estos

---

<sup>487</sup> Paz-Andrade (1928), p. 20.

<sup>488</sup> Anuario Estadístico de España de 1930. Ya con anterioridad a la Primera Guerra Mundial, diversos artículos recogían las ventajas de los motores de gasolina sobre el vapor en las pequeñas embarcaciones, *Vida Marítima*, 10-I-1913 y 10-X1912.

<sup>489</sup> Carmona (1991)

<sup>490</sup> *Ibidem, Ibidem.*

recursos alternativos, anchoa y bonito, provocó una auténtica guerra de precios que afectó tanto a la materia prima en los mercados iniciales -guerra que se agudiza a partir de 1926, cuando en el Sur se produce una escasez de características muy similares a la gallega-, como al precio del producto acabado en los mercados finales. Sin embargo, en los años finales de la década, cuando las cosechas de sardina se recuperaron, la situación volvió a la normalidad<sup>491</sup>.

### **b) La flota de arrastre: estrategias ante la sobrepesca**

En lo que se refiere a la pesca de especies demersales, merluza principalmente, también experimentó profundos cambios en la década de 1920. En primer lugar, se produjeron cambios en la flota. Concretamente en Vigo, la matrícula de nuevos vapores registra un brusco descenso desde 1921: en 1924 su número se había reducido en un 87 por 100 respecto a 1920, y su TRB en un 78 por 100. Ahora bien, como había sucedido en los años de la guerra, los nuevos barcos serán de mayores dimensiones y mayor potencia: en 1924 el TRB medio de vapor se duplica respecto a 1920, alcanzándose las 86,50 TRB y los 118 CVI por vapor (Cuadro 42).

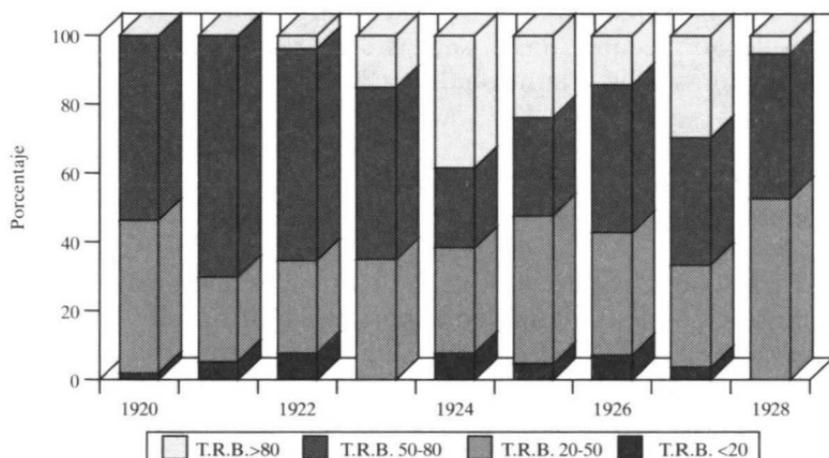
Este crecimiento global del tamaño y potencia media de los vapores se debe a un aumento progresivo del número de embarcaciones que superan las 50 TRB. De hecho, desde 1922 comienzan a matricularse sistemáticamente en Vigo vapores con más de 80 TRB. Estos barcos, que desplazan de las listas a los tradicionales de 50-80 TRB, tienen como media las 100 TRB, y, en muchos casos, llegan a superar las 200 TRB. También su potencia es mucho mayor que la media, sobrepasando los 200 CVI. Sin duda, este aumento en el tamaño y potencia media de los buques responde al intento de los armadores de buscar ventajas en base a una mayor capacidad de captura individual (Gráfico 66).

---

<sup>491</sup> *Ibidem, Ibidem.*

GRAFICO 66

**VAPORES MATRICULADOS EN VIGO.  
DISTRIBUCION SEGUN EL TRB  
(1920-1928)**



Fuente: Elaboración propia a partir de la 3ª Lista de Buques de Vigo.

Sin embargo, y a pesar de los cambios experimentados, las capturas de especies demersales, en concreto de merluza, sufrieron un fuerte retroceso, lo que provocó la diáspora de arrastreros gallegos y cántabros hacia los puertos andaluces, en busca de los fondos norteafricanos. Como ya señaló hace tiempo Valentín Paz Andrade, la caída en el “stock de biomasa pesable” fue el principal factor inductor de la expansión de las pesquerías gallegas<sup>492</sup>.

Las fuentes y escritos de la época parecen corroborar el descenso del rendimiento pesquero en los años veinte para las especies demersales. Ya hemos visto cómo los desembarcos de merluza en el puerto de Vigo se recuperaron entre 1916 y 1920, aunque sin alcanzar el máximo de 1908, se desploman en los años siguientes.

<sup>492</sup> Paz-Andrade (1973).

tes y en 1926 apenas llegan al 4 por 100 del total obtenido en 1920. Y tampoco en La Coruña la evolución de las capturas corrió mejor suerte.

Coincidiendo con este descenso en la producción, comienza a principios de la década la emigración hacia los puertos del Sur. A ella se refiere en 1924 la Memoria de la *Asociación General de Industrias Pesqueras y sus Derivadas*: “ha seguido con mayor intensidad la emigración de pesqueros parejas a las costas del Sur, visto el agotamiento de las playas del Norte”<sup>493</sup>. En 1926, se insiste que “son escasos los buques que efectúan la pesca en el puerto de su matrícula. El sesenta por cien de las embarcaciones que en Cádiz y Huelva explotan desde hace tres años la industria pesquera están matriculadas en Vigo y La Coruña”<sup>494</sup>.

Por otra parte, y al igual que ocurriera en el caso de la sardina, el que ahora se cuestionen determinadas prácticas de pesca sólo puede entenderse en el marco de una fuerte caída de las capturas. De ahí que los sectores más moderados reclamen limitar la actuación de los aparejos de arrastre, que en estos años faenan a su antojo, imponer una veda de tres meses en su uso y penalizar su empleo en aguas jurisdiccionales. Los más radicales exigirán su supresión total: “dicho sistema de pesca consiguió casi la desaparición de ciertas especies e hizo disminuir notablemente la cantidad de merluza a pesar de su enorme reproducción, que si seguimos así llegará también a su extinción”<sup>495</sup>. En todo caso, escritos e iniciativas no hacen más que constatar la grave escasez de pescado: “aquella fuente de riqueza que nos parecía inagotable, hoy marcha a pasos agigantados a la desaparición absoluta”<sup>496</sup>.

Por el conjunto de datos disponibles, es muy posible que a

---

<sup>493</sup> *Ideales Pesqueros*, 21-II-1925.

<sup>494</sup> *Ideales Pesqueros*, 21-I-1926 y 16-II-1927. También el testimonio de Juan Neira Nin, en estos años patrón de pesca, recoge perfectamente las dificultades experimentadas por los arrastreros gallegos y la necesidad de buscar áreas de pesca más productivas. Neira Nin (1947), p. 35.

<sup>495</sup> *Faro de Vigo*, 21-IX-1922, 5-XII-1923, 17-I-1924. En 1924 en una asamblea celebrada en Vigo y que agrupaba a numerosos organismos pesqueros se acordará crear un “Comité Ejecutivo de Protección de la Pesca en el Litoral Gallego” (para todo lo relativo a esta asamblea y trabajos del comité, *Faro de Vigo*, 4-IV-1924, 9-IV-1924, 22-IV-1924 y 23-IV-1924).

<sup>496</sup> *Faro de Vigo*, 17-I-1924.

la altura de los años veinte se hubiera alcanzado en los fondos aplacerados de la plataforma litoral costera del norte peninsular el rendimiento máximo sostenible con la tecnología de la época. Lo que no significa que en ese momento estuviera comprometida seriamente la capacidad reproductiva de la especie y que, por lo tanto, posteriores innovaciones tecnológicas -no simple aumento en el tonelaje de los buques y artes- pudieran elevar el rendimiento máximo sostenible. Una situación calificable, siguiendo a Franquesa y Artés, como de sobrepesca relativa<sup>497</sup>.

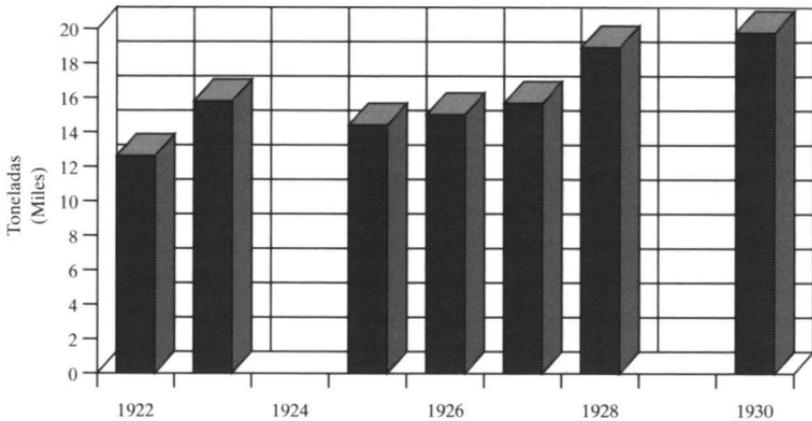
Este autor propone el cumplimiento de tres premisas para identificar una situación histórica como de sobrepesca a un nivel determinado de la tecnología: un proceso de estancamiento o caída de las capturas físicas, la existencia de una demanda sólida, y, por último, un crecimiento o mantenimiento del esfuerzo pesquero. En lo que se refiere a la primera, estancamiento o caída de las capturas, creemos ya ha sido suficientemente demostrada. Respecto a la demanda, contamos con el movimiento de los precios de la merluza, al alza desde 1922 tanto en Vigo como en La Coruña, y lo mismo en el caso de la pescadilla abierta y cerrada (el hecho de que en el mercado final de Madrid los precios al por mayor y al consumo tiendan a estancarse o descender, hay que relacionarlo forzosamente con la afluencia de merluza procedente de otras partes del litoral). Estaría, por último, el mantenimiento del esfuerzo pesquero, difícil de evaluar por la carencia de datos fiables. Sin embargo, el stock de flota parece que creció hasta 1923, descendió en 1924 y 1925 y se recuperó en los años siguientes. Al menos así lo reflejan, para los barcos mayores de 50 TRB, las *Listas Oficiales de Buques*. Aunque los datos sobre esta flota poco indican sobre el esfuerzo pesquero, tampoco nos consta que éste hubiera disminuido significativamente respecto a etapas anteriores, y, por lo tanto, en principio se puede pensar que una flota mayor significa un mayor esfuerzo pesquero, al menos hasta 1923, cuando se inicia la emigración a los puertos del Sur (Gráfico 67).

---

<sup>497</sup> Franquesa y Artés (1987), pp. 110-117.

## GRAFICO 67

### FLOTA GALLEGA DE VAPORES SUPERIOR A LAS 50 TONELADAS (1922-1930)



Fuente: *Listas Oficiales de Buques.*

Podemos plantearnos como posible hipótesis que el estancamiento de la producción en 1921 y 1922 redujo los beneficios, lo que llevó a algunos armadores a tratar de aumentar su producción individual expandiendo su esfuerzo de pesca; de ahí el progresivo aumento del tonelaje medio de los vapores hasta 1924 y la creciente matrícula de barcos superiores a las 80 TRB. Ahora bien, dado el estado de sobrepesca, la entrada en escena de estas nuevas unidades no lograría aumentar las capturas totales sino, por el contrario, una mayor incidencia sobre los caladeros. En esta situación, con un aumento de los costes medios de operación, que forzosamente tuvo que producirse al aumentar el tiempo de búsqueda y de faena, así como el radio de acción de las embarcaciones, optar por explotar caladeros más productivos era perfectamente lógico. Y lo era aún más si tenemos en cuenta que los caladeros norteafricanos habían sido descubiertos antes de la Primera Guerra Mundial y que si no se explotaran de forma tan inten-

siva como ahora se debiera exclusivamente a razones de mercado.

### C ) *La pesca del bacalao y de la ballena*

Aunque hasta ahora nos hemos referido solamente a la emigración hacia aguas norteafricanas, bien en busca de sardina o merluza, no podemos olvidar otras iniciativas emprendidas por armadores gallegos, que, aunque sin solución de continuidad, demostraron la posibilidad de explotar pesquerías más lejanas. Nos estamos refiriendo concretamente a la pesca del bacalao en aguas de Terranova.

Si bien no contamos con estudios rigurosos, parece ser que la pesca del bacalao en Terranova por españoles, concretamente vizcaínos, decayó con la Paz de Utrecht y, sobre todo, tras el Tratado de París de 1763 por el cual Francia cedía Canadá a Inglaterra, y ello pese al elevado consumo de bacalao en España<sup>498</sup>. La recuperación de esta pesca no tuvo lugar hasta 1924, año en que una empresa familiar, encabezada por los armadores *Esmeraldo* y *Manuel Domínguez*, propietaria de nueve vapores de pesca y varias instalaciones de venta en Sevilla denominadas “Pescaderías Gallegas”, inició la primera campaña con un vapor adquirido en Francia y especialmente adaptado a este tipo de pesca<sup>499</sup>.

La complejidad y especificidad de la pesca del bacalao, en la que además se deben realizar toda una serie de faenas de transformación en el propio barco, explica que el capitán y la mayoría de la tripulación fueran en principio de nacionalidad francesa. También disponía la empresa de una planta en tierra, situada en Palmeira, con secaderos al aire libre y cuatro secaderos mecánicos a vapor, con radiadores para calefacción, ventiladores, vagonetas, etc., que funcionaban cuando el tiempo no permitía el proceso de secado en el exterior. De todas formas, su producción nunca llegó

---

<sup>498</sup> Michell (1981), pp.172-234. Sobre la pesca y comercio de bacalao en Terranova y Canadá: Morandiere, de la (1963-1966), Innis (1954), Ryan (1986).

<sup>499</sup> El vapor era el denominado “Ocean”, con 660 toneladas de arqueo, 54 metro de eslora y montaba una máquina de 760 caballos, *Industrias Pesqueras*, 2, 1927; Bernardez (1936), t.I, pp. 525-530.

a ser importante, 1.100 toneladas entre 1924-26, apenas el 1 por 100 del consumo nacional<sup>500</sup>. En 1927 la firma abandona definitivamente el bacalao, reorientando su actividad hacia la pesca de merluza en el banco canarioafricano<sup>501</sup>.

Aunque, como ya dijimos, la pesca gallega en aguas de Terranova no tuvo continuidad, demostró que tal empresa era posible. Curiosamente, justo en 1927 un grupo de empresarios vascos retoman la iniciativa gallega y constituyen en Pasajes de San Juan la sociedad "Pesquerías y Secaderos de bacalao de España" (PYSBE). La empresa inicia su actividad con un capital de 1.687.000 pesetas, siendo principal accionista el propio Alfonso XIII, que poseía el 30 por 100 de las acciones<sup>502</sup>. El alcance de esta nueva iniciativa fue mucho mayor; gracias a una continua expansión de su flota -en 1929 se componía de seis vapores de arqueo superior a las 1.000 toneladas cada uno-, la empresa incrementará continuamente su producción, logrando una relativa sustitución de importaciones<sup>503</sup>.

**CUADRO 45**  
**IMPORTACION Y PRODUCCION DE BACALAO**  
**(MILES DE TONELADAS)**

	<b>Importación</b>	<b>Producción PYSBE</b>	<b>% respecto importación</b>
1927	78,5	1,7	2,16
1928	78,6	4,2	5,34
1929	63,4	3,8	5,99
1930	64,6	4,9	7,58
1931	48,6	6,2	12,75
1932	56,8	8,4	14,78
1933	56,7	9,7	17,10

Fuente: elaboración propia a partir de los datos recogidos en la Estadística de Pesca de 1934.

<sup>500</sup> *Ibidem, Ibidem*. Cálculo efectuado a partir de GEHR (1989).

<sup>501</sup> Bernárdez (1936), p. 529.

<sup>502</sup> Gortázar (1986), p.162-163 y 259. Una breve síntesis de la trayectoria de PYSBE en Huxley (1985). La creación de la sociedad dataría de 1919, aunque en 1927 se convertiría en Sociedad Anónima. Homobono (1993b).

<sup>503</sup> *Ibidem, Ibidem*.

Junto a estos intentos de retomar la pesca de bacalao, tuvieron lugar otras iniciativas para recuperar la pesca de ballena, abandonada desde hacía tiempo. En 1924 se constituirán dos empresas con este fin: “Sociedad Española Corona S.A” y “Compañía Ballenera Española”<sup>504</sup>. En la primera de ellas aparece de nuevo Alfonso XIII, a quien representa Cipriano Roque Careaga, como propietario de la mayor parte del capital, cifrado en un millón de pesetas. La sociedad poseía una factoría a flote o buque cocina de 8.000 toneladas y cuatro vapores de procedencia noruega con tonelaje superior a los 100 TRB y máquinas de triple expansión<sup>505</sup>.

Su área de actuación eran las costas gallegas. La factoría permanecía fondeada en la ensenada de Barra, a la entrada de la ría de Vigo, aunque en invierno operaba en las costas de Huelva y Algeciras. La actividad de esta sociedad se concentra en los tres primeros años: el número de ballenas capturadas por la factoría “Rey Alfonso” asciende a 300 en 1924 y a más de 400 entre 1925 y 1926<sup>506</sup>. Las cifras son impresionantes, y más si pensamos que el abandono de la actividad en 1927 se produjo precisamente por el brusco descenso del número de cetáceos, lo que llevó en 1929 a la disolución de la sociedad<sup>507</sup>.

De la otra empresa, “Compañía Ballenera Española”, apenas si disponemos de datos, sólo sabemos que estableció su factoría en Caneliñas, próxima a Corcubión. Su producción queda recogida en el cuadro 46.

La simple lectura de estos datos confirma lo que antes decíamos: la actuación de estas sociedades provocó, en muy poco tiempo, una reducción drástica de las poblaciones de cetáceos en las

---

<sup>504</sup> Gortázar (1986), pp. 162-163.

<sup>505</sup> Los barcos a los que significativamente se llamaba “Corona I”, II, III y IV y al buque factoría “Rey Alfonso”, aparecen registrados en la Tercera Lista de Vigo con los folios del 4959 al 4962 y en el Registro de Buques del Registro Mercantil con los folios del 413 al 416, a nombre de Cipriano Roque Careaga Cortiña, comerciante; Juan Carlos Andersen y Nielsen, ingeniero, y Constantino Careaga Cortiña, todos domiciliados en Madrid. La totalidad del capital 1.000.000 pts.- figura prácticamente a nombre del primero con 870 acciones, 150 del segundo y 20 del tercero.

<sup>506</sup> Bernárdez (1936), pp. 519-524. Por su parte otros autores elevan el número a 453 en 1925 y a 622 en 1926, pero esas son las cifras que Bernárdez (1936) da para la Compañía Ballenera Española, Gortázar (1986), p.161-162)

<sup>507</sup> *Ibidem, Ibidem.*

aguas próximas a Galicia, con la consiguiente paralización o disminución de la actividad ballenera en esta zona<sup>508</sup>.

CUADRO 46  
INTRODUCCION DE "LA COMPAÑIA BALLENERA ESPAÑOLA"

	ballenas	cachalotes	barriles aceite	sacos de guano
1924	6	6	438	—
1925	453	30	11.700	17.781
1926	622	3	18.338	26.598
1927	172	3	4.593	6.532

Fuente: *Vida Marítima*, 867, 15-X-1928; Bernárdez, A. "La pesca en Galicia, Carreras Candi, *Geografía General del Reino de Galicia*, 1936, t.I, 523.

La pesca de la ballena realmente constituye un capítulo aparte dentro de la pesca marítima. A pesar de ello, no hemos querido dejarla al margen. Sin embargo, nos gustaría que el punto final a este apartado lo pusieran otras iniciativas, como la de los hermanos Domínguez, pioneros en Terranova, porque son buen reflejo del desarrollo del sector pesquero gallego en estos años. Las graves dificultades por las que atravesó la pesca en la década de 1920 provocó profundos cambios tanto en la flota como en las estrategias seguidas para mantener los rendimientos. La búsqueda de caladeros rentables abrió una vía de expansión de la pesca marítima hacia nuevas especies y/o áreas de captura cada vez más alejadas de Galicia: de hecho, el despliegue escalonado de la flota hacia nuevas zonas de pesca será una de las estrategias mantenidas por el sector pesquero gallego hasta bien entrada la década de los sesenta. El mar todavía era libre.

#### 4.2.3. *Los difíciles años treinta*

##### A) *Entre la expansión y la crisis*

Desde 1927 el sector recuperó su ritmo de crecimiento; las capturas aumentaron progresivamente y lo mismo ocurrió con la flota

<sup>508</sup> De hecho, Bernárdez (1936), p. 524, no puede más que constatar que, "La factoría de Caneliñas, también, ultimamente disminuyó su actividad".

y la matrícula. La media de desembarcos en Galicia aumentarán en más de un 50 por 100 entre los trienios 1925-27 y 1931-33. En los puertos de Vigo y La Coruña, el crecimiento de las descargas fue aún más importante: en Vigo, el aumento de las capturas, que arranca de 1928 se consolida en la década de los treinta con aumentos trienales en torno al 40 por 100; en La Coruña, la evolución fue similar, aunque ya a finales de los años veinte se produce un aumento importante de las capturas.

La recuperación de la producción se basó, por un lado, en la expansión de la pesca marítima gallega hacia el Norte, hacia los caladeros explotados por las flotas de los países europeos, y, por otro, en la recuperación de las capturas de sardina. En lo que respecta a la expansión hacia el Norte, y según el relato de Juan Neira Nin, hasta finales de los años veinte “nadie pasaba más al Norte de las 48 millas de San Sebastián (...) hasta 1927, que ya empezó a conocerse por los españoles el cantil de La Rochelle, con abundancia de pescado. Al siguiente año; en 1928 se llega al grado 50, por los vapores “Chimbo” núms. 1 y 2 y “María Esperanza” y “Tomas”; en el año 1929 se alcanza el grado 51, y en 1930 el 52<sup>509</sup>.

Es decir, a comienzos de los años treinta, los bancos situados en la plataforma continental europea -La Chapelle, Petite Sole, Grand Sole, Labadie, etc.-, comenzarán a ser explotados por los arrastreros gallegos, que incluso se adentran hasta el Mar Céltico y Suroeste de Irlanda<sup>510</sup>. Se estaba produciendo la segunda expansión de la pesca gallega.

Si la expansión de la flota de arrastre hacia los caladeros del Norte y la intensificación de la pesca en aguas norteafricanas permitieron la recuperación de las capturas de la flota de arrastre, la vuelta a la normalidad en las descargas de sardina contribuyó decisivamente al crecimiento de los desembarcos. A comienzos de los años treinta se lograron las mejores costeras de sardina de todo el primer tercio del siglo: en el puerto de Vigo, las capturas crecieron en 1931-33 un 100 por 100 respecto a 1928-30, tendencia que continuó en los años siguientes, hasta el punto de alcanzar más de la mitad de la producción total.

<sup>509</sup> Neira Nin (1947), p. 37.

<sup>510</sup> *Ibidem. Ibidem.* Sobre las condiciones de trabajo de arrastre en esta zona Pérez López (1944), s.p.

## GRAFICO 68

### CALADEROS DE PESCA DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL EUROPEA



Fuente: Arija Dufol (1984).

Aunque la recuperación de la producción se podría entender como un síntoma claro del desarrollo del sector pesquero, lo cierto es que el importante crecimiento de las capturas en estos años no se corresponde con su valor económico; de hecho, el valor total de la pesca no creció al mismo ritmo que las descargas. En 1931-33, el valor de estas últimas apenas superaba en un 12 por 100 al de 1925-27; en Vigo, mientras las capturas aumentaban entre los trienios límite un 85 por 100, su valor total apenas lo hizo en un 10 por 100; por su parte, en La Coruña la evolución fue aún más dispar: los desembarcos aumentaron un 65 por 100 pero su valor disminuyó un 40 por 100. El precio de la tonelada de pescado cayó progresivamente: en Vigo pasó de 780 pesetas en 1925-1927 a 470 pesetas en 1934-36, lo que supuso una reducción del 40 por 100; en

La Coruña pasó de 1.349 pesetas a 505, lo que supone una caída nada menos que del 63 por 100.

Las consecuencias de esta depreciación fueron diversas y estuvieron en función de especies concretas. Como ya vimos, la disminución del precio de la sardina benefició a la industria conservera que, reduciendo precios, pudo penetrar con fuerza en el mercado interior, cuando el establecimiento de contingentes en sus principales mercados a causa de la Gran Depresión, comprometía su orientación exportadora. joam Carmona ha analizado cómo desde 1931, y debido a los problemas de los mercados internacionales, los fabricantes gallegos iniciaron una exitosa campaña de expansión hacia el mercado nacional. Ahora bien, la reorientación de una gran parte de la producción hacia el mercado interior ejerció un efecto depresivo sobre los precios y dio lugar a numerosas dificultades para las empresas conserveras, muchas de las cuales sucumbieron<sup>511</sup>.

En lo que respecta a la exportación de pescado fresco, el exceso de oferta por la apertura de nuevas áreas de pesca altamente productivas, y la rigidez de la demanda, jugaron un papel decisivo. De hecho, observando la exportación desde el puerto de Vigo, se comprueba cómo las 14.823 toneladas medias de los años 1925-27 en la depresión, se redujeron a 12.234 durante el trienio 1930-32; sólo en 1933-35 se alcanzaron cifras similares -16.823 toneladas- a las de mediados de la década de los veinte. Las dificultades vistas para la ampliación del mercado se agravarán aún más con la desaparición, a finales de los años veinte, de toda una serie de empresas concentradas verticalmente y su sustitución por unas estructuras comerciales características de etapas posteriores. De hecho, la evolución de los precios, al por mayor y al consumo, en los mercados finales no muestran en estos años una caída tan acusada como los precios en lonja.

### ***B) Aumento de costes, reducción de beneficios***

A los problemas derivados de la continua caída de los precios del pescado, tanto para las especies pelágicas como demersales, se

---

<sup>511</sup> Carmona (1991).

sumó además el aumento de los costes de producción, lo que dio lugar a una inevitable reducción de los beneficios empresariales. Aunque el aumento de costes fue general, sin duda, el carbón jugó un papel decisivo. El sector pesquero, a pesar de las sucesivas subidas arancelarias implantadas en la década de los veinte, consumía preferentemente carbón importado, y de ahí que los problemas surgieron cuando se estableció el consumo obligatorio de carbón nacional. Pese a las campañas en contra desplegadas por las patronales del sector, a partir de 1927 se confirmó la obligatoriedad de consumo para la pesca costera<sup>512</sup>, permitiéndose a la pesca de altura utilizar hasta un 80 por 100 de carbón extranjero<sup>513</sup>.

El consumo de carbón nacional, debido a la diferencia de precios, conllevaba un aumento sustancial de los costes de producción. La importancia del combustible en la formación de los costes totales suponía cerca de la tercera parte, tanto en los trawlers como en las parejas<sup>514</sup>.

Las ventajas que desde el punto de vista del precio ofrecía el carbón extranjero eran sustanciales. Según *Industrias Pesqueras*, a comienzos de 1927 el carbón asturiano se vendía en Vigo a 62 pesetas la tonelada y a 50 el inglés<sup>515</sup>. Sin embargo, la diferencia no estaba exclusivamente en el precio. Aunque en principio el carbón extranjero podía ser sustituido por el nacional, lo cierto es que en la práctica, suponía no sólo mayores costes, sino también una menor eficiencia productiva, ya que el carbón empleado en la actividad pesquera, especialmente en el arrastre, debía ser de las calidades superiores; rico en calorías, que levantara pronto presión y que se consumiera lentamente<sup>516</sup>.

---

<sup>512</sup> La medida se concretó en el Real Decreto del 27-III-1926.

<sup>513</sup> Reales Decretos del 6-I-1927, 23-IV-1927 y 6-VIII-1927; *Industrias Pesqueras*, 15-VIII-1930.

<sup>514</sup> En el caso de una pareja, sobre unos costes de explotación de 22.180 pesetas mensuales, 6.200 pesetas le correspondían al consumo de carbón; es decir, un 27'95 por 100, *Industrias Pesqueras*, 15-IV-1927; 15-VI-1927 y Congreso (1928), pp.74-75. El consumo de carbón en los trawlers franceses del puerto de Lorient suponía en torno al 50 por 100 de los costes totales, Robert-Muller (1944), p. 217.

<sup>515</sup> *Industrias Pesqueras*, 15-IV-1927. La diferencia era algo menor que las 16 pesetas que el propio Sr. Villegas, delegado de los hulleros asturianos en el Consejo Superior de Combustibles, reconoció en el Congreso de Pesca de 1928, Congreso (1928), pp.73.

<sup>516</sup> En este sentido, creemos que el carácter sustitutivo que le otorga Coll (1985), pp. 204-230, a nivel genérico no era tal, cuestión ya señalada por Palafox (1991), p. 66. Además, el empleo de una determinada tecnología de procedencia inglesa, sin duda, generaba ciertas dependencias, tal como ha señalado para los arrastreros franceses, Robert-Muller (1944) pp. 217 y 225. También Polo Sánchez (1993).

Como indicó en 1930 la Junta Central de Pesca, el uso de carbón nacional implicaba un mayor consumo de combustible, aproximadamente un 15 por 100, “como consecuencia del menor rendimiento e inferior calidad del carbón nacional”<sup>517</sup>. Este hecho incidía además en el espacio disponible en el barco y limitaba las estadías en el mar, calculadas en dos días como media para los buques parejas y tres para los trawlers; es decir, reducía el radio de acción de las unidades pesqueras, que no podrían acudir a determinados caladeros. La diferencia de precios y mayor necesidad de combustible se traducían en un aumento de los costes totales: “de más de 6.000 pesetas anuales para los barcos parejas y de más de 10.000 para los trawlers”<sup>518</sup>. También exigía frecuentes reparaciones en las parrillas y calderas por ser un combustible inadecuado<sup>519</sup>.

La obligatoriedad de consumir un porcentaje de carbón nacional coincidía: por un lado, con la expansión de la pesca marítima española hacia caladeros alejados, cuya distancia del puerto base aumentaba considerablemente los costes de desplazamiento del barco a los caladeros y puerto, y, en consecuencia, el consumo de combustible; por otro, con la depreciación de la peseta, que encareció bruscamente el carbón inglés, eliminando la ventaja de su consumo. Si en 1927 la *Asociación General de Industrias Pesqueras y Derivadas* podía facilitar a sus asociados carbón inglés a 50 pesetas la tonelada, cuatro años más tarde el precio medio del carbón consumido por la flota ascendía a 78,36 pesetas. Precisamente, en 1931, esta asociación patronal calculaba por ese concepto un encarecimiento de los costes de producción del 15 al 20 por 100<sup>520</sup>

---

<sup>517</sup> Congreso (1928), p. 73-82; *Industrias Pesqueras*, 15VIII-1930. Según *Industrias Pesqueras* el aumento ascendía al 30 o 40 por 100 si consumía todo nacional, *Industrias Pesqueras*, 15-VIII-1930.

<sup>518</sup> *Ibidem. Ibidem.*

<sup>519</sup> Junto a esto, otro factor que incrementaba enormemente las faenas con carbón asturiano eran las dificultades para hacerse con el carbón de calidad: “algunos buques han tenido que esperar más de dos meses para hacerse con él”; en las propias conclusiones del Congreso de Pesca de 1928 se aprobará solicitar “cuando por falta claramente demostrada de existencias en las minas nacionales de carbón de las características que cada depósito de armadores o grupo de armadores, acostumbre a consumir... se permita sin ulteriores compensaciones, el abastecimiento a los buques correspondientes con la hulla de que dispongan, cualquiera que sea su procedencia”, Congreso (1928), pp. 74 y 135.

<sup>520</sup> Elaboración propia a partir de la *Memorias de la Asociación General de Industrias Pesqueras y Derivadas de 1927 y 1931*.

En el Gráfico 69 se representa la evolución del precio del carbón inglés en Galicia<sup>521</sup>. Como se puede ver desde principios de la década el descenso del precio fue continuado, llegando al 38 por 100 en 1928; sin embargo, ese mismo año inició una rápida subida que situó los precios en 1931 en cifras similares a diez años antes; posteriormente estos volvieron a caer, situándose en 1933-35 en torno a las 55 pesetas tonelada, nivel superior al de 1926-1929.

La posibilidad de una amplia oferta de carbón inglés era una cuestión primordial para el sector pesquero. El consumo de carbón extranjero por la flota pesquera representó nada menos que el 23,94 por 100 en 1931, y el 20,84 en 1932; las cifras son significativas, ya que el porcentaje de carbón total consumido por la pesca respecto al total nacional no llegaba al 4 por 100<sup>522</sup>. El que la pesca de altura estuviera sólo parcialmente sujeta a la obligatoriedad de consumir carbón nacional explica ese porcentaje; pero, además, debemos tener en cuenta que los precios del carbón extranjero que regían para la flota pesquera no eran los mismos que para el resto de las industrias. En muchos casos las patronales disponían de depósitos flotantes y pontones de carbón, abastecidos casi en su totalidad por carbones británicos y cuyas entradas no se consideraban importaciones, y tampoco los fletes con que trabajaban eran los mismos que los del resto de los sectores.

Como se puede observar, la existencia de los depósitos flotantes de combustibles estaba, en buena medida, en función del sector pesquero (Gráfico 70), y, de hecho, los puntos de mayor consumo coinciden con puertos pesqueros (Cuadro 47). Por eso, no debe extrañar que en 1931 y 1932 la mitad de las toneladas salidas del conjunto de los depósitos flotantes de todo el litoral español corresponda a los situados en Galicia, siendo los de Vigo los que arrojan las cifras mayores; la caída en 1932 de las canti-

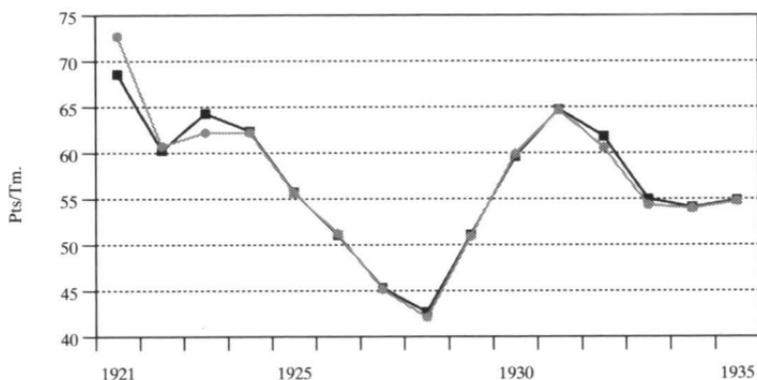
---

<sup>521</sup> El gráfico está elaborado a partir del precio FOB en Cardiff, agregándole el coste del flete recogido en el ANE y el arancel de protección; la serie no incluye seguro, descarga, ni beneficios de almacenistas y vendedores, cantidades pequeñas en sí mismas pero que podrían incrementar ligeramente el precio final. Los precios en origen están tomados de Mitchell (1988), pp. 748-749, los fletes del ANE y los aranceles y precios de 1934 y 1935 de Coll y Sudriá (1987), pp. 171, 437-438 y pp.468-469. El cambio de libras a pesetas y de pesetas oro a pesetas corrientes se efectuó según Martínez Mendez (1983).

<sup>522</sup> *Anuario Estadístico de España de 1933, 1934.*

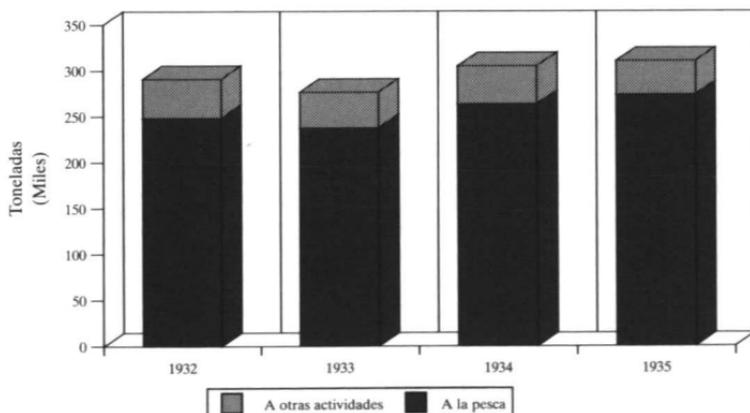
dades despachadas en este puerto, que hace descender el total nacional, se relaciona gran parte del año con el *lock-out* patronal.

GRAFICO 69  
**PRECIOS DEL CARBON INGLES EN GALICIA**



Fuente: Elaboración propia, ver p. 239.

GRAFICO 70  
**CARBON SUMINISTRADO POR LOS DEPÓSITOS FLOTANTES EN ESPAÑA**



Fuente: Elaboración propia sobre los datos del AEE.

CUADRO 47

**SALIDA DE HULLA DE LOS DEPOSITOS FLOTANTES**

	1931	%	1932	%
Corcubión	8.931	3,04	6.701	2,52
La Coruña	39.473	13,43	40.257	15,15
Ferrol	841	0,28	180	0,06
Marín	14.257	4,85	11.866	4,46
Vigo	85.286	29,03	60.829	22,89
<b>Total Galicia</b>	<b>148.788</b>	<b>50,64</b>	<b>119.833</b>	<b>45,11</b>
Pasajes	56.638	19,28	69.053	25,99
Huelva	37.287	12,69	28.459	10,71
<b>Total Nacional</b>	<b>293.760</b>		<b>265.646</b>	

Fuente: elaborado a partir de los datos recogidos en el ANE, 1933.

La existencia de los depósitos flotantes permitió a la flota pesquera de altura disponer de carbón inglés a precios más baratos que los que regían en el mercado interior, toda vez que al no considerarse como importaciones las cantidades descargadas en estos pontones, no se veían gravadas por unas tarifas arancelarias en progresivo aumento desde comienzos de los años veinte: en el periodo 1921-25 la protección representaba un 13 por 100 del valor final del carbón, en 1926-30 un 16 por 100 y en 1931-33 un 18 por 100<sup>523</sup>. De ahí, que desde 1927 se extendiera la instalación de depósitos flotantes por todo el litoral de Galicia y del resto de España<sup>524</sup>

Precisamente, por el importante consumo de carbón extranjero durante estos años se impuso en el sector pesquero el consumo obligatorio de un 15 por 100 de carbón menudo nacional, pero sin modificar el porcentaje del 20 por 100 de empleo de carbón nacional a que ya estaba obligado<sup>525</sup>. Esta medida incidía de nuevo en la

<sup>523</sup> El arancel está calculado en base a Coll y Sudriá (1987), p. 171. Desde 1922 hasta 1935 la entrada de hulla extranjera estuvo gravada invariablemente con una tarifa de 7'5 pesetas/oro la tonelada, si bien para las 750.000 primeras toneladas procedentes de Inglaterra esta se veía reducida a 4 pesetas-oro, *Anuario Aduanero de España*, 1931 y 1934.

<sup>524</sup> De 15 depósitos flotantes existentes en Galicia en 1935, sólo uno fuera creado en 1923, el resto lo fue entre 1928 y 1930, *Estadística General del consumo de carbones por las distintas industrias y almacénistas*, 1939. Las solicitudes de instalación de depósitos flotantes se recoge puntualmente en la revista *Vasconia Industrial y Pesquera*.

<sup>525</sup> *Gaceta de Madrid*, 14-XII-1932, *Industrias Pesqueras*, 1-II-1933.

pérdida de eficiencia productiva de las unidades pesqueras: por su pequeño tamaño, los menudos solían obturar las parrillas, dando lugar a una combustión lenta e incompleta<sup>526</sup>. Sin embargo, en este caso la protesta del sector fue menor. El sacrificio económico era soportable si se permitía distribuir libremente el consumo de tal porcentaje a lo largo del año, “con arreglo a las temporadas de pesca” y se respetaban “los depósitos y pontones actuales, pues la supresión de los mismos implicaría la desaparición de la pesca de altura”<sup>527</sup>.

A comienzos de 1931 era evidente que la pesca marítima española atravesaba una etapa recesiva. Soportando unos elevados costes de producción, por la subida de los combustibles y la obligación de consumir un porcentaje de carbón nacional, unos precios en descenso y un mercado interior limitado, su situación empeoró con la llegada del régimen republicano. La política laboral de la República y la conflictividad que generó hicieron aumentar sustancialmente los costes laborales, presionando aún más sobre los costes de producción.

Hasta entonces, los costes del trabajo no fueran un problema capital de la actividad pesquera. Buena muestra de ello es que en el Congreso de Pesca de 1928 se destaca que “en el régimen de trabajo no hay que buscar abaratamiento de la producción pesquera. Hay que encontrarlo en el coste de todos los demás elementos indispensables a esa producción”<sup>528</sup>. Sin entrar a analizar las formas de retribución de la fuerza de trabajo, decir que ésta se efectuaba a la parte, mediante salario o por una combinación de ambos sistemas, sin que se puedan establecer patrones generales para el conjunto de la actividad, debido a la gran cantidad de fórmulas que funcionaban, variables según las flotas y los puertos.

Lo que sí parece estar claro es que a la altura de los años treinta, en las parejas de Vigo, tanto en las denominadas pastilleras, que hacían recorridos diarios, como en las que acudían al Gran Sol, Africa, etc., predominaba la retribución salarial fija, mientras que en los vapores besugeros y sardineros se mantenía la retri-

---

<sup>526</sup> *Industrias Pesqueras*, 1-II-1933.

<sup>527</sup> *Ibidem*, *Ibidem*.

<sup>528</sup> *Congreso* (1928), p. 25.

bución a la parte. Sin embargo, tanto en un caso como en otro, el descanso dominical, los aumentos salariales, el incremento de tripulaciones, mutualidades, fueron objeto de conflicto en los años treinta. La conflictividad estuvo caracterizada por la intransigencia patronal y su generalización al conjunto del litoral español, desde Andalucía al País Vasco. El colectivo de historia Xerminal ha efectuado un análisis exhaustivo de tales conflictos y no es nuestro objeto incidir en esto, simplemente destacar que en el año 1932 el *lock-out* pesquero de Vigo, que concluyó con la derrota del *Sindicato de la Industria Pesquera*, afiliado a la CNT, marcó el punto álgido del rosario de luchas por los puertos del litoral; sin embargo, no pudo evitar que ese mismo año se dispararan los costes laborales. Se reducía aún más el margen de beneficio de las empresas pesqueras<sup>529</sup>,

#### CUADRO 48

#### EVOLUCION DE LOS COSTES DE PERSONAL EN LOS VAPORES DE DOS EMPRESAS PESQUERAS

	MARTINEZ y ANTOLI (La Coruña)	GELPI, ZARATE y CIA (Mugardos)
1930	97	—
1931	100	100
1932	103	117
1933	116	119
1934	124	112
1935	126	120

Fuente: elaboración propia a partir de los Balances de Sociedades.

Del cuadro anterior se desprende el fuerte aumento experimentado por los costes laborales de las dos empresas en los primeros años treinta. Ahora bien, debemos tener en cuenta que los balances de estas sociedades no incluyen los mismos conceptos. Así, en el caso de “Gelpi, Zárate y Cía”, el asiento se reduce a los jornales mensuales, que no sabemos si incluyen los “premios” a los

<sup>529</sup> Xerminal (1990).

patrones, y tampoco hacen constar los gastos de seguro y retiro y sueldos del personal de tierra, pagados por empaques y que iban a cargo del armador. El desglose de los gastos de la mano de obra en la empresacorruñesa "Martínez y Antolí", nos permite observar cómo, en este caso, el aumento de costes fue debido a un aumento general de todas y cada una de las partidas de personal. Sin embargo, pensemos que los jornales, seguros y retiro son constantes, mientras que los "premios" representan un porcentaje del importe líquido de las caladas obtenidas, que pasó de oscilar del 1 al 1,5 por 100, y los "empaques" están también en función del pescado desembarcado (Cuadro 49).

El crecimiento de los costes de producción, a causa del combustible, los costes laborales y el aumento generalizado de los implementos pesqueros -cables, malletas, redes, etc.-, fue muy importante. Según cálculos de la *Asociación Patronal de Constructores Navales de la Ría de Vigo*, entre 1930 y 1935 los gastos de explotación habrían aumentado en torno a un 40 por 100<sup>530</sup>. Sin embargo, las empresas pesqueras no podían repercutir el aumento de costes sobre los consumidores con un aumento de los precios. El régimen de subasta a la baja en los mercados iniciales y la fuerte competencia en los finales, hacían que la elevación de los costes de producción afectara directamente a sus ingresos. Precisamente, este aumento de los costes, unido a la caída de los precios, estuvo detrás del descenso generalizado de los beneficios y rentabilidad de gran parte de las empresas pesqueras. Buena muestra de ello es la desaparición, ya a comienzos de los años treinta, de las grandes casas armadoras que operaban en el litoral español -*Pescaderías Corruñesas, Pesquera Española, Pesquera Malagueña y Mamelena, S. A.*- y el amarre de la importante flota de altura que abastecía a la ciudad de Barcelona<sup>531</sup>. También en Inglaterra estas grandes empresas concentradas verticalmente eran las que dejaban sentir con más intensidad los efectos de la crisis<sup>532</sup>.

La cuenta de "quebrantos" de la empresa "Martínez Antolí" nos permite comprobar la evolución de los costes de producción

<sup>530</sup> "La ayuda del Estado a la construcción naval". *Mar (Navegación, Puertos e industrias del mar)*, 12, 1935.

<sup>531</sup> *Barcelona Pesquera*, 3, 1930; *Vasconia industrial y Pesquera*, 20-IV-1929, 5-VI-1929.

<sup>532</sup> Lummis (1985), p. 164.

CUADRO 49

DESGLOSE DE LOS GASTOS DE PERSONAL DE LA EMPRESA "MARTINEZ ANTOLI"  
DE LA CORUÑA

	Jornales	Premio a los patrones	seguro y retiro	Empaques	Total					
1930	74717	101	3452	71	2500	100	2808	81	86929	97
1931	74245	100	4830	100	2500	100	3474	100	89879	100
1932	76461	103	5612	116	2500	100	2722	78	92907	103
1933	82301	111	6574	136	4487	179	4056	117	103992	116
1934	87360	118	7954	165	4116	165	3990	115	111374	124
1935	85102	115	8870	184	4928	197	5756	166	113526	126

Fuente: Elaboración propia a partir de los balances de la empresa. Dado que no conocemos las cantidades pagadas por seguros en 1930 y 1931 hemos considerado las de 1932

## CUADRO 50

**CUENTA DE QUEBRANTOS Y BENEFICIOS DE LA EMPRESA "MARTINEZ Y ANTOLI"  
DE LA CORUÑA**

	Reparaciones	%	Gastos Generales	%	Jornales	%	Empaques	%	Carbones	%	Grasas	%	Total
1930	86206	33.03	19974	7.65	74717	28.63	2808	1.08	75519	28.94	1738	0.67	260962
1931	103860	37.39	23751	8.55	74245	26.73	3474	1.25	71879	25.88	561	0.20	277770
1932	60081	25.32	28781	12.13	76461	32.22	2722	1.15	68697	28.95	555	0.23	237297
1933	76537	27.77	35010	12.70	82301	29.86	4056	1.47	75798	27.50	1899	0.69	275601
1934	65535	25.84	31003	12.22	87360	34.44	3990	1.57	64730	25.52	1030	0.41	253648
1935	82698	29.87	35674	12.88	85102	30.74	5756	2.08	66521	24.02	1134	0.41	276885
	<b>Ingresos por caladas</b>												
1930			300012						260962				39050
1931			262702						277770				-15068
1932			230265						237297				-7032
1933			269775						275601				-5826
1934			276341						253648				22693
1935			281482						276885				4597

Fuente: elaboración propia a partir de los balances de la empresa.

(Cuadro 50). Desde 1933, los gastos en carbones descienden ligeramente, aumentando los pagos por jornales y empaques, y también los gastos generales, si bien una parte importante de los mismos corresponde a gastos de personal, premios a patrones; seguros y retiro, acarreo de hielo, etc. Por otra parte, destaca el elevado porcentaje anual que absorbe el concepto de reparaciones, con el objeto de evitar el envejecimiento de los vapores y, por tanto, la devaluación del principal activo de la empresa. La diferencia entre ingresos y gastos demuestra la brusca caída de los beneficios desde 1931 y de ahí que la empresa trabaje con pérdidas hasta 1933; precisamente, por su difícil situación financiera, en 1930, 1934 y 1935, no se repartieron beneficios entre los socios, destinándose éstos a la amortización del capital.

La empresa “Martínez y Antolí” no es un caso excepcional; los balances disponibles para otras empresas reflejan un panorama parecido en el conjunto de la flota de arrastre. La sociedad “Francisco Barreras” de Ribeira, dueña de dos vapores, y un activo de 185.186 pts., tuvo pérdidas durante 1933 -3.379 pts- y 1934 -4.847-; “Gelpi y Zárata”, tampoco obtuvo beneficios entre 1931 y 1935; “Rodríguez Rincón Hnos.”, de La Coruña, propietaria de tres vapores y cuyo activo ascendía a 1.260.000 pesetas, tuvo unos beneficios casi testimoniales -3.259 en 1932, 3.197 en 1933 y 5.089 en 1935<sup>533</sup>. También la cuenta de “explotación de pesca” de la casa “Paulino Freire” de Bouzas, propietaria de vapores, astilleros y almacenes de efectos navales, muestra una fuerte contracción en los años treinta: .

**CUADRO 51**  
**CUENTA DE “EXPLORACION DE PESCA DE LA CASA**  
**PAULINO FREIRE” (1930-1935)**

	pts.
1930	62.618
1931	107.300
1932	2.431
1933	21.988
1934	29.174
1935	28.620

Fuente: Lavandeira J. *Umha aportación...*

<sup>533</sup> Elaboración propia a partir de los Balances de Sociedades.

Esta situación de crisis no era exclusiva de empresas dedicadas a la captura de especies finas, como las que acabamos de mencionar. La flota de superficie atravesaba una situación similar, enfrentada a una depreciación de la sardina, que desde 1931 se deja sentir de forma acusada, y a un aumento de los costes de producción parecido a los vistos para la flota de arrastre. En los años treinta, la flota sardinera era una flota compuesta mayoritariamente por embarcaciones movidas con motores de combustión interna. El continuo aumento de los precios de la gasolina, un 50 por 100 entre 1928 y 1935, afectó directamente a sus costes de producción: si en 1932 representaba en torno al 50 por 100 del total, en 1936 ascenderá al 62 por 100<sup>534</sup>. Cómo incidió la evolución de los costes del trabajo en los costes totales es más difícil de precisar, toda vez que en esta flota predominaba el sistema de salario “a la parte”. A través del “monte mayor” y su distribución, es decir, el reparto realizado sobre el producto total de la pesca, los armadores podían repercutir en los propios pescadores las subidas de costes, dependiendo de la correlación de fuerzas existentes en cada uno de los puertos. En todo caso, desde 1931 la rentabilidad de las empresas dedicadas a la captura de sardina empeoró de forma preocupante, y muchas de ellas paralizaron su actividad: la opción era faenar con pérdidas o fondear los barcos a la espera de mejores tiempos<sup>535</sup>.

El descenso de los rendimientos pesqueros, por el aumento de los costes de producción y “los precios ruinosos del mercado interior”, sólo se podía contrarrestar con una ampliación paralela de los mercados<sup>536</sup>. Sin embargo, la rigidez de la demanda interna hizo que los armadores consideraran la posibilidad de acceso a los mercados extranjeros; concretamente, a los de Francia e Inglaterra. Si hasta 1931 había expectativas razonables de expansión en estos mercados, a partir de ese año el establecimiento de

---

<sup>534</sup> *Industrias Pesquera*, 15-III-1933, 1-V-1936.

<sup>535</sup> En 1933, los armadores de la flota sardinera de Bueu insisten en el fuerte descenso de los precios que ha dado lugar a la venta de cinco embarcaciones y a la paralización de la actividad de otros dos. *Industrias Pesqueras*, 15-III-1933.

<sup>536</sup> A este respecto se dice en la misma revista: “El problema en nuestro país, como en los demás no es tanto de escasez de especies como de baja valoración, de baja demanda, de escasos estímulos para el consumo”, *Industrias Pesqueras*, 1-VII-1933. Años más tarde insistirá “El principal problema de la flota española no es de producción u obtención de pesca sino de consumo”, *Industrias Pesqueras*, 15-V-1935.

cupos de importación al pescado fresco español por estos países harán inviable la estrategia.

Desde octubre de 1931, se cerró uno de los principales mercados del pescado español, al fijar el gobierno francés cupos de importación para la pesca en fresco, en conserva, salada y ahumada<sup>537</sup>. El hecho de que España no adoptara medidas similares permitía que el pescado fresco procedente del país vecino pudiera llegar a competir en determinadas plazas españolas. Pese a las protestas generalizadas que suscitó la medida adoptada por Francia, no creemos que tuviera repercusiones importantes para el sector pesquero gallego, ni tampoco que sus exportaciones amenazaran el mercado interior. Es posible que la incidencia fuera mayor para determinados puertos del País Vasco -Pasajes o San Sebastián- que, por su proximidad a la frontera, habían orientado desde finales de los años veinte una parte de sus desembarcos hacia el mercado francés.

Más significativa fue la estrategia seguida por los armadores cuyos barcos faenaban en el Sur de las costas atlánticas de Inglaterra e Irlanda. La gran distancia que debían recorrer para llegar a los caladeros -500 o 600 millas desde Vigo- y el tiempo invertido en hacerlo -cuatro días- impedía que las unidades pesqueras viguesas, concretamente las parejas, al carecer de la suficiente autonomía, rentabilizaran plenamente la explotación de dichos bancos, si tenían que descargar sus caladas en puertos gallegos. De ahí que se dirigieran hacia Milford Haven en Inglaterra y Valentía en Irlanda, puertos cercanos al Bank Porcupine, Grand Sole, Petite Sole, etc<sup>538</sup>. Esto les permitía: por un lado, vender en Inglaterra las caladas obtenidas tras salir de puerto español y traer a España las efectuadas después de salir de puerto inglés, reduciendo tiempo y costes de transporte; por otro, beneficiarse del aumento en la cotización de la libra; y, finalmente, surtirse de implementos pesqueros -redes, cables, malletas, etc- más baratos, al no estar gravados con los aranceles españoles<sup>539</sup>. Los desembarcos en puertos ingleses nunca fueron cantidades elevadas: 575 toneladas en 1931, 2.164 en

---

<sup>537</sup> *Industrias Pesqueras*, 15-II-1932.

<sup>538</sup> *Industrias Pesqueras*, 15-VII-1932.

<sup>539</sup> *Ibidem. Ibidem.*

1932 y 1.833 en 1933, con un valor de 15.721 libras en 1931, 54.152 en 1932 y 46.981 en 1933<sup>540</sup>. Sin embargo, la importancia debía ser mayor tanto para los armadores españoles que enviaban sus barcos a esta zona como para los británicos, aquejados por una crisis similar. Desde 1932 cuando Gran Bretaña sustituyó el arancel del 10 por 100 por el establecimiento de cuotas de importación, la imposibilidad de expansión en los mercados exteriores incidió en la pérdida de rentabilidad de las empresas pesqueras<sup>541</sup>.

### C) *La evolución de la flota*

La continua depreciación del pescado y el aumento generalizado de los costes de producción desde finales de los años veinte, tuvo importantes repercusiones sobre la rentabilidad de las empresas pesqueras y de la flota, tanto la dedicada a la captura de especies pelágicas como demersales. Sin embargo, en lo que respecta a modificaciones en las técnicas, se puede decir que no se produjeron innovaciones básicas que afectaran globalmente a la flota pesquera, aunque sí toda una serie de cambios en los aparejos y comunicaciones de los buques muy difíciles de valorar. Nos estamos refiriendo a la difusión del sistema Vigneron-Dahl, la radiotelefonía sin hilos y el arte de baca.

El sistema Vigneron-Dahl es un dispositivo consistente en una maleta que separa cada una de las puertas de la red de arrastre, permitiendo mayor apertura en la boca de la red, ligereza en la operación, etc<sup>542</sup>. Su introducción en España la podemos fechar en 1923, cuando el armador Sr. Carranza, de Sevilla, “acompañó a los representantes de la casa por todo el litoral para divulgar las excelencias del sistema”<sup>543</sup>; resulta

---

<sup>540</sup> Datos obtenidos de la *Estadística de Pesca de 1934*.

<sup>541</sup> *Industrias Pesqueras*, 1-VI-1932, 1-VI-1933, 15-VI-1933.

<sup>542</sup> Este procedimiento toma su nombre de sus inventores, el ingeniero Vigneron y el armador Oscar Dahl. El sistema permite incrementar la productividad notablemente; tres veces sobre el arrastre de puertas y seis sobre el de percha. Además, por ir alejadas las puertas cerca de cien metros de la red, presenta una menor resistencia al agua en el arrastre, lo que permite economizar carbón Robert-Muller (1944), p. 188. Russell afirma que la red Vigneron-Dahl captura “en un tiempo dado entre un 30 y un 50 por 100 más pescado que la red de arrastre no modificada”, Russell (1943), p. 33.

<sup>543</sup> *Ideales Pesqueros*, 1-XI-1925.

imposible conocer hasta qué punto se difundió el nuevo procedimiento, toda vez que: por un lado, era susceptible de fabricación sin necesidad de adquisición, y, por otro, sólo afectaba a la flota de bous o trawlers, pero no a la de parejas, que conseguían la apertura de la red mediante la separación entre los barcos.

En Septiembre de 1926 y a instancias de la *Compañía Nacional de Telegrafía*, se efectuaron en Vigo, contando con la colaboración de la *Asociación General de Industrias Pesqueras y sus Derivadas*, las primeras pruebas de telefonía sin hilos entre un barco de pesca y el puerto base. La comunicación a distancia entre barcos o entre el barco y el armador en puerto permitía orientar tanto los trabajos como el desembarco de las caladas en función de la situación de los mercados, además del interés que tenía una rápida comunicación de las incidencias de la singladura<sup>544</sup>. De hecho, los resultados de las pruebas fueron muy satisfactorios y, pese al “elevado costo de los equipos”, la radiotelefonía no tardó en difundirse<sup>545</sup>.

En lo que respecta al arte de baca, es básicamente una derivación del bou; al igual que éste es un arte de arrastre con puertas, con la salvedad que las operaciones con el arte no se efectúan lateralmente sino desde la popa. No sabemos sus inicios, sólo en la estadística de 1930 consta la existencia de 4 de ellos en la provincia de Pontevedra y 56 en la de Huelva<sup>546</sup>. Las estadísticas de pesca de 1933 y 1934 engloban a los artes de trawl, en sus diversas modalidades, y pareja bajo la genérica denominación de arrastres, lo que impide precisar el avance de las nuevas formas de arrastre; durante los años treinta, este arte estaría aún en penetrando lentamente en Galicia, y creemos que su difusión no tendría lugar hasta des-

---

<sup>544</sup> Las primeras pruebas de la telefonía se hicieron en Vigo y en el vapor “Fontan I”, situado a 180 millas, *Memoria de la Asociación de Industrias Pesqueras y sus Derivadas de 1926, Ideales Pesqueros*, 16-II-1927. Sin duda, elemento esencial para explicar la rápida expansión de la radiotelefonía es la posibilidad de alquiler de los equipos correspondientes; sobre los problemas de los armadores con las compañías que arrendaban los equipos, *Industrias Pesqueras*, 1-XI-1934; 15-XI-1934.

<sup>545</sup> En 1933 se puede decir ya que “se ha generalizado en los buques de pesca de altura la adaptación de aparatos de radiotelefonía. Actualmente casi todas las parejas y desde luego los “trawlers” van provistos de estaciones emisoras y receptoras, de modo que desde tierra se puede controlar al día la marcha de las extracciones pesqueras”, *Industrias Pesqueras*, 15-VI-1933.

<sup>546</sup> *Anuario Estadístico de España 1934*, Madrid, 1935.

CUADRO 52

EVOLUCION DE LA MATRICULA EN VIGO (1925-1935)

	Valor de los barcos matriculados "pts. de 1913"	Número total	T.R.B. total	Número vapores	T.R.B. vapores	Número sin vapor	T.R.B. sin vapor
1925	654647	58	1287	21	100	37	100
1926	954691	59	1812	28	133	31	84
1927	927796	54	2162	27	129	27	73
1928	457810	76	1194	19	90	57	154
1929	487663	74	1701	22	105	52	141
1930	939343	64	3375	42	200	22	59
1931	1449145	221	4474	46	219	61	165
1932	462726	71	1559	19	90	74	200
1933	186150	28	703	6	29	52	141
1934	332323	51	1319	14	67	77	208
1935	976538	149	1898	19	90	47	127

## EVOLUCION DE LA MATRICULA EN VIGO (1925-1935)

	T.R.B. medio total	T.R.B. medio vapor	T.R.B. medio sin vapor	C.V.I. medio vapor	C.V.I Triple expansión (% del total)	C.V.I Compound (% del total)
1925	22,19	53,52	4,41	112,00	66,86	29,74
1926	30,71	58,21	5,87	119,00	63,91	33,91
1927	40,04	73,93	6,15	134,00	76,24	21,62
1928	15,71	47,95	4,96	78,70	32,75	67,25
1929	22,99	65,00	5,21	105,26	52,23	45,58
1930	52,73	79,40	1,82	115,00	66,22	32,20
1931	41,81	93,37	2,93	82,73	63,67	36,32
1932	16,76	74,42	1,96	125,50	45,32	51,88
1933	12,12	97,50	2,27	125,50	67,86	23,88
1934	14,49	83,21	2,00	113,00	79,32	15,57
1935	28,76	79,05	8,43	109,05	59,76	37,43

Nota: El valor está deflactado según la serie de Bustelo y Tortella (1976).

Fuente: Elaboración propia a partir de la Tercera Lista de Buques de la Comandancia de Marina de Vigo.

pués de la guerra civil<sup>547</sup>. En todo caso, podemos comprobar un importante crecimiento del número de los arrastres de altura en los años treinta, que llegaron a duplicar su número: 565 en 1930, 790 en 1932, 1.090 en 1933 y 1.147 en 1934<sup>548</sup>. Estas cifras no permiten observar el crecimiento de los nuevos artes pero sí constituyen un buen indicador del importante crecimiento de la pesca de altura en esta etapa.

La conquista de nuevos caladeros alejados de Galicia y de mayor productividad, influyó en la positiva evolución de la flota (Cuadro 52). Así, el TRB matriculado en Vigo comenzó a recuperarse en 1929 y alcanzó en 1930 y 1931 las máximas de período, con cifras aproximadas a las de 1920-21. El conflicto laboral de 1932 y la crisis que afectaba al sector es lo que explica la caída posterior. En lo tocante a los vapores matriculados, mantienen la tendencia ya vista a aumentar de tonelaje: el promedio en el quinquenio 1925-29 es de 60 TRB frente a las 85,38 de 1930-34, es decir el crecimiento rondó un 40 por 100; sin embargo, su potencia mecánica no aumentó de forma paralela, incluso descendió ligeramente -111 CVI en 1925-29 frente a 108 en 1930-34. Es significativo el hecho de que desde 1928 no se matriculen vapores inferiores a las 20 TRB y desciendan los de 20-50 TRB y de 50-80, copando los superiores a las 80 TRB una parte cada vez más sustancial del total de los matriculados.

El aumento en el tamaño medio de los barcos fue uno de los rasgos más característicos de la evolución de la flota de vapores en estos años y lo que explica que el tonelaje creciera a un ritmo muy superior a su número: entre 1930 y 1934 el total de barcos se incrementó en un 39 por 100 del número, y su tonelaje en un 78 por 100. Atendiendo sólo a los buques superiores a las 50 toneladas de arqueo bruto, se puede comprobar también el aumento del tonelaje y el crecimiento experimentado en el tamaño de los buques: en el período, 1925-28 la media de estas

---

<sup>547</sup> Así, en los Balances de la empresa Rodríguez Rincón, Hnos. de La Coruña relativos a 1932 y 1933 aparece una partida correspondiente al "ensayo con Vaca en participación", buena muestra de que a comienzos de los años treinta, todavía se estaba experimentando con este tipo de arte, AGRG, Hacienda, Balances de Sociedades.

<sup>548</sup> Datos obtenidos del *Anuario Estadístico de España* y de las *Estadísticas de Pesca* correspondientes a 1933 y 1934.

embarcaciones estaba situada en 67 TRB y en 1930-33 ascendía ya a 76 TRB.

CUADRO 53  
**VAPORES QUE RADICAN EN GALICIA**

	Número	Tonelaje	Tonelaje medio
1930	525	20.459	38,98
1931	457	17.383	38,03
1932	836	33.775	40,40
1933	709	33.999	47,95
1934	732	36.386	49,70

Fuente: Elaboración propia a partir del ANE de 1931 y *Estadísticas de Pesca* de 1933 y 1934.

A diferencia de la mercante la flota pesquera no experimentó durante los años veinte y treinta una sustitución masiva de máquinas de vapor por Diesel ni tampoco del combustible sólido por líquido<sup>549</sup>. A comienzos de 1931, que superaran las 50 toneladas, existían en España 8 buques movidos a motor, con 838 de tonelaje total; a finales del año siguiente, eran 25 buques, con 2.684 toneladas: en su mayor parte -un 90 por 100- matriculados en el País Vasco, preferentemente Guipúzcoa<sup>550</sup>. Por el contrario, no tenemos constancia de que en estos años hubiera buques de este porte matriculados en los puertos gallegos. Esto no quiere decir que se despreciasen las ventajas del cambio ni que no existieran armadores emprendedores. Las ventajas derivaban fundamentalmente de que, al reducir el espacio destinado a la carga de carbón y hielo, se podía aumentar su radio de acción; podrían alcanzar mayores velocidades; les permitiría unas mayores capturas al aumentar el espacio destinado a carga<sup>551</sup>. La complejidad de la situación no estimulaba precisamente la transformación tecnológica. Buena muestra de ello es que en vísperas de la Guerra Civil se estaban dando todavía en

<sup>549</sup> Valdaliso (1991).

<sup>550</sup> *Lista Oficial de Buques* de 1931 y 1932.

<sup>551</sup> "La impulsión de los barcos españoles de pesca mayor. Barcos con motores Diesel", *Boletín de Pesca*, 1927, Marzo, 127.

la flota de altura gallega los primeros pasos hacia la difusión de las máquinas Diesel: entre 1933 y 1936 se matricularon en Vigo nueve buques que montaban máquinas Diesel, con un total de 776 TRB<sup>552</sup>.

La situación de crisis incidía muy negativamente sobre la flota. La posibilidad de renovación se paralizó justo en el momento en que la lejanía de los caladeros y la productividad de sus aguas requerían unidades más eficientes, con un mayor radio de acción, velocidad y capacidad de carga. La consecuencia fue que a la altura de 1935 la flota pesquera gallega, al igual que la flota española, era una flota envejecida que no responde a las necesidades del momento. Según la Lista Oficial de Buques, cerca de un 60 por 100 de los pesqueros españoles de más de 35 toneladas superaban los 10 años de vida, tiempo a partir del cual su eficiencia disminuye notablemente y su explotación resulta antieconómica<sup>553</sup>. En 1935 era evidente la necesidad de sustituir los viejos barcos de madera y máquina de vapor por otros de casco de acero, motor diesel y modernos sistemas frigoríficos<sup>554</sup>. Sin embargo, la situación del sector pesquero hacía imposible la renovación de la flota y de ahí el cambio de ese año de los tipos de primas impuestas a las industrias auxiliares, profundamente afectadas por la crisis del sector<sup>555</sup>. Pero esta medida llegaba demasiado tarde y habrá que esperar a después de la Guerra Civil para que se produzca la transformación.

---

<sup>552</sup> Precisamente, una de las claves de la escasa expansión de los motores Diesel a la pesca se podría encontrar en la dificultad de adaptación de estos motores a los viejos barcos que faenaban con carbón; lo que era caro y arriesgado, especialmente en tiempo de crisis: "La aplicación del motor Diesel a la hechura más moderna de barco de arrastre no sería una cosa difícil, pero su aplicación a otros barcos que no sean nuevos resulta un experimento demasiado costoso", *Industrias Pesqueras*, 1-XI-1934.

<sup>553</sup> "La ayuda del Estado a la construcción naval", *Mar (Navegación, Puertos e industria del mar)*, 12, 1935.

<sup>554</sup> "La vida de los buques de madera, puede ser, según los puertos de cuatro a seis años. A partir de ese período empiezan las reparaciones costosas hasta que a los ocho o diez años se hace precisa la renovación del casco. La conveniencia del casco de acero sobre los de madera es indudable y deberá tenderse a que la sustitución de los cascos se haga con cascos de acero, ya que pese a su mayor costo, el plazo de amortización que con esto se consigue compensa en exceso su mayor valoración y economizan además las costosas e ininterrumpidas reparaciones a que obligan los cascos de madera", "Asamblea de la Federación Española de Buques de Pesca", *Industrias Pesqueras*, 15-V-1935; "La ayuda del Estado a la construcción naval", *Mar (Navegación, Puertos e industria del mar)*, 12, 1935.

<sup>555</sup> "La ayuda del Estado a la construcción naval", *Mar (Navegación, Puertos e industria del mar)*, 12, 1935.

#### *D) Unas nuevas estructuras en el comercio de pescado fresco*

A finales del siglo XIX el predominio de los armadores en los mercados pescaderos parecía absoluto, pero a lo largo del primer tercio del siglo la situación cambió de signo. Aunque no disponemos de información detallada sobre la evolución de los procesos de comercialización del pescado en las primeras décadas del novecientos sí podemos establecer algunas hipótesis de partida para comprender las nuevas estructuras de comercialización que se han asentado en los años treinta.

La difusión de la pesca de arrastre en Galicia muy pronto dio lugar a la aparición de empresas que trataban de buscar ventajas en un mercado limitado. Unas redes comerciales y de distribución del pescado claramente insuficientes para dar salida a las crecientes cantidades desembarcadas estimularon el acceso a mercados hasta entonces vedados por las deficiencias de la red de transportes, pero también el nacimiento de empresas que integraban total o parcialmente procesos de captura, distribución y comercialización. Se trataba de reducir costes y aumentar la productividad de los procesos mediante la adopción de las técnicas de almacenamiento, transporte y distribución a gran escala.

Y este tipo de estrategias reveló su importancia en los años de la Primera Guerra Mundial, con el aumento de la producción bajo la presión de unos precios en alza. Las nuevas empresas podían limitarse a actuar sólo sobre los mercados al por mayor o podían llegar a asumir el flujo del pescado desembarcado directamente hasta el consumidor, sin intermediarios. En ambos casos, se requería una importante inversión en capital fijo: buques, vagones frigoríficos, almacenes frigoríficos, fábricas de hielo, redes comerciales propias, etc. Aunque el logro más notable fue, sin duda, el de "Pescaderías Coruñesas", que transformó de forma radical el comercio madrileño, otras empresas como "Pescaderías Malagueñas", "Pescaderías Viguesas", "Mamelena S.A.", Caranza, etc. debían ejercer también una gran influencia en mercados secundarios.

La aparición de este tipo de empresas no conllevó la eliminación de las estructuras comerciales independientes, com-

puestas por remitentes y comisionistas o mayoristas, pese a que en muchos casos el armador fuera a la vez su propio exportador y participara en la producción y en la distribución, asumiendo los costes y riesgos de ambas<sup>556</sup>. Sin embargo, esto sólo sucedía cuando las cantidades remitidas eran importantes, los pescadores y pequeños armadores recurrían a esa cadena comercial que se consolidara en los puertos desde finales del XIX.

Desde su desembarco en puerto y hasta su llegada al consumidor, el pescado pasaba por las manos del subastador, remitente, asentador y pescadero, aunque en ocasiones las figuras pudieran coincidir. El primero, “subastador, vendedor o barraquero” se encargaba de la primera venta, percibiendo por ello entre el dos y el seis por ciento, según el puerto, y abonando la mercancía al pescador cuando, a su vez, lo hiciera el remitente; de ahí los adelantos sobre el pago final, que le solía entregar en plazos acordados. En ocasiones, este subastador se convertía además en prestamista, que adelantaba cantidades sobre las entregas de pescado<sup>557</sup>. Los remitentes, en firme o a comisión, exportaban a los asentadores de los centros consumidores, los cuales, a su vez, lo vendían a los comerciantes al por menor, en subasta a la baja, percibiendo por ello un porcentaje<sup>558</sup>. La venta al detalle se efectuaba bien en mercados o tiendas fijas, bien mediante puestos ambulantes. Existía una cierta especialización del comercio al detalle: las tiendas fijas y puestos de mercados, situadas en el centro de las ciudades, comercializaban preferentemente especies finas, “pescado blanco”, mientras que a la ambulancia se le reservaban los barrios periféricos y las especies inferiores, “el pescado azul”. Esta diferenciación en los mercados finales nos mueve a pensar que, acaso, la especialización

---

<sup>556</sup> “Los dos factores intermediarios que más directamente se relacionan con los armadores son: los vendedores en Lonja, en los puertos, y los Comisionistas, en los grandes mercados del interior. En realidad estos vendedores y comisionistas no son más que agentes al servicio de los armadores encargados de expender su mercancía y abonarles el importe de esta venta. Los armadores tienen vendedores en los puertos, porque estos les dan resuelto el problema del crédito y tienen comisionistas en los grandes mercados, por el mismo motivo, y por las gran des dificultades que encuentran para hacer ellos ventas directas”. También, la misma revista hace constar “en muchos casos, el armador es también exportador”, *Ideales Pesqueros*, 21-X-1925.

<sup>557</sup> Saralegui (s.f.), pp. 31-32.

<sup>558</sup> *Ibidem*, 99. 33-40.

arrancara desde el principio de la cadena, en los propios puertos<sup>559</sup>.

Tanto en el caso de los exportadores como de los asentadores y minoristas, las empresas eran de tamaño muy reducido, diponían de poca o ninguna mano de obra, tenían un escaso capital fijo invertido y repercutían, además, muchos de los costes de su actuación sobre la parte productora; sin embargo, trabajaban con unos abultados márgenes de beneficio. De ahí que uno de los principales papeles asignados a los pósitos de pescadores por su impulsor, Alfredo Saralegui, fuera la eliminación de los intermediarios en el proceso de comercialización y la venta del pescado del productor directamente al consumidor<sup>560</sup>.

Por tanto, se puede hablar de coexistencia de dos estructuras comerciales claramente diferenciadas: una formada por empresas concentradas verticalmente, que podían llegar hasta el mismo consumidor, y otra compuesta por figuras independientes o semiindependientes, estrechamente relacionadas. Estas estructuras venían funcionando desde finales del siglo XIX y a comienzos de la década de los veinte nada hacía pensar que se acabarían imponiendo. Por el contrario, todas las publicaciones se hacen eco de los avances conseguidos por las empresas concentradas verticalmente. Sin embargo, todavía no se iniciara la década de los treinta cuando una tras otra fueron quebrando o reestructurandose.

Carecemos de información sobre la desaparición de estas empresas pero, sin duda, hay que vincularla a las dificultades del sector durante los años veinte. Las casas armadoras que disponían de redes comerciales propias vieron como sus márgenes de beneficio se reducían por el aumento de los costes de producción y la pérdida de ventajas comparativas en los mercados finales, por el volumen y precio del pescado colocado por los asentadores mayoristas que trabajaban a comisión. Además, su peculiar estructura de costes les permitía aprovechar la caída de precios en los merca-

---

<sup>559</sup> La polémica sobre la venta ambulante de pescado se prolongará a todo lo largo de la década de los veinte y treinta; buena muestra de su importancia es que "Madrid, que carece de pescados de barrio o de distrito, dispone de unas 200 tiendas distribuidas en los sitios de gran afluencia de la capital, pero tiene barrios en los que sólo vende la ambulancia. Además esta que vende de 25 a 30 toneladas de pescados populares establece primero una mayor concurrencia al mercado, segundo una competencia mercantil que asegura, al tiempo el abastecimiento y la baratura de pescado". *Ideales Pesqueros*, II-IV:1925.

<sup>560</sup> Saralegui (s.f.), pp. 24-39.

dos iniciales, lo cual era una ventaja sustancial en un momento de dificultades en los mercados<sup>561</sup>. Frente a ellas, las empresas concentradas verticalmente, que debían soportar la elevación de los costes de producción y la caída de los precios del pescado, no tardaron en ser arrastradas por la crisis; una tras otra desaparecieron, aunque en ciertos casos pudieron reestructurarse centrándose en alguna fase del proceso. Este fue el caso de *Pescaderías Coruñesas*, que se mantuvo en la distribución, como comisionista y vendedor al por menor, externalizando la fase de producción<sup>562</sup>.

Si las condiciones generales de la producción y distribución actuaban en contra de las empresas concentradas verticalmente, otras fuerzas jugaban a favor de la estructura comercial conformada en base a tramos independientes. En concreto, la creación de los mercados centrales de pescados debió afirmar aún más la figura del asentador como pieza clave en la distribución. A comienzos de los años treinta, la comercialización del pescado se efectuaba mayoritariamente en base a la exportación canalizada desde los puertos por remitentes a los asentadores en los mercados finales. Un detallado trabajo de Eliseo Andrés Soler, centrado en Madrid, principal mercado pesquero, y en sus puertos abastecedores -Vigo y La Coruña-, nos permite comprobar cómo en vísperas de la guerra civil se había producido ya la subordinación del proceso de producción al de comercialización<sup>563</sup>.

En ese momento, casi la totalidad del pescado que llega a Madrid es facturado por remitentes -exportadores- que han comprado el pescado a los armadores en los puertos, representando el enviado directamente apenas el 5 por 100 del total; es decir, los

---

<sup>561</sup> Sin duda, la estrechez del mercado interior de pescado fresco jugó en este proceso un papel nada despreciable; de ahí que se reclamen por el sector planes de abastecimiento que eviten los "pozos" a donde concurre todo el pescado: "En España, con sus 21 millones de habitantes, apenas si existe media docena de grandes mercados, consumidores de pescado. Existen millares de pueblos que no lo consumen, ni conocen sus condiciones nutritivas. Pero ¿que plan de abastecimiento existe? Ninguno. Ni aún para esa media docena de grandes mercados existen normas de abastecimiento. Como no hay iniciativas para buscar nuevos campos de consumo, cuando la pesca abunda, se abarrota, y, el que exporta se arruina. Cuando escasea, el pescado eleva su precio y el consumidor huye de él. Existe un gran problema de producción, distribución y conservación", *Ideales Pesqueros*, 21X-1925.

<sup>562</sup> En este sentido, es muy significativo la afirmación efectuada desde las páginas de Barcelona Pesquera, portavoz de la Sociedad de Consignatarios que, en alusión directa a Lamigueiro-Comisiones S.A., comenta: "Hasta los grandes productores que han querido prescindir del intermediario, se han visto obligados después a crearlos, bien en forma de apoderados generales, suministradores, agen tes de ventas, etc., que se mueven con absoluta y total independencia del productor y que nombran personal, encareciendo aún más el producto", *Barcelona Pesquera*, 2, Octubre, 1930.

<sup>563</sup> Andrés Soler (1936).

armadores habían abandonado casi por completo la exportación, quedando reservado ese papel a figuras especializadas. Mientras este pequeño porcentaje se distribuía inmediatamente a los detallistas, el resto se dirigía al *Mercado Central de Pescados*, donde, a su vez, los asentadores lo vendían a los detallistas. Ahora bien, a los asentadores habría que calificarlos propiamente como “asentadores-comisionistas”, puesto que sus ingresos procedían de la comisión sobre el importe de la venta que recibían del remitente, comisión que generalmente oscilaba entre el 3 y el 5 por ciento de su precio, dependiendo se tratara de pescado azul o blanco<sup>564</sup>.

#### CUADRO 54

#### VALORACION ADQUIRIDA POR EL PESCADO EN SU COMERCIALIZACION ENTRE LA CORUÑA Y MADRID. (EN PORCENTAJE SOBRE EL PRECIO FINAL)

	económico	fino
Productor	33,5	47,9
Detallista	23,1	21,0
Remitente	20,5	14,0
Transportes Grales.	15,7	11,1
Asentador	3,2	3,0
Acondicionamiento	1,6	1,3
Transportes Auxs.	1,5	1,0
Impuestos	0,9	0,7
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fuente: Elaborado en base a los datos recogidos en Andrés Soler (1936).

En base a los sucesivos aumentos experimentados por el precio del pescado, Andrés Soler calcula el porcentaje de beneficio obtenido por cada una de las figuras a lo largo del proceso de comercialización, desde su desembarco en puerto hasta la venta al por menor. Siguiendo este criterio, a quienes corresponde un mayor porcentaje del precio final es a los productores, detallistas y remitentes. Sin embargo, debemos considerar que los costes de

<sup>564</sup> *Ibidem, Ibidem.*

producción soportados por cada una de las figuras son totalmente diferentes; de ahí que no se deba caer en el error de considerar figura hegemónica en la cadena de comercialización a aquella que participa del mayor tanto por ciento sobre el precio final unitario.

Los armadores abandonan la mercancía en el mismo momento de su desembarco, se han retirado de la comercialización ante la dificultad de abarcar dicho proceso. Es en la subasta a la baja donde se constata el dominio que sobre la esfera de la producción ejerce ahora el capital comercial. En el mismo acto de intercambio se materializa esta subordinación; los exportadores trasladan, en el momento de la compra-venta, es decir, de la formación de los precios, las decisiones sociales de los consumidores, pero también las situaciones de privilegio existentes en la cadena comercial<sup>565</sup>. Los exportadores constituyen, por tanto, el primer escalón comercial y, según Andrés Soler, los principales intermediarios; actuarían en los puertos conforme a la información sobre la situación del mercado facilitada por los asentadores. Aunque podían trabajar a comisión, lo más frecuente en esta época es que lo hicieran en firme; es decir, comprarán por su cuenta productos para exportar a los asentadores que se encargarían de venderse, percibiendo un porcentaje a cambio<sup>566</sup>.

Los remitentes o exportadores no son la figura hegemónica en la cadena comercial sino los asentadores-comisionistas. Autorizados a ejercer sus funciones por la Alcaldía en los Mercados de Abastos, eran los verdaderos intermediarios; concentraban la demanda expresada a través de los minoristas, transmitiendo la evolución de las pautas de consumo. El hecho de comunicar las oscilaciones del mercado, especies, cantidades, calidades, intervalos, etc., a los remitentes, los convertirá en encargados de ajustar en un determinado momento oferta y demanda a un cierto precio<sup>567</sup>.

El que su número estuviera restringido administrativamente, los situaba en una situación de privilegio. Mientras los exportadores se presentaban como un grupo atomizado y con un volumen

---

<sup>565</sup> Vaerla Lafuente (1985), pp. 107-112.

<sup>566</sup> Andrés Soler (1936).

<sup>567</sup> IRESCO (1977), 9. 264.

individual de negocio restringido, los asentadores a comisión, percibían forzosamente un porcentaje sobre todo el pescado que entraba en el mercado madrileño, el principal mercado español, y lo mismo ocurría en el caso de Barcelona, lo que significaba ingresos muy elevados, dadas las cantidades comercializadas. Es decir, los asentadores aparecen con una gran ventaja en la cadena comercial, con posibilidades de realizar ganancias extraordinarias<sup>568</sup>.

Los detallistas adquirirían de los asentadores, en subasta a la baja, el pescado. En este caso, el porcentaje de incremento que les corresponde sobre el precio final en el cuadro de Andrés Soler puede dar lugar a equívocos. El detallista es el último escalón de la cadena, actúa al por menor, e individualmente carece de fuerza para imponer sus posibles estrategias, dado que su número es muy elevado; se trata de empresas muy reducidas y que sólo adquieren pequeñas cantidades, lo que hace que desde la perspectiva de su participación en el proceso de comercialización su papel fuera meramente residual<sup>569</sup>.

En definitiva, lo dicho hasta ahora nos permite comprobar cómo el proceso de comercialización de la pesca en vísperas de la Guerra Civil se ha alterado sustancialmente respecto a finales del siglo XIX y primeras décadas del XX. De una situación en que las empresas productoras ejercían un control directo sobre la oferta en los mercados finales se pasa a otra en que la subordinación del proceso de producción al de comercialización es evidente.

---

<sup>568</sup> *Mar (Navegación, Puertos e industrias del mar)*, 43, 1935.

<sup>569</sup> Andrés Soler (1936)

