

Crecimiento y transformación del sector pesquero gallego (1880-1936)

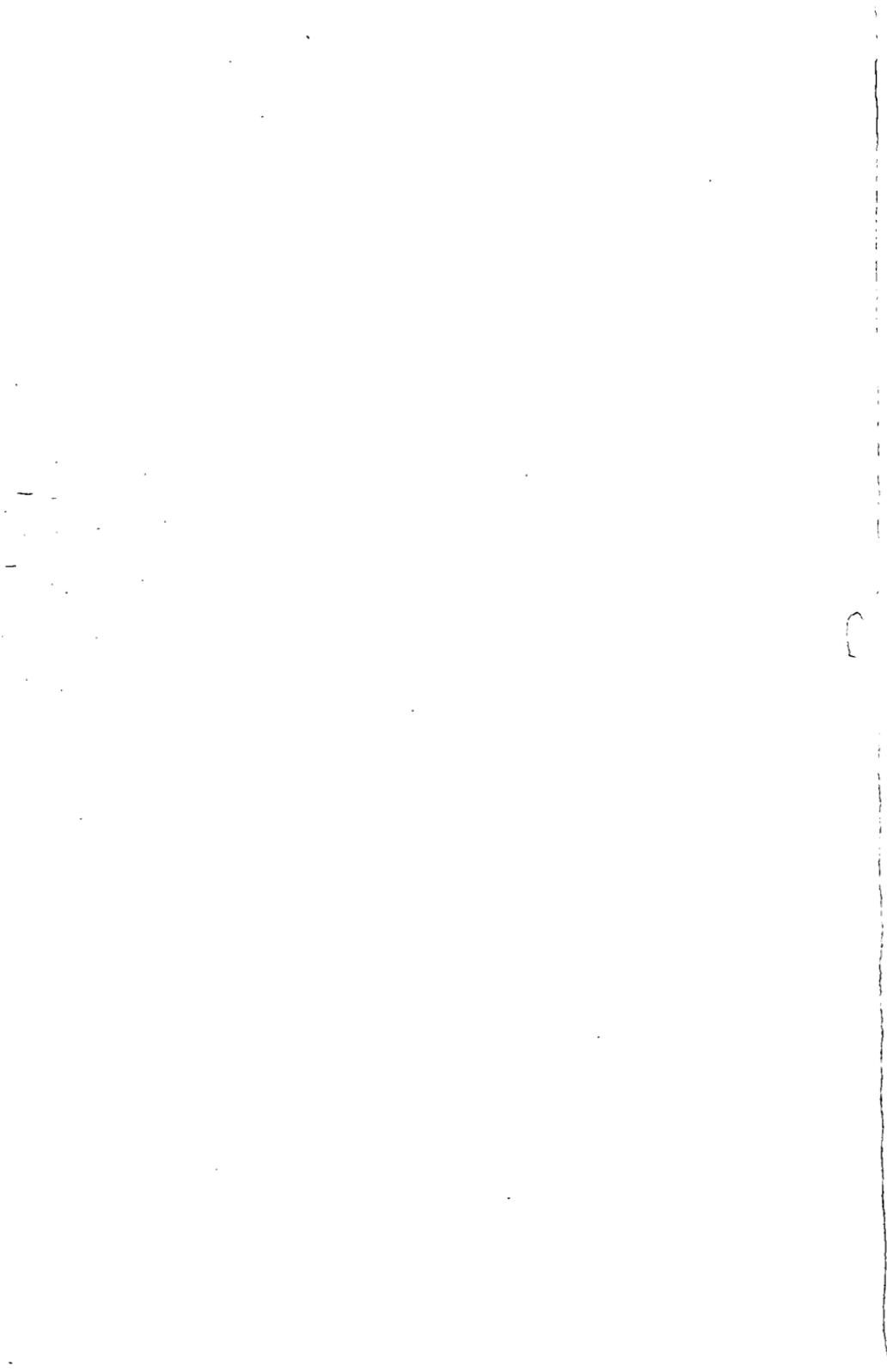
serie
Estudios

Ministerio de
Agricultura, Pesca
y Alimentación

Secretaría
General Técnica

Jesús Giráldez Rivero





*A mi padre, que no llegó a leer este libro, y
a mi hijo, que espero lo lea algún día.*

Nº 122

V-4653

Crecimiento y transformación del sector pesquero gallego (1880-1936)

Jesús Giráldez

Catalogación de la Biblioteca del M.A.P.A.

Giráldez, Jesús

Crecimiento y transformación del sector pesquero gallego (1880-1936) / Jesús Giráldez. — Madrid : Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Secretaría General Técnica, 1996. — 431 p. ; 21 cm. — (Serie Estudios ; 122)

Bibliografía: p. 401-423

ISBN 84-491-0211-1. — NIPO 251-96-028-9

I. DESARROLLO PESQUERO 2. DATOS DE PRODUCCION 3. HISTORIA
4. GALICIA I. España. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación II. Título. III.
Serie: Estudios (España. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación) ; 122
338.43:639.2(460.11)(091)
639.2:338.43(460.11)(091) AGRI9960428734

Primer accésit en la modalidad de ciencias sociales correspondientes a la XXIII Convocatoria del Premio Nacional de Publicaciones Agrarias, Pesqueras y Alimentarias (Año 1995).

Jurado: *Presidente:* D. Laureano Lázaro Araujo. *Vicepresidente:* D. Manuel Martín García. *Vocales:* D. Joaquín Bosque Maurel, D. Carmelo Lisón Tolosana, D. José M.ª Sumpsi Viñas, D. Ramón Tamames Gómez, D. Carlos Tió Saralegui, D. Manuel Varela Lafuente, D. Juan Velarde Fuertes, D. Ramón Villares Paz, D.ª Alicia Villauriz Iglesias. *Secretario:* D. Juan Manuel García Bartolomé.

El MAPA no se identifica necesariamente con las opiniones vertidas en esta publicación por su autor.

© Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación

Imprime: grafobet sl

Diseño cubierta: grafismo

Publicaciones del:



MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION

SECRETARIA GENERAL TECNICA

CENTRO DE PUBLICACIONES

Paseo de la Infanta Isabel, 1 - 28071 Madrid

NIPO: 251-96-028-9

ISBN: 84-491-0211-1

Depósito legal: M. 38.639-1996

Índice general

PRESENTACION	19
PROLOGO	21
INDICE GENERAL	7
INDICE CUADROS	11
INDICE GRAFICOS Y FIGURAS	15
PRIMERA PARTE: EL MARCO DE LA ACTIVIDAD	35
1.1. <i>El ciclo biológico</i>	37
1.2 <i>El funcionamiento económico de las pesquerías</i>	40
SEGUNDA PARTE: LA PESCA GALLEGA A FINALES DEL OCHOCIENTOS	47
2.1 <i>Los medios y las relaciones de producción</i>	50
2.1.1 <i>La pesca de la sardina</i>	50
A) <i>Artes de cerco</i>	51
B) <i>Artes de enmalle</i>	56
C) <i>Artes de arrastre</i>	59
2.1.2 <i>Las otras pescas</i>	61
A) <i>Artes de anzuelo</i>	62
B) <i>Artes de enmalle</i>	62
2.2 <i>La producción y los mercados</i>	64
2.2.1 <i>La demanda</i>	64
A) <i>La transformación</i>	66
B) <i>El consumo en fresco</i>	68

2.2.2	<i>Los mercados</i>	72
	A) <i>La formación de un mercado abierto de sardina</i>	74
	B) <i>Los mercados de pesca fresca</i>	81
TERCERA PARTE: DEL MAR A LA MESA. PRODUCCION, PRECIOS Y CONSUMO (1880-1936)		91
3.1	<i>La producción</i>	93
3.1.1	<i>La producción pesquera gallega (1880-1936)</i>	93
	A) <i>Evolución de la producción pesquera gallega y su peso en el conjunto español (1880-1936)</i>	93
	B) <i>La concentración de la producción pesquera gallega: dos núcleos principales</i>	100
	C) <i>La composición de la producción</i>	106
	a) <i>Los mariscos</i>	106
	b) <i>Las especies pelágicas</i>	108
	c) <i>Las especies demersales</i>	117
	D) <i>El ciclo productivo</i>	124
	a) <i>La reducción de la estacionalidad</i>	124
	b) <i>Las especies pelágicas</i>	127
	c) <i>Las especies demersales</i>	141
3.2	<i>Precios y consumo</i>	147
3.2.1	<i>Los precios</i>	147
	A) <i>Los precios en Lonja</i>	148
	a) <i>Las especies pelágicas</i>	148
	b) <i>Las especies demersales</i>	154
	B) <i>Precios al por mayor y al por menor</i>	159
3.2.2	<i>El consumo y la distribución</i>	164
	A) <i>El crecimiento del consumo</i>	165
	B) <i>La composición del consumo</i>	168
	C) <i>La distribución mensual del consumo</i>	178
	D) <i>Factores de consumo</i>	182
	a) <i>¿Carne o pescado?</i>	182
	b) <i>Los problemas de la distribución: transportes e impuestos</i>	186

CUARTA PARTE: LA PESCA GALLEGA 1880-1936.
DEL CAMBIO TECNICO A LA SUPERPRODUCCION .. 207

4.1	<i>La época del cambio técnico, 1890-1914.....</i>	209
4.1.1	<i>Consideraciones preliminares</i>	209
4.1.2	<i>Las listas de buques: un primer marco de análisis ..</i>	213
	A) <i>TRB y valor: dos indicadores claves</i>	215
	B) <i>El peso del vapor.....</i>	218
4.1.3	<i>La transformación de la pesca de la sardina</i>	221
	A) <i>De cuando la traíña mató al xeito</i>	221
	B) <i>La difusión del cerco de jareta:</i> <i>traíñas y tarrafas</i>	236
	C) <i>La pesca y la industria transformadora</i>	244
	D) <i>La vaporización de la flota sardinera.....</i>	248
4.1.4	<i>Las especies de mesa</i>	251
	A) <i>Primeras aplicaciones del</i> <i>vapor a la pesca</i>	251
	B) <i>La difusión del vapor en Galicia</i>	255
	C) <i>De los palangres al arrastre:</i> <i>bous y parejas</i>	261
	D) <i>Los problemas de la flota de arrastre</i>	268
4.2	<i>La consolidación y sus dificultades (1914-1936)</i>	279
4.2.1	<i>La Primera Guerra Mundial</i>	279
	A) <i>El sector pesquero en España: indicadores</i> <i>de una evolución.....</i>	279
	B) <i>La pesca gallega durante</i> <i>la Gran Guerra</i>	283
	C) <i>Los problemas de la Guerra</i>	287
	D) <i>El cierre de las aguas portuguesas.....</i>	294
	E) <i>Los efectos de la Guerra sobre la</i> <i>exportación en fresco</i>	295
4.2.2	<i>Los años veinte.....</i>	296
	A) <i>La prosperidad llega a la pesca marítima.....</i>	296
	B) <i>El cambio de tendencia: la crisis de</i> <i>los años veinte.....</i>	302
	a) <i>La crisis sardinera.....</i>	305
	b) <i>La flota de arrastre: estrategias ante la</i> <i>sobrepesca.....</i>	311
	C) <i>La pesca del bacalao y de la ballena</i>	316

4.2.3 <i>Los difíciles años treinta</i>	319
A) <i>Entre la expansión y la crisis</i>	319
B) <i>Aumento de costes reducción de beneficios</i>	322
C) <i>La evolución de la flota</i>	336
D) <i>Unas nuevas estructuras en el comercio del pescado fresco</i>	343

QUINTA PARTE: EL DESARROLLO DEL SECTOR PESQUERO Y SUS CONSECUENCIAS SOBRE LOS PROCESOS DE PRODUCCION 351

5.1 <i>Introducción</i>	353
5.2 <i>Capitales, tecnología y trabajo</i>	357
5.3 <i>Pesca de bajura “versus” pesca de altura</i>	369
5.4 <i>Viejas y nuevas formas de retribución</i>	378
5.4.1 <i>La pesca de especies demersales</i>	383
5.4.2 <i>La pesca de especies pelágicas</i>	386
5.4.3 <i>Conclusión</i>	388

FUENTES Y BIBLIOGRAFIA 395

Índice de cuadros

1. <i>La producción pesquera gallega en el conjunto español.</i>	95
2. <i>La producción pesquera gallega en el conjunto español.</i>	96
3. <i>Evolución del esfuerzo pesquero en España y Galicia</i>	99
4. <i>Distribución de la producción pesquera en Galicia.....</i>	101
5. <i>Distribución de la producción pesquera en Galicia.....</i>	102
6. <i>La producción pesquera en Vigo y La Coruña.....</i>	104
7. <i>La producción pesquera en Vigo y La Coruña (Medias quinquenales)</i>	105
8. <i>Porcentaje de crustáceos y moluscos en la producción total.....</i>	107
9. <i>Porcentaje de la producción marisquera gallega en el total de España</i>	107
10. <i>Desembarcos de sardinas.....</i>	109
11. <i>Desembarcos de sardina en Vigo respecto al total español y gallego (En porcentajes).....</i>	111
12. <i>Especies pelágicas desembarcadas en Vigo (Tms.).....</i>	113
13. <i>Pescado comprado por los fabricantes de conservas en la Lonja de Vigo (Tms.).....</i>	116
14. <i>Capturas de merluza, pescadilla y besugo respecto al total de Galicia.....</i>	118
15. <i>Capturas españolas de merluza, pescadilla y besugo y porcentaje que corresponde a Galicia</i>	118
16. <i>Desembarcos de merluza, pescadilla y besugo.....</i>	120
17. <i>Desembarcos de especies finas (Toneladas medias quinquenales).....</i>	122

18.	<i>Pescadilla desembarcada en La Coruña (Toneladas medias del período)</i>	123
19.	<i>Variaciones trimestrales del total desembarcado en el puerto de La Coruña</i>	125
20.	<i>Pesca mensual en Vigo (1930-1943) (Tms.)</i>	140
21.	<i>Consumo aparente de pescado en España</i>	167
22.	<i>Consumo de pescado transformado por habitante en España (Kilos)</i>	169
23.	<i>Pescado exportado en fresco por las líneas gallegas de ferrocarril (Toneladas medias quincenales)</i>	170
24.	<i>Cantidades de pescado fresco aforadas en los fielatos de Madrid (Toneladas trienales)</i>	172
25.	<i>Llegadas y consumo de pescado fresco en Madrid</i>	173
26.	<i>Pescado transportado por la Cía. del Norte</i>	174
27.	<i>Consumo de pescado fresco en Barcelona</i>	175
28.	<i>Incremento del precio del pescado desde la Lonja hasta Madrid</i>	187
29.	<i>T.R.B. medio de las embarcaciones matriculadas</i>	219
30.	<i>Difusión de los cercos de jareta en Galicia</i>	238
31.	<i>Consumo de raba en Vigo (Tms.)</i>	245
32.	<i>Vapores dedicados a la pesca de la sardina</i>	249
33.	<i>Vapores pesqueros existentes en España en 1904</i>	260
34.	<i>Costes, Ingresos y Beneficios de un Bou y de una Pareja</i> ...	266
35.	<i>Vapores dedicados al arrastre en 1911</i>	267
36.	<i>El sector pesquero español durante la Primera Guerra Mundial</i>	280
37.	<i>El sector pesquero en el norte y noroeste durante la Primera Guerra Mundial</i>	282
38.	<i>Evolución de la matrícula en Vigo durante los años de la Primera Guerra Mundial</i>	284
39.	<i>Estructura de costes en la pesca a vapor (Mensual)</i>	288
40.	<i>Procedencia de las máquinas instaladas (Porcentajes)</i> ...	292
41.	<i>Flota pesquera gallega en 1920</i>	296

42.	<i>Evolución de la matrícula en Vigo durante los años veinte</i>	300
43.	<i>Producción pesquera gallega (1921=100)</i>	303
44.	<i>Número de motoras dedicadas a la pesca en 1926</i>	309
45.	<i>Importación y producción de bacalao (Miles de Toneladas)</i>	317
46.	<i>Producción de la “Compañía Ballenera Española”</i>	319
47.	<i>Salida de hulla de los depósitos flotantes</i>	327
48.	<i>Evolución de los costes de personal en los vapores de dos empresas pesqueras</i>	329
49.	<i>Desglose de los gastos de personal de la empresa “Martínez y Antoli” de La Coruña</i>	331
50.	<i>Cuentas de quebrantos y beneficios de la empresa “Martínez y Antoli” de La Coruña</i>	332
51.	<i>Cuenta de explotación de Pesca de la casa Paulino Freire (1930-1935)</i>	333
52.	<i>Evolución de la matrícula en Vigo (1925-1935)</i>	338
53.	<i>Vapores que radican en Galicia</i>	341
54.	<i>Valoración adquirida por el pescado en su comercialización entre la Coruña y Madrid</i>	347
55.	<i>Números de propietarios por vapor (En porcentaje)</i>	363
56.	<i>Barcos y tripulaciones en 1930</i>	389

Índice de gráficos y figuras

1.	44
2.	45
3. <i>Maniobras del barco real</i>	53
4. <i>Arte de enmalle</i>	57
5. <i>Arte de jábega y maniobra de calamiento</i>	60
6. <i>Pequeño palangre calado en la cercanía de la costa</i>	63
7. <i>Desembarcos pelágicos en Vigo</i>	114
8. <i>Desembarcos de sardinas en Marín</i>	115
9. <i>Desembarcos de merluza en Vigo</i>	121
10. <i>Variaciones estacionales de los desembarcos en La Coruña</i>	127
11. <i>Desembarcos de sardina en Vigo (Porcentajes medios mensuales)</i>	132
12. <i>Desembarcos de sardina en La Coruña (Porcentajes medios mensuales)</i>	134
13. <i>Desembarcos de espadín en Vigo (Porcentajes medios mensuales)</i>	135
14. <i>Desembarcos de espadín en La Coruña (Porcentajes medios mensuales)</i>	137
15. <i>Compras en Lonja de los fabricantes de conservas en Vigo (1908-1914)</i>	138
16. <i>Desembarcos de bocarte en La Coruña (Porcentajes medios mensuales)</i>	139
17. <i>Desembarcos de jurel en La Coruña (Porcentajes medios mensuales)</i>	139

18.	<i>Desembarco de merluza en Vigo (Porcentajes medios mensuales)</i>	142
19.	<i>Desembarcos de merluza en La Coruña (Porcentajes medios mensuales)</i>	143
20.	<i>Desembarcos de besugo en La Coruña (Porcentajes medios mensuales)</i>	144
21.	<i>Desembarcos de bonito en La Coruña (Porcentajes medios mensuales)</i>	145
22.	<i>Desembarcos de castañeta en La Coruña (Porcentajes medios mensuales)</i>	145
23.	<i>Precios en la Lonja de Vigo</i>	149
24.	<i>Precios en la sardina de Vigo</i>	151
25.	<i>Precios en la parrocha de Vigo</i>	152
26.	<i>Precios pagados por los fabricantes en la Lonja de Vigo</i> ...	153
27.	<i>Precios en Vigo</i>	153
28.	<i>Precios de la merluza en Vigo (1906-1925)</i>	155
29.	<i>Precios de la merluza y pescadilla en La Coruña (1920-1935)</i>	156
30.	<i>Precios del besugo, castañeta y bonito en La Coruña (1920-1935)</i>	158
31.	<i>Precios al por mayor en España (1913-1933)</i>	160
32.	<i>Precios al por menor en Madrid (1897-1913)</i>	162
33.	<i>Precios de la merluza al por mayor en Madrid (1897-1933)</i>	163
34.	<i>Precios de la merluza (1913-1933)</i>	164
35.	<i>Pescado transportado por MZOV</i>	169
36.	<i>Consumo de pescado fresco en Madrid y Barcelona (1902-1911)</i>	176
37.	<i>Oferta de pescado en Barcelona en 1902</i>	179
38.	<i>Oferta de pescado en Barcelona en 1911</i>	179
39.	<i>Oferta de pescado en Barcelona en 1915</i> :.....	180
40.	<i>Oferta de pescado en Barcelona en 1935</i>	180
41.	<i>Llegadas de pescado a Madrid en 1920</i>	181

42.	<i>Precios al por menor en Madrid (1914-1933)</i>	184
43.	<i>Precios al por menor en Madrid (1914-1933)</i>	185
44.	<i>Incremento de precio de una caja de merluza procedente de La Coruña en Madrid en 1925 (Conceptos en porcentaje)</i>	188
45.	<i>Incremento de precio de una caja de merluza procedente de La Coruña en Madrid en 1934 (Conceptos en porcentaje)</i>	189
46.	<i>Precio del transporte de salazones por MZOV. (Pequeña cantidad)</i>	192
47.	<i>Precio del transporte de pescado fresco por MZOV (Gran velocidad)</i>	192
48.	<i>Llegada de la pesca desde el puerto de Vigo, a las distintas regiones de España</i>	196
49.	<i>Precios del pescado fresco desde Vigo. (1920-1935)</i>	200
50.	<i>Distribución mensual de los envíos de pescado fresco desde Vigo en 1930</i>	201
51.	<i>Valor de las embarcaciones matriculadas anualmente en Vigo (1900-1935)</i>	217
52.	<i>T.R.B. matriculado anualmente en Vigo y La Coruña (1900-1935)</i>	217
53.	<i>Evolución del T.R.B. matriculado anualmente en Vigo (1900-1935)</i>	217
54.	<i>Tipos de cercos de jareta y operaciones de largado, cercado y recogida</i>	219
55.	<i>El litoral de las Rías Bajas</i>	225
56.	<i>Traineras matriculadas anualmente en Vigo(1900-1915)</i> .	235
57.	<i>T.R.B. medio de las traineras matriculadas anualmente en Vigo(1900-1915)</i>	243
58.	<i>Producción y compras de raba por España en Bergen</i>	246
59.	<i>Precio de la raba en Bergen</i>	246
60.	<i>Arte de Bou. Puertas con cadenas. Bou arrastrando</i>	254
61.	<i>Pescado fresco exportado de Galicia hacia Portugal por ferrocarril</i>	269

62.	<i>Desembarcos de parejas y palangres en Vigo.....</i>	272
63.	<i>Precios del carbón inglés en Vigo.....</i>	289
64.	<i>Vapores matriculados en Vigo. Distribución según el T.R.B. (1913-1921).....</i>	297
65.	<i>Traineras a motor matriculadas anualmente en Vigo (1924-1935).....</i>	308
66.	<i>Vapores matriculados en Vigo. Distribución según el T.R.B. (1920-1928).....</i>	312
67.	<i>Flota gallega de vapores superior a las 50 toneladas (1922-1930).....</i>	315
68.	<i>Caladeros de Pesca de la plataforma continental europea</i>	321
69.	<i>Precios del carbón inglés en Galicia.....</i>	326
70.	<i>Carbón suministrado por los depósitos flotantes en España.....</i>	326
71.	<i>Sociedades de Pesca inscritas en los Registros de La Coruña y Pontevedra</i>	367
72.	<i>Capitales de Pesca inscritos en los Registros de La Coruña y Pontevedra</i>	368

PRESENTACION

Como es sabido, en la Serie Estudios, se han publicado numerosos e importantes trabajos dentro del ámbito de la historiografía económica referentes al sector agrario y medio rural. sin embargo, hasta el momento no se había publicado ningún trabajo historiográfico relacionado con el sector pesquero.

La falta de atención de la historia económica hacia este sector justifica en alguna medida la carencia de publicaciones sobre esta temática en la Serie en cuestión.

Este libro es el primero que se publica en la Serie Estudios sobre un tema de singular relevancia dentro de la historia económica: el origen de pesca moderna española.

El tema es de interés general porque trata de manera sistemática un período importante para comprender la configuración actual de la economía de la pesca en Galicia y en cierta medida en toda España.

El trabajo fue premiado con un primer accésit en la XXIII convocatoria del Premio Nacional de Publicaciones Agrarias, Pesqueras y Alimentarias y, como dice el profesor Carmona en la introducción, será sin duda un libro pionero en el ámbito de la historia económica de la pesca.

**Samuel Jesús Juárez Casado
SECRETARIO GENERAL
DE PESCA MARITIMA**

PROLOGO

La historiografía económica, una de las ramas más dinámicas de las ciencias sociales en la España reciente, está poblada de buenas descripciones y análisis de los fracasos, atrasos, retrasos, limitaciones, ausencias, bloqueos e insuficiencias que aquejaron a nuestra economía durante la época contemporánea. No podía ser de otro modo cuando lo que comparamos son las realizaciones de la mayor parte de los sectores económicos y de la economía española en su conjunto, con las de los países que se situaron por delante de nosotros. Ninguna de aquellas expresiones asoma sin embargo por las páginas de este libro de Jesús Giráldez, referido a un sector, la pesca, que si por algo se ha caracterizado durante la época contemporánea ha sido por su dinamismo en término comparados, por no haber caído en ninguna, ni larga ni corta, siesta.

En ningún sector presenta la evolución de la economía española del último siglo un desarrollo tan brillante en términos comparativos como la pesca. En primer lugar, por el fortísimo ritmo de crecimiento del producto pesquero, que ya había constatado Giráldez en un artículo anterior, un crecimiento iniciado en los primeros años del período que él estudia, pero que se prolongó hasta bien entrada la década de 1970. Resultado de este esfuerzo, España, que era a mediados del siglo XIX un país fuertemente deficitario en su balanza pesquera, con unas compras de bacalao que pesaban como una losa sobre ella, inició un proceso de moderación de importaciones y de crecimiento de sus ventas exteriores de pescado en conserva que, a partir del comienzo de siglo, permitió moderar aquel déficit, y luego alcanzar con frecuencia el equilibrio de nuestro comercio pesquero durante los años siguientes. Este comportamiento del sector merecería ya una calificación de excelente por su efecto sobre nues-

tras cuentas exteriores, pero, ¿qué decir de él si resulta que esa sustancial transformación en la balanza exterior se produjo además en unos años en los que el consumo español de pescado per cápita más que se duplicó?. El desarrollo de una flota pesquera bacaladera propia a partir de los años finales de la dictadura primorriverista completó hacia los años 40 nuestra capacidad de autoabastecimiento en el producto que durante tres siglos había sido talón de Aquiles de nuestra balanza pesquera y, junto a la creación de la moderna flota congeladora a partir de los primeros sesenta, nos convirtió en un país exportador de pescado al tiempo que uno de los más consumidores. Si en la actualidad somos otra vez un país claramente importador no es por falta de dinamismo de nuestro sector extractivo sino por causa de las limitaciones impuestas a partir de la década de 1970 por un nuevo orden internacional pesquero que puso coto al viejo principio del "mare liberum". Mala suerte, porque en una época en que sobre la vida y la muerte, la guerra y el hambre el mercado manda, sólo a este se le han puesto vallas -y ello resulta en extremo razonable, por más que nos fastidie- en el sector donde las fuerzas del mercado nos habían situado en el pelotón de cabeza. No resulta ocioso recordar que a comienzos de los setenta nuestra flota pesquera era la tercera del mundo en tonelaje, sólo por detrás de soviéticos y japoneses.

El origen de todo el desarrollo contemporáneo del sector estuvo en los profundos cambios de las artes y en los métodos de tracción, en los mercados de pescado y en la organización social del trabajo que se produjeron en los años finales del XIX y primeros del XX. En ellos irrumpieron muchos de los elementos que aún hoy asoman en la crónica periodística de nuestros puertos y lonjas: los bous, las parejas, los cercos de jareta, no existían en nuestras costas antes de aquellos años en que el viento cedió su protagonismo motriz al vapor. Por no existir, ni las lonjas existían. Son los años de la gran cesura. El ferrocarril ha creado un mercado antes inexistente para el pescado fresco procedente de los fondos marinos y el desarrollo de la industria conservera exige una revolución en la pesca de la sardina, la especie que por su consumo en transformado había sido siempre la más comercial de nuestras pesquerías. En uno y en otro caso España estuvo en el grupo de pioneros, de los países que primero avanzaron en la difusión de las nuevas técnicas pesqueras

destinadas a hacer frente al reto de la demanda: en lo relativo a la pesca de superficie, la gran innovación, el cerco de jareta, originario de Norteamérica, fue introducido en Europa en los primeros 1880 casi simultáneamente en España para la pesca de la sardina y en Suecia y Noruega para el arenque. En lo relativo al arrastre a vapor la bibliografía cita el adelanto francés en los años 1860, pero no aporta una demostración concluyente de que se tratara de algo más que de meritorios ensayos. La introducción en Inglaterra fue la práctica a comienzos de 1880, es decir igual que en España, aunque luego fuera en aquel país más rápida su expansión. En Alemania los primeros vapores de arrastre se emplean hacia 1885, más o menos como en los Países Bajos, siendo en los demás países pesqueros, Noruega incluida, más tardíos.

A estas transformaciones y a los años que siguieron está consagrado este libro, un libro que localiza su objeto principalmente en Galicia porque su peculiaridad de la pesca dentro de la economía española contemporánea no radicó solo en su dinamismo, sino también en su localización y en sus principales protagonistas. Aunque las innovaciones empezaron por la costa cantábrica, quizá porque allí había menos resistencia, estas se extendieron pronto hacia Galicia y ha sido allí en un país desgarrado por la emigración, que aún a finales del siglo XIX apenas sabía lo que era la fábrica, donde se ha ejercido casi la mitad de la pesca española del siglo XX. Una pesca que desde entonces ha sido desembarcada en Vigo, a A Coruña, o en Santa Uxía de Riveira. Una parte incluso de la que se ha contabilizado en los principales puertos andaluces o canarios ha sido también en realidad ejercida por barcos y marineros gallegos, que empezaron a ampliar sus áreas de pesca y sus bases logísticas hacia el Sur como respuesta a los primeros síntomas de agotamiento de la plataforma pesquera ya en los años anteriores a la primera guerra mundial. Por eso la mejor forma de estudiar el tema es empezar por Galicia tal como hace Giráldez y hacerlo en los años de la gran transformación, años que paradójicamente no habían merecido hasta ahora ningún estudio monográfico.

Antes de la Guerra Civil fueron sobre todo los biólogos los cronistas de la expansión pesquera y por los escritos de Odón y Fernando del Buen desfilan no sólo análisis sobre la biología de la sardina, sino también las estadísticas de sus capturas y de sus pre-

cios. Más adelante un abogado de aguda visión económica, -tanto, que aún hoy una empresa de la que fue cofundador sigue a la cabeza del sector pesquero español-, Valentín Paz Andrade, dispuso ya de la perspectiva temporal suficiente para situar en el impulso de finales del XIX la clave del desarrollo posterior del sector, un desarrollo que vivió en la expansión del flota congeladora acontecida durante los años 1960 su segundo gran hito histórico. Pero si este su segundo hito tuvo en los trabajos del propio Paz Andrade o de González Laxe su análisis más o menos académico, el primer gran impulso, el que marcó la orientación pesquera gallega y española del siglo XX no había contado hasta la publicación de este libro de ningún estudio serio y riguroso que nos aproximara a él.

Curiosamente, la falta de atención de la historia económica hacia el sector pesquero no es un fenómeno exclusivamente español. Aunque existen buenos libros sobre la historia de algunas pesquerías, como por ejemplo las del bacalao de Terranova, que cuentan con una venerable tradición historiográfica, la literatura sobre el tema es más bien escasa. Si exceptuamos el magnífico trabajo de Mc Evoy sobre California, el resto de la historia pesquera norteamericana está aún en la penumbra. La obra de Robinson sobre los arrastres de Hull y Grimsby y la de Gray sobre Escocia son la excepción y no la regla sobre la historia de la pesca británica, pionera en la modernización de la pesca europea (y en el esquilme de los recursos de su plataforma). Incluso un país tan volcado al mar como Noruega tiene relativamente reducida bibliografía de interés sobre los aspectos económicos de sus historia pesquera.

El lector tiene por tanto en sus manos un libro pionero: el primer gran libro que, desde la perspectiva de la historia económica, aborda el origen de la moderna pesca española a través del estudio del período en el que esta se gestó, y en el lugar donde esta se produjo. En este sentido, se viene a situar en el reducido grupo de los buenos libros que existen en el mercado internacional sobre la historia económica de este sector, haciendo honor a la importancia que en la escena internacional ha tenido, y sigue teniendo, la pesca española. Pero además se trata de un libro bien escrito, con pulso y con pasión, en el que no sólo se estudian los números, las máquinas, las redes, sino también el cómo afectaron estos a los hombres que estaban detrás, sus conflictos entre sí y su percepción de los

efectos que su actividad tenía sobre el recurso que explotaban. No me parece que sea una anécdota que el autor naciera en Vigo, ciudad volcada al mar donde las haya, gran puerto pesquero europeo durante todo el siglo, escenario de una gran parte de los procesos que aquí se estudian, ciudad en cuyo futuro , a pesar de tristeza y del óxido de sus barcos parados, Giráldez y yo coincidimos en creer, aunque quizá nuestros argumentos para ello no sean más -ni menos- sólidos que los de aquella madre proletaria de un poema de Brecht que, enterrada toda esperanza de pan y trabajo, conjuraba su hambre y la de su hijo con la confianza en el futuro de su clase, una confianza que únicamente poseía porque lo habían dicho los clásicos.

J. Carmona
Universidad de Santiago

INTRODUCCION

“La pesca entre nosotros no debe considerarse sino como otra agricultura marítima equivalente a la terrestre. Nuestros campos y nuestros mares son verdaderos sinónimos”

A. Sañez Reguart

“Se os problemas da terra en Galiza non mereceron a preocupación do centro, podemos decir que os problemas da pesca son enteiramente alleos á mentalidade dos homes de terra adentro”

A.R. Castelao

En la pesca marítima mundial, España ocupa una posición de primera línea. En los últimos años, se viene situando en tercer o cuarto lugar por flota y valor de las capturas, mientras que, en el ámbito de la CEE, en primer lugar por capacidad pesquera¹. En lo que respecta a la economía española, el peso que tenía la pesca en la década de los sesenta -en torno al 1 por 100 del PIB- ha disminuido notablemente, acercándose al 0'5 por 100 en 1989². Diversos factores han contribuido a ello: la extensión de las aguas jurisdiccionales, la sobreexplotación y consiguiente caída del rendimiento biológico en las principales zonas de pesca y la política de la CEE respecto a la pesca española, entre otros, han derivado en un descenso continuado de las capturas y el empleo, con firmes expectativas de que la tendencia se mantenga en los años venideros³.

Galicia se configura como un pilar fundamental en la pesca marítima española. Los porcentajes de capturas representan alrededor del 50 por 100 en peso y el 40 por 100 en valor; la mano de obra se sitúa en un 42 por 100 y la flota en torno al 40 por 100 del total de TRB. Dentro de la economía gallega, su peso es importante: en 1989 aportó el 3'1 por 100 del Valor Añadido Bruto y

¹ En 1991 la flota española poseía 645.000 Toneladas de Registro Bruto (TRB), 19.451 buques y 1.910.000 CV, seguida por Italia con 268.000 TRB, 16.670 buques y 1.537 CV García Alonso (1993).

² *Ibidem. Ibidem.*

³ *Ibidem. Ibidem.* Quintás (1990) y (1992); Meixide, A. y Pousa (1993); VV.AA (1993).

concentró el 4 por 100 del total de empleos, cifra muy superior a la de cualquier país comunitario. Por provincias, La Coruña se sitúa en la media de la Comunidad, pero en Pontevedra alcanza hasta un 7 por 100 de los empleos y un 5 por 100 del VAB provincial. Y en todo caso, estos valores aumentan notablemente en la franja litoral, sobre todo en muchas localidades que centran su actividad económica casi exclusivamente en la pesca⁴. De hecho, de los 17 puertos españoles que en 1986 superaron las 10.000 toneladas anuales, nueve eran gallegos -Vigo, Ribeira, La Coruña, Villagarcía, Cambados, Cangas, Vivero, Sada y Noya-, y también cinco estaban entre los diez primeros por valor de sus desembarcos -Vigo, La Coruña, Ribeira, Vivero y Villagarcía-⁵.

Además, una parte importante de la industria gallega está estrechamente relacionada con la actividad pesquera -construcción y reparación de buques, equipos, sistemas de detección y comunicaciones electrónicas, fabricación de artes y efectos navales, industria frigorífica, industria transformadora de los productos pesqueros, etc.-, servicios -transportes, seguros, instituciones de crédito, servicios portuarios y de consignación- o infraestructura pesquera -puertos y equipamientos portuarios-. Es decir, sus importantes efectos multiplicadores sobre diversos subsectores incrementan notablemente la importancia que tiene la pesca en el conjunto de la vida económica. En 1987 cada uno de los 40.000 embarcados generaba seis puestos de trabajo en tierra⁶.

Esto no es reciente, ya a finales de los años veinte la revista *Industrias Pesqueras* subrayaba que la importancia de la pesca para Galicia representa “lo que la naranja para Valencia, el carbón para Asturias, el vino para la Mancha o el aceite para Andalucía”. Sin embargo, y pese a ello, el conocimiento que tenemos sobre la pesca es bastante precario lo que llevó a algún estudioso a calificarla como “sector cenicienta”⁷.

Esta desatención, bastante clara en los estudios económicos actuales, se acentúa al intentar efectuar una aproximación históri-

⁴ Banco Bilbao Vizcaya (1992), pp. 305-347; VV.AA (1993), pp. 326-328.

⁵ García Alonso (1993).

⁶ VV.AA. (1992) pp. 17-19; Gómez Giráldez (1988), pp. 11-12.

⁷ García Alonso (1993).

ca. Y Galicia, a pesar de ser la región española con más kilómetros de costa, no tuvo mejor suerte en lo que a estudios sobre la pesca se refiere.

El trabajo que aquí se presenta trata precisamente de intentar llenar esta laguna profundizando en el crecimiento y transformación del sector pesquero como factor clave del desarrollo económico de Galicia, considerando la fase extractiva de la pesca como objeto central de estudio y no como motor de actividades industriales. Grandeza y miseria de Clío, este enfoque presenta múltiples problemas, tanto por la escasez de trabajos historiográficos que aborden el análisis de la pesca marítima de una forma globalizadora, como por la virginidad de las fuentes, celosamente custodiada por la Armada en sus archivos y bibliotecas.

El análisis de todas estas cuestiones y las propuestas efectuadas para su resolución constituyen el núcleo central de este estudio. Las dificultades son de doble índole, por un lado, teórico-metodológicas y, por otra, las que surgen de los objetivos de conocimiento histórico planteados. En el plano metodológico, las de tipo conceptual y las derivadas de la diversidad de procedimientos analíticos. Las primeras, de tipo conceptual, por el hecho de tener que abordar y conjugar en un mismo análisis problemas de muy distinta naturaleza: los estrictamente económicos, los de orden jurídico, bioecológico, sociológicos, etc. En este sentido, se corren graves riesgos al intentar asimilar literalmente conceptos y esquemas utilizados con frecuencia en otras ramas de la historia o la economía, sin pensar que los medios en que se desenvuelven las actividades son radicalmente distintos, además del alto grado de especialización que tienen la biología marina o la economía pesquera. Estas disciplinas disponen de un amplio bagaje teórico que obligatoriamente se ha de incorporar a cualquier trabajo de historia económica de la pesca que quiera ser explicativo.

El segundo bloque de dificultades se plantea en el orden meramente factual, derivado de los mismos objetivos de conocimiento histórico trazados. Las principales cuestiones serían, en síntesis, las siguientes: primera, analizar los factores que incidieron a finales del siglo XIX sobre el crecimiento de la actividad pesquera, que se independiza de la transformadora y orienta la producción hacia un mercado abierto, que le va a dotar de una dinámica propia; segun-

da, observar las principales magnitudes del sector y analizar los factores que incidieron en su desarrollo; tercera, analizar las consecuencias del desarrollo del sector pesquero como pieza clave en la modernización económica de Galicia desde la perspectiva de su consolidación, y, finalmente, mostrar cómo la pesca marítima se configura como una actividad “moderna”, que se debe considerar parte integrante del proceso de diversificación productiva que caracterizó el desarrollo económico español del primer tercio del siglo XX.

La amplitud del objeto de estudio dio lugar a que el tratamiento dado a los diferentes aspectos analizados fuera desigual, toda vez que muchos de ellos requieren por sí mismos una dedicación que supera los límites de este trabajo. Este reconocido desequilibrio se intentó suavizar apuntando diversas hipótesis interpretativas, muchas de las cuales habrán de ser confirmadas o matizadas por investigaciones posteriores. Sin embargo, creemos que la diversidad de los asuntos a tratar queda compensada virtualmente con los beneficios derivados de un análisis global.

Decir, por último, que la acotación cronológica del trabajo 1880-1936 se ha efectuado teniendo como base las consideraciones efectuadas con anterioridad. En la década de 1880 se sitúa la expansión inicial de la actividad extractiva, estimulada por el desarrollo de la industria conservera y la apertura de las líneas gallegas de ferrocarril. Por su parte, el inicio de la Guerra Civil supuso para la pesca marítima, al igual que para el conjunto de la economía española, una cesura que afectó de forma sustancial al propio modelo de desarrollo del sector.

Por ser pionero en abordar el estudio de un sector prácticamente ignorado por la historiografía económica, este trabajo tiene necesariamente un carácter abierto y parcial. En todo caso, si alguna virtualidad ha pretendido es la de contribuir a un mejor conocimiento de la realidad económica gallega y española del primer tercio del siglo XX. Además, no cabe duda que la evolución del sector pesquero en esta época es una excelente plataforma para observar como a lo largo de este siglo, en palabras de Walter Benjamin, “nos hemos hecho pobres. Como hemos ido entregando una porción tras otra de la herencia de la humanidad”. Hoy en día cuando la FAO alerta que el 60 por 100 de las especies marinas

están sobreexplotadas, y cuando esta responsabilidad recae en gran parte sobre el sector pesquero español, la advertencia de hace casi un siglo de las Sociedades de Marineros se convierte en premonitoria: “matando a las generaciones jóvenes la existencia de la especie peligra, y del desequilibrio a la extinción hay de por medio el tiempo, nada más”.

Finalmente, decir que este trabajo, resultado de mi tesis doctoral, forma parte del proyecto “El aprovechamiento de los recursos marinos de Galicia, 1750-1940”, ambicioso plan de investigación dirigido por Joan Carmona y financiado por la DGICYT y la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia. He aquí mi contribución al mismo y sin cuya ayuda difícilmente hubiera podido yo llevarlo a cabo.

Por último, agradecer a todas aquellas personas que hicieron posible esta tarea. Dado que la relación sería excesivamente larga e injusta por lo incompleto de la lista, el reconocimiento debe ser, a mi pesar, colectivo. A la redacción de la revista *Industrias Pesqueras*. A los trabajadores de los Archivos de la Marina, y en concreto a los de la Biblioteca de la Zona Marítima del Cantábrico. A José Manuel Couso y a Pancho Valle-Inclán, buenos amigos y sufridos funcionarios del personal de Bibliotecas de la Universidad de Santiago, en quienes centro mi agradecimiento a este colectivo. A mis compañeros de Departamento, con mención de honor a Alberto Lozano, dominguero correo motorizado entre el centro -Santiago- y la periferia -Lugo-. Cómo no, a los miembros del tribunal de tesis, Luis Alonso, Carlos Barciela Emiliano Fernández de Pinedo, Antonio Macías, y Ramón Villares; a todos ellos agradezco que con su enorme generosidad hicieran fácil un difícil trance y, en especial, a Ramón Villares, que llegara conmigo al final de un largo viaje iniciado en las aulas de la Facultad de Historia y enriquecido por los muchos años de amistad. A quienes decidieron que este trabajo merecía ser publicado. Y por supuesto a mi familia y a mis amigos. Para terminar, tengo que referirme a dos personas que están detrás de todas y cada una de estas páginas. A Joan Carmona, no ya por todo lo que con él he aprendido sobre pesca e historia de Galicia, sino, y sobre todo, por unas dosis de paciencia que superaron con mucho las cotas exigidas a un director de tesis y a un buen amigo. Y a Pilar, que además

de su aguante en estos años de ausencia, ha contribuido como historiadora y hábil escritora a pulir este trabajo. A todos, mi más sincero agradecimiento.

PRIMERA PARTE:
EL MARCO DE LA ACTIVIDAD

PRIMERA PARTE: EL MARCO DE LA ACTIVIDAD

1.1 El ciclo biológico

La pesca actúa sobre un recurso natural renovable pero limitado, que bien puede destinarse de nuevo a la actividad productiva o al consumo; aproximarnos, aunque sea muy brevemente, a las condiciones bioecológicas de su producción y distribución tiene, como veremos, una importancia decisiva desde el punto de vista de la actividad económica.

Los océanos ocupan unas tres cuartas partes de la corteza terrestre; sin embargo, la media de producción biológica por unidad de superficie es muy baja, en su mayor parte comparable a la de las zonas desérticas del planeta. Los recursos pesqueros suponen además una pequeña fracción de la biomasa generada por los océanos, pues, al contrario de lo que sucede en tierra, donde el hombre utiliza los productores primarios -las plantas- y un primer nivel de productores secundarios -animales herbívoros-, en el mar sólo resultan asequibles para el hombre los niveles tróficos más elevados¹.

La abundancia de recursos pesqueros en una zona determinada depende de la cantidad de alimento disponible para las especies que en ella habitan, o lo que es igual, de la mayor o menor cantidad de productores primarios, base y punto de partida de una compleja cadena alimentaria. La luz es la fuente que pone en marcha todo el sistema, permitiendo al plancton vegetal, o fitoplancton, transformar en materia orgánica los nutrientes inorgánicos,

¹ Margaleff (1979).

especialmente Carbono, Nitrógeno y Fósforo. La reposición de estos nutrientes se produce a medida que la acción bacteriana y química actúa sobre los detritus y materia muerta depositada en los fondos marinos. A partir de este primer eslabón se desarrolla el zooplancton, alimento de numerosas especies que, a su vez, servirán de alimento a otros peces carnívoros.

Ahora bien, la producción de fitoplancton se limita a los 100 metros de profundidad, barrera más allá de la cual no penetra la luz solar; es entonces cuando deben actuar las corrientes, trayendo a superficie las sustancias nutrientes depositadas en el fondo. Este mecanismo explica además por qué la producción de fitoplancton se reduce prácticamente a la plataforma continental: la brusca caída que registra la orografía marina a partir de la plataforma -aproximadamente 200 metros- invalida la acción de las corrientes, a no ser éstas de extraordinaria magnitud. En definitiva, de las corrientes depende el afloramiento a superficie de los nutrientes y, por consiguiente, la producción de fitoplancton y el desarrollo de toda la cadena trófica antes descrita².

La plataforma litoral gallega, excluidas las rías, tiene solamente unos 10.000 kilómetros cuadrados, dimensiones reducidas si tenemos en cuenta que en la zona de mayor amplitud su anchura oscila entre los 20 y 35 kilómetros, con una distancia media desde los cabos de aproximadamente 22 kilómetros y una longitud de 1.195 kilómetros³.

Como toda la costa noroccidental de la península ibérica, Galicia se ve afectada por la corriente del Golfo que aquí toma el nombre de corriente noratlántica. En su largo recorrido, y dependiendo de los vientos, sufre fuertes variaciones estacionales que van a repercutir en los afloramientos. Durante el verano, los vientos del Norte que, procedentes del anticiclón de las Azores, corren paralelos a la costa gallega, desplazan hacia la derecha las corrientes superficiales, compensándose este vacío con un ascenso de agua profunda que posee una concentración de sales nutrientes tres veces superior a la normal. En el interior de las rías esta concentración es aún más alta, primero, porque tienen un sistema de

² Fraga (1979).

³ Penas; Labarta (1978), pp. 16 y ss, (1985), pp. 65-66.

circulación estuárica positivo, que es ya de por sí un concentrador de nutrientes, y, segundo, por una peculiar configuración batimétrica que favorece la penetración de las aguas profundas del exterior⁴.

En virtud de este fenómeno, la costa gallega se sitúa en un nivel medio en lo que a producción primaria se refiere: una concentración de carbono en torno a los 300 gramos por metro cuadrado y año, frente a los 600 del Perú (zona de máximo afloramiento mundial), los 100-150 del Atlántico Norte y los 25 del Mediterráneo occidental. En lo que respecta a producción de especies que se alimentan de fitoplancton, está al nivel de las primeras regiones mundiales: si Perú produce 200 toneladas de anchoveta por hectárea y año, la producción de mejillón cultivado en la ría de Vigo asciende a 186. Son estas cifras las que explican por qué la riqueza pesquera de Galicia es muy superior a la del resto de la costa española⁵.

Hemos visto hasta aquí cómo factores oceánicos no controlables por el hombre deciden el inicio de la cadena trófica, afectando a la producción primaria y a la distribución geográfica de los recursos pesqueros. Pero, además, estos factores tienen gran importancia desde el punto de vista económico, ya que pueden incidir en la reproducción o reclutamiento de determinadas especies, así como en la explotación de las pesquerías. Por ejemplo, en el caso de las sardinas o las anchoas, condiciones ambientales adversas suelen traer consigo reclutamientos más bajos y una merma acusada del número de reproductores, con la consiguiente reducción de estas especies durante un período de tiempo más o menos prolongado. Sin embargo, estos cambios no afectan por igual a todas las especies, dependiendo sus efectos tanto del tipo de alimentación como del hábitat.

En lo que se refiere al hábitat, se puede distinguir entre especies pelágicas, muy próximas a la superficie, y especies bentónicas y demersales, que se desarrollan en aguas más profundas. El hábitat pelágico se caracteriza por un reducido número de especies, tendencia a la agrupación en cardúmenes, tasa de reproducción

⁴ Fraga y Margaleff (1979). Una síntesis acerca del ecosistema de las rías gallegas en VV. AA. (1992), pp. 101-110.

⁵ Figueiras (1979); VV. AA. (1992).

muy elevada y una gran movilidad de cara a migraciones más o menos largas; las especies más importantes pertenecen a los Cupleiformes (sardina, anchoa), Escombriformes (atún, bonito, caballa) y Carangiformes (jurel, palometa). A medida que nos acercamos al fondo marino, aumenta la variedad y aparecen comunidades más maduras y complejas que no están sujetas a variaciones ambientales tan acusadas; sedentarias, peces que pueden vivir enterrados en el mismo fondo (especies bentónicas, como los Pleuronectiformes -gallo, lenguado, solla-), o muy próximos a él (especies demersales, como los Gadiformes -bacalao, merluza- o los Perciformes -besugo, lubina-).

El objeto de esta división no es meramente biológico. Lo que nos interesa destacar es que las especies de superficie están mucho más expuestas que las de fondo a variaciones climáticas y estacionales, con las lógicas consecuencias para la explotación de estas pesquerías, dato importante si tenemos en cuenta que unas y otras se destinan generalmente a distintos fines; las primeras, las pelágicas, son la base de la industria conservera y salazonera, mientras que las segundas, las de fondo, se dirigen preferentemente hacia el consumo en fresco.

1.2. El funcionamiento económico de las pesquerías

La lógica económica que guía la explotación de los recursos pesqueros no es muy distinta a la de otras actividades productivas, pero sí posee ciertas características propias, tanto por la naturaleza del recurso como por las condiciones en que aquella se efectúa.

Desde un punto de vista económico, se entiende por recursos naturales aquellos que oferta directamente la naturaleza (inputs de un proceso productivo y medios de consumo que no han requerido ninguna transformación previa para su uso)⁶. Dependiendo de su capacidad para reproducirse, se distingue

⁶ Dentro del concepto de "recursos naturales" se engloba "un extenso conjunto de cosas que van desde los animales y plantas silvestres hasta el medio geográfico en sus diferentes dimensiones y aspectos. La actividad económica tiene lugar inexorablemente en este contexto, porque no hay producción a partir de la nada", Barceló (1981), pp. 59-63 y (1988), pp. 37 y ss. Una visión clásica en Zimmerman (1966); una crítica a la visión tradicional de los recursos naturales en Naredo y Parra (1993).

entre recursos renovables, de origen biológico, y no renovables o limitados, de origen mineral. Sin embargo, existen recursos minerales, como el agua, que tienen gran capacidad de renovación, mientras que otros de origen biológico, como el coral o ciertos bosques, se regeneran tan lentamente que bien podrían catalogarse como limitados.

La pesca actúa sobre un tipo de recursos que generalmente se definen como renovables pero limitados. Ello obedece a que están sujetos a estrictas leyes bioecológicas cuya ignorancia puede alterar profundamente su potencial regenerador; como diría McEvoy, "la naturaleza es un contable muy cuidadoso"⁷. En otras palabras, de la intensidad con que se realice la explotación va a depender la capacidad de reproducción de estos recursos, su mayor o menor abundancia y, en definitiva, su futura supervivencia⁸. Precisamente, porque los pescadores conocen el peligro de una mala explotación, desde siempre han existido vedas para limitar los tiempos de captura. Sin embargo, no ha sido hasta fechas relativamente recientes que la forma de explotar los recursos pesqueros ha atraído la atención de biólogos y economistas⁹.

En base a la dinámica de las poblaciones, se han construido una serie de modelos matemáticos que pretenden explicar los efectos que a largo plazo tienen las capturas: son los modelos depredador-presa desarrollados inicialmente por Lotka y Volterra. Aunque han servido de base para el enunciado de otros más complejos, estos primeros modelos resultan insuficientes a la hora de enfocar la explotación de los recursos desde una perspectiva económica, pues "los mecanismos que determinan los comportamientos de los pescadores no son exclusivamente explicables en términos de interacción trófica"¹⁰. La conducta del mercado es un factor, exclusivamente económico, que juega un papel decisivo en la actuación

⁷ McEvoy (1986), p. 9.

⁸ Adam (1987a); Barceló (1981), pp. 62-63 y (1988), pp. 37 y ss.

⁹ Sobre el comportamiento de los recursos pesqueros, una explicación sintética, en Adam (1987a); López Veiga (1985); una amplia exposición sobre las diversas teorías de la economía pesquera se puede ver en Franquesa (1987).

¹⁰ Franquesa (1987); respecto al desarrollo histórico de los modelos depredador-presa de Lotka y Volterra, Deleáge (1993), pp. 165-192. El pescador no se mueve exclusivamente para alimentarse como haría un depredador "sino para servir a unos consumidores y traducir su trabajo en términos monetarios, para adquirir en un mercado los medios de vida y de producción que le permitan reproducir su actividad" (*Ibidem.*, *Ibidem.*).

de los pescadores, movidos por el interés de traducir sus capturas a términos monetarios¹¹.

En los años cincuenta, y de la mano de los economistas, aparecen ya modelos que relacionan la base biológica con planteamientos y objetivos económicos. Uno de los primeros y más conocidos es el que formula Gordon (1954), donde se aleja de posiciones biológicas, atentas únicamente a los recursos, para presentar la actividad pesquera como un conjunto indisociable de especies y técnicas extractivas, insistiendo, por otra parte, en uno de sus rasgos más característicos: la posibilidad de libre acceso al recurso. Este factor, que diferencia claramente a la pesca de otras actividades productivas, va a condicionar toda la economía del sector¹².

El modelo de Gordon parte de tres premisas: 1) relación inversa entre ingreso total de los pescadores y stock del recurso; 2) relación positiva entre ingreso total y población y esfuerzo pesquero (combinación del número de barcos y su poder de pesca; 3) coste de la explotación directamente proporcional al esfuerzo pesquero¹³.

A partir de aquí, plantea cómo en una pesquería de supuesta competencia perfecta tenderán a igualarse costos e ingresos tota-

¹¹ En este sentido la opinión de McEvoy también es muy clara: "Los seres humanos y sus industrias no son meros participantes de los ecosistemas en los cuales trabajan... Las economías humanas cuentan con los gastos y beneficios de sus actividades a través del mecanismo del mercado, el cual desafortunadamente es un medio de transmisión menos eficaz que un ecosistema", McEvoy (1986), p. 10.

¹² De esta propiedad común de los recursos pesqueros nace el denominado "problema de los pescadores", pues "todos tienen un incentivo para seguir pescando si existen ingresos mientras que nadie tiene un incentivo para mantenerse alejado de la pesca... Dentro de una economía competitiva no existe normalmente ningún mecanismo del mercado que premie el comportamiento del individuo para con los recursos compartidos", McEvoy (1986), p. 10. Precisamente fue esta característica la que permitió a Hardin indicar que cuando los recursos en acceso abierto son apropiados en común y explotados en condiciones competitivas individualistas el resultado conduciría a la "tragedia de los comunes", Hardin, una moderada autocrítica en Hardin (1989); para una crítica más profunda Aguilera (1992a). En esta misma perspectiva, una serie de trabajos aparecen recogidos en Fernández (1993). Sobre planteamientos basados en experiencias de regulación del recurso se insiste en diversos artículos recogidos en Berkes (1989). Acerca de la problemática planteada por la situación de sobrepesca generalizada con críticas a lo que denomina "tragicomedia de los comunes" McGoodwin (1990).

¹³ El concepto de esfuerzo pesquero es un concepto ambiguo, "el sacrificio que implica realizar una actividad de pesca determinada (...) En un sentido económico abarca la cantidad de inversión apropiada y de costos de operación", Bottemane (1972), p. 123.; "la cantidad de pesca ejercida en un área determinada", Lopez Veiga (1985), p. 77. El propio Franquesa, reconoce que "Esta es una variable que aparece en todos los modelos pero que no es fácilmente definible. Es relativamente claro en tanto que pretende ser una medida de los recursos que los pescadores invierten en la actividad pesquera con el fin de conseguir unas determinadas capturas. La expresión concreta de este esfuerzo es más difícil de delimitar: en principio se podría definir como una determinada combinación de inversión en capital e inversión en horas de trabajo", pero no deja de destacar que "los trabajos empíricos más relevantes miden el esfuerzo en unidades físicas" número de pescadores, días de pesca, consumo eléctrico de los focos en la pesca de cerco, etc.- debido a la dificultad para encontrar datos fiables y actualizados de todas las magnitudes que intervienen en la actividad pesquera, Franquesa (1987), pp. 103-104.

les, por estar estos últimos directamente relacionados con la disponibilidad del recurso para cada nivel de explotación; es decir, la expansión del esfuerzo haría disminuir el stock del recurso, con lo que el aumento del ingreso sería cada vez menor¹⁴. Precisamente en ese punto de equilibrio donde costos e ingresos se igualan, la renta económica de los pescadores tiende a desaparecer¹⁵.

Aunque el modelo de Gordon plantea la ley de rendimientos decrecientes, va a ser Schaeffer (1957) quien lo dote de un mayor rigor analítico. Schaeffer, recuperando los modelos biológicos de Lotka y Volterra, observa que en la pesca esta ley tiene un comportamiento peculiar; al depender el stock disponible tanto de la tasa natural de renovación como de la cantidad ya extraída, un incremento progresivo del esfuerzo pesquero daría lugar a un aumento no proporcional de la producción, hasta llegar a un punto (“Máximo Rendimiento Sostenible”) en que ésta, lejos de estabilizarse como en otras actividades, comienza a descender. Al quedar afectada la capacidad reproductora del recurso, las capturas tenderían a disminuir, pudiéndose hablar no ya de rendimientos decrecientes, sino incluso de rendimientos negativos. Dicho de otro modo, cuando la capacidad de absorción del mercado supera a la capacidad de renovación del stock, éste irá desapareciendo a un ritmo que depende de las características biológicas de cada especie¹⁶. Por ello, antes de continuar con el análisis de Schaeffer, veremos brevemente cómo funcionan los mercados pesqueros.

La actividad pesquera responde a los clásicos mecanismos oferta-demanda. Los precios varían según la cantidad desembarcada, si bien su descenso no tiene por qué ser proporcional al aumento de los desembarcos: al ser los precios relativamente inelásticos, cuanto mayor sea la producción, mayores serán los beneficios. Esta dinámica hace que el productor individual sólo pueda elevar sus ingresos aumentando al máximo las capturas; pero llega un momento en que la suma de las capturas individuales provoca la saturación del

¹⁴ Franquesa (1987), pp. 64-76 y López Veiga (1985) pp. 121-128.

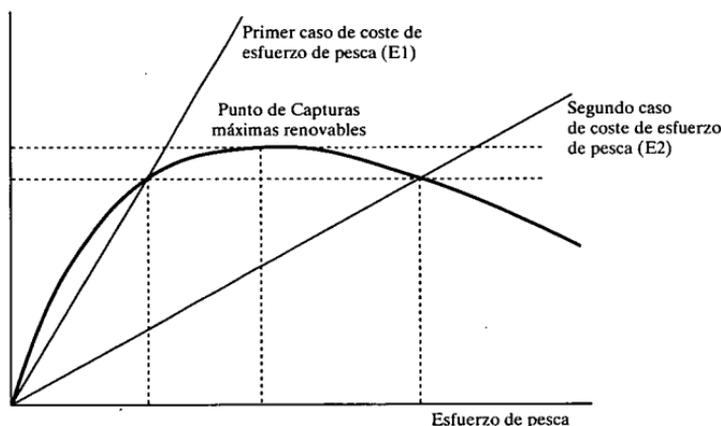
¹⁵ Franquesa ha traducido este enunciado a términos microeconómicos: la existencia de áreas de pesca con distintos productos medios y marginales, pero con costes medios y marginales iguales, lleva a que los pescadores individualmente tiendan a igualar el producto medio en todas las áreas, dando lugar a que se equipare con los costes medios y provocando, por tanto, la desaparición de la renta, Franquesa (1987), pp. 77-78.

¹⁶ Adam (1987a). Sobre el mismo tema, Bas (1987); Ruiz, Narvaez, Martínez Coll (1987); Pereiro (1993).

mercado, con el consiguiente hundimiento de los precios¹⁷. Incluso en esta situación, y para mantener el nivel de ingresos, el pescador continuará maximizando su producción, aunque ello signifique sobrepasar el Rendimiento Máximo Sostenible (R.M.S.) y, por tanto, el excedente capturable permitido por el recurso¹⁸.

En el Gráfico 1 se puede observar cómo en una pesquería de libre acceso, óptimo económico y óptimo biológico no coinciden; cuando se sobrepasa el R.M.S., el coste del esfuerzo pesquero y el ingreso total se igualan: la capacidad reproductora del recurso está ya afectada y los rendimientos desde ahora serán negativos.

GRAFICO 1



Fuente: Adam, P. "Introduction. Histoire des peches, point de vue d'un économiste", *Histoire des peches maritimes en France*, p. 28

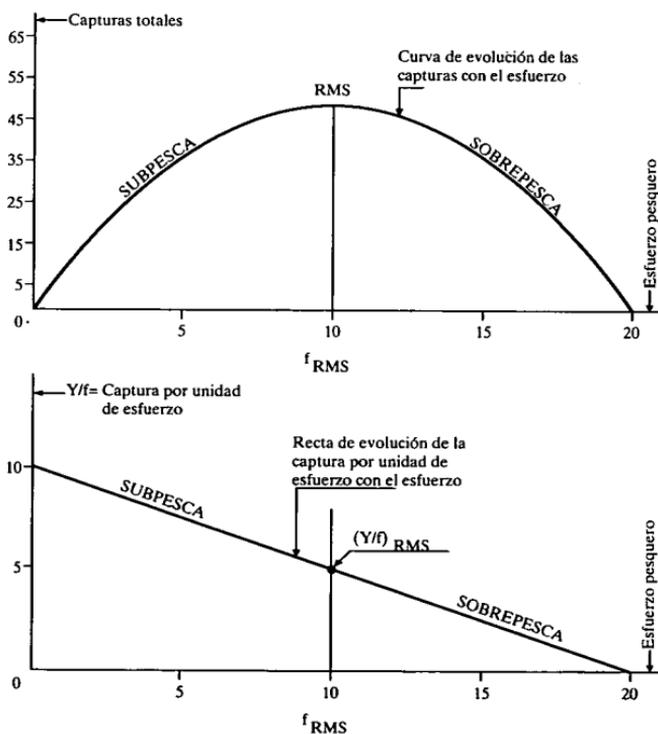
En el primer caso, el cruce de la línea de costes e ingresos marca el óptimo económico, el nivel de máximos beneficios; las capturas no rebasan el excedente biológico del recurso y, por lo tanto, la supervivencia del stock no está todavía amenazada. A partir de aquí, cuando la competencia empuja hacia una mayor

¹⁷ Estas líneas no difieren sensiblemente de las de otros sectores económicos, salvo que en el caso de la pesca el mecanismo se reinicia cada día al comenzar los desembarcos y, por tanto, el pescador es más sensible a la concurrencia, Adam (1987a) y Lostado (1987).

¹⁸ Adam (1987a).

producción, se supera el R.M.S., las capturas sólo aumentan en base a un mayor esfuerzo y los beneficios se reducen. En el segundo caso, cuando la línea de costes y la de ingresos se cruzan, los beneficios se habrán igualado a cero; desde este momento, cualquier nuevo incremento del esfuerzo provocará un aumento tal de los costes que los rendimientos resultan negativos, dado que la reproducción del recurso es insuficiente. En base a estos mecanismos, se distinguen dos momentos en una pesquería: situación de subpesca, cuando no se alcanza el R.M.S., y situación de sobrepesca, cuando aquel se supera (Gráfico 2)¹⁹.

GRAFICO 2



Fuente: López Veiga, E. C., *Ordenación pesquera. Sus bases y su aplicación*, Vigo, 1985, p. 83.

¹⁹ Adam (1987a) y Franquesa, op. cit., pp. 79-89. La relación entre el esfuerzo pesquero y el nivel de capturas fue puesto de manifiesto en 1916 por el científico ruso Baranov, Russell (1943), pp. 86 y ss.

Estos modelos, llamados estáticos, fueron objeto de fuertes críticas por no introducir el factor tiempo en el análisis del comportamiento de los costes. En los años setenta, con la extensión de las aguas jurisdiccionales a las 200 millas por toda una serie de países, se cuestiona el principio de mar libre, desarrollándose los modelos dinámicos, que intentan demostrar cómo en una situación de acceso limitado se asignan de forma más eficiente los recursos, lo que a la larga conlleva un menor coste social²⁰.

Para ello introducen dos nuevas variables: el coste de oportunidad de la inversión (el nivel de inversiones dependerá de la seguridad o no en futuras capturas) y la disminución del recurso entendida como un coste económico capitalizable en el futuro²¹. Sin embargo, y pese a la complicación formal de los análisis, las conclusiones que se desprenden de ambos tipos de modelos, estáticos y dinámicos, son básicamente las mismas: por un lado, los grandes costes económico-sociales que tienen las pesquerías en régimen de libre acceso y, por otro, la necesidad de que sean los poderes públicos los encargados de limitar el esfuerzo pesquero, bien restringiendo el acceso, bien regulando el mercado. En definitiva, se trata de encontrar óptimos técnicos (económicos y biológicos) que permitan abrir nuevas vías para un uso más eficiente de los recursos pesqueros ²².

²⁰ Varela Lafuente (1985) y (1992), pp. 51-62; Gallástegui (1980) y (1987); Gallástegui y Franquesa (1988); Gonzalez Laxe (1986) y Bjorndal (1992).

²¹ Franquesa y Artés (1989); Pereiro (1993).

²² Franquesa (1987), pp.90-102; Gallástegui (1980) y (1987).

SEGUNDA PARTE:

**LA PESCA GALLEGA
A FINALES DEL OCHOCIENTOS**

SEGUNDA PARTE: LA PESCA GALLEGA A FINALES DEL OCHOCIENTOS

La llegada de los fomentadores catalanes en la segunda mitad del siglo XVIII significó para el sector pesquero gallego la apertura de nuevos mercados y la introducción de métodos más productivos en la captura y transformación de la pesca²³. Sin embargo, a medida que fue avanzando el siglo XIX diversas trabas dificultaron el crecimiento y transformación del sector: el estanco de la sal, la matrícula del mar y un nivel de inversiones mínimo fueron algunos de los factores que retrasaron enormemente la modernización de las pesquerías gallegas. También la industria conservera, que comienza su andadura en Galicia en la década de 1840, tropezó con graves dificultades a la hora de asegurarse un continuo suministro de determinados inputs -hojadelata y aceite refinado- imprescindibles para la producción de conservas, lo que contribuyó a retardar la formación del sector. La progresiva eliminación de estas trabas permitió al sector pesquero aprovechar la buena coyuntura abierta en la década de 1880, cuando el desarrollo de la industria conservera gallega, acelerado por la crisis pesquera bretona, y la apertura de las líneas de ferrocarril hacia el interior peninsular, dieron lugar a una fuerte demanda de pescado, con efectos inmediatos sobre la actividad extractiva. Se abrió entonces una fase de crecimiento y profundas transformaciones, acabando el relativo estancamiento de décadas anteriores²⁴.

²³ Obras clásicas de referencia son las de Alonso Alvarez (1977) y Carmona (1983a).

²⁴ Carmona (1983a).

2.1. Los medios y las relaciones de producción

A la hora de analizar los medios de producción en la pesca, surge una primera clasificación que atiende tanto a las unidades pesqueras (conjunto formado por arte, embarcación y tripulación) como a las técnicas de captura, factores ambos que determinan la actividad productiva. Sin embargo, la complejidad de algunas de las técnicas utilizadas en esta época -veanse, por ejemplo, los cercos reales-, así como la polivalencia de las embarcaciones existentes, nos ha llevado a prescindir de los aspectos formales y tomar como referencia la tipología que proponen Uxío Labarta o Paul Adam²⁵, basada en la naturaleza y forma de captura de los artes. Además de ganar en claridad expositiva, estaría el hecho de que en esta época son realmente los artes los que en gran medida determinan la función pesquera y las relaciones de producción.

Atendiendo al tipo de especie y sistema de captura, se pueden distinguir dos grandes modelos de pesquerías: la de sardina, que utiliza redes de paño, y la de especies demersales -merluza, besugo, congrio, etc.-, que casi siempre emplea anzuelos. Pero la distinción no se limita a los aparejos; debido precisamente al sistema de captura, la primera exige un trabajo colectivo, con participación de varios marineros, mientras que la segunda puede muy bien ser ejercida por unidades familiares o incluso individualmente²⁶.

2.1.1. La pesca de la sardina

La primera característica a resaltar en este tipo de pesca es su marcado carácter estacional, concentrándose de junio a enero, en los meses denominados de "cosecha", cuando las grandes arribazones de sardina permitían su captura dentro de las rías o en lugares próximos a la costa. Esta pesquería fue prácticamente hegemónica en Galicia durante los siglos XVIII y XIX, tanto por volumen de producción como por número de embarcaciones y

²⁵ Labarta (1978), pp. 43-44 y Adam (1987), pp. 369-393.

²⁶ Según Labarta (1978), p. 44, U., "al clasificarlos así no sólo llegamos a una estructuración de la tecnología sino que llegamos también a conocer estructuras de explotación bien diferenciadas".

mano de obra empleada. Constituía además la base de la industria transformadora y, en cierta forma, actuaba como reguladora del resto de las pescas.

Del análisis comparado de las estadísticas disponibles, referentes a cantidades globales de pesca para el año 1883 y sólo de sardina para 1881, se obtienen los siguientes datos: la pesca de sardina empleaba un 67 por 100 de las embarcaciones y a un 69 por 100 de la mano de obra, mientras que el valor de artes y barcos ascendía, respectivamente, a un 87 y un 99 por 100 del total. En definitiva, la práctica totalidad del esfuerzo pesquero, al menos en lo que se refiere a inversiones en equipo, correspondía a este tipo de pesca²⁷.

De esta importancia se derivará su clara preeminencia sobre el resto de las pesquerías, que no tendrán más remedio que acomodarse a sus necesidades. Por poner un ejemplo, las Ordenanzas de Pesca de la Provincia de Pontevedra, promulgadas en 1768 y vigentes en sus puntos básicos hasta principios del siglo XX, permitían la pesca de otras especies (merluza, abadejo, etc.), siempre y cuando no se perjudicara a la de sardina²⁸. En la práctica, tal restricción limitaba enormemente al resto de las pesquerías, tanto por lo que se refiere a la utilización de las rías, donde solían faenar, como por tener que concentrar su actividad fuera del tiempo de la “cosecha”, precisamente cuando quedaban liberados embarcaciones y pescadores.

A la altura de 1880, los artes empleados en la pesca de la sardina se pueden clasificar en tres grandes bloques: artes de cerco, artes de enmalle y artes de arrastre. De cada uno de ellos nos ocuparemos a continuación.

A) Artes de cerco

Dos eran los principales artes de cerco a finales de siglo: los cercos reales, también llamados cedazos, y las trañas²⁹. En ambos

²⁷ Cálculos basados en las estadísticas pesqueras recogidas en la *Reseña Geográfica y Estadística de España* 1888, Madrid, 1888.

²⁸ Fernández Flórez (1884), pp. 687-831.

²⁹ No se debe confundir este arte con el cerco de jareta introducido a comienzos del siglo XX en Galicia, también denominado traña. Quizá sea uno de los ejemplos más típicos de las frecuentes polisemias que se dan en el lenguaje pesquero.

casos, se trata de un paño de red que rodea los bancos de sardina, impidiéndoles salir una malla de pequeño tamaño. La diferencia entre uno y otro era fundamentalmente de tamaño.

Las dimensiones del cerco real (900 a 1000 brazas de largo por 18 a 24 brazas de ancho), el más grande de los utilizados en Galicia, obligaban para su calado al empleo de "galeones", grandes embarcaciones de 30 a 40 pies de eslora, manejadas por 20 o 30 remeros; se requería además el empleo de varias embarcaciones auxiliares para las distintas fases, desde el avistado de la sardina y largado del cerco, hasta el definitivo asegurado con rezones, operación ésta que se realizaba en un sitio próximo a la costa, donde quedaba depositada la pesca; a continuación, una pequeña embarcación, bien con una traña o con una rapeta, va calando dentro del arte y extrayendo, diariamente, la sardina necesaria (Gráfico 3). La mano de obra movilizada, en torno a los 100 hombres, así como la complejidad de su manejo, hacían rentable el empleo de los cercos reales sólo en caso de gran abundancia de sardina, normalmente de octubre a enero, y cuando las condiciones eran más favorables³⁰.

Este arte, desaparece, tras un largo proceso de decadencia, en torno a 1850³¹. Aunque resurge en la segunda mitad del siglo, su alcance siguió siendo muy limitado: hacia 1880 son cuatro los cercos reales que faenan en la ría de La Coruña, y en 1893 sólo lo hacen dos, propiedad ambos de los salazoneros Maristany y Miranda³².

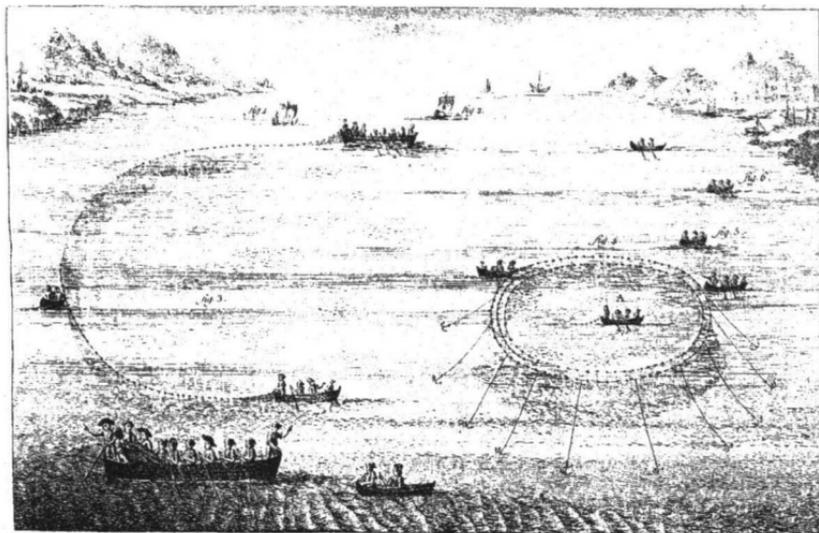
La traña, arte parecido en estructura y empleo al cerco real pero de dimensiones mucho menores (entre 400 y 500 brazas de largo), faenaba con un paño central en forma de copo y dos pernadas laterales. También largado desde un galeón, se halaba desde un cabo en tierra, en lugares asignados en la costa (las postas), y, una vez cercado, se procedía a extraer la sardina con grandes redes de saco (los salabardos). Eran claras las ventajas de este arte sobre el

³⁰ "El cedazo sólo larga cuando vienen cantidades de sardina de gran magnitud, pues de otro modo no les conviene largar, y pasan muchos días sin tender los aparejos en las postas que tienen como propias", Ferrer y Lluch, "Libertad de Pesca Marítima. Pesca de la sardina", en *Revista de Pesca Marítima* (desde ahora *RPM*) 15-II-1885.

³¹ Carmona (1983a).

³² Rodríguez Santamaría (1911a) ni siquiera describe este arte, "el cual ha desaparecido por completo, puesto que el último que había fue vendido en el verano de 1909 para una fábrica de papel".

GRAFICO 3



Fuente: Sañez Reguart.

cercos: por su tamaño y más fácil manejo, empleaba aproximadamente la mitad de hombres, entre 40 y 50; además, al ser más pequeño, resultaba rentable utilizarlo cuando había menos sardina.

A diferencia del cerco real, y gracias a los cambios introducidos en su forma de empleo, la traña se utilizó bastante en los años setenta y comienzos de los ochenta. Para conseguir una mayor productividad, se halará el cabo desde otras embarcaciones, no en las postas, pudiéndose así penetrar en las rías en busca de los bancos de sardina y no tener que esperar como antes su arribada a la costa. La pesca en aguas más profundas exigirá, por otra parte, la colocación de plomos en la relinga inferior de la red, para así arrastrar los fondos e impedir la salida de los peces. Las ventajas del nuevo sistema eran indudables, y, de hecho, a comienzos de los años ochenta, apenas quedaban ya trañas que faenaran con cabos en tierra³³. Pero muy pronto surgieron conflictos con otros artes,

³³ "Las trañas no pueden limitarse a la reducida acción de las postas, y por esta causa no se conoce ni en Galicia ni en Andalucía ninguna traña que pesque con cabo en tierra", Casanova (1885).

fundamentalmente por el arrastre de los fondos, zanjándose la cuestión en agosto de 1884, cuando de forma oficial se prohíbe su utilización tanto en las rías bajas como en las de Ares y Sada. Sin embargo, las traíñas siguieron faenando en buena parte de las provincias marítimas de La Coruña y Ferrol, contabilizándose para 1892 un total de cuarenta y dos artes de este tipo³⁴.

Al igual que el cerco real, la traíña pasó a manos privadas, también de fomentadores catalanes, en la segunda mitad del siglo XVIII. Las dimensiones de la red y la necesidad de utilizar varias embarcaciones para las faenas auxiliares, implicaban unos costes imposibles de afrontar por los pescadores; de ahí que estos artes sigan en manos de fomentadores a finales del siglo XIX³⁵.

Ahora bien, que artes y barcos pertenecieran a los salazoneros no implicó en ningún momento el desarrollo de estrictas formas salariales; por el contrario, en las últimas décadas del siglo XIX, la forma de remuneración más común seguía siendo la participación en el producto de la pesca, manteniéndose pues la situación ya descrita por Xan Carmona para épocas anteriores³⁶.

En el caso de los cercos reales, la forma de retribución no varía desde mediados del siglo XIX: “los fomentadores cada año forman sociedad en participación con los marineros y pescadores, aportando los unos el capital de fábrica, las embarcaciones y redes, los aparejos y artefactos; y los otros únicamente el trabajo personal, ambos a dividir por mitad el producto de pescado que se coseche”³⁷. Antes de empezar la campaña, se fijaba por ambas partes tanto el precio de la sardina como los anticipos mensuales de los pescadores, anticipos que el armador recuperaba si al final de la temporada “las utilidades del pescado ascendían a tres veces más valor que el importe recibido, lo que en otro caso venía a ser una pérdida, que se conceptuaba legal, del armador, y que este había

³⁴ La prohibición debió afectar a un número importante de estos artes: en 1884, faenaban alrededor de veinte traíñas en las rías de Muros, Corcubión, Sada y Ares, no apareciendo ninguna registrada en las de Vigo, Pontevedra y Villagarcía, Fernández Flórez (1884) y Ferrer y Lluch (1883).

³⁵ Existen varios testimonios que lo confirman: los pescadores de Ares y Pontedeume declaran en 1883 que “hace tiempo vienen dedicándose a la pesca de la sardina en los aparejos denominados traíñas de los señores Portals y Roura y Ramón Rivera y Cía, cuyas fábricas de salazón tienen establecidas en este mismo pueblo”, AGM, Pesca, Asuntos Particulares, leg. 2151-IV; también López Bailly (1885), habla de “las siete traíñas establecidas en la ría de Sada por cuenta de otros tantos fomentadores”.

³⁶ Carmona (1983a)

³⁷ “La pesca de la sardina”, en *RPM*, 30-IX-1889.

de sufrir necesariamente, si no resultaba abundante la pesca”³⁸. Esta variante del sistema de “aparcería marítima” no puede confundirse con un sistema salarial, tanto porque su base sigue siendo el reparto del producto como porque los adelantos no son más que un “tope mínimo en la remuneración del trabajo que sólo opera en los años de muy mala pesca”³⁹.

En cuanto a las trañas, el sistema de retribución no está tan definido; existen en este caso relaciones salariales que pueden dar lugar a cierta confusión. Autores como Paz Graells o Díaz de Rábago, tomando como referencia la ría de Vivero, sostienen que el sistema de contratación predominante en las rías altas sería “un salario fijo por todo el período de la costera (cinco meses) y que varía con arreglo a la importancia de los distintos servicios”⁴⁰. No creemos, sin embargo, que el caso concreto de Vivero pueda hacerse extensible al conjunto de las rías altas. Según otros testimonios, existirían formas mixtas de retribución, en las que el marinero, además de cobrar un salario fijo, participaría porcentualmente en las capturas; concretamente López Bailly explica cómo en Ares y Sada, “cada traña constaba de 50 hombres que disfrutaban de un sueldo mensual de cinco, seis y siete pesos. Además, por cada 100 millares de sardina que entraban en fábrica, percibía cada trañero doscientas sardinas”⁴¹.

Esta forma de retribución, que garantiza el salario y condiciona un porcentaje de la pesca al volumen de capturas, se aleja tanto de la común en los cercos reales como del salario puro, pues, en caso de buena costera, el porcentaje resultante podía superar la cuantía del sueldo⁴². No obstante, esta forma evolucionada de remuneración a la parte no estaba en absoluto generalizada; por el contrario, hay razones para pensar que era exclusiva de los marineros

³⁸ *Ibidem*. Según Carmona (1983a), esta forma de retribución, que comienza a aparecer como cláusula contractual hacia 1830, es ya habitual en 1880. En los cuatro cedazos que faenan en 1885 en La Coruña, “los pescadores van a la parte, y únicamente perciben 60 reales mensuales como anticipo, para atender a sus necesidades, la cual se le descuenta á fin de cosecha, de la parte que les corresponda, si hay sardina”, López Bailly (1885).

³⁹ Carmona (1983a).

⁴⁰ Díaz de Rábago (1885), pp. 50-51.

⁴¹ López Bailly (1885). En el mismo sentido se pronuncia Ferrer y LLuch (1883): “á más del sueldo los marineros tienen su quiñón de sardina, hay que aumentar a los sueldos cuando menos una mitad más”.

⁴² *Ibidem. Ibidem*.

matriculados, cobrando sólo a la parte los encargados de halar los cabos desde tierra, por norma general labradores de la zona⁴³.

En resumen, al margen de Díaz de Rábago y Paz Graells, ningún otro dato o testimonio -al menos nosotros no lo hemos encontrado- confirma la existencia del salario como sistema de retribución único y predominante en las trañas. Lo que sí aparecen son formas alternativas que pretenden asegurar la reproducción de la fuerza de trabajo en cualquier circunstancia, y no sólo en momentos críticos como ocurría en los cercos reales. Esta mezcla de salario y porcentaje se irá generalizando a medida que se desarrolle el sector y, de hecho, aún hoy es una de las formas básicas de retribución a los marineros que existen en Galicia⁴⁴.

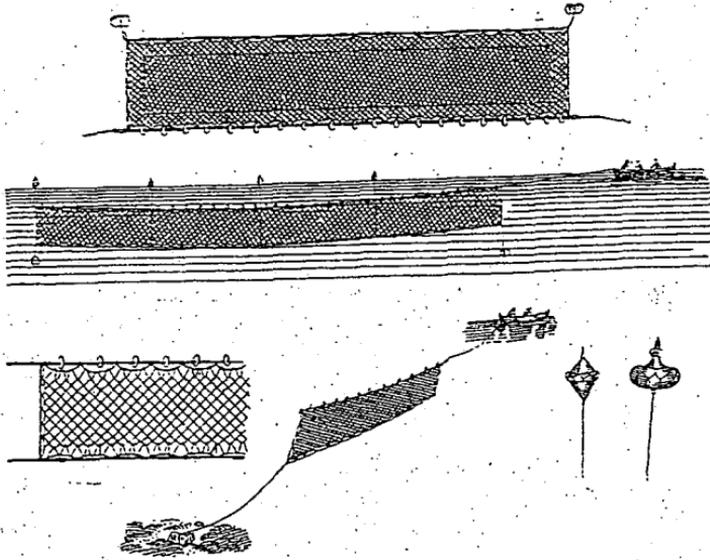
B) Artes de enmalle

Dentro de los artes de enmalle, el xeito ocupa en Galicia un lugar de primer orden. Su forma es muy simple: una red formada por varios paños (catorce brazas de largo cada uno), con plomos en la relinga inferior y una serie de cordeles provistos de corchos (los boureles) que mantienen la red vertical y a una cierta distancia de la superficie. Sus dimensiones son variables, dependiendo el ancho del número de mallas y el largo del número de paños de que se componga. La forma de empleo es también sencilla: una pequeña embarcación (lanchas xeiteiras, dornas, botes, etc.) basta para largarlo y extenderlo en forma de cortina; bote y arte quedan a la deriva, esperando a que las sardinas, al atravesar la red, "enmallen" por las agallas. Por eso al xeito se le clasifica también dentro de los "artes de deriva" o "redes agalleras" (Gráfico 4).

⁴³ Sendas Instancias que en 1883 y 1887 envían los vecinos de Monfero, en su mayoría labradores y ganaderos, y los marineros de Ares y Pontedeume a la Comisión Central de Pesca confirmarían esta hipótesis. En la primera de ellas, los vecinos de Monfero, "que se ven obligados a bajar a los puertos próximos de la ría de Ares para ayudar en la pesca de la sardina y ganar lo indispensable, reservando lo preciso para la alimentación y vendiendo el sobrante en las parroquias vecinas", protestan por el uso de trañas fuera de postas, "puesto que no halando las trañas de los cabos desde las playas, no pueden valerse de ese medio de sustentación". En la segunda, los marineros matriculados piden todo lo contrario, que se legalicen las trañas fuera de postas, "pues atienden sus necesidades con el jornal que ganan y las participaciones de pesca", AGM, Pesca, Asuntos Particulares, legs. 2151 y 2155, 1887. López Bailly (1885), lo resume perfectamente: "las regateras esperaban la llegada de los trañeros, para comprar a unos el gaño (la ganancia) y a otros el quiñón (la parte) de sardinas que les tocaba de la repartida".

⁴⁴ López Veiga (1985), p. 114.

GRAFICO 4



Fuente: Rodríguez Santamaría (1923).

A diferencia de los otros artes, los xeitos, por su bajo coste y la poca mano de obra necesaria (tres o cuatro personas), estuvieron siempre al alcance de los marineros, lo que explica su amplia difusión en las costas gallegas. No hay duda de que el xeito era el arte por excelencia en Galicia, y de ahí que a veces se exageren las cifras; concretamente, Ignacio Fernández Flórez habla de unos 20.000 xeitos faenando en las rías bajas a la altura de 1884⁴⁵, cuando la estadística pesquera de 1892 reduce el número de xeitos para toda Galicia a poco más de 5.000, cifra que, aún siendo mucho menor, sigue situando a este arte a años luz del resto de los utilizados en la pesca de la sardina: xábegas (151), boliches (144), trañas (42) y cedazos (2)⁴⁶.

⁴⁵ Fernández Flórez (1884). También industriales de la ría de Muros, al hablar de los xeitos, llegan a decir: "... en alguna ría se ha desarrollado de tal manera el uso de este arte, que casi no caben en sus aguas las embarcaciones que lo usan" ("La sardina. Contestaciones a las preguntas contenidas en el cuestionario sobre pesca de sardinas inserto en la Revista número 30 del 31 de marzo", en RPM, 15-IV-1886)

⁴⁶ "Estadística de pesca. Año 1892", en RPM, 1894, apéndices.

En esta clara primacía del xeito influyó sin duda la R.O. de agosto de 1884 por la que se eliminaba todo tipo de reglamentación sobre sus dimensiones. A partir de entonces, se va a generalizar el uso de xeitos de gran altura (hasta 400 y 500 mallas) que, introducidos en Galicia por los catalanes, fueran prohibidos en diversas ocasiones debido a las protestas de otros artes⁴⁷; desde ahora, aparecerán en la entrada de las rías esas “murallas de redes que de punta a punta y desde la superficie al fondo le cierran (a la sardina) herméticamente su tránsito”⁴⁸. También por estos años se producirán una serie de cambios en la forma de empleo de los xeitos; aparecen los “xeitos a la galga”, arrastrados por dos lanchas, y el “embalo”, curiosa forma de aumentar la pesca⁴⁹, será cada vez más frecuente. Al incrementar considerablemente su capacidad de captura, los xeitos se convirtieron en los dueños y señores de las rías, situación que mantienen hasta la aparición de los cercos de jareta en los últimos años del siglo.

En cuanto a la forma de remuneración, hay que distinguir previamente dos tipos de propietarios: por un lado, los fomentadores catalanes y, por otro, los “patrianos”, “pequeños industriales de la familia marinera, que trabajan con artefactos suyos, y que probablemente deben su nombre á la condición de indígenas, diferencial de la clase de fomentadores, de origen ú oriundez extraños á Galicia casi siempre”⁵⁰. En el caso de los patrianos, el pago a los marineros se basaba en el reparto de las capturas, siguiendo estrictas normas consuetudinarias que variaban según los puertos; en el de los fomentadores, el sistema de retribución podía ser salario o reparto, e incluso variar a lo largo de una costera en función de la

⁴⁷ Carmona, J. (1983a). En una Exposición dirigida al Ministro de Marina, el Capitán General de Ferrol, pide “que reiteren sus gestiones para hacer entrar en la legalidad de pesca a los xeitos de 400 mallas pues lo que es con respecto a usarlas, es público y notorio que en las rías de Corcubión, Muros y Noya, Arosa, Marín y Vigo, rías en las cuales existen por lo menos de cuatro a seis mil lanchas jeiteiras, no hay ni una sola que no emplee el jeito de 400 mallas, probándose así que el Real Decreto del 15 de marzo de 1850 ni se ha cumplido en lo referente a cuestión de mallas, ni existen medios hábiles para hacerla cumplir”, AGM, Pesca, Generalidades, leg. 2124, 1884.

⁴⁸ Paineira (1886a).

⁴⁹ “...extraño y anatemizado medio empleado por los pescadores, el cual es, golpear y apalear el mar, tirar piedras y producir espantosas griterías para causar el transtorno y confusión del tímido y perseguido pez, que concluye por errar su dirección y encajar su puntiaguda cabeza en el dogal que le ofrecen las infinitas mallas de tan aglomeradas redes” Paineira (1886a).

⁵⁰ Díaz de Rábago (1885), pp. 32-33.

abundancia de sardina⁵¹. En cualquier caso, todo parece indicar que el salario, muy poco difundido en el siglo XIX, experimentó un claro retroceso en las últimas décadas de la centuria⁵².

C) Artes de arrastre

Dos eran los principales artes de arrastre en las costas gallegas: las xábegas y los boliches, redes barrederas, o de tiro, que se diferencian únicamente por el tamaño; de ahí que a los boliches también se les llame “medias xábegas” o “xábegas rebajadas”. En ambos casos, se trata de una red en forma de saco, con mallas que se van ensanchando hacia los extremos, rematada por dos largas pernadas y provista de corchos en la relinga superior y plomos en la inferior (Gráfico 5).

Estos artes faenan con un cabo en tierra y en lugares fijos de la costa (las postas), a ser posible de fondo arenoso para mayor facilidad de arrastre. En uno y otro caso, el largado de la red es idéntico: la embarcación navega en semicírculo hasta que los dos cabos (calones) coinciden en la orilla, procediéndose entonces al arrastre y extracción de la pesca con salabardos. La diferencia estriba en que las xábegas, por sus dimensiones (pueden superar las 180 brazas), exigen el empleo de más hombres (alrededor de 30) y de una embarcación mayor, generalmente un pequeño galeón de 16 a 18 remos.

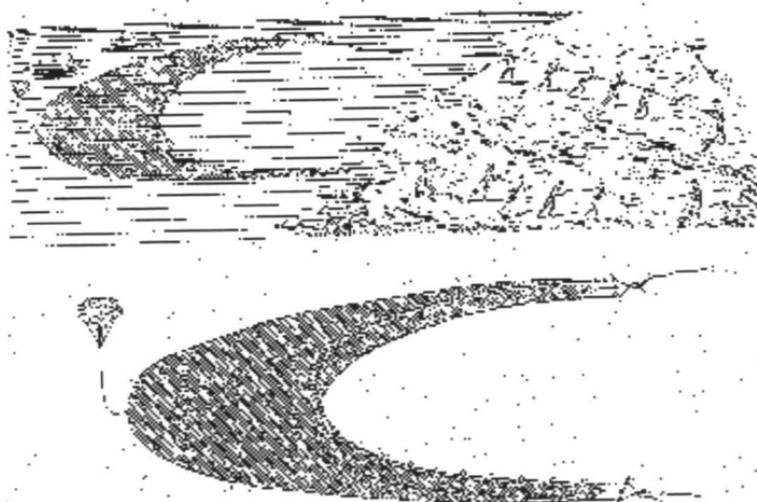
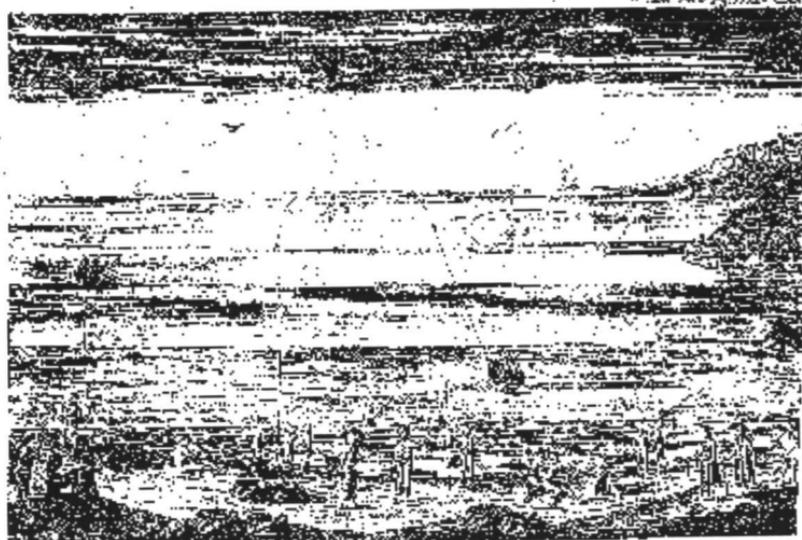
Xábegas y boliches fueron introducidos por los fomentadores catalanes en la segunda mitad del siglo XVIII, dando lugar a graves conflictos con los pescadores que usaban los artes tradicionales (cercos, xeitos, etc.)⁵³. A finales del XIX, serían, junto con los xeitos, los principales abastecedores de la industria transformado-

⁵¹ Esta alternancia salario/reparto, de la que habla Xan Carmona para la primera mitad del siglo, la recoge Panceira (1886) para la época que nos ocupa: “Cuando la cosecha se presenta bien, y ofrece algunas ventajas al fomentador, éste no titubea en dar jornal de seis, ocho o diez reales á los pescadores, á quienes por supuesto facilita lanchas y redes... Pero el fomentador vuelve en sí fijándose en el capital que en jornales desembolsa y en que los productos de la pesca no corresponden, y dice a los pescadores: que no le conviene dar más jornal, que vayan a la parte si quieren”.

⁵² Díaz de Rábago (1885), p. 53 y Carmona (1983a).

⁵³ Según Alonso (1977), pp. 61-68, los conflictos se producirían por los mayores rendimientos que tenían respecto a los artes tradicionales.

GRAFICO 5



Arte de xábega y maniobra de calamento

Fuente: Sañez Reguart y Rodríguez Santamaría (1923).

ra del sur de Galicia; según la estadística de pesca de 1892, habría en Galicia un total de 151 xábegas y 209 boliches, concentrados la mayoría en las provincias marítimas de Vigo y Villagarcía⁵⁴.

Al igual que ocurriera con las trañas y los xeitos, el empleo de los boliches, no así de las xábegas, fue cambiando con el tiempo; en la década de los ochenta aparecen los “boliches al trabuquete” o “boliches al valo”, de menores dimensiones. Faenaban lejos de la costa, con una boya que sustituía al cabo en tierra, recurriendo al embalo, incluso con dinamita, para aumentar las capturas. Pese a ser ilegal, este nuevo arte, de bajo coste y alta productividad, se difundió rápidamente por las rías de Vigo y Pontevedra: en Cangas, en 1884, existían unos 200 trabuquetes y en el distrito de Vigo, para estas mismas fechas, más de 300⁵⁵.

Los “económicos” boliches al trabuquete eran propiedad de marineros, mientras que las xábegas, mucho más caras⁵⁶, pertenecían por lo general a fomentadores catalanes. En este caso, la forma de pago no era fija, podía ser a la parte o a jornal, o variar a lo largo de la costera en función de la abundancia de sardina.

2.1.2. Las otras pescas

Las “otras pescas” -merluza, congrio, abadejo, pulpo, etc.- ni tenían tanta importancia, ni dieron lugar, como la pesca de la sardina, a la aparición de una industria transformadora. Por el contrario, su desarrollo tropezó en esta época con serios obstáculos, derivados de la necesidad de adaptarse legal y materialmente a las exigencias de las pesquerías de sardina. En base a la clasificación antes propuesta -por el sistema de captura, podemos distinguir dos

⁵⁴ Aclarar, primero, que incluimos en el mismo apartado a boliches y “chinchorros”, ya que la diferencia entre ambos radica únicamente en el menor tamaño de los segundos. Por otra parte, que, al menos en el caso de las xábegas, estas cifras pueden muy bien estar infravaloradas: Carmona (1983a) calcula para mediados del siglo XIX unas 300 xábegas en toda Galicia y Rodríguez Santamaría (1911) p. 234, más de 200 a comienzos del XX. Otras fuentes constatan para 1889 la existencia de 80 xábegas en los distritos de Vigo, Marín y Aldán, cuando la Estadística de 1892 sólo recoge 75 en toda la provincia marítima de Vigo, AGM, Pesca, Asuntos Particulares, leg. 2159, 1889.

⁵⁵ Fernández Florez (1884) y AGM, *Ibidem*, leg. 2153, 1885.

⁵⁶ Los trabuquetes costarían alrededor de 300 pts., y sólo precisaban una pequeña lancha; las xábegas rondaban las 3.000 pts., las embarcaciones necesarias 1.375 y las cuerdas para arrastrarlas 1.250 Fernández Florez (1884) y Paineira (1886a).

grandes apartados: las que faenan con artes de anzuelo y las que utilizan redes de enmalle.

A) Artes de anzuelo

Aunque existen múltiples variedades (liñas, cordeles, palangres, etc.), el principio de estos artes es siempre el mismo: un cordel de cáñamo o lino del que penden una serie de anzuelos, ya sea directamente, como en el caso de las liñas, ya de otros cordeles situados de trecho en trecho, como en los palangres.

De todos ellos, el principal era el palangre, que introducido también por los catalanes a finales del siglo XVIII, alcanzó una rápida difusión, fundamentalmente porque no dañaba tanto el pescado como las redes. Utilizado sobre todo en la pesca de la merluza, ocupaba los meses de marzo a julio, justo cuando se suspendía la costera de sardina (Gráfico 6). Su empleo era muy sencillo: desde una “lancha pincheira” o “falucho”, embarcación de cubierta cerrada y provista de una gran vela, con unos 25 tripulantes, se largaba el arte, que permanecía unido a la lancha por una cuerda. Lanchas y aparejos pertenecían por norma general a patrianos y fomentadores, rara vez a los marineros; una vez deducidos los gastos de cebo, se procedía al reparto de la pesca, recibiendo la tripulación su parte en metálico⁵⁷.

El palangre era casi exclusivo de la merluza; para otras especies, como congrio o abadejo, se utilizaban las liñas y los cordeles, largados desde dornas tripuladas por siete u ocho hombres. Como en todos los casos en que el propietario era un patriano, la retribución se realizaba de forma tradicional, por reparto de las capturas⁵⁸.

B) Artes de enmalle

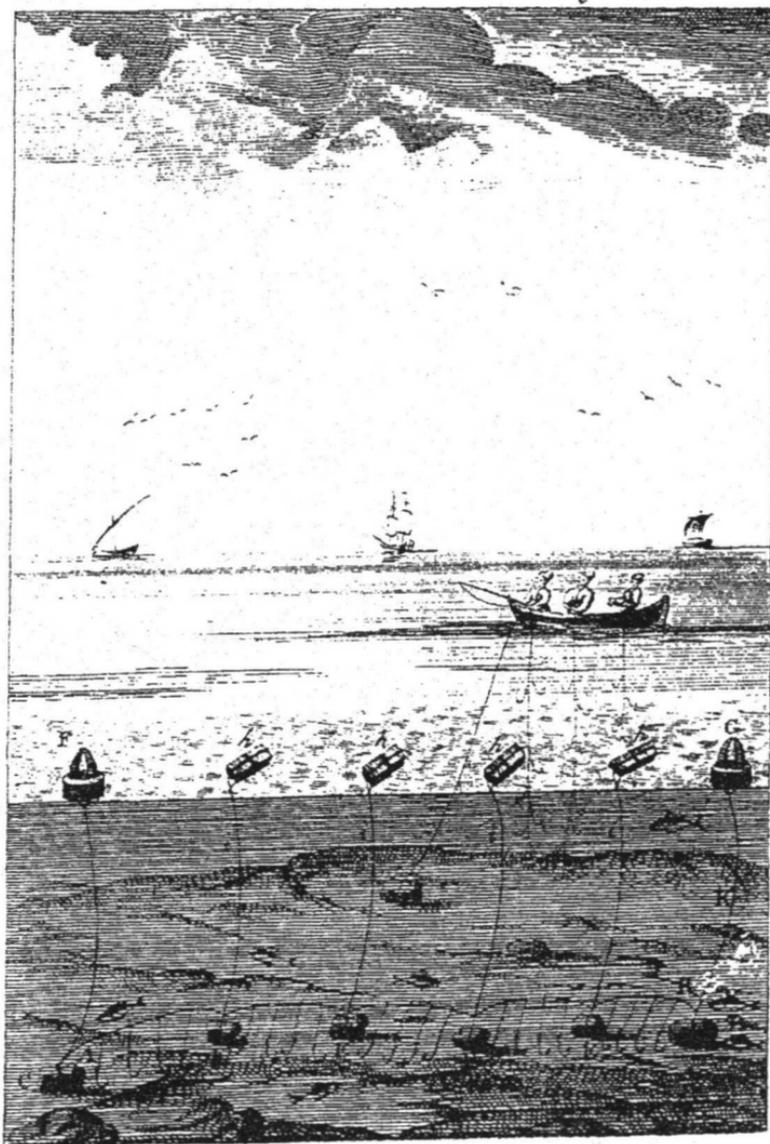
Los artes de enmalle se utilizaban para la pesca de merluza, abadejo y diversas especies de fondo; de ellos, el volante y el tras-

⁵⁷ Díaz de Rábago (1885), pp.64-67.

⁵⁸ *Ibidem*, pp. 71-73.

GRAFICO 6

Dicc. Ton. IV. Pag. 314 Lam. LXXV.



Pequeño palangre calado en la cercanía de la costa
Fuente: Sañez Reguart

mallo eran los más comunes en nuestras costas. De estructura rectangular, el volante tiene un sólo paño vertical de red y el trasmallo tres, de distinto mallaje y cosidos arriba y abajo. La longitud de estos artes depende de la cantidad de piezas que lleven, cantidad que varía en función del número de marineros que se reúnan para la pesca (de 12 a 20) y de las piezas que cada uno decida aportar. El arte se cala lejos de la costa, a gran profundidad, y, pasado un día, se retira. El reparto de la pesca se realiza proporcionalmente a lo que cada uno haya aportado⁵⁹.

Los artes de enmalle tenían una clara ventaja sobre los palangres: a diferencia de éstos, que se cebaban con pulpo, volantes y trasmallos no necesitaban carnada, lo que rebajaba sensiblemente los costes, sobre todo cuando comenzó la exportación de pulpo seco hacia el interior, con la consiguiente subida de los precios⁶⁰. Pues bien, a pesar de ello, lo cierto es que los palangres no perdieron importancia en las pesquerías de fondo; el uso alternativo de sardina para cebar los anzuelos⁶¹, su bajo coste inicial y la obtención de un pescado de mayor calidad, creemos que fueron razones poderosas para el mantenimiento de los palangres. De hecho, en 1892, cuando ya están abiertas las líneas gallegas de ferrocarril, el número de palangres que faenan en las provincias marítimas de Vigo y La Coruña (3.549) supera ampliamente al de los artes de enmalle (1.342)⁶².

2.2. La producción y los mercados

2.2.1. La demanda

El primer problema que se plantea al intentar evaluar la producción pesquera en el siglo XIX es la ausencia de datos estadísticos, no ya fiables sino incluso coherentes. Sólo a partir de 1880

⁵⁹ *Ibidem*, pp. 68-70.

⁶⁰ Paineira (1886b); Ducloux (1894) y Díaz de Rábago (1885), p. 67.

⁶¹ A la altura de , los vapores dedicados a la pesca de merluza y besugo en la ría de Vigo ya utilizan sardina como cebo. "En pro de la Traña", en *RPM*, 30-IX- y "Artes de Pesca", *RPM*, 31-III-1901.

⁶² "Estadística de pesca. Año 1892." en *RPM*, 1894, apéndices.

la estadística pesquera ofrece ciertas posibilidades de empleo, si bien, como veremos, su fiabilidad sigue siendo muy dudosa. Para la época que nos ocupa la utilidad de estas estadísticas se ve limitada en un doble sentido: por un lado, no pueden ser contrastadas con las de años anteriores, dada la pésima información de estas últimas⁶³; por otro, entre 1880 y 1890 sólo existen datos para dos años, 1883 y 1889, lo que exige actuar con cautela a la hora de establecer posibles comparaciones, y más teniendo en cuenta el peso de la sardina en el total de capturas y las grandes fluctuaciones anuales de esta pesca.

Pese a todas estas limitaciones, hay algunos datos que creemos no admiten duda: primero, en 1883 la pesca gallega representaba una parte muy importante del total español, tanto en lo que se refiere a volumen de capturas (34,7 por 100) como a número de barcos (48,4 por 100) y mano de obra empleada (44 por 100); segundo, que esta importancia aún era mayor en lo que se refiere a industria transformadora: Galicia agrupaba en 1883 al 52,28 por 100 de las fábricas que existían en España, con una inversión de capital que ascendía al 72 por cien del total; por último, que era esta industria transformadora la que orientaba la producción pesquera gallega, fundamentalmente la industria de la salazón, que ese mismo año demandó un volumen de pescado cuatro veces superior al de los escabeches, conservas y salmuera⁶⁴.

Mediada la década de los ochenta, coincidiendo con la crisis pesquera bretona y la apertura de las líneas gallegas de ferrocarril, esta distribución de la producción pesquera comienza a cambiar. El predominio que mantuviera la industria salazonera a lo largo de todo el siglo XIX dejará paso al de la industria conservera y exportación de pescado fresco. Veremos a continuación cual fue la evolución de cada una de estas actividades productivas, esto es, la salazón, la conserva y la producción para el consumo en fresco.

⁶³ Carmona (1983a), ya ha señalado la escasa fiabilidad de los datos proporcionados por la estadística pesquera española hasta el último tercio del siglo XIX.

⁶⁴ *Reseña Geográfica y Estadística de España*, 1888, Madrid, 1888.

A) *La transformación*

Durante todo el siglo XIX, la producción salazonera gallega se orientó casi exclusivamente al mercado nacional, al consumo de las clases populares urbanas. En este sentido, no es extraño que Cataluña, donde el proceso de industrialización alcanzara un mayor desarrollo, fuera el principal mercado de las salazones gallegas⁶⁵. Aunque el peso del mercado nacional se mantuvo a lo largo de todo el siglo, a partir de los años setenta la salazón gallega se orientó cada vez más hacia los mercados exteriores: en el quinquenio 1861-65, el consumo interior absorbía el 93,97 por 100 de la sardina salada gallega, porcentaje que en 1884-1888 ha descendido a un 58,88 por 100⁶⁶.

La razón de estos cambios hay que buscarla en la pérdida de competitividad de las salazones gallegas en el mercado interior. En primer lugar, tras la apertura de las líneas ferroviarias que comunicaban el litoral cantábrico y andaluz con el interior se produjo una diversificación de la oferta de pescado, tanto fresco como en escabeche; por otro lado, las salazones gallegas encontraban serias dificultades para competir en los mercados mediterráneos con las procedentes de Huelva, cuyas pesquerías habían alcanzado un gran desarrollo a raíz del desestanco de la sal.

A partir de los años ochenta la conserva comenzó a desplazar a la salazón como principal actividad transformadora de la pesca; la crisis por escasez de sardina, en los años 1883-1885, marcó el inicio de una tendencia regresiva. Progresivamente desplazadas del mercado interior e incapaces de hacer frente a la competencia del arenque escocés y escandinavo en el exterior las salazones gallegas entrarán en una fase de lenta decadencia. En definitiva, es desde los años ochenta cuando la conserva comienza a desplazar a la salazón como principal actividad transformadora de la pesca⁶⁷.

En Galicia, el primer establecimiento dedicado a la fabricación de conservas alimenticias se fundó en 1841 en Oza (La Coruña) bajo

⁶⁵ La sardina salada era parte habitual de la dieta alimenticia de las clases populares urbanas en el siglo XIX e, incluso, se echaba mano de ella durante las crisis de subsistencias: Izard (1973), p. 87; Fernández García (1971), pp. 118-119 y Simón Segura (1978).

⁶⁶ Carmona (1983a).

⁶⁷ *Ibidem*.

la razón social de Francisco Zuloaga y Cía. Sin embargo, hasta la década de 1880 no se puede hablar de un sector industrial propiamente. Las causas de este retraso derivan de diversos problemas. Ya hemos mencionado los muchos frenos institucionales y económicos que gravitaban sobre el conjunto de las actividades marítimo-pesqueras, impidiendo una adecuada asignación de recursos y desviando la inversión del sector. En lo que respecta al abastecimiento de materias primas, las conservas suponían una clara ruptura respecto a la salazón, sobre todo en lo tocante a inputs empleados en el proceso de fabricación: frente a la sal, papel y madera tradicionales, se necesitarán ahora parrillas, hornos, calderas de vapor, soldadoras, estaño, plomo, hojalata y aceite. Precisamente, la tardía formación del sector conservero se explica en buena medida por las dificultades en el abastecimiento de aceite refinado y hojalata⁶⁸.

Junto a estos obstáculos, el problema de los mercados aparece como otro factor retardatario en la formación del sector conservero. En lo que respecta al mercado español, la inadecuada red de transportes y el retraso del ferrocarril gallego frenó la competitividad de las conservas gallegas y favoreció el desarrollo de la industria conservera en otras regiones litorales⁶⁹. En cuanto al mercado exterior, poco podían hacer las conservas gallegas, agobiadas por un sinnúmero de dificultades, frente a las bretonas, que desde 1840 mantenían una posición de cuasi monopolio en el mercado mundial. Prácticamente cerrados los mercados interior y exterior, sólo quedaban los protegidos de Cuba y Filipinas, que absorberán la práctica totalidad de la producción gallega hasta la década de 1880. Una producción bastante modesta, dada la estrechez de la demanda colonial y la competencia también en este mercado de las conservas santanderinas.

Todos estos factores explicarían el reducido número de fábricas, tan sólo seis, que existen en Galicia a la altura de 1880. Será a partir de esta fecha cuando la industria conservera experimente un rápido desarrollo: cinco años más tarde esta cifra casi se ha duplica-

⁶⁸ *Ibidem*; Zambrana Pineda (1987), y Nadal (1987), pp. 23-61.

⁶⁹ Las escasas conservas gallegas que llegaban a Madrid debían ir por cabotaje hasta Cádiz o Santander y continuar desde allí por ferrocarril hasta la capital. Carmona (1983a), p. 466. Los efectos del ferrocarril sobre la industria conservera han sido puestos de manifiesto por D'avigneau (1956), pp. 89-90. Sobre el desarrollo de la industria conservera en el cantábrico a finales del siglo XIX: Barrón García (1992), pp. 111-116 y 184-188; Homobono (1993a), pp. 11-61 y (1993b); Rodríguez (1993), pp.83-86.

do, rondándose las cincuenta fábricas en el cambio de siglo. En lo que respecta a producción, el crecimiento fue aún mayor: la media de 206 toneladas de conservas exportadas en 1876-1880, ascenderá a 380 en el quinquenio siguiente y a 1.247 en el de 1886-1890⁷⁰.

La ocasión de este despegue fue la crisis pesquera entre 1880 y 1887 que sufrió Bretaña, primera productora mundial de conservas, y el acuerdo comercial hispano-francés de 1882, por el que se rebajaban sustancialmente los aranceles para las conservas españolas. La colaboración francesa fue decisiva en la formación del sector conservero. Los empresarios franceses aportarán técnica, mano de obra cualificada, capital, y, sobre todo, unos mercados seguros de los que hasta entonces carecían las conservas gallegas.

Este desarrollo inicial de la industria conservera estimuló el de las pesquerías, tanto por la aparición de una importante demanda de sardina, que forzó la modernización del equipo pesquero, como por las posibilidades de acumulación de capital, invertible en otros subsectores pesqueros; es el caso de la pesca en fresco, que cobró importancia a partir de la apertura de las líneas ferroviarias gallegas.

B) El consumo en fresco

El carácter altamente perecedero del pescado es uno de los factores que condiciona más claramente la economía del sector pesquero; las capturas deben someterse de inmediato a algún tipo de proceso -eviscerado- o agente -hielo, sal, etc.- que frene su rápido deterioro. La imposibilidad de almacenar por mucho tiempo la pesca obligó durante siglos a su transformación o consumo inmediato; así se entiende cómo sólo con los avances en los transportes el consumo de pescado fresco pudo superar la estrecha franja costera en que se había mantenido hasta entonces. Fueron precisamente las ventajas que ofrecía el ferrocarril -menor precio, mayor velocidad y capacidad de carga-, las que impulsaron decididamente la producción orientada hacia el consumo de pescado fresco. A partir de ahora, los mercados no tenían por qué limitarse a un ámbito local, al área determinada por el transporte a lomos de

⁷⁰ Carmona (1983b).

caballerías o por las regateras⁷¹. De todas las ventajas que ofrece el ferrocarril para el consumo de pescado fresco, la más importante será sin duda la de su velocidad, pues al poner en contacto a productores y consumidores, rompe con las restricciones que imponía a su distribución y consumo el rápido deterioro del producto. El ferrocarril se presenta entonces como el medio que permite a la mercancía “adquirir su entidad como valor de uso en el lugar y forma en que es efectivamente usada o consumida. Y es en esa forma como la mercancía-pescado adquiere su valor”⁷².

El papel dinamizador que tuvo la expansión de la demanda provocada por el ferrocarril afectó a todo tipo de pesquerías; así lo muestran Robinson y Walton para las inglesas del Mar del Norte, Dardel y D'avigneau para el arenque y la sardina francesas Looimeijer para las holandesas o Mc. Evoy para el caso de las californianas⁷³. En cuanto a España, ya hemos visto al hablar de las conservas cómo la apertura de las líneas que unían el centro con la costa cantábrica y suratlántica permitieron un aumento de la oferta de pescado fresco y transformado en el mercado interior y, también, cómo el mantenimiento hasta los años ochenta de la tradicional comunicación terrestre de Galicia siguió entorpeciendo el crecimiento del sector.

La apertura en 1883 de la línea ferroviaria La Coruña-Monforte-Ponferrada-Madrid y, dos años más tarde su enlace con la de Vigo-Orense, tuvo un efecto inmediato sobre la demanda de productos pesqueros. En 1889-1891, poco después de la inauguración del ferrocarril, ya se remiten desde Vigo una media de 3.716 toneladas, ascendiendo a 8.073 en el siguiente trienio, de las cuales la mayor parte -5.202 Tms- lo son en fresco⁷⁴.

⁷¹ En la década de 1870, el transporte de pescado fresco desde Vigo estaba prácticamente vetado, pues, “carecía de vías de comunicación con el interior de España: sólo podía utilizarse y no todos los días, el coche correo, que a lo más podía transportar cuatro o seis bultos” Vid. F.R. (1984). A finales de la década de los ochenta, el pescado fresco que no es remitido en ferrocarril al interior ni consumido en Vigo, se “envía a lomos de caballerías a los pueblos próximos”, *Memoria sobre el proyecto y adelanto de las obras del Puerto de Vigo de 1890-1891*, Vigo, 1891.

⁷² Varela Lafuente (1985), p.107.

⁷³ Robinson (1986); Walton (1992); D'avigneau (1956), pp. 89-90; Dardel (1941), p. 242; Looimeijer (1993); Mc Evoy (1986), p. 69.

⁷⁴ Datos tomados de las Memorias de M.Z.O.V.. Aunque hasta 1892 estas Memorias no especifican el tipo de pescado de que se trata, las remesas de pescado fresco entre 1889 y 1891 serían aproximadamente la mitad del total consignado, JOP, *Memoria sobre el proyecto y adelanto de las obras del Puerto de Vigo de 1890-1891*, Vigo, 1891.

Este rápido crecimiento de la demanda de pescado fresco repercutió inmediatamente sobre la actividad extractiva, forzándola a aumentar las capturas y adoptar el vapor como medio de tracción en las embarcaciones; si en 1888 son 8 los vapores que faenan en la ría de Vigo, dos años más tarde lo hacen 13, llegando a los 30 en 1891, dedicados principalmente a la captura de besugo y merluza⁷⁵. El vapor modifica sustancialmente la capacidad de pesca de las embarcaciones, pues, al independizarlas de vientos, mareas y corrientes, se podía prolongar el período de captura, ampliar los días de pesca al año y extender el radio de acción a zonas cada vez más productivas⁷⁶. Por otra parte, liberando a los marineros del esfuerzo que suponía la navegación a vela, permitía un mayor número de ciclos pesqueros⁷⁷.

Además, los vapores aprovechaban mucho mejor que los veleeros las ventajas del nuevo sistema de transporte, pues, al disponer de fuerza motriz propia, podían adaptarse al horario impuesto por el ferrocarril⁷⁸. Esta ventaja será clave a la hora de comercializar el pescado fresco, toda vez que uno de los factores determinantes de su precio es precisamente la disponibilidad de medios de transporte, tal como ha señalado Ostermeyer al estudiar la sardina bretona⁷⁹. De ahí la preocupación de las autoridades portuarias de Vigo por proporcionar a los vapores una infraestructura que les permitiera descargar fácilmente la pesca; como señala en 1890 la J.O.P., de todas las operaciones que se realizan en la Ribera del Berbés “la que exige mayor rapidez es la de la pesca, porque vale mucho más antes de la salida de los trenes que algunos minutos

⁷⁵ JOP, *Memoria sobre el proyecto y adelanto de las obras del Puerto de Vigo, 1890-1891 y 1891-1892*.

⁷⁶ “desde hace algún tiempo se emplean también vapores que permiten salir a la mar mayor número de días, y además realizan los viajes con mayor regularidad y por lo tanto a una hora fija pueden estar de vuelta y efectuar el desembarque de pescado para que llegue a la estación de ferrocarril poco antes de la salida de los trenes...” *Ibidem*.

⁷⁷ “Hecha la descarga del pescado los vapores muchos días renuevan la camada y los aparejos y se vuelven a la mar; las lanchas y faluchos no salen en general el mismo día pues no tienen en tierra quién les prepare los aparejos y además necesitan descansar, pues la faena es para sus marineros mucho más penosa que para los que pescan en vapor”, *Ibidem*.

⁷⁸ “De emplearse vapores no sólo resulta mayor cantidad de pesca diariamente, sino que llegando todos de la mar a la misma hora, las operaciones mercantiles, como de envase y transporte a la estación se verifican en las dos horas que preceden a la salida de los trenes, en especial del tren correo”, *Ibidem*.

⁷⁹ “El conservero repugna comprar pescado por la tarde, ya que supone un trabajo nocturno que grava sus costes de producción, también el exportador cuyo volumen de compra depende de los medios de transporte que tenga a su disposición. Es por eso por lo que el “tren de marea” tenía en otros tiempos tanta importancia”, Ostermeyer (1954), p. 176.

después”⁸⁰. En este sentido, el ferrocarril aparece como un elemento fundamental en la ordenación de los mercados de pescado fresco e incluso de la propia actividad productiva, que ahora deberá amoldarse al rígido horario ferroviario.

Al permitir normalizar e incrementar la producción destinada al consumo en fresco, el ferrocarril hizo posible el desarrollo de este subsector, acabando con la tradicional dependencia que mantenía la pesca gallega respecto de la industria transformadora. Aunque la apertura de las líneas ferroviarias incidió sobre todo en la pesca de besugo y merluza, todo el sector se vió afectado; a finales de los años ochenta, los efectos de la competencia del fresco se dejan sentir ya en la industria conservera, que poco a poco ve como se eleva el precio de su materia prima⁸¹. En la década siguiente, cuando los palangres comiencen a cebarse con sardina, la competencia se hará insostenible, forzando a una radical transformación técnica en las pesquerías de sardina. ◊

El ferrocarril, al extender los estrechos límites en que se mantuviera hasta entonces el consumo de pescado fresco e intensificar su demanda por la rápida comunicación de centros productores y consumidores, contribuyó a integrar el mercado interior de productos pesqueros. Sería demasiado simplista pensar que la integración del mercado fue un proceso rápido y sin problemas; sin embargo, no cabe duda que la apertura de las líneas ferroviarias gallegas tuvo un papel decisivo, al permitir el desarrollo de uno de los principales mercados de origen. Así lo entendieron los propios contemporáneos; en concreto, el director de *El Comisionista* señalaba en 1894 que el comercio de pescado “apenas si cuenta con diez años de existencia, desde que se abrieron las líneas férreas que han puesto en comunicación los puertos de Galicia y Asturias”⁸². Por otra parte, sus consecuencias para el conjunto del sector fueron similares a las de la crisis pesquera bretona en las pesquerías de sardina, permitiendo desarrollar

⁸⁰ *Memoria sobre el proyecto y adelanto de las obras del Puerto de Vigo de 1890-1891*, Vigo, 1892.

⁸¹ Xan Carmona (1983a), p. 491. También a este respecto X. Ducloux indica en 1894 que “la preferencia de los pescadores por la sardina, empieza a disminuir desde que se ha terminado el trozo de ferrocarril que une el puerto de Vigo con la red general, a consecuencia del cual se ha abierto un gran mercado, que permite expedir el pescado fresco desde Vigo... La pesca de la merluza y el besugo, que hasta dicha época no tenía más consumo que el de la localidad, tomó una importancia considerable”, Ducloux (1894).

⁸² *RPM.*, 31-VIII-1894.

una nueva línea de aprovechamiento de los abundantes recursos pesqueros existentes en las costas gallegas. En este sentido, aparece como uno de los conformadores de la estructura actual de la pesca gallega, con un pilar en la industria transformadora y otro en la pesca en fresco.

2.2.2. Los mercados

El crecimiento de la producción a lo largo del período en estudio fue acompañado de un profundo cambio estructural que afectó al conjunto de la organización económica y social de la actividad pesquera. Estas transformaciones influyeron decisivamente sobre la escala y la naturaleza de los intercambios, dando lugar a la aparición de mercados de pescado estables y organizados.

Con anterioridad a la década de 1880, el mercado de pescado "libre", es decir, no regulado por acuerdos contractuales, poseía un carácter marginal. En primer lugar, porque la principal pesquería era la de sardina, en la cual, o bien no existían intercambios, por ser los fomentadores propietarios de los medios de producción, o bien, cuando éstos no les pertenecían, porque compraban la pesca según precio fijado mediante contrato a comienzos de la costera; de hecho, sólo cuando se separaron definitivamente las esferas de la actividad pesquera -producción y transformación- pudo formarse un mercado abierto. En segundo lugar, porque en el resto de las pesquerías -congrío, pulpo, abadejo, etc.-, donde sí podía existir un mercado no contractual, el volumen de intercambios, además de reducido, era bastante irregular -de simple venta del excedente-, y, por tanto, sus efectos sobre el conjunto del sector muy limitados.

Desde esta perspectiva, está claro que la formación y el desarrollo de un amplio mercado de pescado "libre" sólo fue posible a finales del siglo XIX, cuando una serie de factores modificaron el marco general en que se desenvolvía la actividad pesquera. En este sentido, pensamos que no se pueden desvincular los cambios que tuvieron lugar en las relaciones de producción de las transformaciones operadas en el mercado, sino que deben considerarse resultantes de un mismo proceso; cambia, simplemente, la forma

de apropiación del excedente por un determinado grupo social. El mercado cobra así una nueva dimensión, actuando como pieza clave en la conformación de las peculiares estructuras de la pesca marítima, estructuras que, dentro de la dualidad capitalismo-precapitalismo, permiten hablar de un “sistema socioeconómico pesquero”, que determina su dinámica “en dos realidades diferentes, con dos racionalidades propias y conectadas entre sí”⁸³. Volveremos sobre esto más adelante.

La formación de un mercado público con un sistema de precios propio es un proceso largo y complejo, que requiere, por un lado, volumen y regularidad de los intercambios y, por otro, un nuevo marco de actuación, unas nuevas “reglas del juego” reconocidas y aceptadas por todas las partes. Estas nuevas reglas incluyen tanto los derechos de propiedad como los mecanismos “técnicos” imprescindibles en cualquier intercambio: sistema de medidas, formas de venta, etc.⁸⁴.

Ahora bien, cada “mercado” posee sus propias características, que serán decisivas para su organización. Así, uno de los rasgos más peculiares de los mercados pescaderos es su acentuada “fiscidad”, no sólo porque se celebran diariamente en un espacio concreto -lotas, rulas, lonjas, etc.-, sino porque, al no ser la producción pesquera homogénea, ni siquiera tomando por separado a cada una de las especies, la calidad del producto -talla, grado de frescura, efectos del procedimiento de captura, etc.- debe ser “visualizada” por los posibles compradores en cada transacción, jugando estos elementos subjetivos un papel de primer orden en la formación de los precios.

Además, y dado lo perecedero de la mercancía, que no se puede almacenar, la venta debe ser rápida y el momento en que se efectúa estar concretado de antemano, en función de las necesidades derivadas de la composición de la demanda; en otras palabras, dependerá de las exigencias productivas de la industria transformadora y de la disponibilidad de medios de transporte, cuando se trata de consumo en fresco.

⁸³ Varela Lafuente, M. (1985), p. 79.

⁸⁴ Las reglas del juego, los derechos de propiedad, los mecanismos “técnicos”, no sólo de medición, se establecerán en función de la minimización de los costes de transacción entre los factores productivos, Coase, (1979); Williamson (1989); North y Hartwell (1981); North (1985); Vives (1987); Aguilera Klink (1992).

A) *La formación de un mercado abierto de sardina*

Los factores que desde la década de 1860 hicieron posible el desarrollo inicial del sector pesquero gallego, dieron lugar a la formación de un mercado de pescado libre. Como era de esperar, éste aparecerá primero en el “centro” del sistema, en las rías de Villagarcía, Pontevedra y Vigo, donde la industria transformadora estaba más desarrollada y donde actuaban con más fuerza los estímulos para el cambio.

A diferencia de las rías altas, donde los “artes mayores” -traíñas, cedazos, etc.- dominaron hasta los últimos años del siglo XIX, en las rías bajas el peso de los “artes menores” -xábegas, jeitos, boliches, etc.- era decisivo. Esto conllevaba no sólo distintas técnicas productivas y diferentes relaciones de producción, sino también unos “derechos de propiedad” más exclusivos para el caso de las rías altas. En efecto, si bien en teoría la libertad de acceso a los recursos pesqueros era total, y, por lo tanto, nadie podía ser excluido de su aprovechamiento, en la práctica, las concesiones legales otorgadas a los grandes artes restringían totalmente la libertad de pesca, fundamentalmente de sardina. Aunque las xábegas y boliches también necesitaban para faenar estas concesiones, sus efectos eran mucho menores, ya que sólo afectaban a puntos muy concretos de la costa y no impedían, como en el caso de cedazos y traíñas, el empleo de otros artes en la misma ría.

Así, en las rías bajas pudieron coexistir y desarrollarse dos sistemas de producción: uno organizado por “patrianos”, formalmente independientes pero de hecho vinculados por contrato a los fomentadores, y otro que dependía directamente de éstos, mediante un sistema de retribución a la parte que en ocasiones podía conjugarse con jornal.

La relación entre patrianos y fomentadores ya ha sido analizada por Joan Carmona. Fundamentalmente se basaba en contratos suscritos a comienzos de la “cosecha” por los cuales la pesca se repartía en dos mitades: una correspondía al fomentador y se pagaba según precio fijado de antemano y otra al patriano, que, a su vez, la dividía entre los marineros. Además, el fomentador se reservaba el derecho a comprar esta mitad al “precio corriente de la ría, es decir entre fomentadores”, como también sucedía en los

contratos de aparcería, especificándose en ambos casos que “no se cantará” en público⁸⁵.

En este sistema, los pescadores están en franca desventaja. Como ha mostrado Joan Carmona, el que la demanda procediera casi exclusivamente de la industria transformadora permitía que los fomentadores actuaran como un oligopolio, fijando los precios⁸⁶. Además, el derecho de compra de la parte correspondiente a los pescadores, aseguraba a los fomentadores la materia prima en momentos de escasez y, sin embargo, impedía a aquellos beneficiarse de un posible aumento de los precios; en caso de abundancia de sardina y/o de saturación de la industria transformadora los pescadores sí podían disponer de una mercancía, pero totalmente depreciada dada la práctica ausencia de otra demanda. La existencia de un mercado contractual impedía, de esta forma, la aparición de un amplio mercado “libre”, quedando reducido el existente al mero intercambio casual del excedente y siempre con riesgo de saturarse por la exigüidad de sus dimensiones⁸⁷.

Sin embargo, en el último tercio del siglo XIX comenzó a desintegrarse lentamente este sistema basado en las relaciones contractuales. El desestanco de la sal en noviembre de 1867 y la posibilidad de embarcar sal a bordo desde 1880, con el consiguiente aumento de la demanda pesquera en un momento de capitalización de la industria transformadora, actuaron como factores disolventes.

⁸⁵ Díaz de Rábago (1885), p. 47, y Carmona (1983a). Además “este 50 por 100 que los tripulantes a la parte retenían era las más de las veces casi ilusorio, por que, al ser negociado, pasaba por las horcas caudinas de la tasa de los precios impuesta por los fabricantes, a quienes aquellos estaban obligados a venderlo, y caía por consiguiente en un mercado artificial y ficticio”, SEAPS (1885), p. 13.

⁸⁶ Carmona (1983a); Carmona destaca, además, la unanimidad con que actúan los armadores de los cercos de La Coruña, que “é unha constante ao longo de todo o século XIX”. La frecuencia de este tipo de acuerdos también ha sido señalada por diversos autores de la época: Díaz de Rábago, J. (1885), p. 30 indica, refiriéndose a los fomentadores de las rías de Muros y Arosa, que “su mutua inteligencia establecía los precios del pescado que debía venderles su gente ó el que adquirirían, por consecuencia de contratos previos, de los patrianos: precios naturalmente bajos por la falta de concurrencia de compradores, y que oscilaban en el curso de la costera no con arreglo a la ley de la oferta y el pedido, que por la coalición expresa o tácita de los patronos mal podía significarse, sino para regular la producción restringiéndola ó ampliándola según la cantidad y condiciones de la pesca y la demanda ó ventajoso despacho que obtuviera en los mercados de su consumo”.

⁸⁷ Existen varias referencias al carácter marginal que tenía el mercado de pescado para el consumo directo. En concreto, Lopez Bailly, para el caso de La Coruña: “...las regateras, que comprando a los trañeros la parte que a cada uno correspondía en pescados, extendiáanse luego por pueblos y aldeas para cambiar su género, a unos por moneda y a otros por frutos, como en tiempos primitivos”, Lopez Bailly (1885). También el director de *El Comisionista*, advierte sobre la inexistencia, a finales de los años setenta, de otra salida para la pesca que no fuera la de la transformación: “Vigo carecía de vías de comunicación con el interior de España; sólo podía utilizarse, y no todos los días el coche-correo, que a lo más podía transportar de cuatro a seis bultos. En vista de la pequeñez del negocio se decidieron a fabricar escabeches.” F.R (1894).

La liberación del comercio de la sal y el incremento de la demanda elevaron el precio de la sardina y, con ello, apareció en escena el fraude generalizado entre los marineros que, aún siendo contratados por un fomentador, decidían en el último momento vender la pesca al mejor postor⁸⁸. Para acabar con esta situación y asegurar también la provisión de sardina, los fomentadores tendrán que enviar botes con sal al lugar de captura y recoger allí mismo la pesca⁸⁹. Además de impedir el fraude, esta medida consiguió aumentar el nivel de producción: el que las lanchas no tuvieran que volver a tierra multiplicaba el número de ciclos pesqueros y, en consecuencia, el volumen de capturas⁹⁰.

Lo que se produce, en definitiva, es un aumento de los costes de producción: sube el precio de la sardina y también el de la mano de obra, por el sistema de aparcería que rige en los artes propiedad de los fomentadores. Asimismo, aumentan los costes de transacción, por el aumento del fraude y la imposibilidad práctica de impedirlo, lo que se traduce en una menor cantidad de pescado llevado a las fábricas de los contratantes. En resumen, el aumento de costes provocó un cambio radical en todo el sistema: artes y barcos fueron vendidos a los pescadores, dando lugar a la definitiva separación entre actividad productiva y transformadora. El aumento de la producción, en un momento en que los precios subían por efecto de la competencia, permitió a los pescado-

⁸⁸ Este proceso lo describe toda la publicística de la época; "La miseria sugirió el fraude y de esta arma vitanda se valieron (los pescadores) para ver el modo de sustraerse a su adversa suerte. Incitábales además a emplearla algunos fomentadores que... instalaron, en los puntos más avanzados y salientes de las rías fábricas de salazón y acechaban desde las mismas, cual suspicaces atalayas del merodeo marítimo, el momento propicio en que se destacaba, de entre las sombras de la noche, la parda silueta de una embarcación para comprar subrepticamente á sus tripulantes, y casi de balde, la pesca de otros fabricantes, resolviendo, merced a tan aviesas artes, el accidentado problema de ser industriales por los tortuosos procedimientos del más alevoso fraude" SEAPS (1885). Díaz de Rábago (1885), pp. 30-37; de la Cuesta Crespo (1885a y b).

⁸⁹ La autorización al embarque de sal (R.O.15-VI-80) venía a legalizar una situación de hecho, iniciada ya años antes. A tal extremo llegara el fraude "que hubo pescadores que vendieron hasta las redes propiedad de sus amos, por lo que estos, decididos a atajar el mal y sin esperanzas de evitarlo, empezaron a hacer un ensayo, vendiendo con pérdidas considerables, ó alquilando á ínfimos precios sus embarcaciones y aparejos a los pescadores, obligándose estos a su vez a llevar la pesca, por un tiempo determinado expresamente a los almacenes de los vendedores ó arrendatarios. Para evitar el que los pescadores, aún así, no cumplieran los compromisos adquiridos, determinaron mandar a los puntos de pesca botes con sal para conservar el pescado. Este es el origen de salar en el mar" Cuesta Crespo (1885a y b).

⁹⁰ "La embarcación pescadora, sin salir de un punto dado vuelve a repetir los lances, y vuelve de nuevo a vender, logrando, merced a las facilidades que la facultad de salar en el mar procura, realizar en un día mayor número de posturas y obtener mayor cantidad de pescado que antes en una semana. Y es que, antes, tenía por precisión que retornar a puerto, sopena de que se le perdiese la mercancía, máxime en las estaciones estivales: ahora con el beneficio de la facultad de salar en el mar, esa contingencia no existe, y el pescador obtiene, por tanto, más crecidas ganancias", SEAPS (1885), pp. 17-18).

res adquirir artes y embarcaciones menores (xeitos, boliches e incluso xábegas)⁹¹, lo que, lejos de perjudicar, incluso convenía a los fomentadores, que así podían desentenderse de las faenas de la pesca y disponer además del capital antes inmovilizado en equipo pesquero, justo cuando se están difundiendo nuevas técnicas de conservación del pescado⁹². De esta forma, pudo aparecer ya un mercado “libre” de cierta amplitud, no condicionado por acuerdos previos, aunque en algunos casos éstos se siguieron manteniendo para garantizar el pago del traspaso de artes y barcos a los pescadores⁹³.

Y aquí está el origen de salar en el mar. El cumplimiento de los contratos firmados con los patrianos, sólo podía asegurarse si se presenciaba el momento de levantar las redes; por otra parte, el incremento de la oferta de sardina, con unas técnicas pesqueras prácticamente estancadas, sólo podía venir de una mayor permanencia en los caladeros: así, el pescador “convierte su barca en almacén flotante de pesca en fresco, y en activa lonja de contratación, y á la misma concurre el fabricante en demanda de la primera materia de su industria”⁹⁴.

Inicialmente, este proceso se centró en la ría de Arosa, pero muy pronto los cambios aquí producidos se extendieron a las rías próximas. La posibilidad de comprar pescado en el mar, utilizando botes con sal, no tardó en afectar al sistema contractual imperante todavía en las de Muros, Pontevedra y Vigo, por las compras que a los pescadores de estas rías hacían los botes de los fabrican-

91 Si antes de la Real Orden de 1880 el precio de la sardina en la ría de Arosa oscilaba entre 10 y 30 reales el millar, “en 1883 y principios del 84 ha llegado a 70 reales millar en fresco para salar y 75 para la conserva”, “Trabas que perturban la industria” en *RPM*, 30-IX-1890.

92 Este traspaso de la propiedad de los medios de producción a los marineros se daría principalmente en las rías de Villagarcía, donde a la altura de 1885 el 90 por ciento de “los instrumentos de pescar” pertenecerían a gallegos, y en las de Marín y Vigo, “donde tiempo ha que la pesca se efectúa por patrianos”, SEAPS (1885), pp. 25-26 y Díaz de Rábago (1885), p.33. Ahora bien, los fomentadores nunca abandonaron por completo su función de armadores; en muchos casos siguieron siendo propietarios de artes y barcos, sobre todo de los más grandes y costosos, cercos reales, trañas y xábegas. Tampoco perdieron el control sobre la actividad pesquera; por el contrario, el oligopolio de demanda se revelará como un mecanismo muy eficaz a la hora de controlar los mercados.

93 En este sentido, constata la SEAPS “...por lo que estos -los fomentadores-, viendo amenazados sus intereses y comprometido su porvenir.... empezaron a hacer un ensayo, vendiendo con pérdidas considerables o alquilando a precios ínfimos sus embarcaciones y aparejos a los pescadores, obligándose estos a su vez á llevar la pesca por un tiempo determinado expresamente á los almacenes de los vendedores o arrendatarios. Para evitar que los pescadores aún así no cumplieran los compromisos adquiridos , determinaron mandar botes con sal para conservar el pescado”, SEAPS (1885), p. 16.

94 SEAPS (1885), p. 17.

tes de la de Arosa⁹⁵. De hecho, fueron, las protestas de los fomentadores perjudicados las que motivaron la Real Orden de 12 de Julio de 1884, por la cual se restringía a la ría de Arosa el llevar sal a bordo de las embarcaciones, pero que apenas si tendrá efectos por la imposibilidad de hacerla cumplir.

La pesca de sardina se vió aún más presionada en la década de los ochenta, cuando a la creciente demanda de la industria transformadora se sumó la del consumo en fresco, tras la apertura de las líneas ferroviarias. Aunque la exportación de pescado por ferrocarril afectó sobre todo a las especies finas, la sardina, que va a usarse como cebo de los palangres, se vió también indirectamente afectada. En esta situación, y ante la imposibilidad de cambiar a corto plazo las técnicas de captura, la ruptura del marco legal de la pesca marítima era inevitable.

Dar respuesta a una creciente demanda de sardina exigía, por un lado, llevar hasta el límite la capacidad productiva de las unidades pesqueras, y, por otro, reforzar el concepto de "mar libre", es decir, impedir la difusión de los grandes artes. En las rías bajas, tal como se ha visto, aparecieron los boliches al trabuquete, los xeitos a la galga, aumentaron en número los de 400 mallas y se suprimió la veda, al tiempo que fracasaban diversos intentos para implantar las traíñas. En las rías altas -de La Coruña, Ares y Sada-, el proceso fue más complejo, pero la consecuencia final fue también la desaparición de los artes mayores.

En las rías de La Coruña y Ares y Sada, los artes menores ocupaban un puesto marginal. En la primera, los cercos reales las habrían desplazado totalmente, impidiéndoles trabajar⁹⁶, mien-

⁹⁵ La polémica desatada a raíz de la posibilidad de embarcar sal a bordo para conservar el pescado está recogida en numerosos artículos y folletos de la época; en concreto, la SEAPS indica que "algunos industriales, en vez de utilizar la sal embarcada para los fines á que la autorización se contrae, la emplean para impossibilitar a los fabricantes de otras rías el ejercicio de la industria, mediante compran los primeros, por precios ínfimos, en alta mar y durante la noche, a los dependientes de los segundos la sardina que cosechan por cuenta de los principales", SEAPS (1885), p. 6. Una detallada descripción de todo el proceso en "La compra-venta del pescado en el mar", RPM, 30-IX-1890.

⁹⁶ En instancia que una Comisión de Pescadores de La Coruña dirige a la Comisión Central de Pesca, de fecha 11-II-1893, se solicita poder usar de nuevo sus aparejos, pues, "desaparecidos los gremios de marentes... aceptamos el trabajo a sueldo de los capitalistas quienes armando aparejos y contando con establecimientos de salazón se hicieron dueños de la ría al amparo de pescar con cercos reales dentro del puerto, consiguiendo más adelante primero, que fueran proscritos los aparejos denominados boliches, que pescaban en el mismo puerto pero en postas donde no podían perjudicar a los cercos con sus largadas, logrando después proscribir los aparejos llamados jeitos", AGM, Sección Pesca, Generalidades, L-2125.

tras que en la segunda, y dado que las trañas abastecían casi por completo las necesidades de las fábricas de salazón, xábegas, boliches y xeitos quedarán reducidos a la producción para el consumo en fresco, carnada para los palangres y, en menor medida, para la salazón⁹⁷. Sin embargo, las necesidades de la industria transformadora modificarán el empleo de las trañas, apareciendo las denominadas trañas al trabuquete.

Esta nueva forma de usar las trañas, fuera de las postas o boles que tenían asignadas, muy pronto provocó conflictos con los artes menores, que se agravaron a medida que su número fue creciendo. Las trañas al trabuquete, al largar en cualquier lugar de la ría, en concreto en su boca, restringían enormemente las posibilidades de faenar de los xeitos y amenazaban también los privilegios de los cercos reales de La Coruña⁹⁸. Las reclamaciones de los armadores de los artes menores -xeitos, xábegas, etc-, así como las de los ayuntamientos ribereños, donde una gran parte de sus vecinos se empleaban en halar los cabos desde tierra, dieron como resultado la prohibición del trabuquete y la desaparición de las trañas de la ría de Ares y Sada.

Paralelamente, van desapareciendo también los cercos reales en la ría de La Coruña -su número pasó de ocho a dos entre 1884 y 1890. Aunque no podemos determinar cuales fueron las causas de esta brusca caída, hay una serie de factores que pueden explicarla: en primer lugar, el desarrollo mercantil del puerto de La Coruña, que bien pudo hacer descender la productividad de algunas de las postas donde faenaban; segundo, el lento desarrollo de la industria conservera y las grandes dificultades en los mercados que afectarían negativamente a la salazón; y, por último, el acoso de los artes menores, en concreto de los xeitos que, al largar en las

⁹⁷ En un informe emitido a instancia de la Comandancia de Ferrol se indica que en la ría de Ares y Sada, "no hay ni un cerco, ni una traña, ni un chinchorro que puedan calarse en las postas de aquella ría, y en cambio existen muchas jávegas, rapetas y boliches que son propiedad de los pescadores de aquella localidad y algunas de los fomentadores de las mismas", AGM, Sección Pesca, Asuntos Particulares, L-2150. Una exposición de los pescadores de artes menores a la Comisión Central de Pesca abunda en este sentido: "Es público y notorio que los xeitos y jávegas mantienen en esta ría a más de 800 o mil familias y emplean por lo menos a otras tantas mujeres que se encargan de expendirla -la pesca- para el consumo diario", AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L-2150.

⁹⁸ El mismo informe citado anteriormente reconoce que si las trañas se emplearan en las postas asignadas, "quedarían dueñas exclusivas de la ría de Sada en la cual con arreglo a la Ley no podrían trabajar más aparejos que los mencionados y alcanzarían realizar así su ideal que es ser tan exclusivos en la dicha ría como dicen lo son los dueños de los Cercos de La Coruña, quedando en condiciones iguales a aquellos", AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L-2150.

bocas de las rías, impedían la llegada de sardina a los cedazos⁹⁹. En definitiva, factores que, unidos a la expansión del consumo en fresco, hicieron aumentar el coste de oportunidad del capital invertido en los grandes artes hasta un punto que los fomentadores debieron externalizar el mercado de sardina.

La formación de un mercado abierto de sardina aparece así vinculado tanto al desarrollo del “mar libre”, es decir, a la desaparición de aquellas concesiones legales que impedían el disfrute común de los recursos pesqueros, como a la separación entre actividad productiva y transformadora. La desaparición del sistema contractual y el cambio operado en las relaciones de producción se revelan entonces como factores decisivos en la formación de un mercado abierto de sardina, al igual que lo fueron en el desarrollo de la industria conservera. Como ya señaló Joan Carmona, “la industrialización del sector exigía no la expropiación, sino precisamente la devolución de los medios de producción a los pescadores”¹⁰⁰.

De esta forma, quedaba abierto el camino para la minifundización de la pesca costera en Galicia, para la conformación de unos paisajes y estructuras que actualmente se consideran tradicionales, pero que apenas si cuentan con un siglo de existencia. Al hablar de minifundización, no nos estamos refiriendo solamente a la proliferación de unidades pesqueras de pequeño tamaño, sino a la conformación de un proceso de producción que se caracteriza básicamente: por la propiedad, familiar o de pequeñas sociedades, de los medios de producción, por una escasa capitalización y por mantener un sistema de retribución “a la parte” que se inserta en una economía doméstica en las que frecuentemente se desarrollan otras actividades -agricultura, etc.-. El proceso no es plenamente capitalista pero aparece subordinado a procesos de valorización ya típicamente capitalistas. Tal como ha observado Varela Lafuente,

⁹⁹ En instancia dirigida a la Comisión Central de Pesca, con fecha del 9-II-1893, antiguos armadores de cercos reales de La Coruña destacan que “por haber cambiado radicalmente las condiciones de la ría de La Coruña desde que el creciente aumento de la navegación a vapor en buques de gran tonelaje y consiguiente fuerza de máquina... se han visto forzados a retirarlos” y solicitan que se conceda facultad de pescar “a los jeitos y boliches y cualquier otro que no perjudique la reproducción. Así, la industria de salazón podrá subsistir libre de los gastos y riesgos que antes les imponía la necesidad de tener aparejos de pesca propios pues podrá adquirir de los pescadores con artes menores la sardina necesaria al sostenimiento de la industria”, AGM, Sección Pesca, Asuntos Particulares, L-2163. Por el contrario, los armadores de los dos únicos cedazos existentes en La Coruña reclamarán en 1893, al igual que ya lo hicieron antes, que se mantengan sus privilegios y se prohíba el empleo de los jeitos dentro de la ría, AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L-2165.

¹⁰⁰ Carmona (1983a), p. 363.

en la relación que se establece a través del mercado, donde se intercambian “cantidades desiguales de trabajo”, el segundo de estos ámbitos -el capitalista- domina al primero, pudiendo extraer de él un excedente sin necesidad de inversión, lo que da lugar a un dominio efectivo de los medios de producción pesqueros por parte del capital externo¹⁰¹. Esto se acentúa además debido a la atomización de la oferta, frente a una demanda constituida en oligopolio, y por las propias características de la actividad pesquera, derivadas del libre acceso al recurso, que fuerzan a los productores a tratar de obtener ventajas individuales aumentando su producción al máximo y, por tanto, aproximando el mercado al punto de saturación. Además, es muy posible que a lo largo del período en estudio existieran otras formas más evidentes de control o dominio por parte de capitales externos, como préstamos efectuados por comerciantes o fomentadores para la compra de artes y barcos, los cuales debieron estar muy difundidos pero de los que sólo tenemos escasas alusiones indirectas¹⁰².

En todo caso está claro que en el último tercio del Ochocientos, al compás del desarrollo de un amplio mercado abierto de sardina, se fueron concretando también unas determinadas relaciones y estructuras productivas, características de la pesca costera en etapas posteriores, y que la difusión de sucesivas mejoras tecnológicas no harán más que consolidar y ampliar.

B) Los mercados de pesca fresca

La reducción de la pesca costera únicamente a la captura de sardina no es del todo correcta, pues a la altura de 1880 no

¹⁰¹ Varela Lafuente (1985), pp. 75-81.

¹⁰² En 1889, a raíz de un conflicto suscitado por la aparición de los artes de arrastre en Vigo se reconoce que a los pescadores sus “protectores” les hacen creer “que su felicidad consiste en ser dueños *in nómine* de un mezquino arte o una miserable embarcación en la que llevan vendida la vida,, para acaparar ellos a bajo precio los productos de la pesca, haciéndoles sus esclavos por medio de la usura”, “Conflicto entre pescadores en Vigo”, *RPM*, 30-IX-1889. Muchos años más tarde, los pósitos de pescadores incidirán en esta cuestión; concretamente Alfredo Saralegui (s.f.), p. 32., al hablar de los barraqueros o subastadores, dirá que estos industriales “son los que prestan a los armadores algunas cantidades para que puedan atender a las necesidades más perentorias del ejercicio de su profesión, auxilio que les asegura el negocio de la subasta de la pesca que sus deudores capturen y que, a veces, para mayor seguridad, consiste en entregarles embarcaciones o pertrechos, generalmente en tal forma y condiciones, que son muy pocos los deudores que en vida ven terminada su deuda”.

existían todavía pesquerías de altura; sin embargo, es necesario diferenciarlas de la de especies finas, dado que su desarrollo y la conformación de un mercado para el consumo directo siguieron caminos diferentes.

En los estudios sobre la pesca marítima actual se suele considerar la separación entre el proceso de producción y el de comercialización como un elemento clave en la economía del sector, dándose una subordinación del primero al segundo. Trás el desembarco de la pesca en puerto, se inicia una cadena de comercialización -exportador, asentador, detallista- encargada de conducir el pescado hasta los consumidores, y que al asumir funciones tales como transporte, almacenamiento y/o conservación, permite que la mercancía pescado-fresco realice su valor. En esta cadena, el asentador, cuyo número está limitado por licencia administrativa, es la figura estratégica, la que sirve de intermediaria entre los minoristas y los exportadores; la actuación de los últimos en la subasta materializa la subordinación del proceso de producción al proceso de comercialización. El marcado carácter oligopolístico de los asentadores les permite canalizar como renta la mayor parte del valor final de la pesca, y, por tanto, al obtener beneficios extraordinarios, aumentar su fuerza frente a los demás eslabones por una mayor disponibilidad de recursos financieros. Los orígenes de esta disociación habría que buscarlos en la “despreocupación” de los armadores por la fase estrictamente comercial, dados “los buenos resultados económicos que la extractiva ha generado en otras épocas”, o su “tradicional incapacidad” para asumir funciones comerciales, debido a las características técnicas y económicas inherentes a la propia actividad -individualismo, desconocimiento de las características de la demanda final, etc.- ¹⁰³.

En este apartado se intenta mostrar cómo la formulación de dicha estructura comercial fue resultado de un proceso histórico a lo largo del cual sus diversos elementos se fueron modificando, no sólo en función del grado de desarrollo del sector y de los mercados pesqueros, sino también en virtud de las estrategias diseñadas por los armadores para hacerse con los beneficios derivados de la comercialización. No obstante, y pese a estos esfuerzos, al final del

¹⁰³ Varela Lafuente (1985), pp. 107-112; GAUR (1970), pp. 103-104; IRESCO (1977), pp. 251-274.

período en estudio la subordinación del proceso de producción al de comercialización se hará más evidente que nunca.

La formación de un mercado a nivel nacional para la pesca fresca fue un proceso largo y complejo. A finales del siglo XIX, el tendido de las líneas ferroviarias con el litoral, al estimular el crecimiento de la producción, llevó consigo determinadas innovaciones técnicas que permitieron una mayor regularidad de los ciclos productivos, y, a su vez, la normalización de los envíos al interior peninsular. Sin embargo, esta regularidad de la producción no se reflejaba en los mercados finales, caracterizados por una oferta muy inestable, con pescado abundante sólo algunos días por semana. A estas fluctuaciones de la oferta respondían las bruscas oscilaciones en los precios del pescado, cuya causa, ya lo hemos dicho, no debe buscarse en el ámbito de la producción sino en la esfera de la comercialización y su propia dinámica; por todo ello, resulta interesante conocer la organización comercial de la pesca fresca en estos primeros momentos de desarrollo del mercado.

La comunicación ferroviaria con el litoral había sido un poderoso acicate para el crecimiento de la pesca marítima, especialmente de aquella orientada al consumo en fresco; sin embargo, y tal como indica Robb Robinson para el caso inglés, “los beneficios derivados de los ferrocarriles no se podían realizar sin un desarrollo paralelo del ámbito de la distribución. La creación de una red precisa de conexiones y salidas no podía ocurrir de repente, se necesitaban entre otras cosas tiempo y energía”¹⁰⁴. Sin duda, la existencia de unos canales y figuras para la comercialización de los productos pesqueros es muy anterior a la aparición de un subsector orientado al consumo directo; sin embargo, las peculiares características de conservación y transporte que requería una mercancía tan perecedera como el pescado fresco rompían radicalmente con las que hasta entonces tuviera el tráfico de salazones, escabeches o conservas. A diferencia de éstas, y dado que el pescado fresco no podía almacenarse, la comercialización debía organizarse de forma inmediata, y de ahí la necesidad de generar unas nuevas estructuras comerciales o readaptar las antiguas.

¹⁰⁴ Robinson (1986), pp. 32-43.

Los artículos de Fernando Rodríguez en la *Revista de Pesca Marítima* nos permiten rastrear los primeros pasos de este comercio. La escasez de pescado que sufrieron durante la guerra carlista los mercados castellanos, hasta entonces abastecidos desde los puertos vascos, fue el motivo de que se pensara en Vigo como alternativa para los mercados de la meseta norte¹⁰⁵. Aunque en un principio la penuria de los medios de transporte limitaron el proyecto, no se tardó mucho en aprovechar las posibilidades que ofrecía el ferrocarril¹⁰⁶. Los altos precios que el pescado alcanzaba en los mercados finales aseguraban un amplio margen de beneficios, y puesto que ya no era preciso salar o escabechar la pesca para su transporte, “la operación del comerciante queda reducida a la compra, arreglar allí mismo el pescado, conducirlo a la estación, facturarlo y... esperar el resultado”¹⁰⁷.

Los altos beneficios obtenidos con el comercio de pescado dieron lugar a una fuerte competencia, cuyo resultado inmediato fue el alza de los precios en los mercados de origen¹⁰⁸. Este aumento de precios, que favoreció directamente a los armadores, impulsó el crecimiento de la producción y, a la vez, la acumulación del capital necesario para transformar las técnicas pesqueras¹⁰⁹. En este momento, el papel que jugaron los armadores no se limitó al de simples beneficiarios de la lucha entablada entre los comerciantes, sino que participaron de forma activa en la competencia, bien interviniendo en la comercialización del pescado, bien utilizando métodos poco ortodoxos para hacer subir los precios, lo que resultaba bastante sencillo en un momento en que ni las figuras comerciales estaban delimitadas ni los sistemas de venta eran transparentes.

¹⁰⁵ Rodríguez (1894). Sobre la industria conservera vasca durante la Segunda Guerra Carlista Homobono (1993), pp. 11-61.

¹⁰⁶ Para Rodríguez (1894), la apertura de la línea Cáceres-Portugal, permitiría enviar el pescado al interior peninsular a través de las líneas férreas portuguesas, para lo cual debían transportar el pescado en carros hasta Tuy y atravesar el Miño en barca. Sin embargo, sólo fue tras la puesta en funcionamiento de las líneas de La Coruña y Orense-Vigo cuando esta actividad pudo desarrollarse.

¹⁰⁷ Rodríguez (1894).

¹⁰⁸ “los negociantes y especuladores... se alucinaban en competencias ruinosas pagando los géneros a precios fabulosos”, Rodríguez (1894).

¹⁰⁹ “el perjuicio que han venido sufriendo los comerciantes redundaba en provecho de los pescadores por el mayor precio al que colocaban sus pescas. ...los armadores, estimulados por el creciente número de negociantes y por el ventajoso resultado que las competencias de estos les ofrecían, han venido acumulando elementos, hasta contar hoy con una formidable escuadra de vapores, que da la medida del crecimiento y desarrollo que en aquél puerto ha alcanzado la industria de la pesca”, Rodríguez (1894a).

En las últimas décadas del siglo XIX, gracias al transporte ferroviario, los puertos gallegos y asturianos se convirtieron en los principales mercados de oferta de pescado fresco, desplazando a los vascos y santanderinos¹¹⁰. Esto no supuso, sin embargo, la adopción de formas comerciales más desarrolladas, sino que continuaron vigentes los métodos de comercio tradicionales¹¹¹. En lo que respecta a las figuras, estaba en primer lugar el negociante al por mayor, que contrataba la compra a los armadores o a sus agentes en los puertos para distribuirla después en las distintas plazas; los asentadores en los mercados que directamente o a través de intermediarios adquirían la pesca en los puertos; y, por último, los armadores, que en muchos casos actuaban también como distribuidores: "...en las plazas, nos encontramos con frecuencia asentadores, negociantes a gran escala por cuenta propia y a la vez ejerciendo de comisionistas... en los puertos, armadores que presentan sus pescas a la venta, siendo negociantes a la vez... reúnen en sí intereses contrarios y fomentan la competencia"¹¹². Las características del sistema de ventas permitían todo tipo de fraudes: primero, porque no se había adoptado todavía el sistema métrico decimal y seguía manteniéndose la medida por unidades -docenas, millares, etc.-¹¹³; segundo, porque las subastas se efectuaban al

¹¹⁰ En diversos artículos de la *RPM* se reconoce la importancia de la pesca gallega en el abastecimiento a Madrid. "El movimiento del mes de febrero en el mercado de pesca en Madrid", *RPM*, 31-III-1893; Rodríguez (1894b).

¹¹¹ "En contra de toda ley, y sin tener en cuenta para nada lo que se viene haciendo en los puertos de Guipúzcoa, Vizcaya y Santander, más antiguos, más prácticos y más inteligentes en esta clase de comercio, que han tenido establecida la venta del pescado al peso, por kilos y fracciones de 10 kilos tan pronto como el sistema decimal fue obligatorio, en los puertos asturianos y gallegos, centros de donde hoy se importa mayor cantidad que de otro alguno, vienen sosteniendo su rutinaria manera de convenios y contratos, sin que los negociantes, que a aquellos puertos llegan les merezcan mayor atención que los antiguos borriqueros", Rodríguez (1894b). El sistema de venta diaria mediante subasta a la baja era conocido y empleado desde antiguo por los gremios de mareaños del País Vasco y Andalucía, Erkoreka Gervasio (1991), pp. 292-298; Gracia Cárcamo (1992), pp. 115-142; Vega Dominguez (1991).

¹¹² Rodríguez (1894).

¹¹³ "En los puertos de Galicia sirve de unidad para la venta la docena (una docena se compone de 30 unidades) Ahora bien, dentro de la unidad hay docena que puede dar hasta 80 kilos, mientras otras no alcanzan los 40, y de aquí el gravísimo error en que suelen caer algunos incautos, la gran dificultad para el negociante que ha sufrido ya algunos fracasos, y hasta la estafa de que puede ser objeto el que encomienda compras por no serle a él posible llegar a efectuarlas"; además, los armadores o encargados de la venta preparan las partidas "colocando debajo las pequeñas... y no se ocupan de quitar la tripa á la merluza con la sana intención de que los gases que en ella se producen, efecto del principio de descomposición, las haga más voluminosas y aparezcan a los ojos del comprador con más peso del que realmente tienen", Rodríguez (1894). También Erkoreka hace constar una serie de procedimientos utilizados por los gremios vascos para evitar arreglos fraudulentos, si bien de distinta naturaleza a estos, de los compradores durante la subasta y asegurarse su transparencia, Erkoreka (1991) p. 296

alza, y, tercero, porque se conocía de antemano al propietario de las partidas, características todas ellas que beneficiaban directamente al armador. Actuando a través de testaferros, y teniendo como referencia los precios en los mercados finales, los armadores-negociantes podían pujar por sus propias partidas, haciendo subir los precios y transfiriendo al consumidor los costes de su estrategia. En caso de un alza exagerada, y ante la expectativa de que los mercados finales no pudieran absorber el incremento sufrido en la subasta, cedían la pesca a los negociantes; por el contrario, si consideraban la subida razonable, la comercializaban ellos mismos¹¹⁴.

Ahora bien, no creemos que este comportamiento se deba generalizar a todos los armadores, sino sólo a los más fuertes los que, al adoptar el vapor como medio de tracción en las embarcaciones y, por tanto, disponer de mayor ventaja en el mercado, pudieron establecer toda una serie de lazos y relaciones comerciales con los centros del interior, acaparando así un sustancial segmento de la oferta¹¹⁵. El resto, aquellos que todavía seguían empleando la vela, con una producción global importante pero que se presentaba atomizada frente a la demanda, también obtendrían beneficios de esa competencia, pero sin participar en las ganancias de la comercialización.

La conducta seguida en los mercados iniciales se va a reflejar también en los distintos centros de consumo¹¹⁶. Ante los precios

¹¹⁴ "los armadores... disponen y cuentan con testaferros o asalariados que, a pretexto y bajo capa de compradores, intervienen en las subastas con la sana intención y exclusivo objeto de empujar a los demás para que suban los precios... No les basta con ese engaño manifiesto de pares y docenas, no se dan por satisfechos convirtiendo a los negociantes en juguetes, cediéndoles las pescas solo cuando suben y están ciertos que en las plazas no han de dar resultado (porque de darlo ya las mandarían ellos). No puede haber Comercio mientras los negociantes sigan cometiendo la torpeza de tomar como base para la compra los precios del día obtenidos en las plazas", Rodríguez (1894c). Precisamente, debido a las muchas irregularidades del sistema de ventas, sobre todo porque se tenía que "hacer las operaciones de compra, arreglo de los bultos y facturación en el breve espacio de dos ó tres horas", el director de *El Comisionista*, reclamará la venta al peso y por bolas, esto es, sin que las partidas se conocieran, Rodríguez (1894b y 1894c).

¹¹⁵ En 1889, a raíz del conflicto suscitado por la llegada de una pareja a vapor a la ría de Vigo, la misma Comisión Central de Pesca reconocerá que el motín "no obedeció tanto a oposición a los procedimientos de pesca, como al de la concurrencia que en el mercado tenían hiciera a los pescadores de la localidad o vendedores que tal ve le tenían monopolizado, los productos de la pesca que en grandes cantidades trajeran los vapores", "Informe de la Comisión Central de Pesca resolviendo consulta del Capitán General del Ferrol", *RPM*, 30-IX-1889

¹¹⁶ "Lógico era que, á medida que las líneas férreas han ido poniendo a los puertos en comunicación directa con las plazas, facilitando la concurrencia en los mercados, se hubiera estudiado la manera de ser de cada uno de éstos, su importancia y su consumo medio, datos que son de absoluta necesidad si no se han de tener las plazas en constante desequilibrio... En Madrid, es cosa sabida, en cada semana ha de haber tres días de grande entrada y otros tres en que relativamente llegan pequeñas cantidades", Rodríguez (1894c).

que alcanza el pescado en los puertos, se van a buscar aquellos mercados de precios más altos para así poder asegurar beneficios. Esta estrategia provocará a la larga grandes oscilaciones en los mercados: plazas sobreabastecidas, con precios a la baja, y plazas desabastecidas, con precios al alza¹¹⁷. Es decir, se configura un tipo de mercado muy inestable, con un comportamiento que se podría definir como “pulsátil”, y cuya principal característica van a ser las grandes fluctuaciones de los precios en función de los desequilibrios en la oferta. Como ya mencionamos antes, estas fluctuaciones no dependen de la producción sino de una determinada estrategia comercial, que se basaba en las diferencias de precios existentes entre los distintos centros de consumo y que trataba de asegurar el máximo de beneficio en un mercado limitado.

Llegados a este punto, quedan por ver los efectos que esta conducta tuvo sobre el consumo, en un momento de formación del mercado y con una mayoría de consumidores no familiarizados todavía con el producto. Para Francisco Rodríguez, la respuesta es clara: las fluctuaciones en la oferta y las bruscas oscilaciones de los precios tenían un efecto claramente limitativo sobre el consumo. Los consumidores, al no controlar el producto en sus diferentes clases y calidades, se retraían tanto cuando el precio era alto, “bajo la impresión unos de haber sido estafados y otros de habérseles intentado estafar”, como cuando estaba bajo, “suponiendo que la baratura es efecto de hallarse averiado [y] no se acuerdan de él en muchos días siquiera pudieran adquirirlo a precio conveniente”¹¹⁸. Ahora bien, pensemos que está hablando un representante de los comisionistas madrileños, interesados en la estabilización de la oferta de pescado y en la separación de producción y comercialización: “no puede haber Comercio, mientras no se deslinden bien los campos, y se vean claramente definidas las funciones que cada individuo en él ejerce. (...) No se hagan ilusiones los señores arma-

117 “Tan pronto tienen noticia de que en un mercado han subido algo los precios, ya todos se disponen y preparan para mandar allí la mayor cantidad posible... Apresurándose todos a mandar en busca del precio, que ellos creen beneficioso, resulta en el mercado la abundancia, y como consecuencia inmediata, la baja. ...y de aquí su retraimiento, todos se abstienen, nadie se atreve a comprar, y ya tenemos de nuevo la escasez, y por consiguiente, la subida. Y en este círculo vicioso vienen girando los señores industriales... y no hay medio de convencerles de que estas fluctuaciones bruscas no son efecto del estado de los mercados, sino de lo mal calculado de sus operaciones”, Rodríguez (1894c).

118 Rodríguez (1894c).

dores; si por desgracia suya no lo entendieran así; si por el contrario continúan convertidos en tiranos y explotadores sin escrúpulos, consiguiendo que a fuerza de trabas y opresiones el Comercio decaiga, no serán ellos los que menos han de sentir sus efectos”¹¹⁹. Eran estas, sin duda, las verdaderas razones que preocupaban al director de *El Comisionista* y no la restricción del consumo; de hecho, en sus artículos se encuentran diversas alusiones a la regularización de la demanda que estaba teniendo lugar a finales del siglo XIX.

Por el contrario, es muy probable, tal como señala Hartwell para el mercado pescadero de Londres en la década de 1830, que las fluctuaciones de los precios del pescado, mucho mayores que las de la carne, tuvieran un efecto positivo sobre la ampliación del mercado, al permitir que las capas sociales con ingresos bajos se habituaran a consumirlo cuando los precios caían¹²⁰. Y en este punto debemos incidir en lo ya dicho antes: los ferrocarriles fueron un elemento imprescindible en el desarrollo del sector, pero no crearon la demanda; fue necesario que transcurriera un cierto tiempo para que los clientes se familiarizaran con el pescado y se acostumbraran a consumirlo regularmente. Debemos tener en cuenta, además, que el pescado fresco no es un producto homogéneo, fácilmente identificable por los consumidores, sino que bajo esa denominación se esconden gran cantidad de especies de muy distintas características y precios. Aunque a finales del siglo XIX el grueso del pescado fresco vertido en los mercados interiores se componía fundamentalmente de sardina, merluza y besugo¹²¹, cada vez más se va a ampliar la gama de pescados frescos ofertados. Desde esta perspectiva, las bruscas oscilaciones del mercado, quizá cumplieron una función “educativa” de los consumidores que podían aprovechar la baja de los precios para comprar especies y calidades diversas. Y esta “formación del gusto” jugará un papel importante en la primera década del siglo, cuando la difusión de los artes de arrastre, que permitió acceder a aguas y fondos inexplorados hasta entonces, amplió sustancialmente la oferta

¹¹⁹ Rodríguez (1894c).

¹²⁰ Hartwell (1986), pp. 149-179.

¹²¹ La importancia de estas tres especies aparece corroborada por las llegadas de pescado a Madrid, que para algunos meses de 1893 y 1894 aparecen recogidas en la *RPM*.

de pescado; desde entonces el consumidor podrá elegir dentro de una mayor variedad de especies, sin tener que sustituir el pescado por otros productos alimenticios. Ahora bien, en todo caso, fueron estos valores añadidos a la estrategia de los armadores y comerciantes y no objetivos conscientes de la misma.

Tal comportamiento, diseñado para asegurar un máximo de beneficio en un momento en que la demanda aún era débil y en buena medida seguía afectada por importantes variaciones estacionales, no se pudo mantener cuando el sector pesquero se transformó. La ventaja relativa que a determinados armadores les había dado la pronta adopción del vapor fue desapareciendo hacia finales de siglo, a medida que se difundió su empleo y creció la oferta de pescado fresco. Es decir, cuando se hizo imposible el control de una parte sustancial de la oferta por unos pocos productores, se volvieron inútiles los mecanismos de actuación empleados hasta entonces en los mercados, que, poco a poco, fueron estabilizándose. Al no poder intervenir en la formación del precio en los mercados iniciales, ni tampoco controlar las cantidades ofertadas en los mercados finales, dejó de tener sentido para los armadores comercializar sus ahora relativamente pequeñas producciones. Este proceso debió concluir en la primera década del siglo, con la difusión de los artes de arrastre, pero hay indicios de que los beneficios de los armadores estaban descendiendo desde antes¹²². A partir de 1900, la mejora global de las técnicas pesqueras y la progresiva estabilidad de los mercados, a consecuencia de la nueva situación de competencia, se reflejaría en una lenta pero continua caída de los precios del pescado.

En definitiva, desde los últimos años del siglo XIX los armadores habrían ido perdiendo capacidad de intervención en los mercados, por lo que tratarán de buscar ventajas en el ámbito de la producción. Y dos eran los medios para aumentar las capturas: bien un continuo perfeccionamiento del equipo pesquero, bien el acceso a aguas o especies inexploradas. Esta reorientación era además posible a finales de siglo en Galicia, por el escaso desarrollo

¹²² Ducloux (1901), aseguraba que "no se repetirá aquel tiempo -1894- en que un vapor daba a su propietario, después de deducidos gastos, seguros y amortización, un beneficio neto de 10.000 pesetas por año, siendo más del 33 por 100 del capital empleado; más puede decirse, sin embargo, que el armamento de los vapores palangreros es aun actualmente una operación muy remuneradora".

de las técnicas y por las posibilidades de explotar los stocks pesqueros aparentemente “ilimitadas”. Ahora bien, esto no significa que los armadores dejen de considerar necesario el control de la distribución, ni que desprecien las economías que de él pudieran derivarse, pues, como veremos más adelante, tomaron parte activa en la misma siempre que pudieron.

TERCERA PARTE:

**DEL MAR A LA MESA.
PRODUCCION, PRECIOS Y CONSUMO
(1880 - 1936).**



TERCERA PARTE: DEL MAR A LA MESA. PRODUCCION, PRECIOS Y CONSUMO (1880 - 1936).

3.1. La producción

3.1.1. La producción pesquera gallega (1880-1936)

A) La producción pesquera gallega y su peso en el conjunto español (1880-1936)

A la hora de cuantificar la producción pesquera gallega tropezamos con los mismos problemas de fiabilidad y discontinuidad estadística que para el conjunto del estado: sólo existen datos para veintidós de los cincuenta y seis años que abarca el período en estudio, concentrados preferentemente en el primer tercio del siglo XX¹²³.

Para las últimas décadas del Ochocientos, las estadísticas sin publicar del Archivo General de la Marina no son de gran utilidad; salvo la de 1891, única completa, se trata casi siempre de estados trimestrales y referentes además a distritos concretos¹²⁴. En cuanto a las series publicadas aceptamos con reservas la posibilidad de utilizar estas fuentes si bien hemos de tener en cuenta una infravaloración general. La mayor parte de la información se concentra en el primer tercio del siglo XX, pero también para estos años existen grandes lagunas: no hay datos para 1900-1906,

¹²³ Giráldez Rivero (1991).

¹²⁴ Las estadísticas que se conservan en el Archivo General de Marina y que se refieren a Galicia son las de los años 1884, 1885, 1890, 1891, 1892, 1895, 1896, 1897, 1905, 1906, 1907-1914; sin embargo, salvo las de 1891 y 1908-1914, son parciales y están muy incompletas, lo que hace imposible su uso.

1915-1919, 1922-1924 y 1935-36. La forma de salvar esta discontinuidad, que deriva de los avatares de la propia estadística pesquera, plantea no pocos problemas. Dos son las razones que impiden una reconstrucción completa de la serie: en primer lugar, la ausencia de fuentes alternativas para finales del siglo XIX y principios del XX y, segunda, las bruscas fluctuaciones que afectan a la pesca de sardina, con un peso decisivo en el conjunto de la producción pesquera; de ahí que nos centremos en el período que va de 1907 a 1935.

Para los años 1915-1918, se puede reconstruir la serie a partir del apostadero de Ferrol, dado, por una parte, el peso considerable que aquí tiene la producción gallega (un 62 por 100 como media entre 1908 y 1921 tanto para las capturas como para el valor) y, por otra, los coeficientes de correlación que presentan ambas series en los años disponibles entre 1908 y 1934: un 0,87 para los desembarcos y un 0,88 para el valor.

Con el fin de paliar la ausencia de datos fiables para los años 1921-1924 hicimos derivar las cifras para 1921 de las capturas de Vigo y La Coruña, puertos que tienen una importancia decisiva en la producción gallega, tal como veremos en el siguiente apartado. Así, obtenemos 137.476 toneladas desembarcadas en Galicia, por un valor de 85.636 miles de pesetas. Los datos de 1922, 1923 y 1924 los calculamos a partir de la tasa de crecimiento entre 1921 y 1925. Siguiendo este procedimiento, se obtienen las series recogidas en los Cuadros 1 y 2.

La evolución de la producción pesquera gallega desde finales del siglo XIX siguió, a nivel general, las mismas pautas del total español, al que sin duda estaba condicionando. Una etapa de crecimiento en la primera década del siglo, que se frena en los años previos a la Guerra Europea; la recuperación del mismo durante los años del conflicto, con un fuerte crecimiento en sus años finales, hasta 1921 cuando se alcanza el máximo del período. La crisis posbélica repercutirá tardíamente en la pesca marítima, haciéndose patente desde 1922 el descenso de la producción; cuatro años más tarde con unos niveles de capturas similares a los de la primera década del siglo, la depresión toca fondo. Desde 1928 los desembarcos se recuperan creciendo de forma ininterrumpida hasta la Guerra Civil.

CUADRO 1
LA PRODUCCION PESQUERA GALLEGA
EN EL CONJUNTO ESPAÑOL

Años	España (Tms.)	(1908=100)	Galicia (Tms.)	(1908=100)	Galicia/España Porcentaje
1883	67.604	55	23.463	41	34,71
1889	78.604	64	44.352	78	56,42
1892	82.814	67	31.178	55	37,65
1908	126.181	100	56.716	100	44,95
1909	116.113	94	58.423	103	50,32
1910	138.666	113	59.127	104	42,64
1911	147.779	120	64.398	114	43,58
1912	134.271	109	50.306	89	37,47
1913	144.066	117	74.632	132	51,80
1914	143.329	116	50.103	88	34,96
1915	138.985	113	48.146	85	34,64
1916	148.987	121	48.015	85	32,23
1917	135.607	110	44.184	78	32,58
1918	283.823	230	118.560	209	41,77
1919	322.646	262	114.189	201	35,39
1920	403.594	328	118.913	210	29,46
1921	427.235	347	137.476	242	32,18
1922	367.422	298	124.927	220	34,00
1923	347.769	282	112.378	198	32,31
1924	318.442	259	99.829	176	31,35
1925	302.720	246	87.280	154	28,83
1926	268.565	218	89.289	157	33,25
1927	232.346	189	68.042	120	29,28
1928	257.754	209	102.347	180	39,71
1929	285.628	232	92.307	163	32,32
1930	290.851	236	112.307	198	38,61
1932	330.327	268	126.328	223	38,24
1933	333.952	271	127.518	225	38,18
1934	389.635	316	139.641	246	35,84

Fuente: Elaboración propia, ver texto.

CUADRO 2
LA PRODUCCION PESQUERA GALLEGA
EN EL CONJUNTO ESPAÑOL

Años	España (Miles Pts.)	(1908=100)	Galicia (Miles Pts.)	(1908=100)	Galicia/España Porcentaje
1883	36.381	61	8.932	41	24,55
1889	32.261	54	6.700	30	20,77
1892	38.241	64	8.910	41	23,30
1908	59.384	100	21.980	100	37,01
1909	58.730	99	24.031	109	40,92
1910	57.327	97	22.064	100	38,49
1911	57.845	97	18.532	84	32,04
1912	69.415	117	22.978	105	33,10
1913	69.625	117	29.343	133	42,14
1914	71.995	121	22.602	103	31,39
1915	75.022	126	24.354	111	32,46
1916	90.833	153	29.322	133	32,28
1917	87.229	147	25.155	114	28,84
1918	228.833	385	86.523	394	37,81
1919	239.417	403	87.868	400	36,70
1920	374.079	630	100.750	458	26,93
1921	344.438	580	85.636	390	24,86
1922	296.217	499	82.502	375	27,85
1923	282.439	476	79.638	362	28,20
1924	270.675	456	76.234	347	28,16
1925	278.542	469	73.102	333	26,24
1926	236.302	398	73.004	332	30,89
1927	224.470	378	67.395	307	30,02
1928	223.204	376	68.723	313	30,79
1929	294.352	496	91.312	415	31,02
1930	304.883	513	92.206	419	30,24
1932	308.670	520	83.597	380	27,08
1933	309.004	520	71.643	326	23,19
1934	351.233	591	80.190	365	22,83

Fuente: Elaboración propia, ver texto.

Aunque las fases de la evolución de la pesca gallega son las mismas que las del conjunto español, el comportamiento de la pesca gallega muestra una mayor brusquedad y ciertas divergencias que es necesario destacar. El crecimiento de la pesca gallega en la etapa previa a la Guerra Europea fue notablemente inferior al del conjunto español, con un claro estancamiento en el quinquenio 1910-1914; también la prosperidad general de la guerra se dejó sentir más tarde en la pesca gallega, aunque el crecimiento posterior fue similar al del conjunto del estado: en 1921 la pesca gallega multiplicó por seis las descargas de 1883, igual que la española. La caída de desembarcos de los años veinte fue, sin duda, más acusada en Galicia, igual que la posterior recuperación, con una tasa de crecimiento que supera ampliamente la del conjunto español. Si en vez de las toneladas capturadas tomamos como referencia el valor de la pesca desembarcada, se observa como las pautas de comportamiento de la pesca española y gallega se aproximan, aminorándose las diferencias. Acaso merezca destacarse el desigual comportamiento en el quinquenio 1930-34 con una tasa de crecimiento del valor de las capturas españolas triple que el de las gallegas.

Los datos no hacen más que confirmar la importancia de la producción pesquera gallega: Galicia entre 1883 y 1934 aportó a las capturas españolas una media anual del 39 por 100 y un 32 por 100 del valor total. Durante todo el período, ambos porcentajes apenas experimentaron variaciones significativas, y, de hecho, la desviación estándar de la media de desembarcos es 6,64 y 5,5 la del valor. Tres son los hechos que nos interesa destacar. Primero, que la aportación gallega al total español varía sustancialmente según se mida en toneladas desembarcadas o en términos monetarios, debido a que la sardina, base de la industria transformadora pero de bajo precio, tiene en Galicia un peso decisivo. Segundo, que el descenso de la participación gallega a partir de los años veinte coincide con la expansión pesquera de otras regiones españolas, las descargas efectuadas por barcos gallegos fuera de Galicia y la emigración de buena parte de la flota de altura. Y, tercero, que el notable crecimiento de la producción pesquera española a lo largo del período en estudio no redujo el peso siempre importante de la pesca gallega; por el contrario, entre 1883 y 1934, unas tasas de

crecimiento similares a las de otras regiones pesqueras (3,55 por 100 los desembarcos y 4,39 por 100 el valor de la producción gallega, frente a 3,49 por 100 y 4,54 por 100 del resto de España) permitieron a Galicia mantener prácticamente invariable su aportación al conjunto español y, en definitiva, consolidarse como la principal región productora de pescado.

Cuando tratamos de situar la pesca gallega en el conjunto del sector pesquero español y valorar su importancia, debemos partir de que cualquier punto de vista que se adopte para calibrar la importancia de la pesca gallega en la totalidad del sector pesquero español, bien tomando como referencia la producción o bien el esfuerzo introducido, no hará sino confirmar la primacía de aquella.

Precisamente, la importancia de Galicia como principal región pesquera dentro del conjunto del sector en España no sólo se refleja en su contribución a la producción total, sino que también se puede comprobar observando el volumen de mano de obra ocupada y capital invertido. La media de contribución de Galicia al capital invertido en equipo pesquero se sitúa en un 36,70 por 100 de total, cifra similar a la de la mano de obra ocupada en la pesca (38,55 por 100). Sin embargo, debemos destacar que mientras España desde finales del siglo XIX inicia un crecimiento sostenido del esfuerzo pesquero que alcanza en 1934 su punto más alto, en Galicia este se logra ya en 1921, nivel que no se volverá a alcanzar con anterioridad a la Guerra Civil. Un fenómeno de descapitalización que, sin duda, influyó en una pérdida de importancia relativa de la pesca gallega en el conjunto español (Cuadro 3).

En todo caso, lo que sí es evidente es que desde 1880 y a lo largo de todo el primer tercio del siglo XX Galicia se consolida como la principal región pesquera de España, con una participación que, tanto desde el punto de vista de la producción como del esfuerzo desarrollado, supera con creces un tercio del total español. En definitiva, ese protagonismo de la pesca gallega que Roberto Fernández Díaz y Carlos Martínez Shaw ya observaran en el siglo XVIII y Xan Carmona en el XIX, se pondrá nuevamente de manifiesto en este período¹²⁵.

¹²⁵ Fernández Díaz, R. y Martínez Shaw (1984); Carmona (1983a).

EVOLUCION DEL ESFUERZO PESQUERO EN ESPAÑA Y GALICIA

	VALOR DE ARTES Y BARCOS			NUMERO DE PESCADORES					Porc. Galicia/ España	
	España	Galicia		España	(1908=100)		Galicia			
Miles Pts. de 1913	(1908=100)	Miles Pts. de 1913	Porcentaje (1908=100)	Porcentaje Galicia/España	España	(1908=100)	Galicia	(1908=100)		
1883	19.342	53	6.381	40	32,99	66.210	72	29.235	84	44,15
1889	19.506	54	4.070	25	20,87	63.910	70	22.759	66	35,61
1892	20.868	58	3.076	19	14,74	67.197	73	23.236	67	34,58
1908	36.244	100	16.144	100	44,54	91.679	100	34.659	100	37,80
1910	33.720	93	17.057	106	50,58	105.746	115	34.565	100	32,69
1911	37.720	104	15.046	93	39,89	89.124	97	38.869	112	43,61
1912	34.539	95	12.824	79	37,13	87.664	96	33.435	96	38,14
1913	34.649	96	13.643	85	39,37	85.776	94	32.117	93	37,44
1914	37.997	105	16.091	100	42,35	88.277	96	35.952	104	40,73
1920	79.001	218	27.999	173	35,44	137.440	150	72.860	210	53,01
1921	75.163	207	42.479	263	56,52	—	—	—	—	—
1930	109.994	303	29.510	183	26,83	111.152	121	36.610	106	32,94
1931	—	—	—	—	—	125.362	137	41.612	120	33,19
1932	117.427	324	32.769	203	27,91	156.470	171	57.738	167	36,90
1933	131.854	364	35.991	223	27,30	161.067	176	61.523	178	38,20
1934	137.110	378	37.647	233	27,46	165.241	180	64.872	187	39,26

Fuente: Elaboración propia.

B) La concentración de la producción pesquera gallega: dos núcleos principales

De los datos referentes a la producción pesquera en el período 1880-1936 se obtiene ya una primera visión de la importancia adquirida por Galicia como primera región pesquera en el conjunto español. Ahora bien, no todo el litoral gallego participó por igual en la contribución al conjunto del estado; por el contrario, la actividad pesquera se concentró en determinadas zonas que, por factores físicos o económicos, presentaban una situación más favorable para su desarrollo, concentración que, desde principios de siglo, aparece como una de las características fundamentales de la estructura espacial de la pesca gallega.

A la vista de los Cuadros 4 y 5, lo primero a destacar es la importancia que en el conjunto de la producción pesquera gallega tienen las rías bajas (provincias de Villagarcía, Pontevedra y Vigo), las cuales aportan siempre más del 60 por 100 del total de las capturas. Esto da lugar a que aparezcan como la principal área productora, frente a una contribución de las rías altas (provincias de Ferrol y La Coruña) mucho más reducida. Sin embargo, esta división en grandes zonas naturales distorsiona una realidad bien distinta; considerando las provincias en que la jurisdicción de marina distribuye el litoral gallego, podemos observar como las provincias de La Coruña, Villagarcía y Vigo, son las principales zonas productoras, mientras que las de Ferrol, y Pontevedra desde 1903, aparecen como zonas de importancia mucho más reducida.

Ahora bien, si la referencia se efectúa en términos monetarios los porcentajes se alteran de forma sustancial. A finales del siglo XIX el predominio de las rías bajas sería evidente con una participación superior incluso a las capturas; el peso de la provincia de Villagarcía y el alto valor unitario de los desembarcos de Vigo, con un temprano desarrollo de la pesca a vapor y la captura de especies finas explica el fenómeno. Sin embargo, a comienzos del siglo XX la importancia económica de las rías bajas habría descendido notablemente, cobrando las rías altas mayor importancia. La diferencia se explica por el valor que aporta la producción de la provincia de La Coruña, que la situará como primera provincia marítima; las provincias de Vigo y Villagarcía pasarán a ocupar un segundo y tercer lugar respectivamente. En cuanto a Ferrol y

CUADRO 4

DISTRIBUCION DE LA PRODUCCION PESQUERA EN GALICIA

1883				
PROVINCIAS MARITIMAS	TMS.	%	MILES PTS.	%
Ferrol	3.296	14,05	1.340	17,38
Coruña	5.740	24,47	2.415	31,33
Vilagarcía	6.910	29,45	2.157	27,98
Vigo	7.516	32,03	3.020	39,17
Total	23.462		8.932	

1889				
PROVINCIAS MARITIMAS	TMS.	%	MILES PTS.	%
Ferrol	5.222	20,81	1.143	17,06
Coruña	3.772	15,03	1.200	17,91
Vilagarcía	13.912	55,44	2.842	42,42
Vigo	2.186	8,71	1.515	22,61
Total	25.092		6.700	

1892				
PROVINCIAS MARITIMAS	TMS.	%	MILES PTS.	%
Ferrol	5.297	17,02	1.307	14,67
Coruña	7.102	22,82	904	10,15
Vilagarcía	16.526	53,11	4.271	47,93
Vigo	2.252	7,24	2.428	27,25
Total	31.177		8.910	

Fuente: Elaboración propia.

Pontevedra, se configuran como provincias marginales, aunque la participación de esta última mejore de forma sustancial en relación a las capturas¹²⁶.

Estas diferencias apreciadas entre el volumen de desembarcos y el valor de las mismas, se han de explicar forzosamente por la propia composición de las capturas más que por posibles distor-

¹²⁶ En 1903 se establecerá una nueva división de las provincias marítimas, apareciendo la de Pontevedra a partir de distritos segregados de la de Vilagarcía y Vigo por Real Orden de 2-XI-1903, "por el desarrollo mercantil del puerto de Marín y el incremento industrial que experimenta la pesca en la ría de Pontevedra".

CUADRO 5

DISTRIBUCION DE LA PRODUCCION PESQUERA EN GALICIA

1908				
PROVINCIAS MARITIMAS	TMS.	%	MILES PTS.	%
Ferrol	5.244	9,25	1.560	7,10
Coruña	16.003	28,22	6.632	30,17
Vilagarcía	13.779	24,29	5.287	24,05
Pontevedra	9.895	17,45	4.113	18,71
Vigo	11.795	20,80	4.387	19,96
Total	56.716		21.979	

1914				
PROVINCIAS MARITIMAS	TMS.	%	MILES PTS.	%
Ferrol	3.493	6,97	1.346	5,96
Coruña	19.475	38,87	11.462	50,71
Vilagarcía	6.615	13,20	2.070	9,16
Pontevedra	2.289	4,57	1.544	6,83
Vigo	18.230	36,39	6.179	27,34
Total	50.102		22.601	

1920				
PROVINCIAS MARITIMAS	TMS.	%	MILES PTS.	%
Ferrol	11.140	9,40	14.914	14,80
Coruña	11.937	10,07	14.625	14,52
Vilagarcía	7.651	6,45	3.657	3,63
Pontevedra	21.742	18,34	14.702	14,59
Vigo	66.090	55,74	52.852	52,46
Total	118.560		100.750	

Fuente: Elaboración propia

siones o ventajas comparativas en el momento de su comercialización. En este sentido, el caso de Vigo y Vilagarcía es evidente: se trata de provincias donde predominan los desembarcos de los pescados menos valorados en lonja, en concreto de sardina, y de ahí que en ellas se concentre el grueso de la industria transformadora. Ocurre lo contrario en el caso de La Coruña, cuyo peso se incre-

mentará en la primera década del siglo, cuando se consolida como una importante productora de pescado blanco; sin embargo, a la altura de 1920, último año para el que disponemos de información detallada referente al conjunto del litoral gallego, esta situación presenta alteraciones sustanciales.

Observando las cifras referentes a 1920 lo primero que se destaca es el peso de la producción de Vigo, que ahora se muestra, en volumen y en valor, como primera provincia pesquera; segundo, Villagarcía ha perdido totalmente la importancia que mantenía a finales del siglo XIX y en la primera década del XX con un acusado descenso de su producción; tercero, la caída de La Coruña, es fruto, en buena medida, de una huelga que paralizó durante seis meses la flota de la capital, y, además, no es tanto en términos absolutos como relativos, dada la magnitud de los desembarcos en las restantes provincias marítimas; por último, aumenta la importancia de la producción de Ferrol y Pontevedra, aunque aquí la relación entre toneladas capturadas y valor de las mismas también sea reflejo de su composición interna.

Con todo, aún respetando la distribución espacial en las cinco provincias marítimas, lo cierto es que la producción pesquera tendió a concentrarse en estos años en determinados puertos, concretamente los de Vigo y La Coruña. Es difícil, sin embargo, elaborar una serie de producción de ambos puertos; hasta que se publica *La pesca en España en 1920*, sólo los Anuarios, que terminan en 1914, ofrecen información metodológica y temporalmente homogénea. A partir de 1921, y en lo que se refiere a La Coruña, las *Memorias de la Junta de Obras del Puerto* permiten la reconstrucción de la serie hasta 1936. En el caso de Vigo, lo contradictorio de las fuentes disponibles hace que hagamos derivar las cifras de capturas para 1921 y 1922 de las cantidades de pescado exportado por M.Z.O.V., mientras que las de valor del crecimiento de 1920 y 1923. Precisamente, las estadísticas recogidas en el *Anuario de la Industria de Conservas de Pescados* de 1929, permiten remontar la serie de desembarcos y valores por especies hasta 1923 y los resúmenes de la Lonja publicados en *Industrias Pesqueras* desde 1927, que coinciden básicamente con las de descargas elaboradas por la Cámara de Comercio con datos tomados de la Lonja del Berbés.

CUADRO 6

LA PRODUCCION PESQUERA EN VIGO Y LA CORUÑA

	DESEMBARCOS (TMS.)		VALOR (MILES PTS.)	
	Vigo	La Coruña	Vigo	La Coruña
1910	17.358	7.631	7.811	5.230
1911	12.164	12.997	4.539	6.832
1912	15.493	13.998	6.175	8.842
1913	21.528	16.718	6.297	11.674
1914	17.803	15.494	5.749	10.259
1920	67.667	8.712	51.677	11.897
1921	80.524	15.015	41.557	12.543
1922	60.630	12.328	31.437	13.188
1923	32.506	10.521	21.306	12.976
1924	25.937	12.783	16.778	17.073
1925	26.600	11.687	21.114	16.363
1926	27.928	11.714	24.268	17.743
1927	34.097	11.826	24.594	13.416
1928	34.662	15.723	23.121	14.805
1929	27.740	14.665	23.000	14.665
1930	31.297	21.731	30.069	13.267
1931	45.396	20.979	24.944	14.065
1932	39.583	20.119	18.588	12.787
1933	44.788	19.517	21.369	10.051
1934	52.948	21.171	27.429	9.600
1935	63.881	20.044	27.959	11.010

Fuente: Elaboración propia, ver texto.

Las cifras recogidas en el Cuadro 6 reflejan claramente la importancia de Vigo y La Coruña en el conjunto de la pesca gallega; sin embargo, no está de más subrayar que en estos dos puertos se concentra aproximadamente la mitad de la producción, tanto en términos de capturas, con una media anual del 49 por 100, como de valor, que alcanza el 54 por 100 del total. Por otra parte, el papel que en Galicia juega la producción de estos puertos se puede ver a través de sendos coeficientes de correlación: 0,74 para los

desembarcos y 0,86 para el valor. Además, la importancia de la producción de Vigo y La Coruña no se circunscribe al ámbito gallego, pues también representa una parte sustancial de la producción española: un 18,69 por 100 de la media de capturas anuales y un 16,74 por 100 del valor total; esta aportación se mantuvo prácticamente invariable a lo largo del período en estudio, tal como reflejan unas desviaciones estándar de sólo 3,55 y 5,10 por 100 respectivamente.

Sin embargo, el papel que juegan Vigo y La Coruña en el monto total de la producción gallega no es equiparable: Vigo alcanza el 33 por 100 de las toneladas desembarcadas anualmente frente al 16 por 100 de La Coruña. Sin embargo, cuando la contribución se mide en valor de capturas, ambos puertos se aproximan: 31 por 100 Vigo y 22 por 100 La Coruña, sin duda por el peso que tiene en Vigo la pesca de la sardina, lo que explica que la contribución varíe según se utilice una u otra magnitud.

A través del Cuadro 7, podemos ver como el crecimiento de Vigo, desde el punto de vista de los desembarcos y de su valor económico es superior al de La Coruña y al total de Galicia; de hecho,

CUADRO 7
PRODUCCION PESQUERA DE VIGO Y LA CORUÑA

	Vigo		Coruña		Galicia	
	Tms.		Tms.		Tms.	
1910-1914	16.869	100	13.368	100	59.713	100
1920-1924	53.453	317	11.872	89	150.518	252
1925-1929	30.205	179	13.123	98	87.853	147
1930-1934	42.802	254	20.703	155	125.614	210

	Vigo		Coruña		Galicia	
	Miles Pts.		Miles Pts.		Miles Pts.	
1910-1914	6.114	100	8.567	100	23.104	100
1920-1924	32.551	532	13.535	158	108.983	472
1925-1929	23.219	380	15.398	114	74.707	323
1930-1934	24.480	400	11.954	78	82.260	356

Fuente: Elaboración propia.

entre 1910-1914 y 1930-34, los desembarcos en Vigo se multiplicaron por 2,5, en Galicia por 2 y en La Coruña sólo por 1,5; el valor de estas descargas se multiplicó por 4 en Vigo, mientras que en La Coruña se reducirá un tercio. Será este mayor dinamismo del puerto de Vigo el que le aseguró un lugar clave en el desarrollo del sector pesquero gallego, en detrimento del de La Coruña, que perderá importancia desde comienzos de los años veinte: mientras que en 1910-1914 su aportación anual se cifraba en un 23 por 100 de las capturas gallegas y un 37 por 100 del valor, en 1930-1934 ésta ha descendido a un 17 y un 15 por 100 respectivamente. Por su parte, Vigo aumenta su peso de forma progresiva: las descargas pasan del 28 por 100 en 1910-1914 al 34 por 100 en 1930-34 y su valor del 27 al 30 por 100.

El papel que desempeñan Vigo y La Coruña en el sector pesquero gallego va mucho más allá de estos porcentajes, configurándose como lo que Ostermeyer ha denominado “puertos-clave”: es decir, puertos que ejercen una gran influencia, tanto desde el punto de vista de las condiciones generales de la producción como de los precios, y por los cuales se van a regir buen número de pequeños y medianos puertos del entorno¹²⁷.

C) La Composición de la producción

a) Los mariscos

Hasta aquí hemos considerado la producción pesquera en su conjunto, sin diferenciar por partidas o especies; por eso ahora conviene realizar algunas puntualizaciones: primero, que bajo ese epígrafe general se incluye también al marisqueo, es decir, crustáceos y moluscos; segundo, que dentro de la producción de pescado la importancia económica varía notablemente de una especie a otra, lo que va a condicionar tanto los resultados obtenidos como la propia actividad productiva.

El hecho de incluir a los mariscos en el conjunto de la producción pesquera viene dado por las mismas fuentes, que sólo a partir

¹²⁷ Ostermeyer (1954), pp. 114-115. Concretamente, en los años veinte, el área de influencia de La Coruña se extendía desde la Costa de la Muerte hasta la Ría de Ortigueira y la de Vigo, que abarca todas las rías bajas, desde La Guardia a Finisterre.

de 1925 diferencian entre peces, crustáceos y moluscos; no creemos, sin embargo, que tal inclusión distorsione las series de pesca, dado su escaso porcentaje en la producción total.

CUADRO 8
PORCENTAJE DE CRUSTACEOS Y MOLUSCOS
EN LA PRODUCCION TOTAL

Años	Tms	Valor
1925	10,50	7,90
1926	9,08	7,10
1927	4,80	7,88
1928	6,64	5,26
—	—	—
1933	10,89	14,40
1934	10,93	11,79

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del *Boletín de Pesca* y las *Estadísticas de Pesca*.

A pesar de que el marisqueo siempre fue en Galicia un aprovechamiento marginal, nos parece interesante destacar aquí el peso que tuvo en la producción marisquera española: en concreto, entre 1925 y 1934 la aportación gallega superó prácticamente todos los años el 40 por 100 del marisco producido.

CUADRO 9
PORCENTAJE DE LA PRODUCCION MARISQUERA
GALLEGA EN EL TOTAL DE ESPAÑA

Años	Crustáceos	Moluscos
1925	57,45	50,61
1926	62,77	67,40
1927	43,00	51,29
1928	44,00	39,18
—	—	—
1933	33,53	52,16
1934	29,76	45,62

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del *Boletín de Pesca* y las *Estadísticas de Pesca*.

Ya para finalizar, decir que, aunque más arriba hemos calificado al marisqueo de aprovechamiento marginal, debido a su reducida participación en el conjunto de la producción pesquera, no por ello puede considerarse actividad precapitalista o de mera subsistencia, pues ya a comienzos de siglo existen en Galicia toda una serie de establecimientos -parques, viveros, cetáceas, etc.- que son reflejo de ese proceso de modernización global que experimentó la explotación de los recursos marinos desde finales del Ochocientos. Lamentablemente, no podemos comprobar su importancia en el total de la producción marisquera, pero sí subrayar que en 1914 el producto de los 56 establecimientos que existían en Galicia representaba aproximadamente un 30 por 100 del conjunto español¹²⁸.

b) Las especies pelágicas

Aún a costa de habernos desviado del tema central de este apartado, esto es, la composición de la producción pesquera según la importancia económica de las distintas especies, pensamos que esta pequeña aclaración sobre el marisqueo, cuestión que no volveremos a tratar, era necesaria. Centrándonos ya en la producción de pescado, a grandes rasgos se puede dividir en dos apartados, pescado azul y pescado blanco, no sólo porque el mercado los diferencia perfectamente sino porque sobre ellos se asientan los dos grandes subsectores de la pesca marítima; sin embargo, esta división no resulta para el caso gallego de mucha utilidad pues hasta 1933 no se dispone de estadísticas que distingan algo más de media docena de especies. A pesar de todo, se puede comprobar el claro predominio del pescado azul, en concreto, de aquellas especies destinadas a su transformación, y, especialmente, la sardina.

El crecimiento y transformación del sector pesquero que se inicia en el último tercio del siglo XIX estuvo acompañado de un proceso de diversificación de las capturas, cuando la introducción de nuevas técnicas permitió acceder a otros fondos y áreas de pesca, convirtiéndose en objeto de intensa explotación especies que hasta entonces habían tenido escasa importancia económica. Sin embar-

¹²⁸ *Anuario de Pesca y de la Marina Mercante* de 1914, Madrid, 1915.

go, la pesca de sardina mantendrá su hegemonía, y seguirá ocupando un lugar fundamental en la producción pesquera gallega¹²⁹.

CUADRO 10
DESEMBARCOS DE SARDINAS

Años	Tms.	% respecto a la producción total
1920	41.000	37,27
1925	3.500	4,01
1926	22.938	25,69
1928	32.466	31,72
—	—	—
1933	62.788	49,23
1934	65.310	46,76

Fuente: elaboración propia a partir de los datos del *Boletín de Pesca* y las *Estadísticas de Pesca*.

Aunque las estadísticas limitan a unos cuantos años las posibles comparaciones, el cuadro anterior refleja perfectamente lo dicho más arriba; quizá aclarar que los bajos porcentajes de 1925 y 1926 se corresponden con un período de crisis sardinera, mientras que los de 1933 y 1934 representan años de extrema abundancia. Y he aquí uno de los rasgos principales de estas pesquerías: las acusadas fluctuaciones de la sardina, lo que da lugar a excelentes o desastrosas costeras, caso éste que puede conllevar una mayor presencia de otras especies pelágicas, de carácter sustitutivo. Dicho fenómeno, que responde a factores estrictamente naturales asociados a fallos de reclutamiento, va a repercutir directamente sobre la actividad productiva, tanto pesquera como transformadora, que paliarán la carencia de sardina (*Sardina pilchardus*) con mayores capturas de anchoa (*Engraulis encrasicolus*), jurel (*Trachurus trachurus*) o espadín (*Sprattus sprattus*)¹³⁰. Por esto, a la hora de observar la impor-

¹²⁹ La pesquería de sardina en Galicia se efectúa en buena medida dentro de la isobata de 100 metros, que en Galicia se encuentra muy cerca de la costa, dando lugar a que una parte muy elevada de la misma se efectúe dentro de las aguas interiores de las Rías Bajas y del Golfo Artabro: Dado que la plataforma en Galicia es muy estrecha el esfuerzo pesquero, una vez difundido el cerco de jareta tenderá a ejercerse sobre todas las edades. Acerca de todo lo relacionado con la biología y pesquería de la sardina, Anadón (1954); una síntesis de los principales trabajos sobre este tema, VV.AA (1992).

¹³⁰ Sobre la vinculación entre fluctuaciones y fallos de reclutamiento Porteiro, Alvarez, Pérez, (1986); Wyatt y Pérez-Gándaras (1986); VV.AA (1992); Anadón (1954).

tancia de la producción de sardina, se deben tener en cuenta también a estas especies alternativas; de esta forma, si tomamos el conjunto de especies pelágicas, sobre las que se asienta la industria transformadora, los porcentajes se van a incrementar y su peso en el conjunto de la producción pesquera aumenta sustancialmente.

Por otra parte, es muy probable, que la importancia de las especies pelágicas en el total de capturas sea mayor de lo que, en principio, reflejan las cifras presentadas, pues, sin duda, es en este capítulo donde las estadísticas pesqueras están más infravaloradas, dado que ni las cantidades adquiridas directamente por las conserveras a los pescadores ni las capturas efectuadas con embarcaciones de las propias fábricas están sujetas al control de las lonjas¹³¹.

El porcentaje de estas especies en el total de capturas no se corresponde con su contribución al “producto pesquero”, mucho menor debido al precio que alcanzan en lonja. No vamos a analizar ahora el conjunto de factores que intervienen en la formación de los precios, pero sí recordar que la interacción diaria entre oferta y demanda, en cuanto modifica los precios de forma inversamente proporcional a las cantidades desembarcadas, juega aquí un papel decisivo. Este mecanismo, extensivo a todo tipo de pescado, tiene en el caso de estas especies una importancia aún mayor, tanto por el volumen de capturas como por la concentración de la producción en los puertos donde se localiza la industria transformadora, con el consiguiente descenso de los precios medios.

Este factor, que, cuando analizamos la distribución regional de la producción, servía para explicar las variaciones observadas en la contribución de las distintas zonas, según se utilizaran desembarcos o valor, se puede comprobar perfectamente comparando las producciones de La Coruña y Vigo, puertos que resultan decisivos en la pesca gallega. Vigo debe gran parte de su importancia, como principal puerto pesquero de España, a la captura de especies pelágicas destinadas a la industria transformadora; de hecho, concentra un porcentaje muy elevado tanto de los desembarcos gallegos como de los españoles. En concreto, y en lo

¹³¹ El hecho de no utilizar la producción de conservas como fuente para contrastar la importancia de estas especies en el conjunto de la producción responde tanto a la imposibilidad de conocer la parte que no pasa por lonja como por desviarse grandes cantidades hacia el consumo en fresco.

que a capturas de sardina se refiere, es evidente su claro predominio, tal como se puede apreciar en las siguientes cifras:

CUADRO 11

DESEMBARCOS DE SARDINA EN VIGO RESPECTO AL TOTAL ESPAÑOL Y GALLEGO (EN PORCENTAJES)

Años	Galicia	España
1920	66,73	23,28
1926	47,14	16,22
1928	53,17	28,32
1930	—	16,31
1933	39,97	26,34
1934	41,42	25,18

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de La pesca en España en 1920, el *Boletín de Pesca* y las *Estadísticas de Pesca*.

La consolidación de Vigo, ya a comienzos de siglo, como principal núcleo conservero peninsular dio lugar a la aparición de un importante mercado que, basado en aquellas especies destinadas a la transformación, y más en concreto, en la sardina, va extender su radio de influencia al resto de las rías bajas. Buena muestra de ello es el volumen que estas especies representan anualmente en la producción total del puerto (un 60,89 por 100 como media) y la alta correlación que presentan las dos series (producción total y este tipo de especies): un 0,82.

Tal y como se ha podido comprobar, el papel que desempeña la captura de estas especies en el conjunto de la producción de Vigo es fundamental; sin embargo, su importancia desde un punto de vista monetario, es decir, de lo que aportan al valor total es mucho menor. Aunque, lamentablemente, no disponemos de una serie tan completa del valor de estas especies, los datos que poseemos para 1927-28 y 1931-35, permiten comprobar dicha afirmación: las capturas de estas especies representan un 66,58 por 100 del total desembarcado en esos años, pero sólo representan un 34,11 por 100 del producto total.

En La Coruña la producción sardinera, y, en general, de aquellas especies orientadas a la transformación tiene una importancia mucho

menor, debido también a la menor importancia que aquí tiene la industria conservera: de hecho, su porcentaje sobre el total de capturas no sobrepasó nunca el 18,91 por 100, correspondiendo tanto el grueso de los desembarcos como del valor total a las especies finas.

Llegados a este punto, debemos detenernos para aclarar algunas afirmaciones realizadas anteriormente y que se han dado por supuestas; esto es, en qué medida las fluctuaciones aleatorias de la sardina pudieron ser compensadas con el recurso a otras especies pelágicas, lo que Fernando de Buen denominó *ley de sustitución ictiológica*. De existir tal ley las ventajas serían obvias, ya que “Por desgracia conocemos prácticamente años de miseria en la costa al escasear la sardina. [y] De ser cierta la sustitución alternativa, el material pesquero y las fábricas pueden acomodarse a la abundancia sucesiva de varias especies emigrantes sin que la honda crisis surja.”¹³². Lo que nos interesa aquí no es comprobar la veracidad de dicha ley sino si se dio tal sustitución alternativa y las consecuencias que ella tuvo, pues lo que determina la captura o no de una especie no es sólo su abundancia relativa sino también la posición del mercado respecto a dicha especie y la capacidad de los nuevos productores para acceder al mismo.

Nos centraremos en el caso concreto de Vigo, tanto por ser el principal centro conservero como por las facilidades que dan las diversas fuentes disponibles. La reconstrucción de la serie de sardina, espadín, jurel y anchoa se efectuó a través de los diferentes trabajos sobre biología de la sardina de Fernando de Buen¹³³, que comprende los períodos de 1906-1915 y 1922-1928, y completamos con los datos sobre descargas que proporciona diariamente el *Faro de Vigo*; los estadillos de *Industrias Pesqueras* permiten prolongar la serie hasta 1935. Asimismo, disponemos para el puerto de Marín de una serie de descargas de sardina a partir de 1923; sin embargo, las cifras están muy alejadas de las de Vigo y el perfil apenas tiene variaciones, toda vez que actúan sobre la misma pesquería¹³⁴.

A la vista del Cuadro 12, debemos realizar ciertas consideraciones. Por un lado, y tal como era de esperar, la sardina, se pre-

¹³² de Buen (1929), p. 8.

¹³³ de Buen (1928), (1929a), (1929b).

¹³⁴ Anadón (1954).

CUADRO 12

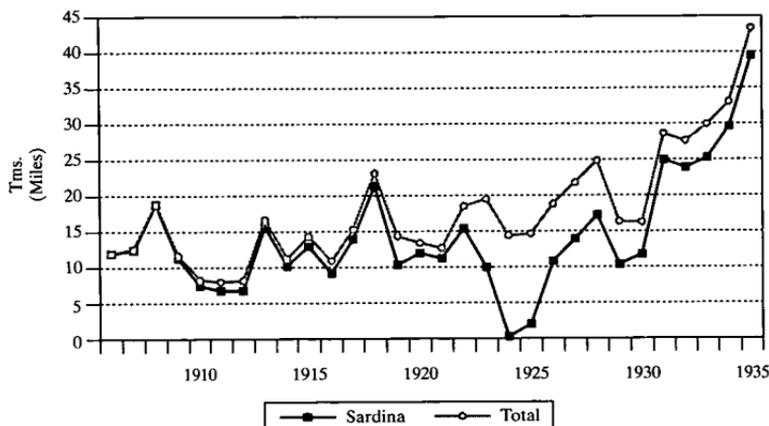
ESPECIES PELAGICAS DESEMBARCADAS EN VIGO (TMS.)

Años	Sardina	Espadín	Anchoa	Jurel	Total
1906	11.957				11.957
1907	12.436	162			12.598
1908	18.836	42			18.878
1909	11.300	425			11.725
1910	7.452	838			8.290
1911	6.767	1.215			7.982
1912	6.788	1.412			8.200
1913	15.717	959			16.676
1914	10.191	1.071			11.262
1915	12.930	1.383			14.313
1916	9.192	1.705			10.897
1917	13.929	1.365			15.294
1918	21.374	1.784			23.158
1919	10.349	3.974			14.323
1920	11.974	1.351	85		13.410
1921	11.227	1.450			12.676
1922	15.400	1.548	96	1.485	18.529
1923	10.004	4.523	1.180	3.799	19.506
1924	264	5.841	1.915	6.411	14.431
1925	2.024	2.635	118	9.838	14.615
1926	10.814	3.691	681	3.615	18.801
1927	13.950	2.231	1.798	3.808	21.787
1928	17.264	3.048	1.132	3.418	24.862
1929	10.384	3.265	1.169	1.523	16.341
1930	11.768	1.678	1.285	1.511	16.242
1931	24.966	1.075	1.678	885	28.604
1932	23.884	1.936	399	1.392	27.611
1933	25.241	1.598	882	2.221	29.942
1934	29.604	857	1.204	1.374	33.039
1935	39.518	724	1.673	1.395	43.310

Fuente: Elaboración propia.

senta abrumadoramente como la principal especie capturada, con cantidades muy superiores a cualquiera de las otras, e incluso al total de ellas (ver Gráfico 7). Por otro, destacar las fuertes caídas de la producción sardinera; la primera, de 1910 a 1912, y la segunda, mucho más grave de 1923 a 1926, que también se comprueba en el caso de Marín (Gráfico 8)¹³⁵.

GRAFICO 7
DESEMBARCOS PELAGICOS EN VIGO



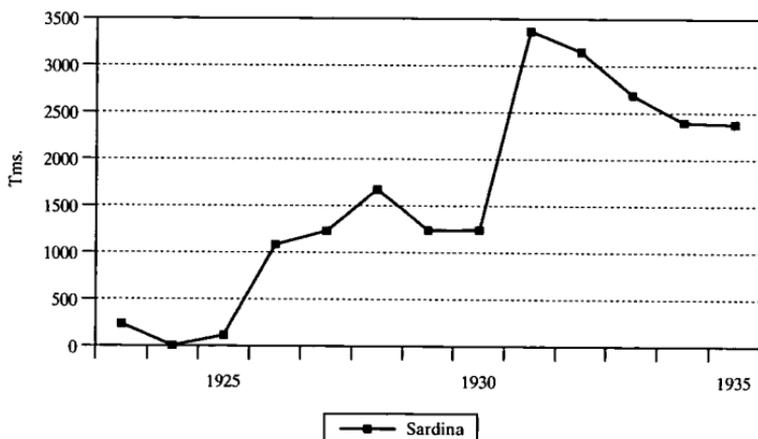
Fuente: Cuadro 12.

La introducción de los cercos de jareta en los años de cambio de siglo hizo crecer de forma rápida la producción sardinera, crecimiento que se debió mantener en los años siguientes, a la falta de datos que sugieran lo contrario. Sin embargo, las expectativas despertadas por la excelente costera de 1908 quiebran de golpe: en 1909 las capturas se reducen en un 41,02 por 100 y siguen cayendo los años siguientes; en 1910 lo hacen un 27,60 por 100 y, en 1911, cuando la crisis toca fondo, el volumen desembarcado representa nada más que el 46,35 por 100 de el del trienio 1906-1908. A partir de 1913 la producción de sardina recupera el nivel anterior a la caída.

¹³⁵ Anadón (1954).

GRAFICO 8

DESEMBARCO DE SARDINAS EN MARIN



Fuente: Elaboración propia a partir de Anadón (1954).

Esta primera crisis sardinera pone en cuestión el carácter mono-productor de la flota y la necesidad de diversificar las pescas. Precisamente, es en este momento cuando la captura de espadín abandona el carácter marginal que tenía apareciendo con un volumen de producción relativamente importante: a partir de 1908 los desembarcos de espadín crecen rápidamente, y desde 1911 superan ya las mil toneladas anuales. Sin embargo, detrás de esta diversificación no estuvo inicialmente la industria transformadora; de hecho, entre 1909 y 1912 sólo el 37 por 100 de las capturas de espadín de Vigo fueron destinadas a las fábricas de conservas. Así, no se puede afirmar que esta especie paliara la crisis sardinera, sino acaso sirvió para amortiguar algo sus efectos. Pese a todo, las consecuencias a medio y largo plazo fueron de mayor importancia, pues desde este momento el espadín pasó a integrarse plenamente en la producción conservera (Cuadro 13). En lo que respecta al jurel y al bocarte no disponemos de series de capturas hasta 1922, sin embargo, su importancia debía ser aún menor que la del espadín. Las compras en lonja de los fabricantes de conservas son buen indicador de ello: sólo desde 1912 comienzan a comprar jurel, casi siempre en pequeñas cantidades, mientras de bocarte lo hacen sólo esporádicamente.

CUADRO 13

**PESCADO COMPRADO POR LOS FABRICANTES
DE CONSERVAS EN LA LONJA DE VIGO (TMS.)**

Años	Sardina	Espadín	Jurel	Anchoa	Total
1908	8.727				8.727
1909	6.236	104			6.340
1910	5.505	416		174	6.096
1911	3.995	148		8	4.152
1912	4.216	882	18		5.116
1913	10.032	681	4		10.716
1914	4.371	882	48	143	5.385
1915	6.438	1.321	1090	577	9.425
1916	11.392	1.709	835		13.937
1917	11.932	1.177	87	32	13.229
1918	15.324	1.283	439		17.047
1919	8.794	3.129	95		12.017

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

Aunque carecemos de datos sobre la abundancia de estas especies alternativas y las posibilidades económicas que ofrecía su captura, no cabe duda de que el papel de las mismas en la primera crisis sardinera fue globalmente inapreciable. Sin embargo, se debe situar en esos años el inicio de una diversificación pesquera que será fundamental cuando, a mediados de los años veinte, tenga lugar la segunda gran crisis sardinera: si en lo tocante al espadín y al jurel, sus desembarcos desde entonces se hicieron voluminosos y regulares, no ocurrió lo mismo con la anchoa, cuyas capturas siguieron siendo muy pequeñas y ocasionales.

La segunda crisis sardinera tuvo lugar a mediados de los años veinte y su gravedad fue mucho mayor: en 1923 las capturas de sardina cayeron un 35,04 por 100 respecto a 1922, pero en los dos años siguientes la producción fue inapreciable -204 y 2.024 toneladas frente a las 15.400 de 1922-, sólo desde 1927 los valores alcanzados, aún siendo bajos, pueden considerarse normales. Sin embargo, en esta crisis la captura de especies alternativas desem-

peñó un papel decisivo pues permitió compensar la práctica desaparición de la sardina; así, en 1923 el total de especies pelágicas no descendió sino que incluso aumentó y la caída de la producción quedó restringida nada más que a 1924 y 1925, años en que los desembarcos fueron un 20 por 100 inferiores a los de 1922¹³⁶. En definitiva, la diversificación de las pescas permitió superar una crisis que bien pudiera haber provocado el amarre de la flota y la paralización casi total de la industria conservera. En este sentido, no nos debe extrañar que sea a partir de ahora cuando se produzca el despegue definitivo de los desembarcos de bocarte y la consiguiente reorientación de parte de la producción conservera gallega hacia la anchoa. Precisamente, esta reorientación permitirá que las anchoas gallegas rompan el monopolio que hasta entonces ostentaron las producciones del cantábrico¹³⁷. La normalización de los desembarcos de sardina desde 1927, da lugar a que disminuyan de forma apreciable los del resto de especies pelágicas, que se contraerán todavía más en los años treinta, cuando unas excelentes costeras de sardina lleven las capturas a niveles desconocidos en todo el primer tercio del siglo.

c) *Las especies demersales*

Como se ha podido observar, el conjunto de especies pelágicas destinadas a la transformación constituyen el grueso de las capturas gallegas, tanto en volumen como en valor total de su producción; sin embargo, Galicia también es una gran productora de pescado blanco, especialmente de merluza, pescadilla (*Merluccius merluccius*) y besugo (*Pagellus bogaraveo*, *Pagellus Cantábricus*), especies finas de gran aceptación en el mercado para el consumo en fresco¹³⁸.

¹³⁶ El mejor estudio sobre esta crisis desde el punto de vista de la biología sigue siendo el ya citado de Anadón (1954).

¹³⁷ Carmona (1991).

¹³⁸ La merluza es una especie de vida prolongada, que alcanza la edad de su primera reproducción en torno a los 45 cms., es decir, cerca de los cinco años. En su estado de alevín se acerca al fondo de la plataforma costera gallega en donde se concentra masivamente y permanece en sus menores estados, de "carioca", dispersándose a medida que crece hacia zonas más profundas. Las concentraciones más importantes de "juveniles" son en el Golfo Artabro y frente a las Rías Bajas. VV.AA. (1992), pp. 181-225.

CUADRO 14

**CAPTURAS DE MERLUZA, PESCADILLA Y BESUGO
RESPECTO AL TOTAL DE GALICIA**

Años	Tms.	%	Miles Pts.	%
1925	14.977	17,15	24.930	34,10
1926	9.463	10,59	16.279	22,29
1928	12.239	11,95	18.196	26,47
1933	15.883	12,45	24.093	33,62
1934*	18.440	13,20	22.833	28,47

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Boletín de Pesca y las Estadísticas de Pesca.

(*) Se refiere solamente a merluza y pescadilla, porque en la estadística de 1934 el besugo aparece desglosado bajo varias denominaciones de identificación dudosa.

A través del cuadro se puede comprobar perfectamente como pese a un volumen de desembarcos muy inferior al de las especies pelágicas, el valor unitario que alcanzan las dota de un peso decisivo desde el punto de vista económico, constituyendo el segundo capítulo en las capturas totales. La importancia de estos desembarcos trasciende el ámbito gallego, en tanto en cuanto aportan una parte sustancial del total español, como dan muestra las siguientes cifras:

CUADRO 15

**CAPTURAS ESPAÑOLAS DE MERLUZA, PESCADILLA
Y BESUGO Y PORCENTAJE QUE CORRESPONDE A GALICIA**

Años	Tms.	%	Miles Pts.	%
1920	60.000	24,29	—	—
1926	28.069	33,71	48.246	33,74
1928	30.848	39,67	50.739	35,86
1933	55.352	28,69	95.995	25,09
1934*	51.505	35,80	84.895	26,89

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Boletín de Pesca y las Estadísticas de Pesca.

(*) Se refiere solamente a merluza y pescadilla, porque en la estadística de 1934 el besugo aparece desglosado bajo varias denominaciones de identificación dudosa.

Si La Coruña y Vigo mostraban un claro predominio en el conjunto de la pesca gallega en tanto en cuanto concentraban buena parte de la producción total, en lo tocante a estas especies finas su importancia será aún mayor al desembarcarse aquí prácticamente la totalidad de las capturas de merluza, pescadilla y besugo; buena muestra de ello, es que el porcentaje desembarcado en estos dos puertos alcanzó el 86,85 en 1928, el 92,55 en 1933 y el 94,72 en 1934. La concentración de la producción tuvo lugar ya con anterioridad a 1920: el hecho de ser pesquerías ejercidas desde muy pronto con vapores, y orientadas hacia el consumo directo, motivó que se concentraran en aquellos puertos que les proporcionaran medios de transporte rápidos y directos, les aseguraran un suministro inmediato de hielo, carbón, vituallas, efectos navales, etc., y, al mismo tiempo, dispusieran de establecimientos adecuados para el mantenimiento y reparación de los buques; en definitiva toda una serie de industrias y actividades anexas que hicieron posible y fomentaron su desarrollo.

Dado que la pesca de merluza, pescadilla y besugo fue casi en exclusiva actividad de La Coruña y Vigo, las series de estos puertos cobran gran importancia, y no sólo por ser altamente representativas del conjunto gallego, también por el peso que tienen en el valor total del pescado capturado en Galicia y el papel que desempeñaron desde el punto de vista de desarrollo del sector (Cuadro 16).

Aunque las toneladas capturadas de estas especies suponen un porcentaje reducido del total capturado en Galicia, insistir en lo dicho anteriormente respecto a la importancia económica de las mismas; concretamente, el valor de la producción de merluza, pescadilla y besugo de La Coruña y Vigo, representan una parte sustancial del valor total de las capturas gallegas: en 1920 un 17,89 por 100, en 1928 un 22,37 por 100 y un 27,47 en 1934.

Tomando cada uno de los respectivos puertos, se puede comprobar como este porcentaje aumenta de forma notable: en La Coruña la media anual de estas capturas entre 1920-1935 supone el 70,62 por 100, si bien en el trienio 1933-1935 llega a superar el 98 por 100; en Vigo, por su parte, tendrán una importancia relativa menor que en La Coruña, pero en absoluto desdeñable, ya que representan anualmente un 40,38 por 100 del valor total. Como se puede comprobar, la importancia económica de estas especies es

CUADRO 16

DESEMBARCOS DE MERLUZA, PESCADILLA Y BESUGO

	Coruña		Vigo	
	Tms.	Miles Pts.	Tms.	Miles Pts.
1920	4.258	7.913	6.067	8.779
1921	8.748	—	—	—
1922	5.411	8.293	—	—
1923	4.816	8.633	8.114	8.806
1924	5.881	10.766	6.524	7.472
1925	5.132	10.282	6.850	10.131
1926	4.063	8.339	5.500	8.553
1927	4.396	7.287	6.726	8.806
1928	4.401	7.366	8.586	8.013
1929	4.091	8.253	5.433	—
1930	5.203	10.505	—	—
1931	5.629	10.426	10.587	12.970
1932	5.316	10.361	7.161	8.576
1933	5.684	9.878	9.016	10.371
1934	5.829	9.547	12.377	12.486
1935	6755	10.801	13.023	13.655

Fuente: Elaboración propia.

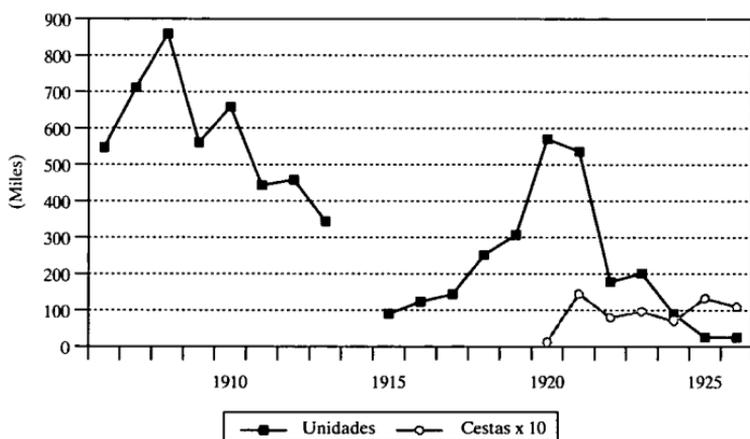
decisiva en ambos puertos, ya que constituyen el primer capítulo de ingresos; concretamente en Vigo, donde los desembarcos de sardina muestran un claro predominio, especialmente en los años treinta, el valor total de estos en el quinquenio 1931-35 sería un 43 por 100 inferior al de merluza y pescadilla: en ese momento Vigo no sólo es el primer puerto español en capturas de sardina sino también uno de los primeros en merluza y pescadilla, superando claramente a La Coruña.

Aunque hasta ahora hemos considerado estas capturas globalmente, hay que tener en cuenta: primero, que el besugo es una especie distinta a la merluza y pescadilla, que se diferencian sólo por el tamaño; segundo, que exigen técnicas pesqueras diferentes, la merluza y pescadilla al arrastre, el besugo con anzuelo, si bien, durante mucho tiempo los arrastres encontraron en el besugo una

de sus principales capturas; y, tercero, que su importancia en el total de capturas, tanto en peso como en valor, experimentó una evolución radicalmente distinta.

En lo que respecta a la merluza, el Gráfico 9 construido a partir de la información diaria del *Faro de Vigo* nos permite conocer, al menos, la tendencia seguida por los desembarcos en Vigo desde principios de siglo. La serie muestra que la etapa de crecimiento de las capturas por la difusión de las artes de arrastre se cerró en torno a 1908, cuando comienzan a descender de forma casi continuada hasta 1915, alcanzando la cota máxima de un nuevo crecimiento en 1920, año a partir del cual descenderán nuevamente de forma inevitable.

GRAFICO 9
DESEMBARCOS DE MERLUZA EN VIGO



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

La información está dada en unidades de merluza y no disponemos de ningún convertidor que nos permita calcular el peso de las mismas. Sin embargo, dudamos que este hecho invalide el carácter indicativo de la serie, pues lógicamente hemos de pensar que, salvo en coyunturas determinadas como la de la Primera Guerra Mundial, en que los *stocks* pudieron recuperarse, el peso unitario de las mismas tendería a descender o al menos mantenerse inalterable, lo que,

en todo caso, confirmaría las tendencias apuntadas de descenso a largo plazo de las capturas de merluza. El hecho de que desde 1920 no se contabilice la merluza por unidades sino por cestas, vendría a corroborar lo señalado anteriormente: el descenso de la talla media de la especie y una mayor presión sobre las tallas inferiores. En efecto, tanto en Vigo como en La Coruña las capturas de pescadilla no dejarán de aumentar entre 1920 y 1935 frente a una clara disminución de la merluza y también del besugo.

CUADRO 17

DESEMBARCOS DE ESPECIES FINAS (TONELADAS MEDIAS QUINQUENALES)

La Coruña			
	Merluza	Pescadilla	Besugo
1921-25	2.054	2.415	1.127
1926-30	1.031	2.443	956
1931-35	421	4.910	512
Vigo			
	Merluza	Pescadilla	Besugo
1921-25*	2.082	3.845	2.290
1926-30	1.322	3.920	1.079
1931-35	865	9.027	541

Fuente: Elaboración propia a partir de las *Memorias de la J.O.P de La Coruña y del Anuario de la Industria Conservera de Pescados*, Santoña, 1929, e *Industrias Pesqueras*.

* corresponde a la media de 1923-1925

A través de los cuadros se puede comprobar lo dicho: desde mediados de los años veinte, las capturas de merluza y besugo experimentan una brusca caída. Seguramente, por lo ya apuntado: una presión cada vez mayor sobre los caladeros que a la larga provoca una disminución en las capturas y talla de merluza, y, algo más tarde, también en las de besugo. Sin duda, este descenso en las capturas de merluza fue el que estuvo detrás de la diáspora de los arrastreros gallegos y los del conjunto del litoral cantábrico, primero, hacia los puertos andaluces, para explotar los fondos norteafricanos, y, posteriormente, hacia aguas del Grand Sole.

Ahora bien, mientras que la caída de la merluza se compensó con mayores desembarcos de pescadilla, “la crisis de los besugueros”, en expresión de la época, se paliará reorientando las capturas hacia el bonito y la castañeta. Estas especies comenzarán a cobrar importancia precisamente a mediados los años veinte, con un crecimiento muy rápido de su producción¹³⁹: en el caso de Vigo, las capturas de bonito y castañeta pasarán de una media de 585 toneladas en 1927-29 a 1.521 en 1931-33 y a 2.000 en 1934-35; en La Coruña, la evolución es similar, de 1.110 toneladas de media en 1925-29 a 2.402 en el quinquenio siguiente¹⁴⁰.

El descenso en la producción de merluza se compensó, ya lo vimos, con unas mayores capturas de pescadilla, preferentemente de la de menor tamaño; se trata de la pescadilla “menuda”, que junto a la “abierta” -eviscerada- y “cerrada” -sin eviscerar- aparece ya desde 1927 en las estadísticas de la J.O.P de La Coruña. De unas capturas mínimas en 1927 y 1928 -12 y 6 toneladas respectivamente-, esta pescadilla “menuda” experimentará en los años siguientes una fuerte expansión.

CUADRO 18

PESCADILLA DESEMBARCADA EN LA CORUÑA (TONELADAS MEDIAS DEL PERIODO)

	abierta	cerrada	total	menuda
1922-26	1.508	642	2.150	—
1927-29	952	1.097	2.049	219
1930-32	889	1.062	1.951	2.173
1933-35	811	1.230	2.041	3.234

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

¹³⁹ Buen reflejo de ello es que no figuran en la estadística de 1920 por su poca importancia, haciendo el bonito desde 1922 y tres años más tarde la castañeta en las de la J.O.P de La Coruña. Sobre la escasez de besugo *Industrias Pesqueras*, 15-VI-1928; la alternancia de la costera del besugo con la de la castañeta y bonito se puede seguir a través de los comentarios con que acompaña anualmente a los resúmenes de la Lonja, *Industrias Pesqueras* y “La pesca del bonito en La Coruña”, *Vasconia Industrial y Pesquera*, 5-XI-1931, pp.13-15.

¹⁴⁰ Datos elaborados a partir de los resúmenes de la Lonja del Berbés publicados por *Industrias Pesqueras* y las *Memorias de la J.O.P. de La Coruña*. A la altura de 1931 se empleaban en la costera del bonito treinta vapores con 600 toneladas y 300 tripulantes, realizándose la captura por los métodos tradicionales, al “curricán”, siendo la zona de pesca entre Finisterre y Ortegá, 90 y 100 millas mar adentro, “La pesca del bonito en La Coruña”, *Vasconia Industrial y Pesquera*, 5-XI-1931, pp.13-15.

Esta diferenciación de categorías no sólo nos permite constatar el rápido crecimiento en la producción de la de menor tamaño frente al descenso o crecimiento más lento de las otras clases, sino que también es un factor que, en buena medida, ayuda a explicar porqué el producto de esta flota en los años treinta aumentó menos que proporcionalmente al volumen desembarcado. Aunque, como ya dijimos, todas las clases pertenecen a la misma especie, su propia talla hace que sean tanto para el mayorista como para el consumidor productos muy diferentes, no totalmente sustitutivos, y más la menuda frente a las otras clases que la pescadilla -cerrada o abierta- respecto a la merluza. Este hecho, al tener su reflejo en unos precios unitarios más bajos, repercutiría en el valor total de unas capturas consideradas globalmente. Es decir, que a la hora de analizar la particular coyuntura de 1930-35, coincidente con un aumento importante en los desembarcos de pescadilla, debemos tener en cuenta la elasticidad de la demanda pero también la verdadera composición de esas capturas que, sin duda, actuó como un elemento depresor de los ingresos totales.

D) El ciclo productivo

a) La reducción de la estacionalidad

Las variaciones que experimenta el ciclo anual de producción tienen una importancia decisiva ya que pueden provocar una concentración de los desembarcos en determinados meses del año, con la consiguiente movilización de capital y mano de obra. Estas oscilaciones dependen de condicionantes biológicos, oceanográficos, etc., que determinan la abundancia o escasez de ciertas especies, pero también de decisiones puramente económicas, derivadas de la distribución del esfuerzo pesquero a lo largo del año, en función de las distintas opciones de maximización de beneficios que posee cada una de las flotas y empresas pesqueras¹⁴¹.

El proceso de profunda transformación técnica que inició el sector pesquero gallego en el período de entresiglos, con un nota-

¹⁴¹ Varela Lafuente (1985), p. 214 y ss.

ble crecimiento de las capturas, repercutió directamente en el ciclo productivo. Una mayor intensidad pesquera, unida a la ampliación de fondos y áreas de pesca, permitieron suavizar las acusadas fluctuaciones que padecía la actividad extractiva en las últimas décadas del ochocientos, regularizando progresivamente los desembarcos.

La ausencia para Galicia de una serie estadística de capturas desglosadas por trimestres o meses nos obliga a circunscribir el marco de análisis al puerto de La Coruña; creemos, sin embargo, que la evolución del ciclo productivo en este puerto puede tomarse perfectamente como punto de referencia para el conjunto de la pesca gallega.

En cuanto a la elaboración de los datos, las estadísticas de la Comisión Central de Pesca y la serie de los Anuarios los presentan por trimestres hasta 1914, por lo que tuvimos que utilizar este módulo y agregar también por trimestres las cifras mensuales de las Memorias de la J.O.P de La Coruña. Mientras que la componente estacional, que procedimos a aislar previamente, nos permite conocer el ciclo productivo, el coeficiente de variación de las oscilaciones trimestrales refleja la regularidad en los desembarcos y, por tanto, en la propia actividad productiva¹⁴².

CUADRO 19

VARIACIONES TRIMESTRALES DEL TOTAL DESEMBARCADO EN EL PUERTO DE LA CORUÑA

Coficiente	1º	2º	3º	4º	Variación
1884-97 ¹⁴³	0,36	0,69	2,18	0,78	0,70
1910-14	0,71	1,04	1,12	1,14	0,17
1921-25	0,77	0,97	1,20	1,05	0,15
1926-30	0,85	0,94	1,16	0,99	0,12
1931-35	0,95	0,98	1,08	0,95	0,05

Fuente: Elaborado a partir de las *Estadísticas de Pesca* del Viso del Marqués, *Anuarios de Pesca* y *Memorias de la J.O.P.*

¹⁴² La componente estacional se ha calculado a partir de las desviaciones de cada uno de los trimestres respecto de la media.

¹⁴³ Se han utilizado los datos correspondientes al 3º y 4º trimestre de 1884. 1º y 2º de 1885; 1º, 2º, 3º y 4º de 1891; 4º de 1895 y 1º, 2º y 3º de 1896 y 1º, 2º, 3º y 4º de 1897

Como se ve, en la etapa 1884-97 la actividad extractiva se concentraba en los meses de verano, coincidiendo con el período álgido de la sardina, especie dominante y hacia la que se orientaba casi en exclusiva el sector pesquero gallego en ese momento: las capturas estivales prácticamente determinaban los desembarcos anuales, quedando la producción del resto del año muy por debajo del nivel alcanzado en esos meses. La irregularidad de la producción a finales del siglo XIX contrasta notablemente con la estabilidad que se alcanza en los años siguientes: la drástica caída del coeficiente de variación intertrimestral a un 0,17 en 1910-1914 indica que la actividad pesquera se ha transformado radicalmente normalizándose a lo largo del año; en períodos sucesivos, la dispersión en torno a la media se aminora gradualmente, hasta llegar en 1931-35 a un 0,05.

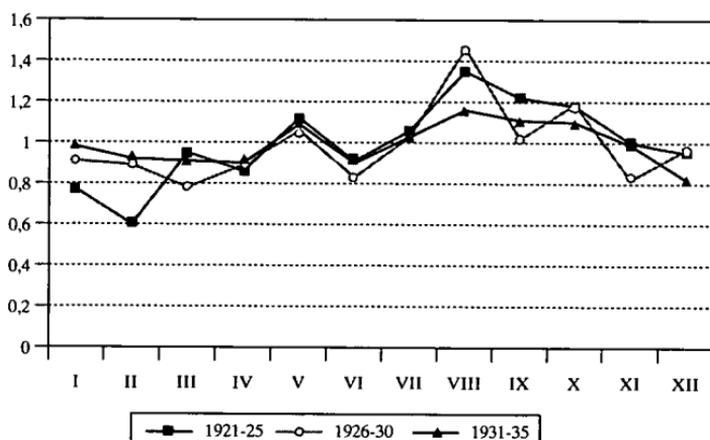
Ahora bien, pese a que la actividad pesquera va abandonando el acusado carácter estacional de finales del XIX, los primeros meses del año siguen siendo los de menor actividad, concentrándose los desembarcos en el verano, por el peso que mantienen en la producción final determinadas especies pelágicas cuyo óptimo de capturas se produce justo en esos meses.

Aunque los datos trimestrales reflejan perfectamente esa tendencia hacia la normalización de la actividad productiva a lo largo de todo el año, ampliaremos el análisis por meses, limitando esta vez el marco temporal, por imperativo de las fuentes, al período 1921-1935.

El primer dato a tener en cuenta del Gráfico 10 es la progresiva disminución de las fluctuaciones mensuales, reflejada en un coeficiente de variación que se reduce casi a la mitad entre los quinquenios límites considerados (0,21 en 1921-25, 0,19 en 1926-30 y 0,11 en 1931-35). En segundo lugar, que los meses de menor volumen de desembarcos van de diciembre a abril, mayo supera ligeramente la media anual y, aunque vuelven a caer en junio, se anuncia ya ese período de elevadas capturas de julio a octubre o noviembre, con un máximo en agosto.

El ciclo de producción descrito es válido para las capturas totales, o si queremos para el conjunto del sector pesquero, pero no implica que todas las flotas y especies tengan un comportamiento similar o tiendan a coincidir: cada una ellas poseerá sus propias fases de máximas y mínimas capturas, que pueden aproximarse o alejarse del patrón general. Por esta razón, creemos conveniente analizar

GRAFICO 10
**VARIACIONES ESTACIONALES DE LOS DESEMBARCOS
 EN LA CORUÑA**



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

el ciclo productivo de las especies que tienen mayor peso e importancia económica en el total desembarcado, diferenciando, por un lado, las pelágicas menudas, de fuerte carácter estacional (sardina, jurel, bocarte y espadín), y, por otro, aquellas de fondo (besugo, merluza, pescadilla, etc.) que en principio son más regulares. La distinción no se establece atendiendo a exclusivas razones biológicas o de lejanía de la pesca, sino en base a determinados comportamientos sustitutivos, tanto anuales como estacionales, que permiten una cierta alternancia en las capturas: consecuentemente, ampliación del ciclo productivo de la flota y mayor rentabilización de la inversión efectuada¹⁴⁴.

b) las especies pelágicas

Sobre la pesca de la sardina poseemos abundante información; su importancia atrajo el interés de buen número de investigadores

¹⁴⁴ En este sentido, las palabras de José M. Navaz y Sanz (1946) son muy elocuentes: "La mayor concentración o dispersión de ciertas especies en áreas oceánicas, determinadas como consecuencia de las variaciones del medio marino en el curso de las estaciones y de los años, más o menos favorables a la vida y prosperidad de cada una de ellas, quedará reflejada en las estadísticas de producción pesquera recogidas en cada puerto o zona litoral".

y los múltiples conflictos que provocó dieron lugar a la creación de numerosas comisiones de estudio. Se trata, en definitiva, de la pesquería más y mejor documentada. Sin embargo, el estudio de su ciclo productivo plantea varios problemas, que se agravan además por la carencia de fuentes estadísticas; por un lado, la naturaleza migratoria de esta especie, con un patrón de aparición en las costas gallegas caracterizado por su irregularidad, y, por otro, las radicales transformaciones técnicas que tuvieron lugar en esta pesquería entre 1880 y 1936 impiden discernir hasta qué punto las variaciones estacionales reflejadas en las estadísticas son fruto de una u otra causa¹⁴⁵.

Aunque la pesca de la sardina se caracteriza por su marcado carácter estacional, los cambios técnicos introducidos desde finales del siglo XIX alteraron su ciclo productivo, que poco a poco se fue ampliando. Como ya dijimos en el primer capítulo, en la década de 1880 la pesca de sardina se prolongaba de junio a febrero; el resto del año estaba vedada su captura, salvo para carnada o consumo en momentos de escasez, pero podía ocurrir que en los meses de veda la sardina fuera abundante y, al revés, escaseara en el verano y el otoño¹⁴⁶. Aunque los meses de mayores capturas, denominados de "cosecha", iban generalmente de agosto a febrero, con frecuencia se limitaba a un mes o a períodos aún más cortos¹⁴⁷. Además, dado que la pesca se ejercía dentro de las rías, en muchos casos con grandes artes o incluso desde la misma costa, se requería un determinado comportamiento de los cardúmenes para cada tipo de arte. En definitiva, las característi-

¹⁴⁵ A estos dos problemas habría que añadirle el derivado de la elaboración de las propias estadísticas, que clasifican la pesca no por la zona de procedencia sino por el puerto en que se descarga. Pese a esto, podemos aceptar que las conclusiones que se obtienen son moderadamente aproximadas, y, como ya ha señalado Anadón, "sobre todo, razón fundamental, porque no disponemos por ahora de otros datos", Anadón (1954); Navaz y Navarro (1954).

¹⁴⁶ En 1881 en respuesta a un cuestionario de la Comisión Central de Pesca, indica un industrial de La Coruña: "es innegable que la sardina es pez de paso, que se presenta en nuestras costas en el mes de Junio ó Julio y desaparece fijamente en Enero o Febrero"; en el mismo sentido indican las repuestas de Muros: "cuando reinan los vientos de Norte y Nordeste, la sardina, de ordinario, se acerca a nuestras costas y entra en las rías por los meses de Junio y Julio y aún antes... las arribazones se retrasan a veces hasta el invierno; sinó pasa la costera entera sin que la sardina se aproxime a nuestras costas", *RPM*, 31-III-1886; 15-III-1886.

¹⁴⁷ A través de las épocas del año se van produciendo sucesivas alteraciones en el medio marino, lo cual a su vez acarrea movilización de determinadas especies, cuya preponderancia temporal en una área marina definida es lo que los pescadores distinguen con el nombre de cosecha", Navaz y Sanz (1946).

cas técnicas de la propia actividad pesquera acentuaban la natural estacionalidad de la sardina¹⁴⁸.

La transformación que inicia el sector pesquero a partir de 1880 trajo consigo la desaparición en la práctica del período de veda, primer paso hacia la normalización de la actividad productiva. La nueva división del trabajo entre actividad productiva y transformadora y el progresivo desarrollo de la demanda de sardina, dieron lugar a una continua lucha, propiciada por los fomentadores, en contra de la veda, de tal forma que la Comisión Central de Pesca por resolución del 10-III-1888, se vió obligada, "a permitir la pesca en todo tiempo a los artes voluntarios y a los de anzuelo"¹⁴⁹. Esta orden abrirá inmediatamente, sólo un mes más tarde, la puerta al uso del resto de las artes durante todo el año¹⁵⁰.

La misma pauta se va a seguir en los años de entresiglos con la introducción de los cercos de jareta. Los efectos que este arte tuvo sobre la regularización de las pesquerías de sardina fueron dos fundamentales: primero, porque al actuar tanto dentro como fuera de las rías, no era preciso ya esperar la entrada del pescado; segundo, porque la alternancia de métodos para localizar los bancos permitía su empleo a lo largo de todo el año¹⁵¹. El resultado es que en 1901, según consta en la respuesta a un cuestionario sobre la pesca de sardina remitido por el Ministerio de Marina, las capturas de esta especie, por una u otra arte, se efec-

¹⁴⁸ Las características de la mayor o menor agregación de los bancos era fundamental, pues para los xeitos se requería que entraran en las rías a una determinada profundidad, para los cercos reales y las trañas que fueran suficientemente grandes y concentrados, mientras que las xábegas sólo podían faenar si discurrían próximos a la orilla donde se situaban sus postas.

¹⁴⁹ En marzo de 1888 varios senadores y diputados de Galicia remitirán una solicitud a la Comisión Central de Pesca pidiendo "autorización para pescar en todo tiempo sardina en Galicia". La respuesta de la Comisión será: "no hay ningún inconveniente siempre que se utilicen artes que no perjudiquen la reproducción. Puede permitirse en todo tiempo a los artes voluntarios y a los aparejos de anzuelo", AGM, Matriculas, Asuntos Particulares, L.2123, 12-III-1888.

¹⁵⁰ En abril de 1888, al mes siguiente de la contestación de la Comisión Central de Pesca, los industriales de Vigo expondrán sus quejas de que se haya restringido la supresión de la veda a los jeitos "no han tenido en cuenta de que existen otros muchos como las jábegas, chinchorros, etc., con los cuales ha venido pescándose siempre" por lo que "Suplican se permita ejercer libremente la pesca con todos los legales, cuya malla y banda reúna las condiciones dispuestas" El informe de la Comisión será que se toleren todos los artes legales, AGM, Matriculas, Asuntos Particulares, L.2156 10-IV-1888.

¹⁵¹ Dado que la sardina se captura ahora con artes de cerco poco selectivas tiene mucha importancia el fenómeno de agregación de los bancos, pero también la presión que se ejerce sobre la sardina de clase anual 0, es decir individuos nacidos en el mismo año, conocidos con el nombre de "xouba" o "parrocha", cuya pesca se efectúa mayoritariamente en las aguas interiores de las Rías. Las arribazones de las tallas más pequeñas coinciden en los meses de febrero, marzo, abril, y de julio a octubre, sin que cese la llegada el resto del año, pero en cuantía menor; Anadón (1954); VV.AA. (1992).

túan en todas las provincias marítimas de Galicia a lo largo de todo el año¹⁵². Aunque el período de más abundancia sigue siendo de junio-julio a enero-febrero, también son importantes los desembarcos invernales; como llegan a decir los portavoces de Mugarbos, “con las redes nuevas siempre se está en costera”¹⁵³.

Esta regularización de la pesca de la sardina jugó un papel decisivo en la consolidación de la industria conservera gallega. Un constante suministro de materia prima le permitió suavizar su carácter estacional y aumentar la producción, lo que supuso una ventaja clave para su competitividad en el mercado mundial. Diversos informes franceses de principios de siglo señalan ésta como una de la principales causas de la crisis que atravesó la industria conservera bretona por estas fechas; mientras en Bretaña sólo se captura sardina de junio a septiembre, “en España -se refiere a Galicia- y Portugal, la pesca de sardina dura cerca de todo el año: aquellos que la practican pueden en consecuencia, pese a las ligeras fluctuaciones que presenta, pese incluso a un corto período de inactividad, utilizar constantemente su material de trabajo”¹⁵⁴.

En unos pocos años, Galicia se situará entre las principales regiones productoras de conservas del mundo, destacando Vigo por su alta densidad de fábricas; la ampliación de la actividad productiva era indudable y el desarrollo económico generado impresionante, parecía como si la mayor intensidad pesquera hubiera ahuyentado definitivamente el fantasma de la escasez. Pero la alegría duró poco, como ya vimos anteriormente, en 1909 caen bruscamente los desembarcos de sardina (más de un 46 por 100 en Vigo), la situación empeora en los años siguientes y en 1912 se toca fondo.

¹⁵² La respuesta primera al cuestionario remitido por la Comisión Central de Pesca en 1900, a raíz del conflicto provocado por la introducción de los cercos de jareta es suficientemente explícita. “Villagarcía.- Con redes de jeito y jábegas todo el año. Coruña.- Sada.- Trafiñas, almadrabas, jeitos, jábegas, boliches y rapetas. (...) Las traineras y jeitos pescan todo el año, y los demás artes de Julio a Febrero. Vigo.- En toda la provincia se emplean todo el año los cercos de jareta, jeitos y jábegas, excepto en Marín y La Guardia, que no tienen traineras (...). Ferrol.- Viviero.- Traiñón y traineras todo el año, y estas sin raba. -Santa Marta.- En Cariño y Cedeira, con trañías, y en Espasante con trañía y traineras. Las trañías trabajan de Agosto a Enero y las traineras de Enero a Marzo. -Mugarbos.-Jeitos todo el año. -Ferrol.-Jeitos todo el año”, *RPM*, 28-II-1901.

¹⁵³ *RPM*, 28-II-1901. Como se indica en 1898 “hoy se pesca todo el año. ¿Y por qué? Porque así le conviene a los fabricantes de conservas”, López de Soto (1898) p. 13.

¹⁵⁴ Fabre-Domergue (1906); Le Bail (s.d.), p. 3. Como indica Quizille (1926), p. 2: “En las costas de la Península Ibérica, por el contrario, la pesca se efectúa a costa de sardinas inmaduras y adultas de uno a seis años. La pesca, por tanto, es más regular, se ejerce sobre una mezcla más variada de sardinas de edades diferentes, y los años de escasez son más reducidos que en nuestras costas. En efecto, es suficiente que sea fallida la puesta de un año o que el desarrollo de las sardinas jóvenes haya sido malo para comprometer una campaña de pesca”.

Rotas las expectativas de crecimiento, se pondrán en cuestión determinados métodos que estuvieran en la base de la ampliación del ciclo productivo intentando regularizar las capturas con un mayor esfuerzo pesquero¹⁵⁵: la introducción del vapor en la pesca de la sardina (1911-1912) va a permitir un mayor número de ciclos pesqueros, así como la ampliación del área de captura. Y es así como en el otoño de 1913 e invierno de 1914 pescadores gallegos a bordo de vapores acceden por primera vez a aguas portuguesas en busca de sardina¹⁵⁶.

Ignoramos hasta qué punto el vapor influyó sobre el notable crecimiento que experimentaron las capturas viguesas en el año 1913 y siguientes, pero no cabe duda de la influencia que tuvo sobre la actividad productiva: al navegar en invierno hacia el Sur, hasta las costas portuguesas de Leixoes, se conseguía ampliar el área de captura justo en los meses de escasez en Galicia¹⁵⁷. En la primavera y el verano, cuando en su emigración hacia el Norte la sardina es ya abundante, los pescadores siguen faenando como siempre en las inmediaciones de las rías¹⁵⁸.

Queda por saber cómo y cuánto influyó esta ampliación del esfuerzo y área de pesca en un mayor peso de los desembarcos invernales; a través del Gráfico 11 se puede ver cómo el porcentaje relativo a diciembre, enero y febrero aumenta progresivamente desde 1910 -5,71 en 1910-12, 26,34 en 1913-15 y 29,29 en 1916-18-, para luego descender en 1919-21 -21,44- y en 1922-24 -10,07-, coincidiendo con una fuerte caída en la producción sardinera. Es indudable el crecimiento experimentado respecto a los años de la crisis

¹⁵⁵ Los procedimientos de pesca y localización de los bancos eran el caldeo, el mansío y la ardora: el primero consistía en cebar las aguas con raba, huevas de bacalao mezcladas con salvado, para concentrar los cardúmenes; el segundo, llamado también almeiro, se pesca en los meses de febrero a abril, aprovechando la localización y concentración de los bancos por las toninas y aves marinas, y, el tercero, es una pesca nocturna que consiste en localizar los bancos por la fosforescencia que produce el plancton en la superficie, en las noches de luna nueva en el verano y otoño. Este último procedimiento generó muchas controversias creándose una Comisión encargada de investigar científicamente el tema, que decidió que "el procedimiento denominado ardora, no influye en la desaparición de la sardina", Rodríguez Santamaría (1923), p 232. Más cuestionado será el uso de dinamita, aunque hubo que esperar algunos años para que el problema adquiriera extrema gravedad y se comenzara cuestionar y perseguir, Rodríguez Santamaría (1923), pp. 443-454.

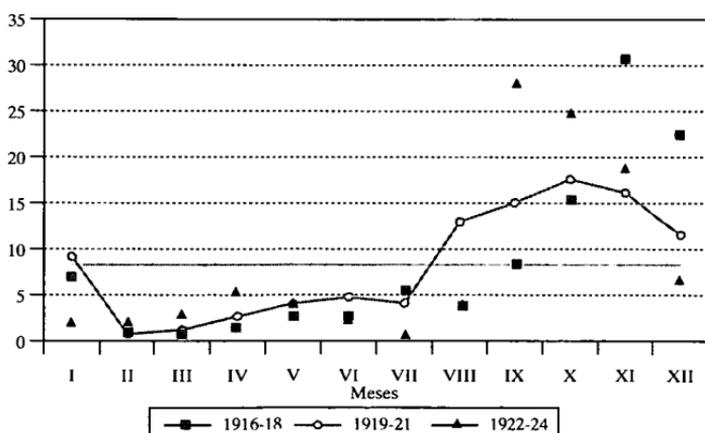
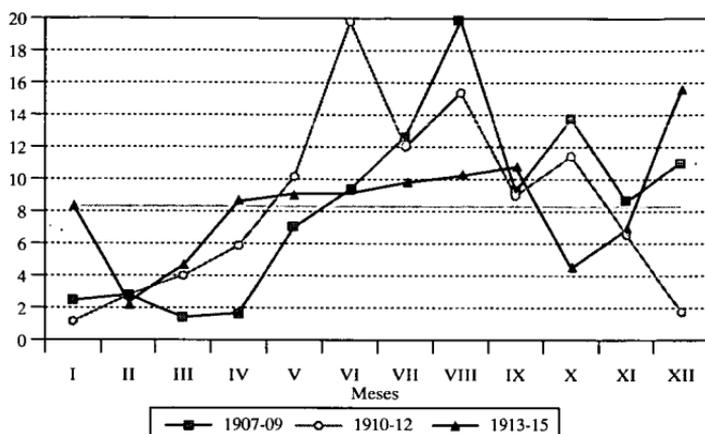
¹⁵⁶ "Carta de la Liga Marítima a la Comisión Central de Pesca", AGM, Matrículas, Asuntos Particulares, L-2178. Las repercusiones de este acceso a aguas portuguesas serán, por un lado, tuvo consecuencias a largo plazo en tanto amplió el área de pesca de la flota sardinera de las Rías Bajas, y, por otro, debilitó la relación entre lugar de pesca lugar de desembarco.

¹⁵⁷ Un hecho a destacar es que las presión se ejerce sobre la misma población de sardinas que abarca las costas del Sur de Galicia y el Norte de Portugal; Wyatt y Pérez-Gándaras (1986).

¹⁵⁸ de Buen (1928).

GRAFICO 11

**DESEMBARCO DE SARDINA EN VIGO
(PORCENTAJES MEDIOS MENSUALES)**



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

y también si lo comparamos con el del período 1907-1909, en el que las capturas de los meses de invierno ascendían a un 16,90 por 100. El incremento de las capturas invernales debió ser importante: comparando las crisis de 1909-1912 y 1923-1926, esta última

bastante más aguda, resulta que la producción en los meses de invierno pasa del 5,12 por 100 al 16,96 por 100¹⁵⁹.

Sería muy arriesgado considerar la introducción del vapor y la ampliación del área de captura como únicas causas de esta variación del ciclo productivo, despreciando otros factores inherentes a las propias pesquerías; sin embargo, ya fuera por el aumento del esfuerzo, ya por factores de índole biológica, o por coincidencia de ambos, lo cierto es que durante los años veinte Vigo mantuvo un óptimo nivel de desembarcos en los meses de invierno. Partiendo precisamente de lo ocurrido en Vigo, Fernando de Buen, pionero en España de los estudios sobre alternancia y fluctuaciones de peces emigrantes, mantiene que el máximo de capturas invernales alcanzado en determinados puntos de Santander y Vizcaya, que va descendiendo a medida que nos acercamos al Oeste, experimenta un alza repentina en las rías bajas. Esto diferenciaría los ciclos productivos de La Coruña y Vigo: mientras que en La Coruña los desembarcos de diciembre a febrero suponen en 1920 un 2,53 por 100 del total, en Vigo el porcentaje asciende al 13,79 por 100; en 1928 la diferencia se mantiene: 5,42 por 100 frente a un 16,55 por 100¹⁶⁰. Está claro que la reducción del análisis de Fernando de Buen a estos dos años puede inducir a error, pues, aunque es cierto que en el período 1921-25 las capturas invernales en La Coruña fueron prácticamente nulas, un 0,51 por 100 como media frente al 17,05 por 100 de las de Vigo, en el quinquenio 1926-30 el porcentaje alcanzó el 15,08, llegando al 25,25 por 100 en 1931-35 (Gráfico 12)¹⁶¹.

Y es más, cuando en La Coruña están subiendo los desembarcos invernales, en Vigo la tendencia es totalmente contraria: según las estadísticas de pesca, las capturas entre diciembre y febrero supondrían un 11,48 en 1933 y un 1,8 en 1934. También las cifras de Navaz y Sanz para el período 1930-43 confirman el descenso:

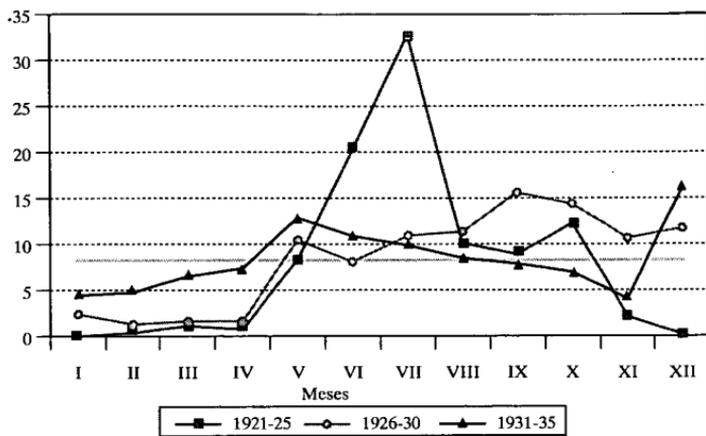
¹⁵⁹ En los cálculos efectuados hemos considerado indistintamente sardina y parrocha, bajo la denominación de "producción sardinera", dado que lo que nos interesa demostrar fue que la intensidad pesquera a partir de comienzos se dirigió hacia el conjunto de las tallas, haciendo disminuir la estacionalidad característica de esta pesquería hasta finales del siglo XIX. Un estudio sobre la alternancia mensual entre parrocha y sardina en un período que cubre buena parte del primer tercio del siglo y utiliza datos de diversos puertos, Anadón (1954).

¹⁶⁰ de Buen (1929b).

¹⁶¹ A este respecto Anadón ya señaló hace tiempo "Peca su trabajo de exceso de generalización para tan escasos datos, lo que hace que sus conclusiones sean muy dudosas", Anadón (1954).

13,57 para los meses de invierno, porcentaje aún más bajo que el registrado en la primera década del siglo¹⁶².

GRAFICO 12
DESEMBARCO DE SARDINA EN LA CORUÑA
(PORCENTAJES MEDIOS MENSUALES)



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

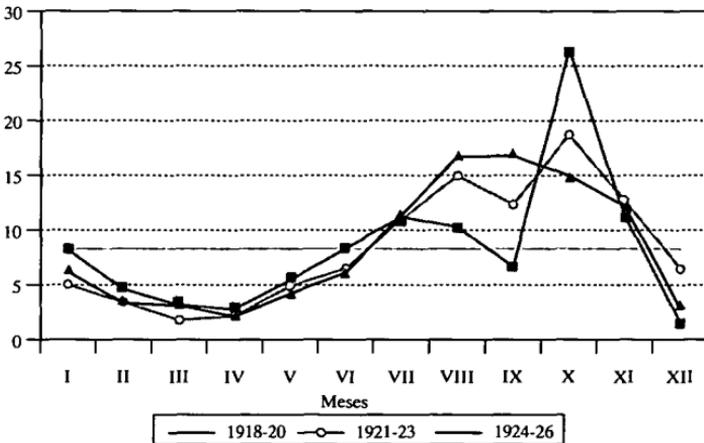
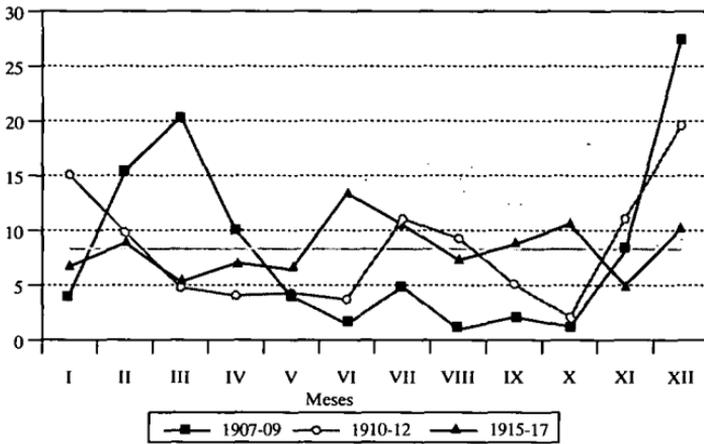
En resumen, a la altura de los años treinta, el ciclo productivo de la sardina sigue caracterizado por su fuerte estacionalidad, con unas capturas máximas entre el final de la primavera y el principio del otoño. Pero no por ello se deben olvidar toda la serie de cambios que experimentó y, aunque resulte difícil discernir si éstos fueron producto de decisiones adoptadas en tal sentido o complejos cambios naturales, parece evidente que, al menos en Vigo, principal centro sardinero gallego, el proceso de regularización de las capturas, iniciado a finales del siglo XIX y caracterizado por un aumento de los desembarcos invernales, se mantuvo durante buena parte del primer tercio del siglo XX.

Precisamente para compensar estas fluctuaciones estacionales, la flota sardinera, aunque siguió teniendo un marcado

¹⁶² Navaz y Sanz (1946).

GRAFICO 13

**DESEMBARCOS DE ESPADIN EN VIGO
(PORCENTAJES MEDIOS MENSUALES)**



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

carácter monoprodutor, se orientó también hacia la captura de otras especies pelágicas (espadín, jurel o bocarte), que, como hemos visto antes, ayudaron a paliar la escasez de sardina.

Lo que nos interesa saber ahora es si estas capturas compensaron también las fluctuaciones mensuales, permitiendo, como pretendía Fernando de Buen, “la formación de un *calendario pesquero*, donde se vean sustituidas unas especies por otras en la serie de meses”¹⁶³. Dentro de estas especies “alternativas” nos centraremos en el espadín, también llamado trancho, por ser la primera a la que amplió su captura la flota sardinera.

De los datos mensuales de capturas de Vigo se desprende, por un lado, que el espadín no tuvo demasiada importancia hasta 1910, año a partir del cual su captura, además de aumentar notablemente, se hizo más regular; de hecho, entre 1910 y 1926, no habrá, salvo en mayo de 1913, ningún mes sin desembarcos de espadín. Por otro, que esta especie no predomina en invierno, ni tampoco fluctúa necesariamente en oposición a la sardina -los máximos de sardina coincidirían con los mínimos de espadín-, ya que entre 1907 y 1926 varió su época de captura.

Tomando como marco de referencia el período 1907-1914, Fernando de Buen califica al espadín de una especie invernal alternativa a la sardina; y, realmente, en esos años, el máximo de capturas se alcanzó en los meses de noviembre a febrero, con un 51,70 por 100 de los desembarcos totales (28 por 100 de julio a octubre)¹⁶⁴. Ahora bien, si se prolonga el análisis a otros períodos, resulta que los desembarcos de espadín alcanzan su máximo durante el verano y a comienzos del otoño. Concretamente, en 1915-1926, el total capturado entre noviembre y febrero fue sólo el 26,72 por 100, mientras que de julio a octubre ascendió a un 53,38 por 100, coincidiendo en la práctica los máximos de espadín y sardina (Gráfico 13). La variación del ciclo de capturas se prolongó además en los años siguientes; para 1930-1943, Navaz y Sanz insiste también en “la coincidencia de los máximos de pesca de ambos cupleidos que se produce en el otoño y se prolonga -en la etapa que consideramos- de septiembre a diciembre”¹⁶⁵.

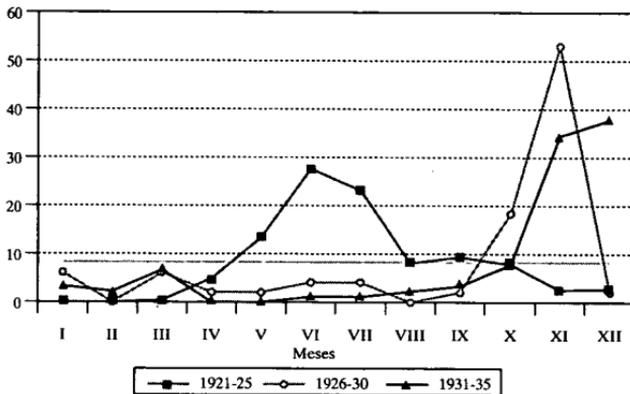
¹⁶³ de Buen (1929a).

¹⁶⁴ de Buen (1929a).

¹⁶⁵ Navaz y Sanz (1946).

GRAFICO 14

**DESEMBARCO DE ESPADIN EN LA CORUÑA
(PORCENTAJES MEDIOS MENSUALES)**



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

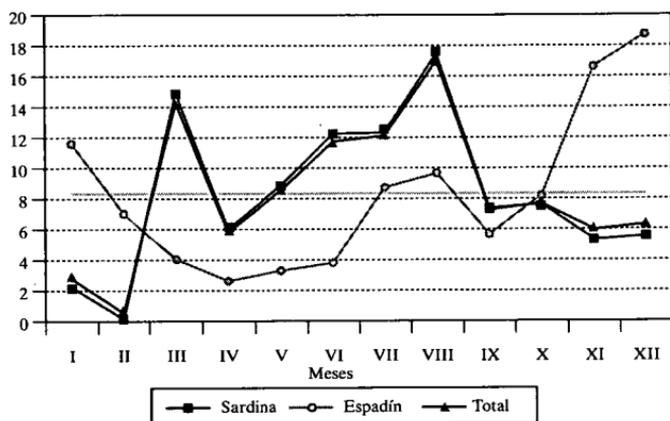
Aunque los datos referentes al puerto de La Coruña, con desembarcos muy pequeños, no son demasiado fiables, en principio la tendencia es muy similar a la de Vigo; en la década de los veinte las capturas se concentrarían en los meses de verano, incluso en primavera, prolongándose las capturas hasta finales del otoño (Gráfico 14).

Una vez analizados los cambios estacionales que afectaron a la pesca del espadín en el primer tercio del siglo XX, queda por saber si supuso o no una alternativa a la escasez de sardina, tanto para la actividad extractiva como para la industria transformadora. Tomando como referencia el período 1907-1913, cuando tiene lugar la primera crisis sardinera del siglo XX y comienza a normalizarse la pesca del espadín, se puede comprobar cómo pese al claro contraste de máximos, “el escaso volumen industrial del espadín reduce a términos muy moderados la compensación que pudiera establecerse en sus alternativas de captura”¹⁶⁶. De hecho, esta afirmación se puede comprobar a través de las compras efectuadas por los fabricantes de conservas en la Lonja del Berbés (Gráfico 15) cuyo coeficiente de variación de las adquisiciones de sardina sólo o sardina y espadín dis-

¹⁶⁶ Navaz y Sanz (1946).

minuye de un 0,61 a un 0,57. Es evidente, por tanto, que en esta etapa la captura de espadín no contribuyó a una mayor regularidad de la actividad extractiva, ni tampoco permitió incrementar sustancialmente el ritmo de la industria transformadora, todo lo más conseguir que no se paralizase por completo su actividad en ciertos días.

GRAFICO 15
COMPRAS EN LONJA DE LOS FABRICANTES
DE CONSERVAS DE VIGO (1908-1914)

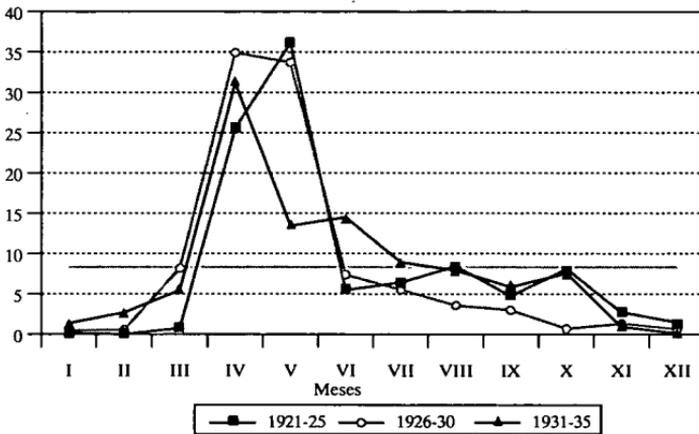


Fuente:: Elaboración propia a partir de los datos de las estadísticas de Curbera.

En lo que respecta al jurel y bocarte, la información disponible sobre capturas es muy limitada tanto cronológica como espacialmente; sólo las Memorias de la J.O.P de La Coruña ofrecen datos mensuales de desembarcos para el período 1921-35 (Gráficos 16 y 17). Lo que caracteriza al ciclo de captura de estas especies es su fuerte concentración temporal, que prácticamente coincide con los meses de mayor abundancia de sardina. La pesca del jurel, que alcanza su máximo en julio o agosto, se prolonga hasta finales del otoño y cae bruscamente el resto del año: las capturas de julio a noviembre alcanzaron como media un 75,24 por 100 en 1921-25, 66,81 por 100 en 1926-30 y 64,67 por 100 en 1931-35. Por el contrario, el bocarte tiene su máximo en primavera, pudiendose mantener un buen nivel de capturas hasta julio: la media de desembarcos

GRAFICO 16

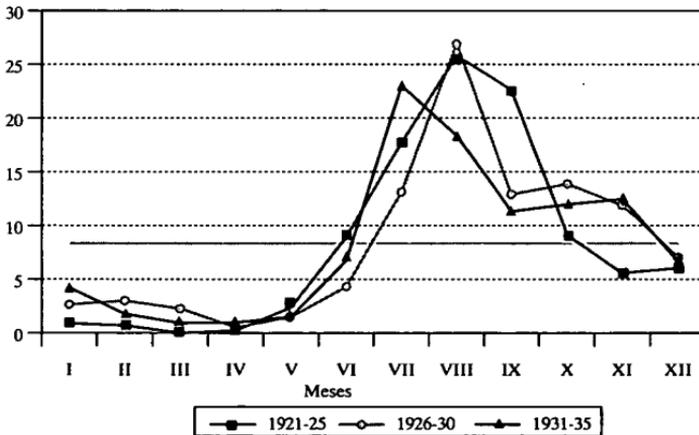
**DESEMBARCOS DE BOCARTE EN LA CORUÑA
(PORCENTAJES MEDIOS MENSUALES)**



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

GRAFICO 17

**DESEMBARCOS DE JUREL EN LA CORUÑA
(PORCENTAJES MEDIOS MENSUALES)**



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

en los meses de abril y mayo llegó al 61,70 por 100 en 1921-25, 68,65 por 100 en 1926-30 y 44,59 en 1931-35. En el caso de Vigo, si utilizamos los datos de Navaz y Sanz para el período 1930-1943, se confirma un ciclo de producción del jurel muy parecido al de La Coruña, con las capturas concentradas (un 72,62 por 100) entre julio y noviembre; sin embargo, con el bocarte se produce un claro desplazamiento de los desembarcos hacia el otoño: aunque el máximo se alcanza en octubre, desde agosto y hasta diciembre la producción sigue siendo muy elevada, obteniéndose en esos meses el 82,83 por 100 de las capturas totales (Cuadro 20)

CUADRO 20
PESCA MENSUAL EN VIGO (1930-1943)
(TONELADAS)

	Sardina	Espadín	Jurel	Anchoa
Enero	7.340	903	2.350	319
Febrero	4.758	333	1.240	316
Marzo	11.830	192	668	580
Abril	16.212	109	1.871	252
Mayo	22.934	251	2.186	281
Junio	24.931	312	4.000	175
Julio	28.747	340	6.798	360
Agosto	32.085	401	8.012	2.475
Septiembre	43.802	1.370	6.403	2.376
Octubre	59.599	1.731	5.802	3.060
Noviembre	48.627	1.030	3.519	1.938
Diciembre	33.042	1.472	4.193	1.168

Fuente: Navaz y Sanz, J.M., "Nuevos datos sobre la substitución..."

Es interesante analizar el ciclo productivo de estas especies -espadín, jurel y bocarte- con el fin de comprobar si su captura permitió a la flota compensar las acusadas fluctuaciones estacionales de la sardina, o si, por el contrario, como se veía en el caso del espadín durante la primera gran crisis sardinera, no conllevaron una regularización de la actividad extractiva. Las compras en lonja

de los fabricantes de conservas de Vigo, buen indicador del flujo de producción, muestran que si en el período 1909-14 la diversificación de capturas hacia el espadín apenas tuvo efectos, en el período 1915-19 la situación varió sensiblemente: la diferencia entre el coeficiente de variación de las compras mensuales de sardina y el del conjunto de estas especies supone ya un 0,19. No hay duda de que el crecimiento progresivo de las capturas de espadín y jurel permitió atenuar las variaciones estacionales, situación que se consolida en etapas posteriores; en concreto, a mediados de los años veinte, cuando tuvo lugar la segunda crisis sardinera, la diferencia entre los coeficientes de variación aumentó: mientras el de las descargas de sardina en La Coruña, en 1921-25, llegó a 1,22, el del conjunto de especies pelágicas (jurel, bocarte, espadín y sardina) fué sólo de 0,79, es decir, se redujo un 0,43. En los quinquenios siguientes ambos coeficientes tenderán a igualarse: la diferencia en 1926-30 fué de 0,13 y en 1931-35 de 0,04. Las causas de estos cambios son bastante claras; en momentos de crisis sardinera, la caída de las capturas y la agudización de las fluctuaciones estacionales de la sardina se compensaba con unas mayores y más regulares capturas de jurel, espadín y bocarte, mientras que en períodos de normalidad o abundancia sardinera, el peso de los desembarcos de esta especie decidía la amplitud de las variaciones a lo largo del año.

c) Las especies demersales

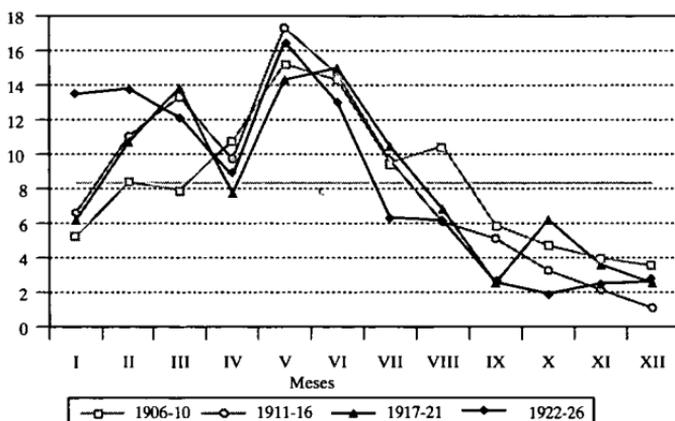
A diferencia de las pelágicas, las especies de fondo están menos sujetas a la influencia de las condiciones medioambientales, y aunque presentan épocas de mayor y menor abundancia, su captura es mucho más estable. En este apartado nos ocuparemos de aquellas que tuvieron mayor importancia económica, principalmente la merluza y el besugo.

Aunque en un principio ambas especies se capturaban con el mismo arte -el palangre-, mediada la primera década del siglo tendrá lugar un proceso de especialización: el palangre se dedicará al besugo y para la merluza se utilizarán mayormente los nuevos artes de arrastre -bous y parejas-. Así pues, tanto por su producción como por su técnica pesquera, se podrían distinguir dos flotas, cada una con distinto ciclo de producción y alternativas de captura diferentes.

La información relativa a capturas mensuales de *merluza* esta bastante fragmentada; en el caso de Vigo, de 1906 a 1919 se presentan en unidades, y de 1920 a 1926 en unidades y cestas, lo que hace totalmente imposible una visión de conjunto (Gráfico 18); en el caso de La Coruña los datos se restringen al período 1921-1935 (Gráfico 19)

GRAFICO 18

**DESEMBARCOS DE MERLUZA EN VIGO
(PORCENTAJES MEDIOS MENSUALES)**



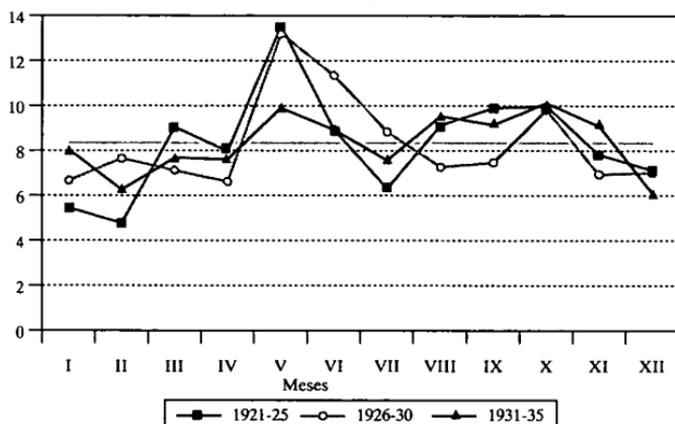
Fuente:Elaboración propia a partir de los datos del *Faro de Vigo* y del *Anuario de Fabricantes de Conservas del Cantábrico*.

Pese a estas dificultades, el ciclo de producción está perfectamente definido: se prolonga todo el año, alcanza su máximo en mayo o junio, y entre cinco y siete meses las capturas se sitúan por encima de la media; los altos desembarcos de la primavera y comienzos del verano caen bruscamente a mediados del otoño.

Aunque en sus rasgos fundamentales el ciclo es común para toda Galicia, existen algunas diferencias para Vigo y La Coruña. Entre 1906 y 1926, las capturas de Vigo tendieron a concentrarse en el invierno y la primavera y en La Coruña mantuvieron un nivel elevado durante el verano y buena parte del otoño. Sin embargo, en los años treinta se aprecian cambios importantes: un descenso relativo de las capturas de primavera y una distribución más regular a lo

GRAFICO 19

DESEMBARCOS DE MERLUZA EN LA CORUÑA
(PORCENTAJES MEDIOS MENSUALES)



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

largo del año, que se refleja en una progresiva reducción de los coeficientes de variación. En La Coruña, la dispersión respecto a la media pasa de 0,28 en 1921-25 a 0,25 en 1926-30 y 0,16 en 1931-35; en Vigo, aunque los datos son más fragmentarios, se aprecia igualmente esta caída: de coeficientes que superaban el 0,50 en etapas anteriores a 1926, se pasa a un 0,20 en los años 1933-34. Sin duda, a partir de 1928, la explotación por los arrastreros gallegos de los bancos situados en la plataforma continental del Atlántico europeo incidió directamente en la regularización de los desembarcos, que se incrementaron en el verano y el otoño. En un principio, la pesca en estas aguas era básicamente estival, pero muy pronto se amplió la campaña de pesca desde marzo a octubre; ésta comenzaba en primavera, de marzo a mayo, en los bancos de La Chapelle, Petite Sole, Grand Sole, etc. -entre los paralelos 49 y 51-, y se prolongaba hasta finales del verano, entre mayo y finales de septiembre, a lo largo de la costa de Irlanda, en las zonas de arrastre de cabo Clear a Cork, Fastnet, Dingle, Galway y Porcupine -paralelos 51 y 54-, volviendo en octubre a la zona del Grand Sole¹⁶⁷.

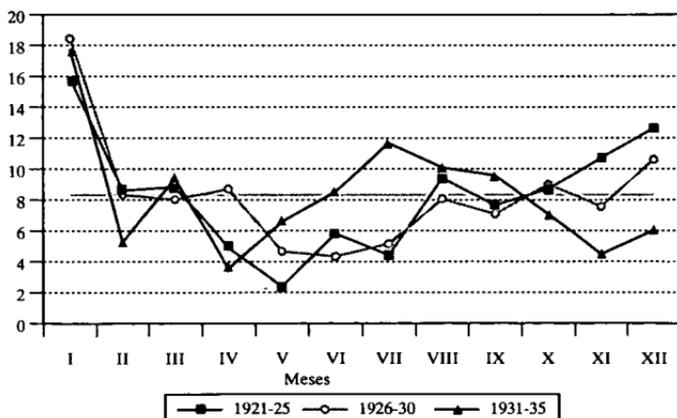
¹⁶⁷ Para lo relativo al trabajo de las artes de arrastre en los bancos de esta zona y las temporadas de pesca, Pérez López (1944)

Los datos sobre capturas de *besugo* se ciñen casi exclusivamente al puerto de La Coruña y al período 1921-35; pero, al tener aquí su base buena parte de la flota besuguera de Vigo y sufrir, además, ambos puertos la crisis por la que atravesó esta pesca en los años veinte, las conclusiones se pueden generalizar al conjunto gallego.

A diferencia de la merluza, el besugo se captura preferentemente en otoño y en invierno, con óptimos en diciembre y enero (Gráfico 20). Como ya vimos antes, la caída de las capturas de besugo a finales de los años veinte obligó a la reorientación de la flota hacia el bonito y la castañeta, especies con ciclos muy diferentes a los del besugo y que, por tanto, exigían un cambio radical en la actividad de esta flota.

GRAFICO 20

**DESEMBARCOS DE BESUGO EN LA CORUÑA
(PORCENTAJES MEDIOS MENSUALES)**

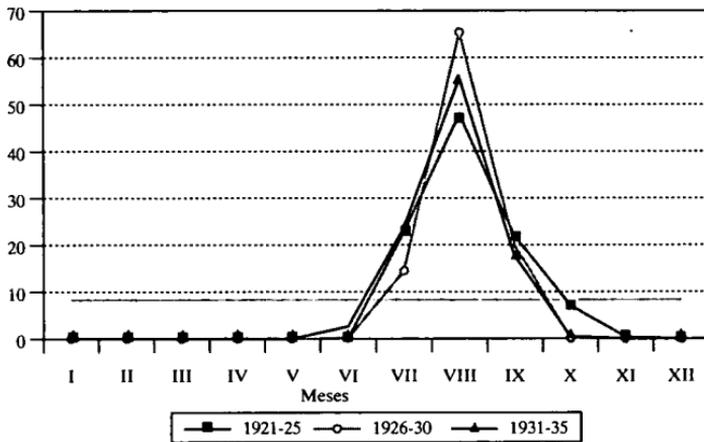


Fuente:Elaboración propia a partir de los datos de la J.O.P. de La Coruña.

La costera del bonito se extiende de julio a septiembre y la castañeta, aunque se pesca todo el año, alcanza sus máximos a finales de verano y principios del otoño (Gráfico 21 y 22). En un principio, su ciclo productivo permitía compensar en verano las bajas capturas de la flota palangrera; sin embargo, desde finales de los años veinte, y debido a la gran escasez de besugo, estas especies acapararán casi por completo la actividad productiva. En el

GRAFICO 21

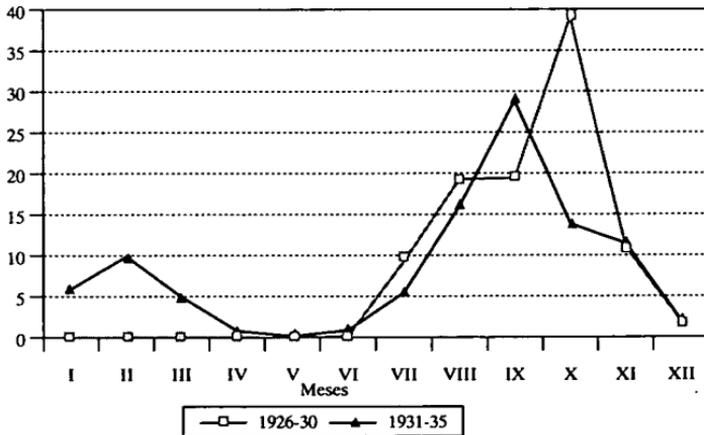
**DESEMBARCOS DE BONITO EN LA CORUÑA
(PORCENTAJES MEDIOS MENSUALES)**



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

GRAFICO 22

**DESEMBARCOS DE CASTAÑETA EN LA CORUÑA
(PORCENTAJES MEDIOS MENSUALES)**



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

período 1921-25, esta tendencia todavía no es muy clara, aunque ya el máximo de capturas, por el peso del bonito, se alcanza en agosto; en los siguientes quinquenios, a medida que cobra importancia la castañeta, los desembarcos van a concentrarse ya entre julio y noviembre. Es decir, a consecuencia de la crisis de besugo, la flota palangrera ha reorientado no sólo las especies, sino también su actividad productiva, que se desplaza de los meses de otoño-invierno a los de verano-otoño.

La marcada estacionalidad que caracterizaba a la pesca a finales del ochocientos constituía un poderoso obstáculo de cara a un normal y regular funcionamiento de las distintas pesquerías, que permanecían inactivas buena parte del año. Como se ha podido comprobar en las páginas anteriores, en el primer tercio del siglo XX, y junto al crecimiento de la producción, tuvo lugar un proceso de normalización de la actividad pesquera a lo largo del año. Al mismo tiempo, muchas especies que eran capturadas ocasionalmente, o consideradas residuales, se convirtieron en “bienes económicos” objeto de explotación preferente, lo que permitió compensar las variaciones estacionales de las hasta entonces “especies principales”. Por supuesto, no se eliminaron por completo las periódicas fluctuaciones de la actividad productiva y los mayores desembarcos siguieron dándose en los meses de verano-otoño, coincidiendo con los máximos de las especies más importantes; sin embargo, no cabe duda de que un aprovechamiento más regular del aparato productivo permitió la progresiva maximización de los recursos, con efectos trascendentales para el desarrollo del sector en su conjunto.

Tal como se puede observar, la normalización de la actividad pesquera a lo largo del año implicó procesos tanto extensivos como intensivos. Al compás de la difusión de determinadas mejoras técnicas, se pudo acceder a aguas y fondos anteriormente inaccesibles, con lo que se amplió la gama y/o el peso de las especies vertidas en el mercado. Por otra parte, si entendemos por intensidad pesquera la cantidad de recursos -humanos y de capital- utilizados en una pesquería en un cierto período de tiempo, podemos concluir que la intensificación no derivó en exclusiva del empleo de unas técnicas de captura más productivas, sino también de la mayor presión sobre el conjunto de los recursos pesqueros en función de ese uso más prolongado del aparato productivo.

3.2. Precios y consumo

3.2.1 Los precios

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

Las estadísticas pesqueras no distinguen puertos y especies hasta los años treinta. Obviamente partiendo del valor total de las capturas, se puede obtener un precio medio del pescado en origen. Sin embargo, este precio medio es poco representativo, dado que tanto para los productores como para los consumidores no existe “el pescado” en abstracto, sino especies concretas y, dentro de ellas, clases y calidades. Es decir, el pescado, al igual que la carne, los cereales o el vino, no es un producto en absoluto homogéneo. No es lo mismo la merluza que la sardina ni el lenguado que el bonito: la industria transformadora aprecia de forma totalmente distinta las diferentes tallas de la sardina, si ésta ha sido capturada por el xeito, con la consiguiente pérdida de escama, que mediante la traña, si tiene un alto contenido graso o no, etc.; también los consumidores de fresco distinguirán los distintos procedimientos de captura, el tamaño, la procedencia, etc.¹⁶⁸.

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

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

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

A) *Los precios en Lonja*

a) *Las especies pelágicas*

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

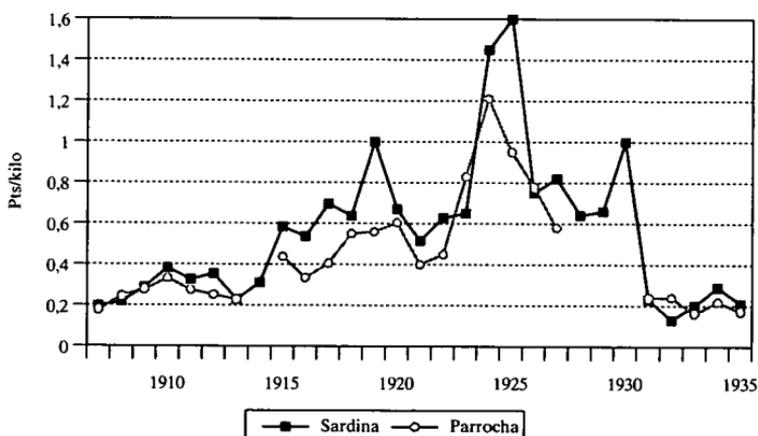
También, entre 1906 y 1913, se distingue la sardina cogida con xeito o con traña, la primera en millares y la segunda en cestas. La conversión de estas medidas al sistema métrico decimal no plantea problemas: cada cesta contenía aproximadamente ochenta kilos y 2.214 individuos¹⁷⁰. Ahora bien, dado que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

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

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

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

GRAFICO 23
PRECIOS EN LA LONJA DE VIGO



Fuente: Elaboración propia, ver texto

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

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

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

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

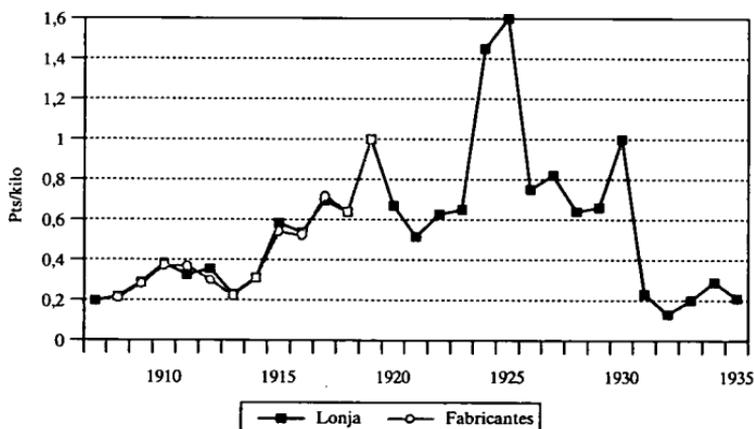
Al provenir la demanda de estas especies básicamente de la industria transformadora, tiene un gran interés observar el comportamiento de la conserva en relación a los precios; pues,

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

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

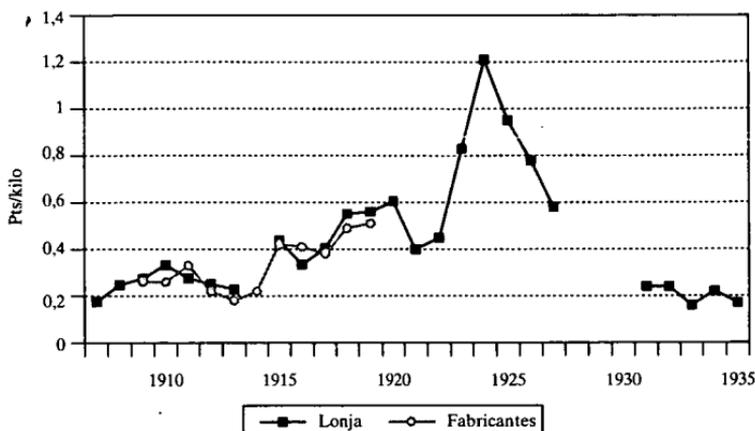
Por los gráficos 24 y 25 se puede ver cómo, en el caso de la sardina, el precio medio de compra de los fabricantes coincide prácticamente con el precio medio de venta de la Lonja, situándose ligeramente por debajo cuando se trata de parrocha. El hecho de que los fabricantes tuvieran un peso decisivo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

GRAFICO 24
PRECIOS DE LA SARDINA EN VIGO



Fuente: Elaboración propia, ver texto.

GRAFICO 25
PRECIOS DE LA PARROCHA EN VIGO

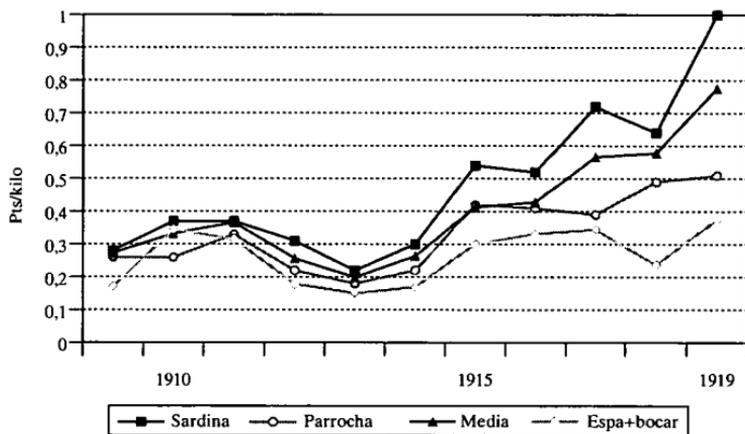


Fuente: Elaboración propia, ver texto

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

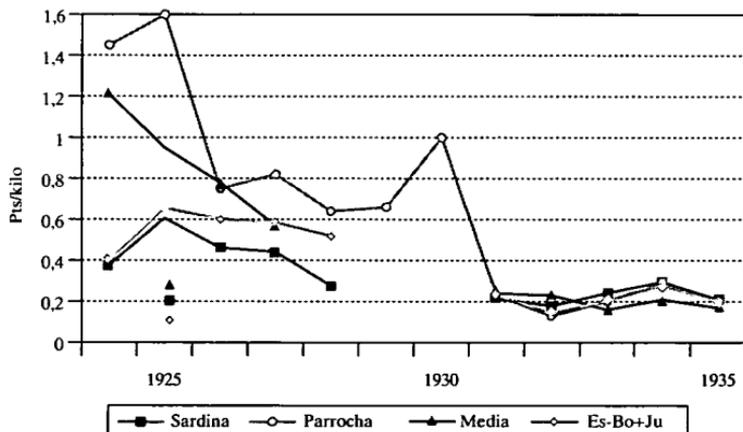
El Gráfico 27 recoge los precios para el período 1923-28 y 1931-35. Las cifras se diferencian de las anteriores en que son cifras en Lonja y no precios de compra de la industria conservera. Sin embargo, se puede apreciar claramente cómo la casi total ausencia de sardina y parrocha en 1924-25 y su sustitución,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

GRAFICO 26
PRECIOS PAGADOS POR LOS FABRICANTES
EN LONJA DE VIGO



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

GRAFICO 27
PRECIOS EN VIGO



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

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

b) Las especies demersales

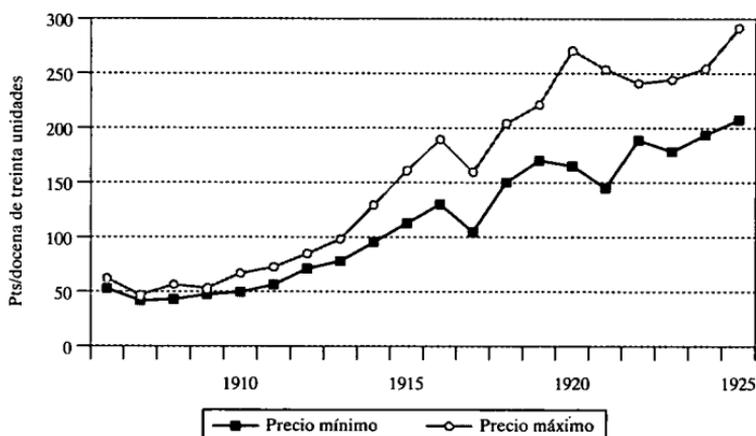
En lo que se refiere a especies finas de mesa, disponemos para el puerto de Vigo de los precios en Lonja de la merluza, publicados diariamente por el *Faro de Vigo* para el período 1906-1926, y los obtenidos a partir de los resúmenes del movimiento de la Lonja, publicados en la *Memoria de los Fabricante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

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

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

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

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

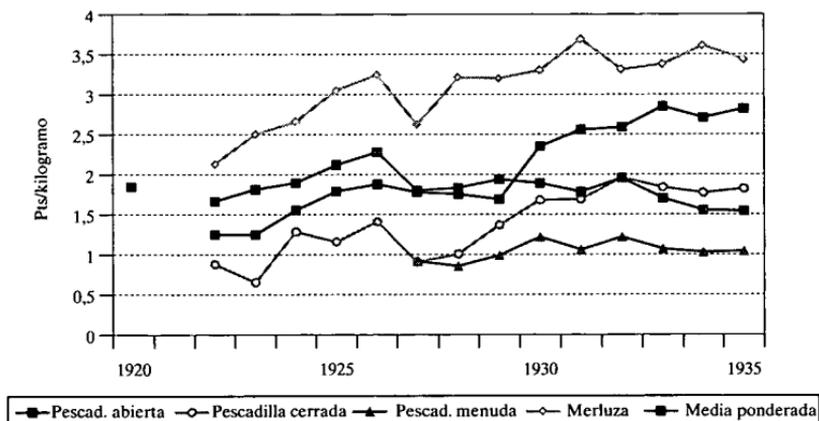


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del *Faro de Vigo*.

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

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

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



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

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

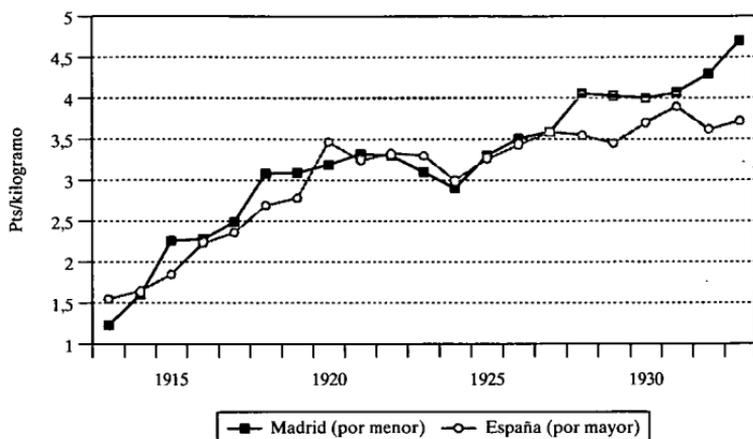
de la media era negativo. En este sentido, indicar la posible ralentización del crecimiento de los precios de la merluza a causa de la influencia a la baja que sobre ellos ejercen los de las tallas inferiores, especialmente los de la pescadilla menuda, que en estos momentos se captura en grandes cantidades.

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

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

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

GRAFICO 30
PRECIOS DEL BESUGO, CASTAÑETA Y BONITO
EN LA CORUÑA (1920-1935)



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

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

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

¹⁷² Carmona Badía (1991).

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

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

B) Precios al por mayor y por menor

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

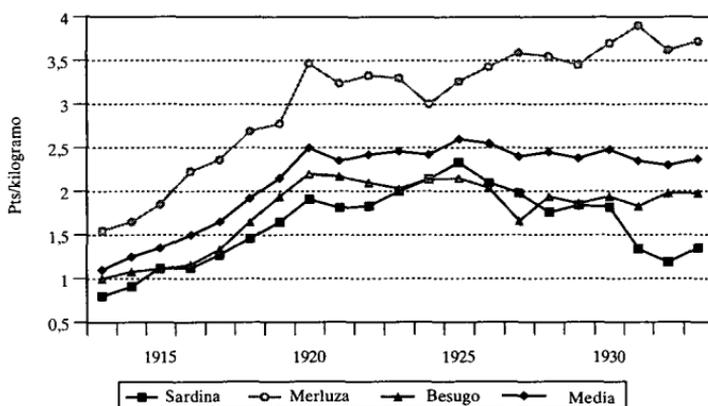
Como se puede ver en el Gráfico 31, el comportamiento de los precios a largo plazo difiere sustancialmente según las especies consideradas. El proceso inflacionista de la Primera Guerra Mundial afectó de forma similar a las tres especies: un continuo incremento de

¹⁷³ Xerminal (1990).

¹⁷⁴ de Ojeda Eiseley (1988), p. 25-26

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

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



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

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

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

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

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

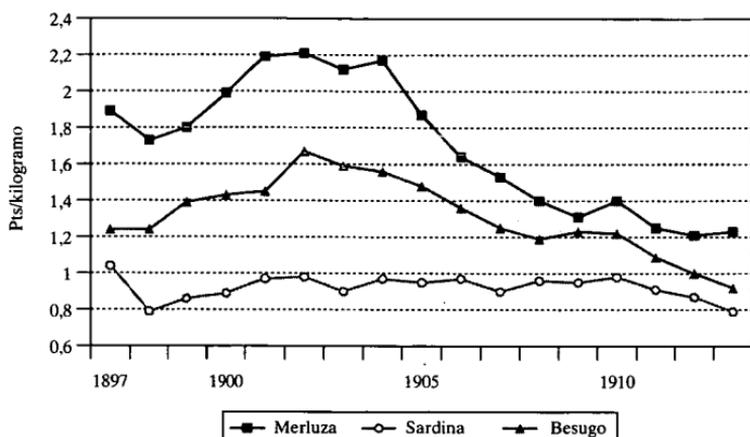
El Gráfico 32 nos muestra la evolución de los precios del pescado en el período anterior a la Primera Guerra Mundial. En lo que respecta a las de “Merluza” y “Besugo” el perfil es similar: una primera fase de crecimiento hasta 1902, momentáneo estancamiento, y descenso continuado desde 1904 hasta 1913;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

¹⁷⁶ También Pérez Castroviejo (1992), p. 137, da una serie de precios de “pescado fresco” en Baracaldo, elaborada a partir de los datos ofrecidos por el Ayuntamiento al Instituto de Reformas Sociales desde 1906 a 1915, sin embargo, al no especificarse el tipo de pescado fresco a que se refiere, impide su utilización.

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

GRAFICO 32

PRECIOS AL POR MENOR EN MADRID (1897-1913)



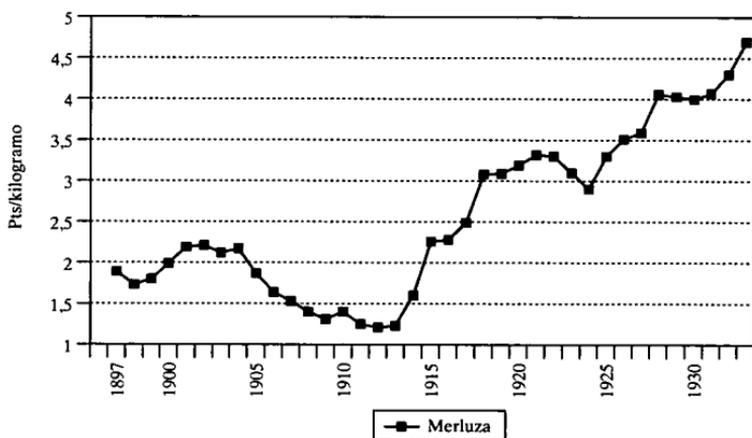
fUENTE: ELABORACION PROPIA A PARTIR DE LOS DATOS DEL *Boletín del Ayuntamiento de Madrid*.

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

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

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

GRAFICO 33
**PRECIOS DE LA MERLUZA AL POR MAYOR
 EN MADRID (1897-1933)**

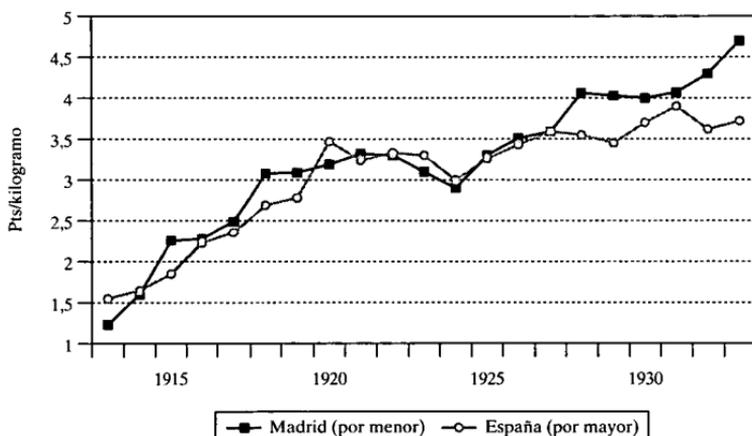


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del *Boletín del Ayuntamiento de Madrid* y los *A.E.E.*

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

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

GRAFICO 34
PRECIOS DE LA MERLUZA (1913-1933)



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

3.2.2 El consumo y la distribución

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

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

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

A) *El crecimiento del consumo*

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

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

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

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

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

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

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

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

CUADRO 21

CONSUMO APARENTE DE PESCADO EN ESPAÑA

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

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

B) *La composición del consumo*

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

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

¹⁸² Carmona (1991).

¹⁸³ *Ibidem*.

¹⁸⁴ *Ibidem*.

¹⁸⁵ Carmona (1990) y (1991).

CUADRO 22

CONSUMO DE PESCADO TRANSFORMADO POR HABITANTE EN ESPAÑA (KILOS)

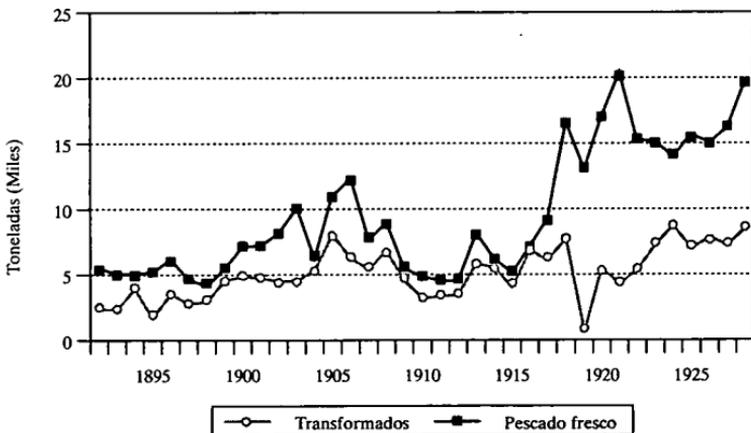
1930	0,82
1931	1,71
1932	1,96
1933	2,06
1934	2,51

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

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

GRAFICO 35

PESCADO TRANSPORTADO POR MZOV



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

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

CUADRO 23

PESCADO EXPORTADO EN FRESCO POR LAS LÍNEAS GALLEGAS DE FERROCARRIL (TONELADAS MEDIAS QUINQUENALES)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁸⁷ Gómez Mendoza (1989), p. 174.

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

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

CUADRO 24

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

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

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

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

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

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

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

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

CUADRO 25

LLEGADAS Y CONSUMO DE PESCADO FRESCO EN MADRID

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

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

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

¹⁹⁰ Soler (1936).

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

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

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

CUADRO 26

PESCADO TRANSPORTADO POR LA CIA. DEL NORTE

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

Fuente: *Boletín de Pesca*, nº 11 y 115.

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

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

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

CUADRO 27
CONSUMO DE PESCADO FRESCO EN BARCELONA

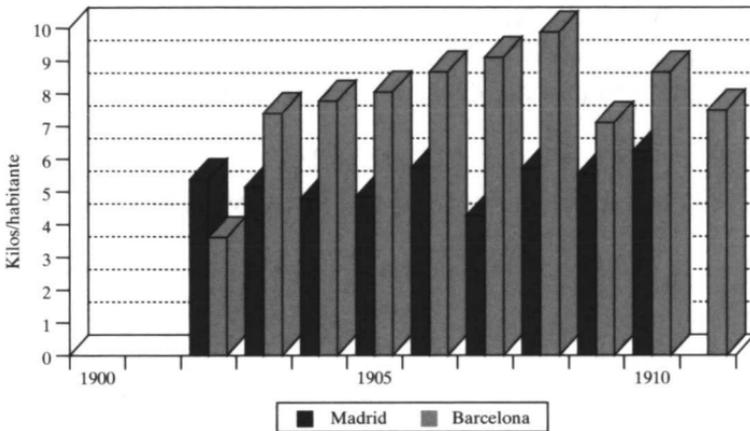
	Tms.	Consumo (kg/hab)
1897-99	2.001	3,75
1900-02	2.184	4,04
1903-05	4.388	7,87
1906-08	5.361	9,37
1909-11	4.735	8,06
1912-14	4.898	8,12
1915-17	5.726	9,18
1920-22*	4.714	6,38
1927-29*	17.128	17,86
1933-35	15.579	15,58

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

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

GRAFICO 36

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



Fuente: Elaboración propia, ver texto.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

C) La distribución mensual del consumo

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

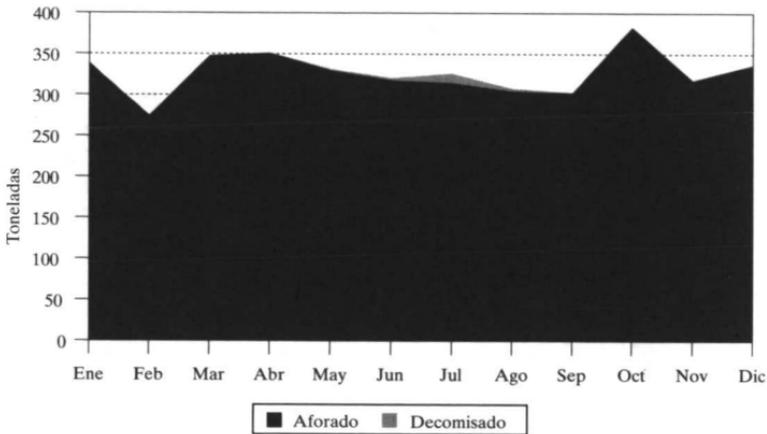
Por el contrario, los altibajos de la producción gallega afectaban a los mercados del centro, que prácticamente dependían de esta oferta. Pongamos como ejemplo el año 1920, único del que tenemos datos. El mercado madrileño registra en este año un coeficiente de

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

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

GRAFICO 37

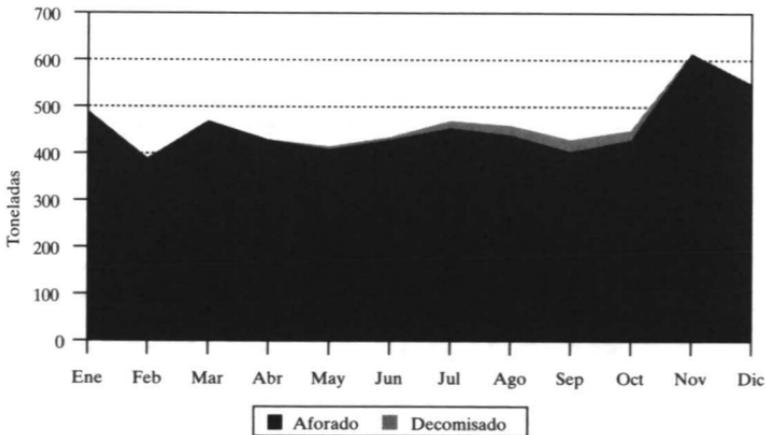
OFERTA DE PESCADO EN BARCELONA EN 1902



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

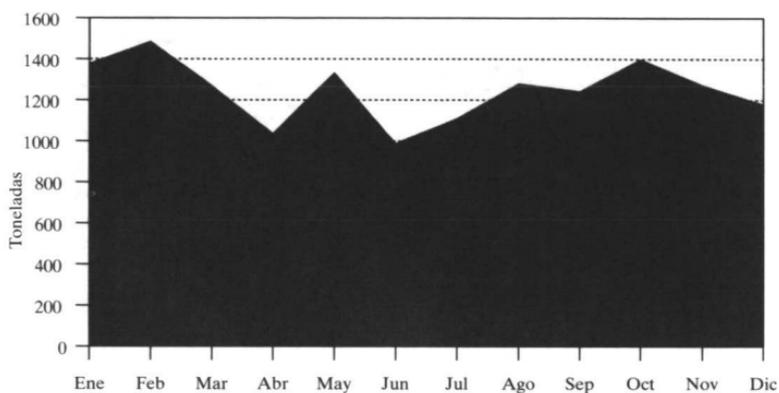
GRAFICO 38

OFERTA DE PESCADO EN BARCELONA EN 1911



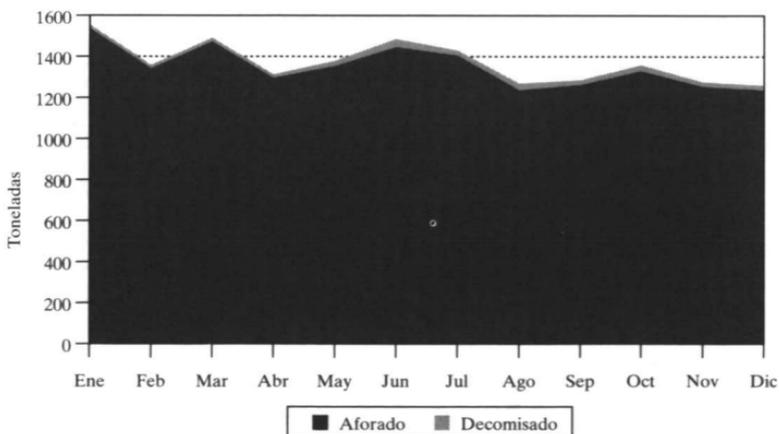
Fuente: Elaboración propia a partir del Anuario Estadístico de la ciudad de Barcelona.

GRAFICO 39
OFERTA DE PESCADO EN BARCELONA EN 1915



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

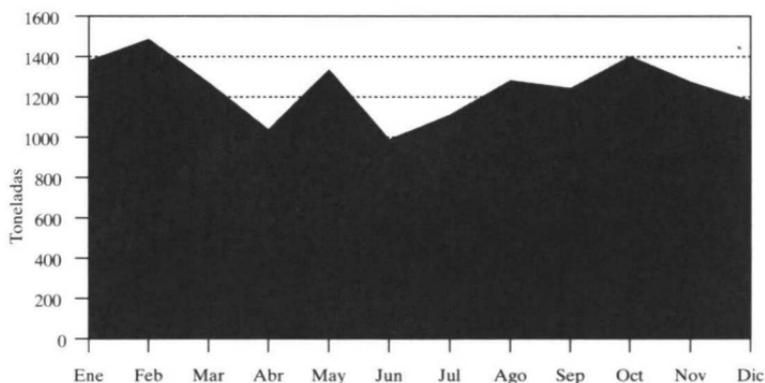
GRAFICO 40
OFERTA DE PESCADO EN BARCELONA EN 1935



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

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

GRAFICO 41
LLEGADAS DE PESCADO A MADRID EN 1920



Fuente: de Buen (1921).

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

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

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

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

D) Factores de consumo

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

a) ¿Carne o pescado?

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

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

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

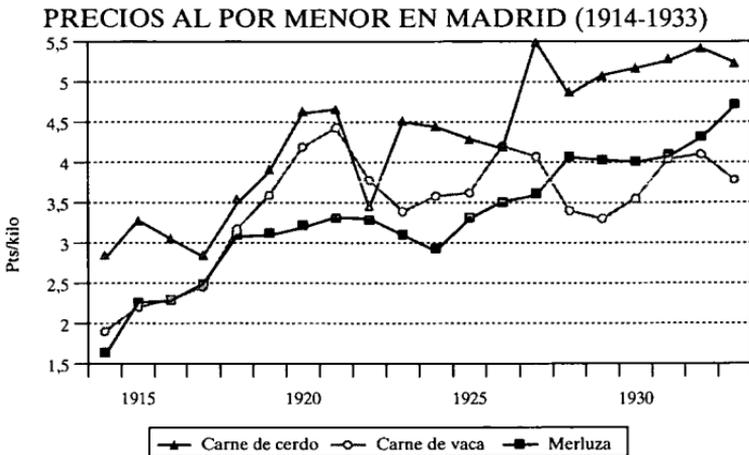
En todo caso, no fue hasta los años de la Gran Guerra cuando se produjo el salto en el consumo de pescado. La explicación hay que buscarla en los precios al por menor, los que afectaban directamente al consumidor, y en base a ellos establecer algunas hipótesis para el caso concreto de Madrid, único del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

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

²⁰¹ Gómez Mendoza y Simpson (1986).

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

GRAFICO 42



Fuente: Elaboración propia a partir del AEE.

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

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

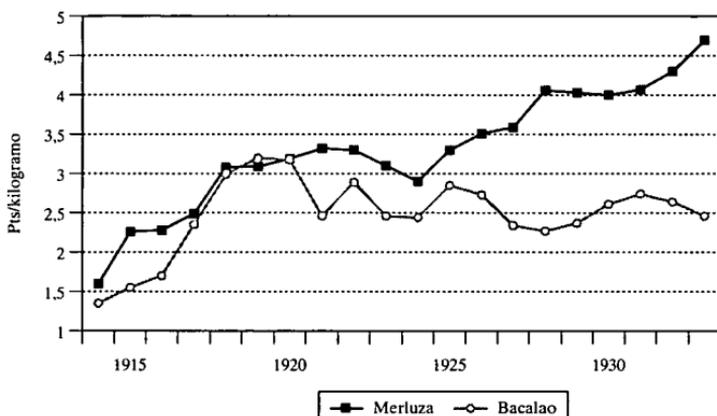
²⁰³ Aunque los cálculos de Maluquer respecto al crecimiento de los salarios reales son para toda España, no sólo para Madrid, aceptamos que la evolución seguida en la capital pudiera ser similar, Maluquer (1989), p. 507.

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

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

GRAFICO 43

PRECIOS AL POR MENOR EN MADRID (1914-1933)



Fuente: Elaboración propia a partir del AEE.

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

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

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

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

b) Los problemas de la distribución: transportes e impuestos

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

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

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

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

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

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

CUADRO 28
**INCREMENTO DEL PRECIO DEL PESCADO
DESDE LONJA HASTA MADRID**

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

Fuente: RPM, 31-X-1885.

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

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

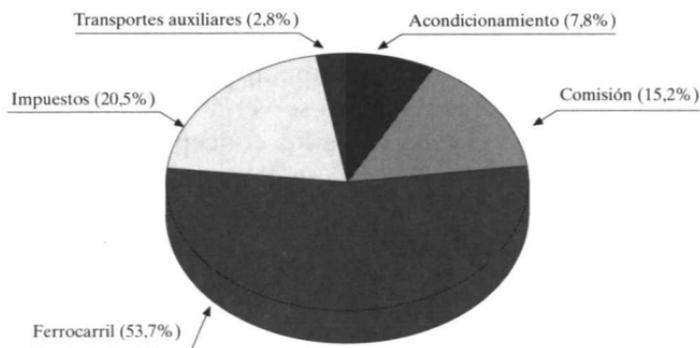
²⁰⁹ Congreso (1928), p. 25, y RPM, 31-X-1885.

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

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

GRAFICO 44

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



1925

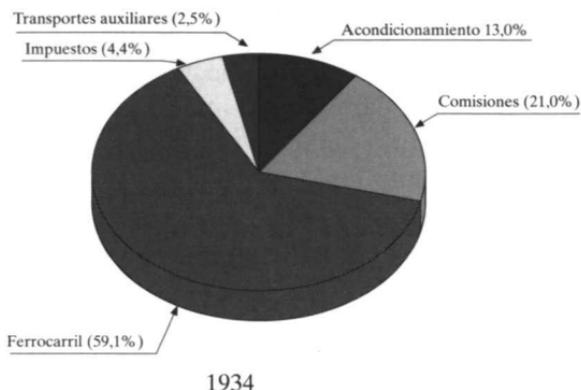
Fuente: *Ideales Pesqueros*, 11-X-1925.

²¹¹ *Ideales Pesqueros*, 1-IX-1925.

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

GRAFICO 45

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



Fuente: Soler (1936).

i. Los transportes: ferrocarril versus camión

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

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

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

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

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

²¹³ Robinson (1986).

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

— *Las tarifas*

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

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

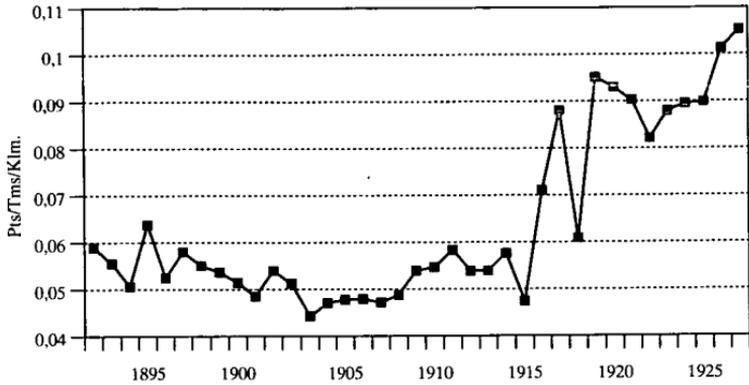
A partir de 1918, la situación cambia radicalmente y las tarifas ferroviarias se sitúan en los niveles de 1890, superándolos incluso. Si el crecimiento de las tarifas fue general a todo el transporte de mercancías desde finales del conflicto bélico europeo, incidirá especialmente sobre el de pescado.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

²¹⁴ *RPM*, 31-X-1885.

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

GRAFICO 46

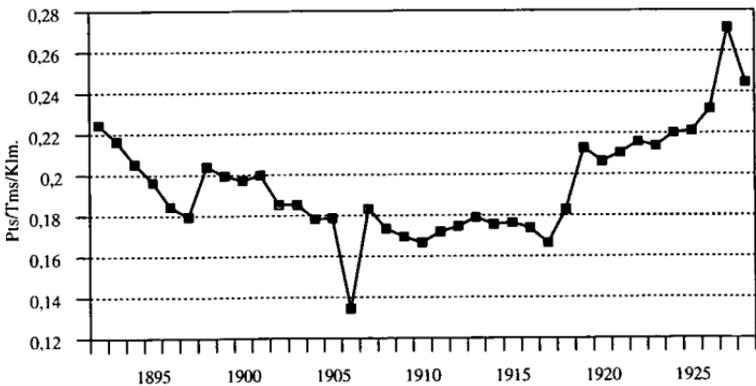
**PRECIO DEL TRANSPORTE DE SALAZONES POR.MZOV.
(PEQUEÑA VELOCIDAD)**



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

GRAFICO 47

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



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

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

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

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

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

²¹⁶ *Ideales Pesqueros*, 1-IX-1925 y Soler (1936). Sobre el aumento de las tarifas ferroviarias en el conjunto del sistema ferroviario español Tedde (1978), p. 99 y ss.

²¹⁷ Anes (1978), p. 394. Pero la discriminación de tarifas no se ejercía sólo en función de las especies sino también de las procedencias; en 1925 las tarifas ferroviarias del pescado procedente de Vigo, que circulaba por las líneas de Norte, eran las más altas de España (*Ideales Pesqueros*, 11-X-1925).

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

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

— *Los tiempos*

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

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

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

²²⁰ Industrias Pesqueras, 1-V-1928.

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

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

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

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

²²² Muñoz Roy (1912), pp. 40-41.

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

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

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

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

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

GRAFICO 47

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



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

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

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

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

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

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

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

²²⁹ *Barcelona Pesquera*, Septiembre de 1930.

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

²³¹ Congreso (1928), p. 46.

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

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

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

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

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

²³⁴ Borrás (1930).

²³⁵ Beltrán Cortés (1983), p.43.

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

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

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

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

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

²³⁷ *Ideales Pesqueros*, 21-V-1925.

²³⁸ Borrás (1930).

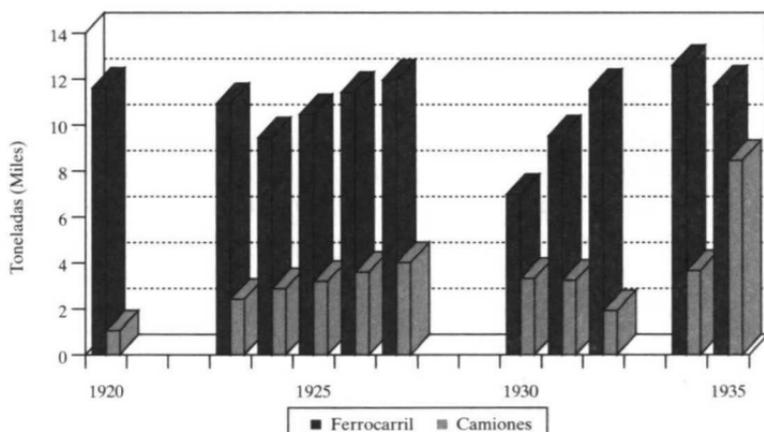
²³⁹ Respecto a la utilización de vagones frigoríficos y sus consecuencias sobre la industria cárnica, Yeaguer Kujovich (1970); Chandler Jr. (1988), pp. 416-419.

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

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

GRAFICO 49

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



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

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

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

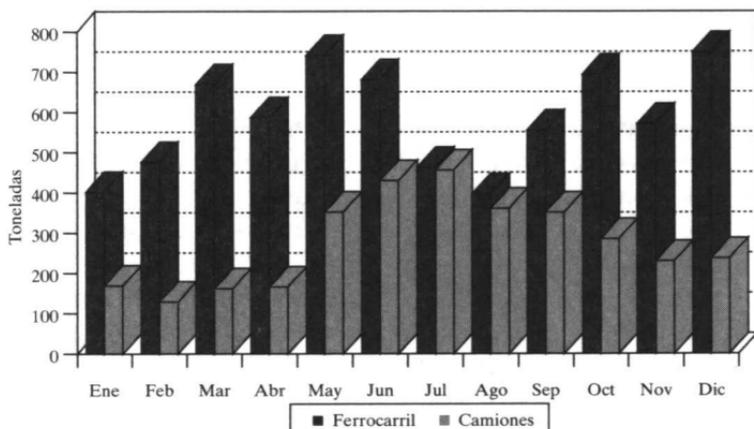
²⁴² *Industrias Pesqueras*, 15-I-1935.

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

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

GRAFICO 50

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



Fuente: Industrias Pesqueras, 15-I-1931.

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

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

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

ii. Los impuestos

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

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

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

²⁴⁶ Soler (1936).

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

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

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

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

²⁴⁸ Argüelles (1931), pp. 77-81.

²⁴⁹ *RPM*, 31-X-1885, 27-IV-1891.

²⁵⁰ *RPM*, 31-VIII-1892.

²⁵¹ *Vida Marítima*, 30-XII-1915.

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

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

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

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

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

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

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

²⁵⁴ *Ideales Pesqueros*, 21-III-1925.

²⁵⁵ *Ideales Pesqueros*, 1-IX-1925.

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

²⁵⁷ Soler (1936).

CUARTA PARTE:

**LA PESCA GALLEGA 1880-1936.
DEL CAMBIO TECNICO
A LA SUPERPRODUCCION**

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

4.1 La Epoca del cambio técnico (1890-1914)

4.1.1 Consideraciones preliminares

El análisis del cambio tecnológico en la pesca marítima no diferiría esencialmente del de otros procesos productivos de no ser por el carácter renovable pero limitado del recurso y el regimen de libre acceso en que se enmarca su explotación. Será precisamente esta última característica la que sitúe al pescador en una posición muy vulnerable, incluso insostenible sino pudiera recurrir a la innovación en las técnicas pesqueras o a su propia habilidad para obtener mayores capturas que sus competidores. Aquél que posea un equipo pesquero más eficiente o descubra nuevas zonas de pesca podrá obtener una ventaja que, aunque corta, le reportará grandes beneficios²⁵⁸. Es decir, la actividad pesquera parece poseer estímulos inherentes a su propia naturaleza para buscar continuamente el aumento de la capacidad de pesca, proceso en el cual la innovación tecnológica juega un papel fundamental.

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

²⁵⁸ Adam (1987), pp. 13-14.

autores que proponen medidas ordenadoras del sector por el Estado, como recursos de propiedad común, ausencia de propiedad, etc.; es decir, identifican propiedad común con libre acceso, confundiendo titularidad jurídica y régimen de explotación²⁵⁹.

Por otra parte, no cabe duda de que la titularidad jurídica de la propiedad del recurso está perfectamente clara: no radica en una asamblea de comuneros sino en el propio Estado y a él corresponde el establecimiento del marco legal de su explotación y de su conservación²⁶⁰. Precisamente, como detentador de la propiedad, el Estado siempre intervino directamente en la pesca, a través normativas reguladoras de la actividad que podían afectar a la mano de obra, a los períodos de captura o a la tecnología empleada. De hecho, la pesca marítima es la única actividad económica en la que históricamente la decisión sobre la tecnología a emplear no correspondió a los agentes implicados, las empresas, sino que, en última instancia, recayó en el Estado. Los empresarios debían subordinar la elección de una determinada técnica no sólo a una constelación de posibles opciones en función de sus intereses, sus posibilidades financieras, la coyuntura económica, etc.²⁶¹, sino a su sanción legal por el Estado, que, además, fijaba las condiciones de su empleo.

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

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

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

²⁶¹ Rosemberg (1979).

Ahora bien, la función mediatizadora del Estado sobre la tecnología a emplear obedece a diversos factores sociales, económicos, etc., que se reflejarán en su política, conservacionista o extraccionista, respecto a los recursos. Pese a que en España esta política nunca se definió explícitamente, fue a finales del siglo XIX cuando se sentaron de hecho las bases que habrían de regir en la explotación de la pesca marítima a lo largo del primer tercio del siglo XX²⁶². En opinión de García Solá, vocal de la Comisión Central de Pesca, la idea que inspiraba la legislación española era “dar la mayor libertad a la explotación pero sin menoscabo del equilibrio en que esta debe mantenerse con la reproducción de las especies”²⁶³. Sin embargo, también reconoce que este principio conservacionista era de difícil aplicación por la diversidad de especies, tradiciones pesqueras y, sobre todo, por los múltiples intereses contrapuestos. Y tampoco regía para las especies emigrantes, incluida la sardina, en donde el criterio seguido era el de “facilitar la máxima extracción, estimulándola sin ningún tipo de restricciones, siendo el fundamento la creencia de que su vida nómada por toda la inmensidad de los mares hace imposible su agotamiento”²⁶⁴.

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

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

²⁶³ García Solá (1888).

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

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

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

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

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

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

²⁶⁶ de la Cuesta Crespo (1886).

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

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

4.1.2 Las Listas de Buques: un primer marco de análisis

Cualquier estudio sobre el cambio tecnológico en las pesquerías debe partir de las transformaciones operadas en los sistemas de pesca, toda vez que son ellos los que determinan el aumento de la capacidad efectiva de captura. Sin embargo, no podemos olvidar que esta piedra angular comprende básicamente los cambios en las unidades pesqueras, entendiendo por unidad pesquera una estructura compleja compuesta por factores que se hallan interrelacionados en un patrón de pesca específico: embarcación/es, arte/s, tripulación, sistemas de localización de los bancos, y procedimiento/s de captura, trabajando en un área de pesca concreta, con un método de captura determinado y llevando a puerto sus capturas en condiciones dadas²⁶⁷.

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

De la relación entre todos estos elementos se derivan dos características de las unidades pesqueras, condicionantes fundamentales de sus rendimientos y, por tanto, básicas a la hora de decidir las estrategias empresariales: por un lado, *la movilidad*, que determina el número de ciclos pesqueros, las áreas de pesca, etc., y, por otro, *la versatilidad*, esto es, la capacidad de admitir diversos patrones de pesca y/o posibilidad de capturar diferentes especies, lo que incide sobre sus resultados económicos a lo largo del año²⁶⁸. Aunque embarcaciones y artes componen el grueso de los medios de producción de las unidades pesqueras²⁶⁹, los factores antes mencionados juegan un papel importante, ya que la modificación de alguno de ellos puede alterar sustancialmente la capacidad de captura de la unidad; ahora bien, en ausencia de cambios tecnológicos sustanciales, la forma más frecuente de incrementar la capacidad fue a través del aumento en el tamaño de las unidades. Sin embargo, no existen registros administrativos de unidades pesqueras ni tampoco de artes, sólo el “Registro de Inscripción de Buques”, permite disponer de series continuas y pormenorizadas de embarcaciones.

La dictadura de las fuentes no sólo sesga el análisis en una determinada dirección, sino que impone el propio marco temporal y geográfico. De los dos principales puertos pesqueros gallegos, el registro de la Comandancia de Vigo, dado que los libros del de La Coruña se inician en 1906, es el que permite un análisis más continuado, unos meses sueltos de 1889, 1892 y 1899, los años completos de 1890 y 1891 y la totalidad de la serie entre 1900 y 1936²⁷⁰. Además, en lo que se refiere a matriculaciones, la distancia que separa a los dos puertos es abismal; de hecho, entre 1906 y 1935 las toneladas de desplazamiento matriculadas en la comandancia de

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

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

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

La Coruña representan sólo una quinta parte de las de Vigo (Gráfico 49). De ahí que utilicemos los datos de Vigo para analizar los cambios operados en el conjunto gallego²⁷¹.

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

Al desglosar detalladamente el tipo y características de cada una de las embarcaciones, el Registro de Buques constituye una de las mejores fuentes para el estudio del sector. Ahora bien, dada la amplitud de la información, el primer problema que se plantea al utilizar las Listas como indicadores de la evolución del sector en sus diferentes etapas es la variable a emplear. Obviamente, el número anual de barcos matriculados no cumple nuestro objetivo, dado que existen notables variaciones de tamaño, potencia, etc., lo que redundaría directamente en la capacidad de captura. Las toneladas de registro bruto (TRB) matriculadas año a año nos permiten paliar este problema, pero nada aclaran sobre la potencia pesquera, al no distinguir entre los distintos tipos de barcos, por ejemplo, a vela o a motor. Como veremos, para el caso concreto de Vigo esta cuestión es secundaria y el TRB matriculado resulta un indicador bastante fiable²⁷². En todo caso, una variable que, en principio no plantea tales problemas es el valor anual de los barcos matriculados. Este registro engloba las diferencias de tonelaje, métodos de tracción, potencia, edad del buque, etc., reflejando el grueso del flujo de inversión en equipo pesquero²⁷³.

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

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

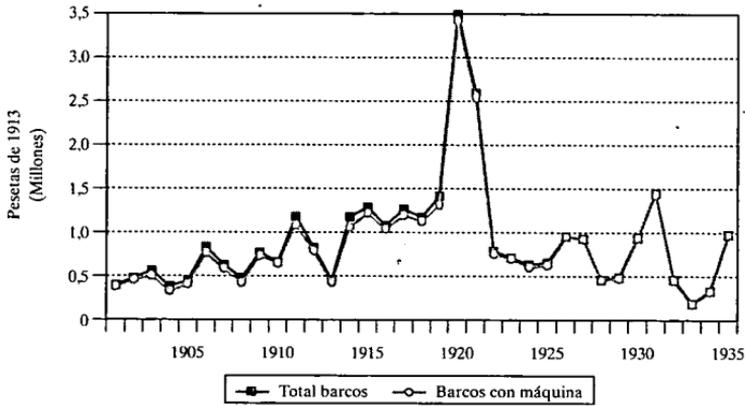
²⁷³ No está reflejando el conjunto de la inversión en el sector, donde habría que contabilizar reparaciones, instalación o renovación de máquinas o cascos, inversiones municipales y estatales en infraestructuras, etc. De ahí que las necesidades de capital del sector pesquero se deban relativizar pues,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

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

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

GRAFICO 51

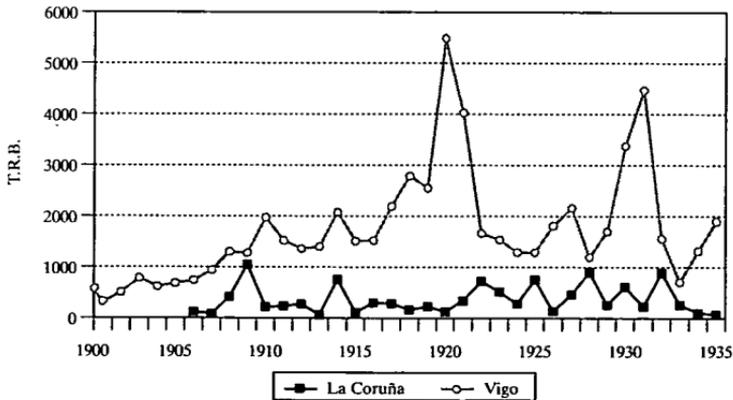
VALOR DE LAS EMBARCACIONES MATRICULADAS ANUALMENTE EN VIGO (1900-1935)



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

GRAFICO 52

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



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

B) El peso del vapor

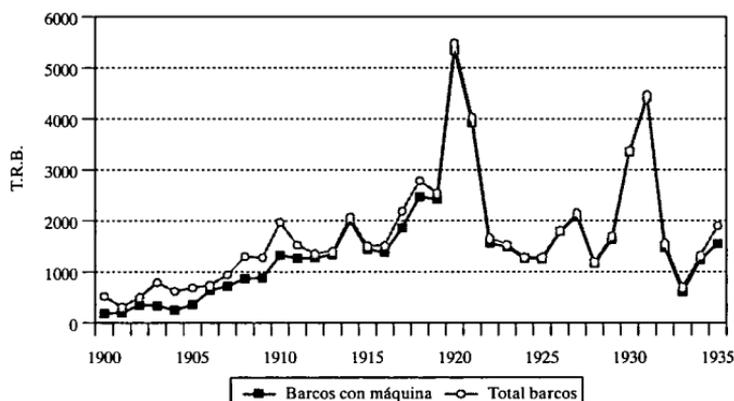
Aunque hasta ahora hemos venido considerando TRB y valor como un todo homogéneo, hay que precisar que no todos los tipos de embarcaciones tienen el mismo peso en la serie. De hecho, tanto la evolución del TRB como la del valor aparecen condicionadas sólo por determinados barcos: aquellos que montan máquina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

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

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

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

GRAFICO 53
EVOLUCION DEL T.R.B. MATRICULADO ANUALMENTE
EN VIGO (1900-1935)



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

CUADRO 29
T.R.B. MEDIO DE LAS EMBARCACIONES MATRICULADAS

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

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

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

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

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

4.1.3. La transformación de la pesca de la sardina

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

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

A) De cuando la traña mató al xeito

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

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

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

La solución a este cuello de botella vino, sin duda, por la difusión de unas nuevas unidades pesqueras: las traíñas. Estas unidades eran doblemente novedosas, tanto porque empleaban un arte, el cerco de jareta, como una embarcación, la trainera, desconocidos hasta entonces en las costas gallegas²⁷⁴. El aparejo, que recibió diversas denominaciones -cerco, copo, cerco americano, cerco de jareta, etc.-, era de estructura similar al de las antiguas traíñas o cercos, pero con unas dimensiones mucho más reducidas. Formado por dos grandes redes, denominadas piernas o alas, y un copo, tenía un tamaño aproximado de 24 o 25 metros de alto en el centro y 19 en los extremos por 50 brazas de largo; la relinga superior iba dotada de abundantes corchos y la inferior de plomos; de esta última pendían unos cabos finalizados en argollas, a través de las cuales corría la jareta, cuya utilidad era cerrar la red embolsando el pescado. En su conjunto, se trataba de un arte muy liviano, por estar fabricado con hilo de algodón, fino y de gran resistencia. En cuanto a la trainera, de construcción ligera pero sólida, era una embarcación larga y estrecha, de poco puntal y calado, sin quilla y muy fina de popa y proa, características requeridas para el cierre del cerco, que, con frecuencia, obligaba a cruzar sobre la relinga encorchada; las traineras iban dotadas de un patrón, un timonel y una docena de remeros, que le daban la velocidad imprescindible en la maniobra²⁷⁵.

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

²⁷⁴ Una síntesis de su origen, evolución y difusión en Rubió (1976).

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

de 1883²⁷⁶. La primera lo hizo en San Sebastián, difundiéndose después por las costas de Santander y Asturias, aunque lentamente, por la oposición de los pescadores de artes tradicionales²⁷⁷. Sin embargo, habrá que esperar hasta finales de los años noventa para que las traíñas hagan acto de presencia en las costas gallegas. En 1896 son cuatro las que faenan en la ría de Vivero, extendiéndose al año siguiente a las del Barquero, Cariño y La Coruña²⁷⁸; será a partir de su introducción en la ría de Vigo cuando comiencen los conflictos. La aparición en 1897 de la primera traíña en las playas viguesas provocó de inmediato la alarma y, finalmente, la destrucción de la traíña propiedad de Salvador Aranda, banquero y conservero, y José Montenegro²⁷⁹. Este primer choque abrió la puerta a un conflicto que no tardó en extenderse a todo el litoral; los marineros de Noia, Muros, Vigo, Mugardos, Sada, Redes, etc., los ayuntamientos de Marín, Cangas y Redondela, los vecinos de Moaña, Meira, etc., solicitarán en masa su prohibición, pero los incidentes más graves tuvieron lugar en Porto do Son, donde los marineros volaron con dinamita varias traineras amarradas en la playa²⁸⁰.

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

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

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

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

²⁷⁹ AGM, Sección Pesca, Asuntos Particulares, L.-2166, septiembre de 1897.

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

bolicheiros, los principales enemigos de las traíñas, pero no se impedía su difusión, ya que seguía en vigor el reglamento de pesca de 1883, autorizando el libre uso de cualquier arte siempre que fuera a tres millas de la costa²⁸¹.

En esta situación, la pérdida de los mercados reservados de Cuba y Puerto Rico trajo consigo una caída de los precios de venta de las conservas españolas, lo cual, unido a un fuerte alza del precio de la materia prima, por escasez de sardina, provocó: por un lado, en abril de 1899, la constitución del Sindicato de Fabricantes de Conservas de la Ría de Vigo, en el que se integraron, ese mismo año, los del resto de España y Portugal, y, por otro, una mayor presión para difundir el uso de las nuevas unidades pesqueras²⁸².

En el otoño de 1899 se producirá en la ría de Vigo una verdadera avalancha de traíñas; ya no se trata de llegadas individuales o en pequeño número, sino de una verdadera oleada que difunde el uso de las traíñas rápida y masivamente y a la que, seguro, no fue ajena la recién creada patronal. Procedentes de los puertos del Cantábrico, llegan por decenas a bordo de vapores mercantes junto con los patronos y proeles imprescindibles para su manejo²⁸³. La difusión de las nuevas unidades alcanza tal ímpetu que la comandancia de Marina, a comienzos de noviembre, debe promulgar un edicto amenazando con fuertes multas a las numerosas traineras que faenaban sin el pertinente rol de pesca²⁸⁴. De hecho, sólo un mes más tarde, en Vigo ya se sobrepasa el centenar de matriculas frente a las 35 de La Coruña²⁸⁵. El inicio para estas fechas (noviembre de 1899) de la serie disponible para la Tercera Lista del Registro de Buques de la Comandancia de Marina de

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

²⁸² Cármona (1991).

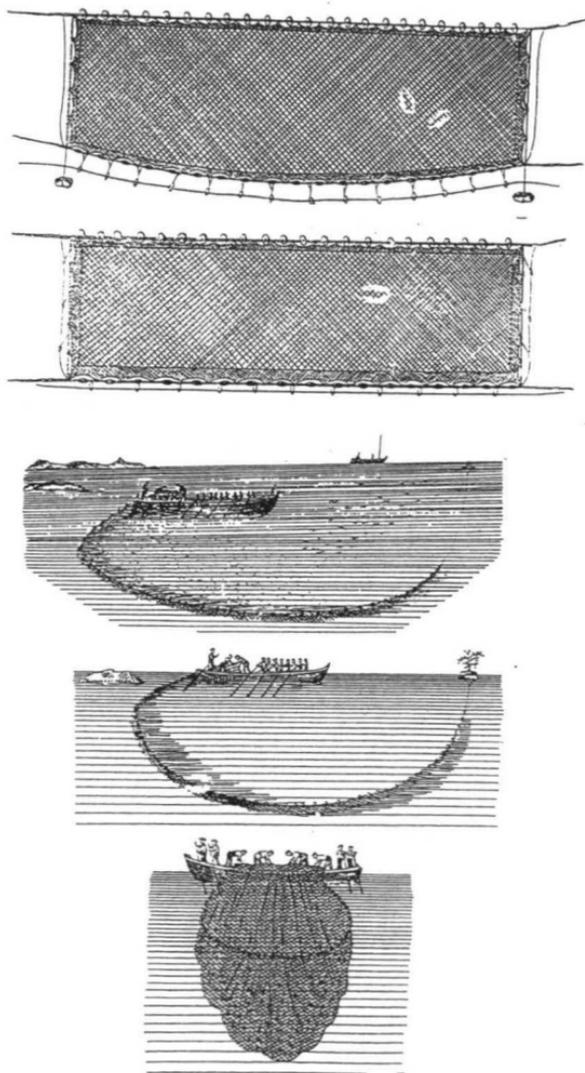
²⁸³ Faro de Vigo, 26-X-1899 y 11-X-1899; Sociedades de Marineros (1901), p. 24 .

²⁸⁴ Faro de Vigo, 7-XI-1899.

²⁸⁵ Faro de Vigo, 5-XII-1899.

GRAFICO 54

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



Fuente: Rodríguez Santamaría (1923)

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

Esta masiva difusión de las traíñas no tardó en dejar sentir sus efectos: la excelente costera de 1899-1900 provocó un “desequilibrio industrial”, por la incapacidad de las fábricas de conservas para elaborar la materia prima²⁸⁷, y eso pese al establecimiento por parte del sindicato de fabricantes de un “Reglamento interior para las fábricas de conservas de Vigo”. La mayor intensidad de pesca requería una mayor intensidad de trabajo. El reglamento pretendía imponer la disciplina fabril justo cuando nuevos artes de pesca, de mayor productividad y regularidad, hacían preciso la maximización del trabajo tanto de los soldadores como del personal femenino no cualificado, dando lugar a la primera gran huelga del sector que se prolongó por período de dos meses²⁸⁸. Sin duda, este conflicto, unido a la escasez de sal en la comarca viguesa, contribuyó a provocar un exceso de oferta que tuvo como resultado una brusca caída de los precios de la sardina, con el consiguiente estallido del aplazado, pero inevitable, encontronazo entre los partidarios y detractores de las traíñas.

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

²⁸⁶ *Faro de Vigo*, 26-X-1899.

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

²⁸⁸ Giráldez (1986), pp. 57-91.

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

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

A la imposibilidad de competir con las trañas se añadía la dificultad de los xeiteiros para efectuar su reconversión hacia los nuevos artes, mucho más caros. Las tres o cuatro mil pesetas que costaban artes y embarcaciones no era un precio elevado para los conserveros, pero era una cifra totalmente inaccesible para los pescadores²⁹⁰. Los marineros hasta entonces independientes se verían desplazados del mercado. Y esto se entendía como una

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

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

expropiación de los medios de producción²⁹¹. De ahí que muy pronto se acuse a las trañías de ser un arte monopolizador “por el que intentan algunos capitalistas ambiciosos aprovecharse de la riqueza de la pesca en perjuicio de los pobres pescadores que verían perdida su independencia y actual bienestar”²⁹².

Lo que se planteaba no era sólo una cuestión de artes o de oposición al progreso técnico como tal. En la resistencia al cambio actuaba el temor de unos pescadores que veían amenazado tanto su nivel de vida como su propia existencia de productores independientes²⁹³. El *xeiteiro* defendía, como en otros muchos conflictos que tuvieron lugar en la Europa del XIX, una sociedad ideal de pequeños propietarios sin grandes distinciones de riqueza o de poder, no una sociedad de expansión ilimitada que le condenaba a la simple condición de asalariado²⁹⁴. “¿Será posible -se preguntaban los marineros de Cangas en 1898- que lleguen a implantarse y hacerse respetar preceptos que contribuyen directamente a fomentar la riqueza desproporcionada de unos cuantos a cambio del dolor, de la desolación en que sumen a treinta mil familias?”²⁹⁵. En el mismo sentido se pronunciará el Ayuntamiento de Redondela: “no se trata de buscar el medio más sencillo y barato para pescar y cazar más en el menor tiempo posible, entonces debieran suprimirse la leyes de caza y pesca... El interés de las colectividades y de los pobres marineros debe ser antepuesto a la insaciable codicia de unos cuantos que no ven más que al número, a la cifra y al capital”²⁹⁶.

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

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

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

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

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

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

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

relaciones de producción. La racionalidad económica que introducían las trañas chocaba directamente con lo que se podría denominar la “economía moral” propia de una sociedad tradicional²⁹⁷. Los xeiteiros defendían un “orden natural”, que se asentaba sobre una importante base conservacionista y que estaba avalado tanto por una práctica secular como por recientes experiencias²⁹⁸. En este sentido, los marineros, de Moaña, Domayo, Meira y Tirán expresarán su temor a que con la implantación de los nuevos artes “se agote ese manantial de riqueza pesquera” como “la sórdida avaricia de algunos industriales ha hecho desaparecer de nuestros mares la rica y antes abundante langosta o igual suerte le cupo a nuestros criaderos de ostras... Es necesario que los gobiernos establezcan preceptos y restricciones sobre la pesca a fin de que no se agoten esos naturales criaderos y de esa manera conservar íntegro tan inapreciable caudal”²⁹⁹.

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

Las acusaciones eran prácticamente las mismas que se habían esgrimido cien años antes contra las xábegas³⁰¹. Sin embargo, el nuevo arte era muy distinto de aquellas. Como no tardaron en contestar los traineros: a) las trañas no rastrean los fondos; b) el cebo, compuesto por huevas de bacalao en salmuera y salvado, no

²⁹⁷ Thompson (1979), pp. 62-134.

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

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

³⁰⁰ Sociedades de Marineros (1901), p. 27.

³⁰¹ Alonso (1977), y Carmona (1983).

perjudica en absoluto al consumo humano; c) no utiliza el embalo como los boliches al trabuquete o los xeitos a la galga, por lo que no espanta la pesca. d) la malla usada es más amplia que la de otros artes permitidos, xábegas, boliches, traíñones, etc., por lo que no se debe poner en cuestión³⁰².

El gran interés de los conserveros en la difusión de las traíñas ya ha sido puesto de relieve por Joam Carmona; por un lado, su mayor capacidad de captura haría posible una mayor oferta de sardina, con el consiguiente descenso del precio; por otro, las mejores condiciones de captura de las jaretas, entregaban un pescado más entero, y, por tanto, más apto para la conserva. Y, precisamente, serán ambas cuestiones las que cobren una importancia creciente en los años de cambio de siglo, cuando “la pérdida del mercado reservado que eran las últimas colonias americanas, obligue a los fabricantes a prestar una mayor atención a las variables precio y calidad de los productos a ellas remitido”³⁰³ Los armadores de vapores, dedicados a la pesca de merluza y besugo, no tardaron en aliarse con los conserveros, convencidos de que la difusión de las traíñas acarrearía una abundancia y baratura de la sardina, utilizada como cebo en los palangres, lo que a su vez provocaría una reducción de los costes de producción. Además, los nuevos artes permitían abastecer de sardina fresca a los vapores justo cuando estos la necesitaban: de 12 a 2 o de 2 a 4 de la tarde, dependiendo de la estación del año³⁰⁴. También los exportadores de pescado pensaban que las traíñas permitirían extender y profundizar los mercados de pesca fresca, concretamente de sardina, especie de gran consumo por las clases populares. En definitiva, una conjunción de intereses que permitirá a los grupos sociales más dinámicos del litoral constituir un compacto bloque social interesado en la difusión de nuevas técnicas de captura³⁰⁵.

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

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

³⁰³ Carmona (1983a).

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

³⁰⁵ AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L-2169 y L-2170.

elevado coste de oportunidad de los artes mayores -cercos reales, traíñones, etc.-; por otro lado, al no ser un arte de arrastre desde la costa, como las xábegas, su empleo no requería fondos aplazados, y de ahí que su número no estuviera limitado por el de las postas existentes³⁰⁶. Por su parte, el cerco de jareta era un arte activo, con una mayor capacidad de captura que los xeitos: según el propio informe de la Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago, los lances de las traíñas “son generalmente de 5 a 20 millares, y el mayor puede llegar a 100”, mientras que en cada lance los xeitos capturaban sólo “de 2 a 10 millares -de sardinas-, cuyo número en épocas bonancibles puede elevarse a 80, si bien con grave riesgo de perder el aparejo”. Además, mientras los xeitos sólo podían efectuar cada día un ciclo pesquero, casi siempre al anochecer o al amanecer, “por ser cuando los peces se agitan con mayor violencia y por consiguiente embisten o mallan”, las traíñas “hacen varias largadas al día, según la importancia de la pesca lo requiera”. Es decir, las traíñas no sólo poseían una efectividad de captura muy superior, más del doble, a la de los xeitos, sino que podían realizar al tiempo un mayor número de ciclos pesqueros, y, por tanto, tener unos rendimientos diarios sensiblemente más elevados³⁰⁷.

También la versatilidad de las traíñas superaba con creces a la de los xeitos, suavizando la fuerte estacionalidad que caracterizaba a la pesca de sardina. En definitiva, una pesca más regular permitía una mayor regularidad en la industria conservera, toda vez que reducía la subutilización forzosa del equipo productivo por la escasez de materia prima varios meses al año³⁰⁸.

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

³⁰⁶ Carmona (1983a).

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

³⁰⁸ Carmona (1983a).

constituídas al efecto³⁰⁹. Este apoyo recibido explica no ya la rápida difusión de las trañas, sino también que a comienzos de siglo aparezcan en la ría de Vigo mayoritariamente en manos de marineros³¹⁰.

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

La reacción de los partidarios de las trañas no se hizo esperar: los ayuntamientos de La Coruña, Vigo y Bouzas, la Asociación de Fomento del Trabajo de Vigo, la Cámara de Comercio, armadores de vapores de pesca, etc., inundarán de instancias el Ministerio de Marina, solicitando se permita la pesca con trañas. Se trataba de restablecer los límites que se hallaban fijados para estos artes y asegurar la libertad de pesca marítima³¹¹.

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

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

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

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

³¹¹ AGM, Pesca, Asuntos Particulares, Leg. 2170.

Teológica” de las tesis de los *xeiteiros*, refleja algunos cambios. Tratarán de legitimar su razonamiento dándole un carácter científico a sus tesis. Para ello analizan, a la luz de los escritos de diversos biólogos y naturalistas de la época, la vida de la sardina, haciendo hincapié en todos los informes franceses que recomendaran la prohibición de artes similares a las *traíñas* cuando la crisis sardinera bretona de los años ochenta. Sin embargo, no se abandonan totalmente los argumentos morales propios de la sociedad tradicional: “La defensa de las *traíñas* personifica la ambición, echando por la borda el problema ictiológico y social”; en suma; se le seguía considerando un arte depredador y monopolizador que beneficiaba a los conserveros y arruinaba a los marineros³¹²

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

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

³¹² Sociedades de Marineros (1901).

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

enfrentamientos entre trañeiros y xeiteiros³¹⁴, entre otras cosas porque, al quedar reservada la vigilancia de los acuerdos a unas autoridades de marina privadas de medios, las condiciones establecidas fueron casi siempre incumplidas. Tanto es así que en octubre de 1900 la Comandancia de Marina de Vigo reconoce explícitamente que sobre las traineras “no puede ejercerse una constante vigilancia a fin de que pesquen sólo en aguas prevenidas por carecer de los elementos necesarios”³¹⁵. De hecho, a partir de ahora el conflicto estará centrado en la violación por parte de las trañas de la pesca en el interior de las rías³¹⁶.

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

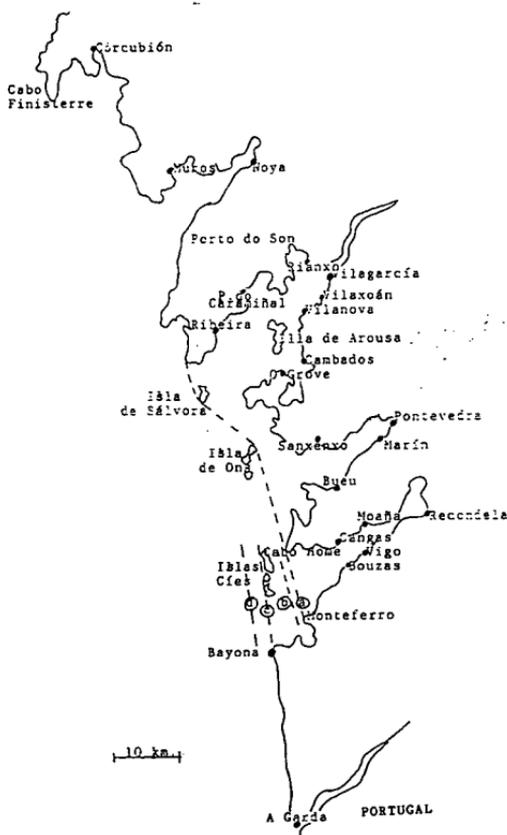
³¹⁴ Junto a incidentes aislados en los que no eran extrañas las armas de fuego, los más graves tuvieron lugar en la ría de Arosa. A finales de agosto de 1902, y ante la escasez de sardina los fabricantes de salazón decidieron enviar a La Coruña y la ría de Vigo botes para comprar sardina a precios más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

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

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

GRAFICO 55

EL LITORAL DE LAS RIAS BAJAS



LEYENDA:

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

Línea punteada b: Línea distante una milla marina de Cabo Home y de Cabo Monteferro, desde la cual las traineras no pueden pescar por el decreto de julio de 1990.

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

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

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

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

Ahora bien, a pesar de los muchos incidentes que provocó, la pesca con traíñas en el interior de las rías nunca se paralizó. Por el contrario, al compás de la decadencia de xeitos y boliches, su actividad fue poco a poco normalizándose. Buena prueba de ello son los acuerdos tomados por las Juntas Locales de Pesca: el 30 de julio de 1902, la de la provincia de La Coruña decide permitir la pesca con trainera “sin limitación alguna”, pues, según explica la Comandancia de Marina, “aceptadas las traineras como artes más lucrativos, en ellas fueron enrolándose las tripulaciones de los jeitos, hasta el punto que casi puede decirse que no existen más arte en esta ría que el llamado cerco de jareta”³¹⁹; en 1906, también la de Vigo acabará sancionando legalmente un uso impuesto por la práctica³²⁰.

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

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

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

³¹⁸ Butrón (1906).

³¹⁹ AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L-2175, 25-IX-1905.

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

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

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

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

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

pescado fresco permiten explicar, por un lado, el alcance y rapidez en la difusión de las nuevas unidades en esta ría, y, por otro, la ralentización del proceso en el resto de las rías bajas³²².

CUADRO 30
DIFUSION DE LOS CERCOS DE JARETA EN GALICIA

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

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

³²² Carmona (1983a).

Del cuadro anterior también se infiere el importante retroceso de las trañas en el litoral comprendido al norte de Finisterre, hecho directamente vinculado a la difusión de las tarrafas. El arte de tarrafa no es más que un cerco de jareta pero de dimensiones mucho mayores; tanto su longitud (más de un kilómetro) como su peso (de ocho a nueve toneladas mojada) obligaron, primero, al uso de galeones y faluchos para su manejo, y, más tarde, de embarcaciones movidas a vapor, auxiliadas por un galeoncillo³²³.

Estas nuevas unidades pesqueras, procedentes de la provincia de Huelva, comenzaron a difundirse por las rías altas a partir de 1902: de sólo dos tarrafas que faenan en Vivero en 1904 se pasa a 41 tres años más tarde en la provincia de Ferrol, y a 72 en 1908. Sin embargo, no traspasaron Finisterre³²⁴. La fuerte oposición que encontraron en las rías bajas marcó una clara diferenciación entre el litoral norte, especialmente la costa lucense, donde predominarán las tarrafas, y las rías bajas, que quedarán reservadas a las trañas.

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

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

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

³²⁴ Datos tomados de los Anuarios de Pesca de 1906, 1907 y 1908.

Ares aconsejan dar un plazo para que estos tengan tiempo de hacer la evolución de la traíña a la tarrafa³²⁵. En todo caso, estas dificultades no impidieron la difusión de las tarrafas en el conjunto de las rías altas, al compás del descenso de las traíñas.

Todo lo contrario sucedió en las rías bajas. Al fracasar por completo el intento de introducir estas nuevas unidades, el proceso de transformaciones técnicas adoptó unos patrones totalmente distintos. La fuerte oposición que encontraron las tarrafas -a pesar de crearse en 1905 "La Pescadora Viguesa", sociedad anónima cuya finalidad era precisamente la pesca de sardina con este nuevo arte-sólo se entiende a la luz de la nueva situación económica y social generada tras el asentamiento de las traíñas³²⁶.

Cuando se intenta introducir la tarrafa en la ría de Vigo todavía colean las luchas entre xeitos y traíñas, y, por consiguiente, el miedo a reabrir un nuevo conflicto entre artes de resultados imprevisibles³²⁷. Por otro lado, el momento elegido no era el mejor. La industria conservera atravesaba una etapa de fuerte expansión debida en gran parte a los bajos precios de una materia prima proporcionada masiva y regularmente por las traíñas³²⁸; a esto se añadía el alto endeudamiento de los pescadores, que todavía se encontraban amortizando gran parte del capital invertido en la transformación de las técnicas pesqueras³²⁹.

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

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

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

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

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

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

de las capturas era mayor³³⁰. Los efectos para la industria conservera eran claros: vuelta a la estacionalidad y peor calidad en la sardina elaborada, por la necesidad de concentrar toda la actividad en unos días³³¹. Por otra parte, dado que un reducido número de artes podían asegurar el abastecimiento de las fábricas, las posibilidades de oligopolización del mercado eran mucho mayores³³²: peligraba el concepto de “mar libre” y las reglas del juego de un mercado abierto, fijadas en la recién creada Lonja del Berbés, que pusiera fin a los reiterados conflictos entre traineros y conserveros por el precio de la sardina³³³. En definitiva, tal como indican los fabricantes de conservas y salazón de Cangas, la tarrafa en las rías bajas “no hace falta a nadie” (subrayado original)³³⁴.

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

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

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

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

³³³ Carmona (1991).

³³⁴ AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L- 2175, 10-I-1906.

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

y las pérdidas económicas tan fuertes que a la larga acabó disolviéndose³³⁶.

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

Ahora bien, la negativa a introducir la tarrafa en las rías bajas no significó en absoluto inmovilismo; por el contrario, el patrón de traíñas cambió sustancialmente entre 1899 y 1915. Atendiendo al TRB medio (Gráfico 57) se puede ver cómo el arqueo bruto de estas embarcaciones aumentó rápida y progresivamente; hasta 1903 rondaba las cuatro toneladas y en 1907 supera ya las ocho³³⁷. Este aumento ininterrumpido del tonelaje afectó tanto a las dotaciones como a los artes, que experimentaron un crecimiento paralelo: si en un principio las traineras llevaban de 10 a 14 hombres, en 1906 su tripulación se calcula en torno a los 20; los artes, que en 1900 medían 60 metros de longitud, superarán los 120 diez años más tarde³³⁸. Con este aumento en el tamaño de las unidades se obtenía una mayor capacidad de captura; así lo ven en 1906 los pescadores de Cangas: “son hoy bastante mayores que las empleadas en un principio, pues mientras las primeras sólo podían cargar de 50 a 70 cestas de sardina, las de nueva construcción cargan de 100 a 170”³³⁹.

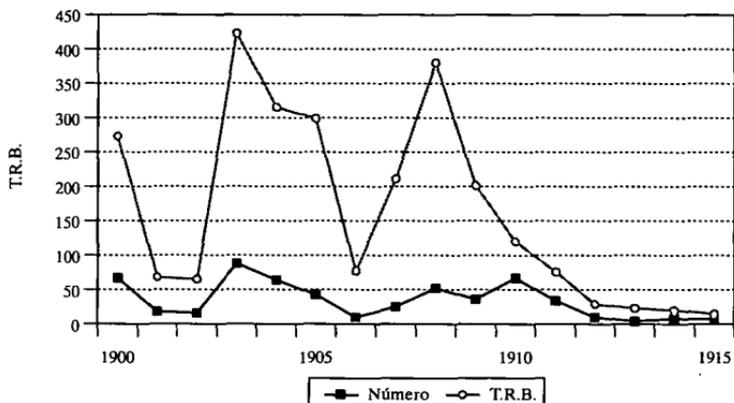
³³⁶ Archivo Provincial de Hacienda de Pontevedra, Subdelegación de Vigo, Balances de Sociedades, “Memoria de 1909”, L- 6598.

³³⁷ Rodríguez Santamaría (1923).

³³⁸ Rodríguez Santamaría (1911a), p. 217.

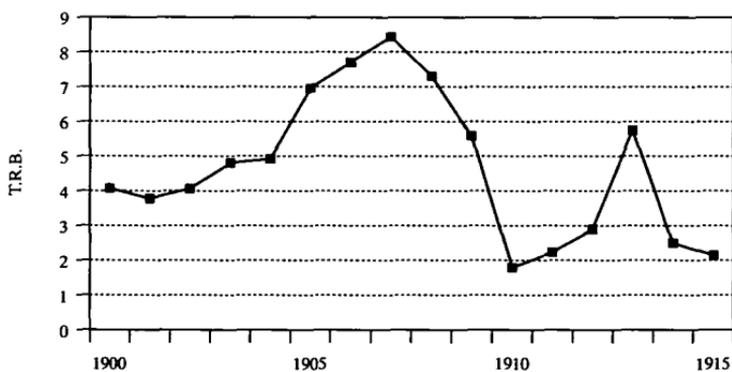
³³⁹ “Instancia de los pescadores de Cangas” AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L- 2175,15-XII-1905

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



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

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



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

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

C) La pesca y la industria transformadora

Las transformaciones técnicas en la pesca de la sardina, afectaron directamente a la industria transformadora. Fue en estos años cuando Galicia alcanzó una primacía en el sector que aún hoy mantiene. Desde principios de siglo las fábricas en Galicia pasaron de 36 en 1900 a 74 en 1905 y a 106 en 1907, mientras que las exportaciones de conservas por el conjunto de los puertos gallegos crecieron de 2.808 toneladas como media en 1896-1900 a 6.278 en 1901-1905³⁴².

La producción conservera se orientó hacia los mercados internacionales, en los cuales, como ha señalado Joam Carmona, la competencia se establecía fundamentalmente en torno al precio de la sardina. En este sentido, la estrategia seguida por los conserveros será doble: por un lado, promover la difusión de las traíñas para reducir la estacionalidad de las capturas y estimular un desplazamiento de la curva de oferta de las especies demandadas para la transformación, y, por otro, la colusión oligopolística para actuar sobre los precios de compra de la pesca³⁴³.

³⁴⁰ Ministerio de Estado (1915), p. 26.

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

³⁴² Carmona (1991).

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

Sin embargo, las transformaciones técnicas experimentadas por la pesca gallega no tardaron en repercutir sobre la pesca francesa. En concreto, uno de los factores que contribuyeron a elevar los precios de la sardina francesa fue el precio de la raba. La raba, producto elaborado a base de huevas de bacalao en salmuera, y con el que se cebaban las aguas para la pesca, era indispensable en la captura de sardina en Bretaña, principal región conservera y gran consumidora de este producto. La expansión de la demanda sardinera con la rápida difusión en las costas cantábricas y gallegas de las trañas, que utilizaban grandes cantidades de raba para la pesca, provocó un rápido aumento de su consumo³⁴⁴.

CUADRO 31
CONSUMO DE RABA EN VIGO (TMS.)

1900	329
1901	413
1902	339
1903	673
1904	765

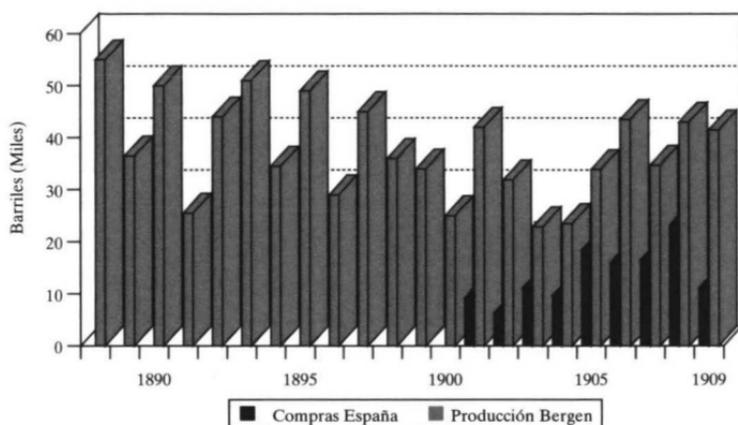
Fuente: Fabre-Domergue...

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

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

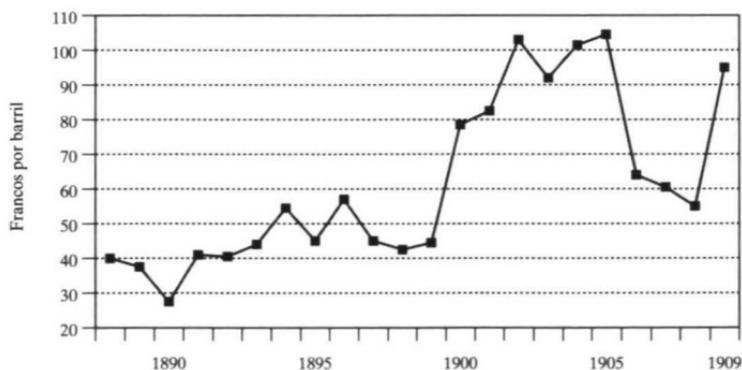
³⁴⁵ Sobre el problema de la raba: Fabre-Domergue (1906); León de Seilhac (s.d.) p. 17, 55 y ss; de Villiers (1913), p. 13.

GRAFICO 58
PRODUCCION Y COMPRAS DE RABA POR ESPAÑA
EN BERGEN



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

GRAFICO 59
PRECIO DE LA RABA EN BERGEN



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

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

Si la transformación de las técnicas pesqueras fue una de las estrategias seguidas por los conserveros para asegurarse un abastecimiento de materia prima abundante y regular, la vía para mantener unos precios inferiores a los de competencia fue la de la colusión empresarial. La conflictividad generada en torno al precio de la sardina, que paralizó en diversas ocasiones el conjunto de las fábricas entre 1900 y 1904, dio lugar a la intervención arbitral del Ayuntamiento vigués y, más tarde, a la creación de la Lonja del Berbés, inaugurada en octubre de 1905, en donde regía el sistema holandés de subasta a la baja, muy favorable a los compradores³⁴⁷.

La aparición de esta lonja como institución central reguladora de las transacciones va a tener una gran importancia no sólo para la industria conservera, en tanto que le permite disponer de sardina a bajo precio, sino también, a largo plazo, para el conjunto del sector pesquero³⁴⁸. Hasta después de la guerra civil, la lonja de Vigo será, junto con la de Marín, creada en los

³⁴⁶ Fabre-Domergue (1906).

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

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

años veinte, la única lonja municipal que exista en España³⁴⁹. Por su condición de pionera, así como por la importancia de Vigo en el conjunto de la pesca española, se convirtió en modelo a seguir para la creación del resto de las lonjas.

D) La vaporización de la flota sardinera

A partir de 1909, la caída en las capturas de sardina, amenazó gravemente la expansión de la industria conservera, que en buena medida se había basado en unos bajos precios de la materia prima. La falta de pesca redujo considerablemente los desembarcos, y la escasez se agudizó en los años siguientes. Esta crisis puso en tela de juicio determinados métodos de captura utilizados durante la época de expansión, en concreto el uso de dinamita y la pesca a la ardora, y además provocó cambios trascendentales en la pesca de sardina³⁵⁰.

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

A esas alturas del siglo, la aplicación del vapor a la pesca de sardina no era algo nuevo en Galicia. En Vivero, al menos desde 1904, dos tarrafas faenaban ya con vapores, y en los años siguientes su empleo se va a difundir por el norte de Finisterre. La razón está en el tamaño y enorme peso de estos artes³⁵¹. Por el contrario,

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

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

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

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

CUADRO 32
VAPORES DEDICADOS A LA PESCA DE SARDINA

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

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

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

Vigo: en Cangas “se tiende a reformar el sistema de pesca, sustituyendo por traineras de vapor las de remo. Hay ya cinco o seis en funciones y están encargadas doce o catorce más”³⁵². El proceso de difusión del vapor debió ser bastante más rápido de lo que las cifras del cuadro dejan entrever: así, frente a los cuatro vapores que da el Anuario para 1912, una relación de la Comandancia de Marina eleva a veintidós las lanchas a vapor existentes en la provincia marítima de Vigo³⁵³.

El vapor se introducirá en las rías bajas en unas nuevas embarcaciones: las “motoras”. Pese a que empleaban máquinas de vapor, toman su nombre de las primeras que se ensayaron, montadas con motores de gasolina. Ignoramos las razones para su abandono; según Rodríguez Santamaría, “desistieron pronto porque no les daban tan buen resultado como las máquinas de vapor”³⁵⁴. De hecho, y en base a la ya citada relación, de las veintidós lanchas movidas por procedimientos mecánicos en 1912, sólo dos lo hacen con gasolina, el resto con vapor³⁵⁵.

El tipo de embarcaciones utilizadas, de 10 a 30 TRB, 10 millas de velocidad y un coste en torno a las 25.000 pesetas, tenían ventajas sustanciales respecto a las antiguas traineras: por un lado, la tripulación necesaria era mucho menor, pues, al liberarla de la tracción a remo, podía reducirse de 20-26 hombres a 12-14³⁵⁶; por otro, poseían una mayor versatilidad, dada la posibilidad de un uso polivalente: faenaban lo mismo con cercos de jareta que con palangres, o armaban en pareja para el arrastre cuando no había sardina, y de ahí sus mayores posibilidades de amortización por diversificación de las pescas³⁵⁷.

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

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

³⁵³ AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L- 2172, L-2178, 26-VIII-1912.

³⁵⁴ Rodríguez Santamaría (1911b).

³⁵⁵ AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L- 2172, L-2178, 26-VIII-1912.

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

³⁵⁶⁷ Rodríguez Santamaría (1911b).

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

Esta transformación experimentada en las unidades pesqueras fue decisiva para que, en el invierno de 1914, pescadores vigueses a bordo de vapores accedieran por vez primera a aguas portuguesas en busca de sardina. Aunque sería arriesgado sostener que la aplicación del vapor permitió superar la crisis sardinera, dado el carácter migratorio de la especie y sus frecuentes fluctuaciones, lo cierto es que el espectacular aumento que a partir de 1913 experimentan los vapores sardineros en las rías bajas coincide con el progresivo crecimiento de las capturas³⁵⁸.

4.1.4. Las especies de mesa

A) Primeras aplicaciones del vapor a la pesca

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

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

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

En la bibliografía sobre el desarrollo de la pesca marítima se suele considerar que la primera aplicación de embarcaciones movidas a vapor a la actividad pesquera tuvo lugar en Inglaterra en la década de 1860, como cargueros y remolcadores³⁵⁹. El sistema de flota que agrupaba a los queches de vela al arrastre exigía un medio de transporte rápido; de ahí que, inicialmente, la pesca la llevaran a puerto los propios queches por turnos; más tarde se utilizaran cargueros a vela que, en 1864, comenzaron a ser sustituidos por cargueros a vapor³⁶⁰. A partir de ese momento, se iniciaron los ensayos para que los cargueros pescaran por sí solos mientras estaban inactivos. Pese a que en 1880 se resolverán algunos problemas técnicos que dificultaban el arrastre a vapor, no fue hasta bien entrada la década de los noventa cuando estas unidades comenzaron a difundirse rápidamente³⁶¹.

Una de las principales dificultades que encontró la difusión del arrastre a vapor derivaba del tipo de arte empleado. Tradicionalmente, los artes utilizados consistían en un gran saco de red arrastrado por dos embarcaciones que, al navegar en paralelo, conseguían su apertura. Sin embargo, a comienzos del siglo XIX se había difundido en las costas inglesas una modalidad de arrastre con una sólo embarcación, en la cual la apertura del arte se obtenía mediante la colocación de una viga o percha en su boca³⁶². Aunque bajo esta forma fue aplicado en Inglaterra a los primeros vapores, no tardaron en surgir dificultades, pues las dimensiones cada vez mayores de los barcos tropezaban con la imposibilidad de aumentar paralelamente el tamaño de la viga, con lo cual su capacidad de captura se veía

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

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

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

³⁶² Paul Adam (1987b).

seriamente limitada. La solución a este problema se dará en 1894, al reemplazarse el travesaño por dos puertas de madera, situadas en la boca de la red, que se abrían bajo la presión de la corriente³⁶³. A partir de ahí, la difusión de los arrastreros fue imparable.

En España, las primeras noticias de aplicación del vapor a la pesca datan de 1862, año en que la apertura de la línea ferroviaria Sevilla-Cádiz favoreció la exportación de pescado fresco hacia el interior peninsular, al tiempo que dejó inactivos a los vaporcitos para servicio de pasajeros que cruzaban la bahía gaditana. Esto hizo que los armadores *Butler Hermanos* y *Federico Uhlhoff* solicitaran poder pescar al arrastre con una pareja de vapor. Pese a que obtuvieron permiso, determinados problemas con Portugal aconsejaron su prohibición. Algo más tarde, en 1865, de nuevo se autorizó a *Juan González Peredo* el empleo de dos vapores armados en pareja, si bien esta vez para la pesca en el Norte de África³⁶⁴.

La difusión del vapor fue más tardía en el Cantábrico. A diferencia del litoral Sur, la aplicación del vapor a la pesca no aparece ligada al arrastre, pues el bou era un arte típico del Sur y del Levante, pero no del litoral Norte, donde la pesca se realizaba con artes de anzuelo³⁶⁵. En 1878, a raíz de la solicitud de *Ignacio Mercader* para dedicar a la pesca un vapor antes dedicado al cabotaje, sabemos que hay ya cinco vapores trabajando en los puertos del País Vasco. Ahora bien, estos vapores no se emplearían propiamente en la pesca, sino que actuarían como lanchas de “enviada”; es decir, remolcadores que, en un sistema de flota, trasladaban las embarcaciones de vela o remo hasta el punto de pesca y de nuevo al puerto³⁶⁶.

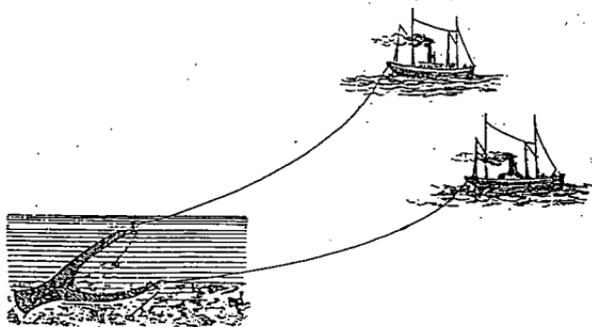
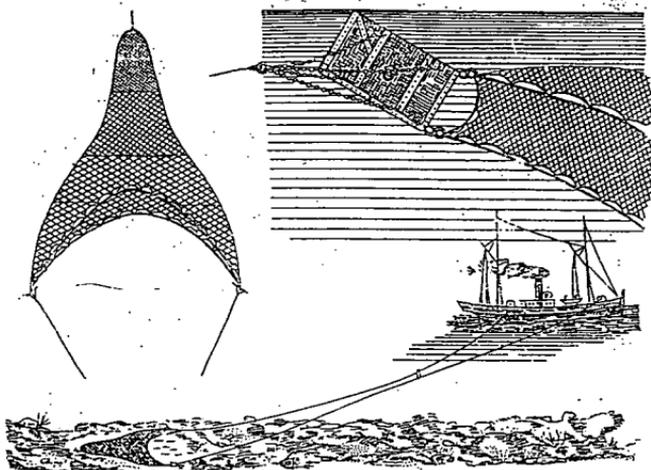
³⁶³ Cornudet (1909), p.60. Las capturas mediante este sistema serían de un 20 por 100 mayores que mediante el sistema de viga, Gray (1978), pp. 175.

³⁶⁴ Guillén (1970).

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

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

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



Parca arrastrando.

Fuente: Rodríguez Santamaría (1923).

Fuente: Rodríguez Santamaría (1923)

El sistema de flota a que Ignacio Mercader dedicó su vapor durante la campaña besuguera de 1878, no tardó en dejar paso a una pesca más intensiva. Al año siguiente, este mismo empresario, con un vapor adquirido en Inglaterra, iniciará la pesca al arrastre³⁶⁷. Nada sabemos acerca de la posterior evolución de esta pesca, sólo que su uso no se difundió por el resto del Cantábrico³⁶⁸.

Ahora bien, pese a que en España la primera aplicación del vapor a la pesca, y, en concreto, al arrastre fue muy temprana, la difusión del vapor por el conjunto del litoral español se produjo muy lentamente. Según García Solá, en 1888 sólo se dedicaban a la actividad pesquera veinte vapores: 16 en San Sebastián, faenando como remolcadores de lanchas y al arrastre en pareja; un remolcador en Santander, dos vapores en Gijón y uno en Vigo³⁶⁹. Sin embargo, es muy posible que estas cifras estén infravaloradas, pues ese mismo año, según datos de la J.O.P. de Vigo, estarían faenando nada menos que ocho vapores³⁷⁰.

B) La difusión del vapor en Galicia

Centrandonos ya en Galicia, la introducción del vapor estuvo vinculada, como hemos indicado, a la pesca de la sardina. Los vapores, propiedad de conserveros, actuarían como lanchas de enviada, comprando el pescado en el mar y llevándolo hasta las factorías. De hecho, creemos que fue éste el cometido de las escasas embarcaciones de este tipo matriculadas antes de 1885³⁷¹. Pese a estos comienzos, la difusión del vapor hay que ligarla necesariamente a la expansión de la demanda de pescado fresco, iniciada a mediados de los años ochenta tras la apertura del tramo ferroviario Vigo-Orense-Monforte. A partir de entonces, el número de vapores creció rápidamente: los

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

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

³⁶⁹ García Solá (1888).

³⁷⁰ Memoria de la JOP de Vigo de 1888.

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

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

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

Aunque las dimensiones de estos vapores eran muy variables, a través de los datos de la Tercera Lista del Registro de Buques de la Comandancia de Vigo podemos establecer el patrón de vapor utilizado en estos años finales del Ochocientos: de casco de madera, construido en Vigo, tenía un arqueado medio en torno a las 20 Toneladas de Registro Bruto (TRB), montaba una máquina de alta y baja presión, de procedencia inglesa, de 48 caballos de vapor indicados (CVI), y una tripulación compuesta por patrón de costa, patrón de pesca, maquinista, fogonero y siete marineros pescadores³⁷³.

Esta rápida difusión del vapor no estuvo sólo en función de las ventajas técnicas que tenía sobre la vela, sino también de las posibilidades que ofrecía para aprovechar los altos beneficios de un mercado en expansión. A la altura de 1894, un vapor proporcionaba a su propietario, deducidos costes variables, seguro y amortización, un beneficio neto anual de 10.000 pesetas, lo que representaba más del 30 por 100 del capital invertido³⁷⁴.

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

³⁷² Ducloux (1894); *Memoria de la JOP de Vigo de 1890*.

³⁷³ *Ibidem*.

³⁷⁴ *Ibidem*.

controlar el mercado. De ahí, la oposición que encontró la sociedad “Camilo Lago y Cía” al intentar introducir en Galicia el arrastre con pareja de vapor. El 8 de septiembre de 1889, al desembarcar en Vigo sus caladas, un motín de marineros forzó la retirada de los vapores al Golfo Artabro. Pese a que el arte era perfectamente legal, también en Ares y Mugardos se produjeron protestas de los marineros de los faluchos y por ello los armadores, a instancias de las autoridades de Marina, decidieron finalmente optar por el palangre³⁷⁵.

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

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

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

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

³⁷⁶ *Ibidem*.

³⁷⁷ *Ibidem*.

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

Sin embargo, la producción de pescado fresco en base a una flota de palangreros a vapor tropezó con determinadas rigideces que amenazaban su crecimiento; en concreto, el problema del cebo. Tradicionalmente, el pulpo era la carnada usada para cebar los artes; sin embargo, durante los años noventa, la gran demanda de los palangres provocara el cese de las exportaciones hacia América y una fuerte alza de su precio. La carestía del cebo, “que lo pagan a precios exorbitantes”, hacía elevar los costes de producción, dando lugar a un cuello de botella³⁷⁸. En este sentido, el Cónsul francés en Vigo advertía que la magnitud del problema “amenaza paralizar el desarrollo de la pesca por este sistema, si no se logra encontrar otro cebo que lo reemplace”³⁷⁹.

Sin duda, la solución vino con la sustitución del pulpo por la sardina como cebo en los anzuelos. Cada palangre exigía diariamente una gran cantidad de sardina, en torno a los seis millares; sin embargo, la oferta de sardina para cebar los palangres estaba condicionada por la presión de la industria conservera. De ahí que en los últimos años del siglo la inelasticidad de la oferta de sardina incidiera directamente sobre la pesca de la merluza y besugo, forzando a los armadores de estos barcos a cerrar filas en torno a los conserveros para intentar difundir técnicas más productivas en la pesca de sardina. Además, la subida del precio del carbón en los años finales del Ochocientos hizo elevar los costes de producción, en un momento en que las ventajas iniciales obtenidas por la adopción del vapor estaban disminuyendo ante el rápido crecimiento de su número³⁸⁰. Si sobre

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

³⁷⁹ *Ibidem*.

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

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

Como había sucedido en la industria conservera, la difusión de las trañas también jugó aquí un papel fundamental; asegurando un constante suministro de carnada barata, hicieron posible un trabajo más regular de los vapores y, por consiguiente, aceleraron el desarrollo de la pesca para el consumo en fresco, tanto en volumen de producción como en términos de flota. A la altura de 1901 faenaban en Vigo 67 vapores palangreros -64 según la Asociación del Fomento- y su número creció en los años siguientes³⁸¹.

Precisamente, será en estos años de entresiglos cuando los vapores se difundan por otras zonas de Galicia. Así, en 1902, el abastecimiento y exportación de pescado fresco en La Coruña corría a cargo de 22 faluchos, con puerto base en Mugaros, y una flota nada desdeñable de 24 vapores pertenecientes a la capital. Estos vapores, contruidos en los astilleros vigueses, tenían entre 28 y 34 toneladas y alternaban la pesca del besugo, desde septiembre hasta marzo o abril, con la de la merluza el resto del año. Cada vapor montaba 36 palangres y cada palangre entre 100 y 200 anzuelos, dependiendo fueran al besugo o a la merluza. La producción diaria de un vapor rondaba, según la temporada, los 1.000 besugos o 180-220 merluzas³⁸².

Por su parte, los faluchos tenían un bote de “enviada” encargado de cargar el pescado en el mar y conducirlo a puerto para su venta. Por esto, no es extraño que sus descargas diarias de merluza fueran similares a las de los vapores, si bien sus capturas de besugo eran notablemente menores, debiéndolas compensar con las de congrio, del que capturaban diariamente como media en torno a 30 o 40 unidades de buen tamaño³⁸³. Sin embargo, estos rendimientos diarios de los faluchos no les permitían alcanzar la producción anual de los palangreros a vapor, pues su temporada pesquera “no es tan larga

³⁸¹ de Borja, Rioja y Domínguez, F. (1901); AGM, Pesca, Asuntos Particulares, L-2170, 28-VIII-1900.

³⁸² *Voz de Galicia*, 3-XI-1902.

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

como en los vaporcitos". Se extendía de comienzos de Marzo a principios de Junio y de Agosto a Diciembre³⁸⁴.

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

CUADRO 33

VAPORES PESQUEROS EXISTENTES EN ESPAÑA EN 1904

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

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

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

³⁸⁴ *Ibidem*.

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

C) De los palangres al arrastre: bous y parejas

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

Sin duda, la difusión del vapor en Galicia y el desarrollo de las pesquerías de las regiones del Cantábrico habían provocado una disminución progresiva de los beneficios unitarios de los vapores palangreros³⁸⁵. Junto a esto, la presencia masiva de arrastreros extranjeros faenando en las costas gallegas contribuyó a agravar la situación, incidiendo en la caída de beneficios.

Aunque desde 1902 hay noticias de la presencia de vapores extranjeros arrastrando en las costas de Galicia, no será hasta dos años más tarde cuando comiencen a sentirse sus efectos y a provocar conflictos con los pescadores gallegos³⁸⁶. La ausencia de vigilancia en el litoral y un cada vez mejor conocimiento de la

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

³⁸⁶ Voz de Galicia, 3-XI-1902.

zona hizo que los vapores franceses, ingleses y alemanes, se fueran aproximando a la costa y arrasaran con los artes de volanta y palangre calados por los gallegos³⁸⁷. Junto a esto, una escasez de pescado en 1904 y 1905, disminuyó las capturas de los palangres, produciéndose entonces numerosas protestas en contra de que los vapores extranjeros arrastraran en las costas gallegas³⁸⁸. Sin duda, fueron estos factores los que actuaron de forma decisiva para que, a partir de 1904, se introduzcan en Galicia los artes de arrastre.

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

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

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

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

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

Cataluña y Valencia³⁸⁹. Sin embargo, en el primer tercio del siglo XX, debido a sus similitudes, la denominación de bou se aplicó al arte de puertas arrastrado por un sólo vapor -“otter trawl”-, que fuera desarrollado en Inglaterra³⁹⁰.

En lo que respecta al bou, el primero se introdujo en La Coruña, en 1904, de la mano de “Molina y Márquez”, siendo a partir de ahí muy rápida su difusión³⁹¹. Ya en los primeros meses de 1905 se reconocía que “el bou lleva trazas de privar en absoluto en las rías gallegas a la vuelta de pocos años. En La Coruña hay una verdadera fiebre por la compra de estas embarcaciones”³⁹². En ese momento, según anunciaba *Vida Marítima*, la flota de arrastre coruñesa se componía de cinco bous y cinco parejas; a mediados de 1906, eran ya 20, sin contar las parejas, que ascendían a 27 antes de que finalizara el año³⁹³.

De esta forma, se iniciaba en Galicia la pesca de altura; según la conceptualización de la época, aquella pesca en que se permanece varios días fuera de las aguas jurisdiccionales, situadas entonces en las seis millas. A partir de ahora, con el empleo de los bous, la pesca de altura era técnicamente posible, tanto por las grandes dimensiones de los barcos -de 150 a 300 Toneladas de Registro Bruto (TRB), casco de acero y una potencia de 200 a 450 Caballos de Vapor Indicados (CVI)- como por ir dotados de neveras con hielo para la conservación del pescado³⁹⁴.

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

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

³⁹⁰ Rodríguez Santamaría (1911b).

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

³⁹² *Vida Marítima*, 10-IV-1905.

³⁹³ *Vida Marítima*, 30-IX-1906 y ss.

³⁹⁴ Rodríguez Santamaría (1911b)

de este tipo de embarcaciones³⁹⁵. En relación a esta compra masiva de buques en el extranjero, creemos que la afirmación de Valdaliso respecto a la marina mercante es perfectamente aplicable al caso de los bous: la situación de fuerte atraso de la construcción naval pesquera en España en esta época, “igualó a cero el coste de oportunidad de adquirir buques en el extranjero para el armador hispano, aún a pesar de los elevados derechos arancelarios que tenía que satisfacer por ellos”³⁹⁶. Sin embargo, tampoco podemos olvidar que los armadores de estos bous eran en su mayoría consignatarios de navieras inglesas, lo que debió favorecer el proceso.

Por su parte, las parejas estaban formadas inicialmente por dos vapores de 30 a 60 T.R.B. y una potencia en los 80 C.V.I³⁹⁷. Su rápida difusión en la ría de Vigo se debió sin duda a la posibilidad de transformar, con una inversión mínima, las antiguas embarcaciones a vapor dedicadas al palangre en arrastreros³⁹⁸. En este sentido, las reducidas dimensiones y potencia de los vapores serían determinantes para optar por el arrastre en pareja y no por el de bou. Tal transformación presentaba más dificultades en otros puertos, como La Coruña, con un menor desarrollo de la pesca a vapor. La rápida difusión de las parejas, que no tardaron en convertirse en las un idades más características de la flota pesquera española, se explicaría tanto por las posibilidades ofrecidas para su transformación por los antiguos palangreros como por unos rendimientos muy superiores a los de éstos³⁹⁹.

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

³⁹⁶ Valdaliso Gago (1991), p.98.

³⁹⁷ Rodríguez Santamaría (1911b).

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

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

Sin embargo, esta reconversión del palangre al arrastre en parejas no era fácil: la principal dificultad derivaba de la disponibilidad de mano de obra cualificada en este tipo de pesca. Si en el caso de los bous el problema fue solventado mediante el empleo de patrones de pesca vascos o extranjeros, principalmente franceses e ingleses, en las parejas tuvo que formarse a través de la práctica⁴⁰⁰.

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

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

⁴⁰⁰ Quiroga (1961), p. 41; López Losa (1994).

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

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

Rodríguez Santamaría calculaba en 1910 para el Norte y Noroeste de España una media de capturas de los palangreros inferior quince veces a los de los bous y las parejas; por otra parte, estos altos rendimientos permitían una rápida amortización⁴⁰³. El mismo autor calculaba los costes de inversión, costes variables e ingresos, para un bou y una pareja, con el siguiente resultado:

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

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

Fuente: Rodríguez Santamaría (1911b).

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

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

⁴⁰³ Rodríguez Santamaría (1911b).

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

A pesar de sus indudables ventajas, la introducción de los arrastres de altura no se puede entender sin enmarcarla dentro del conjunto de transformaciones que experimentó el sector pesquero gallego en los primeros años del siglo; en concreto, como ya señaló Joam Carmona, “gracias al ambiente favorable creado a la introducción de las nuevas artes y métodos de tracción por toda la campaña desarrollada en los años anteriores por los partidarios de las trañas y que finalizara con su rápida generalización”⁴⁰⁵. Por otra parte, como subraya el mismo autor, estarían las facilidades de crédito concedidas por los banqueros locales que, en algún caso, como Ricardo Rodríguez Pastor, llegaron a adquirir artes y barcos⁴⁰⁶.

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

CUADRO 35
VAPORES DEDICADOS AL ARRASTRE EN 1911

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

Fuente: Rodríguez Santamaría (1911b).

⁴⁰⁴ *Ibidem*.

⁴⁰⁵ Carmona (1983a).

⁴⁰⁶ *Ibidem*.

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

D) Los problemas de la flota de arrastre

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

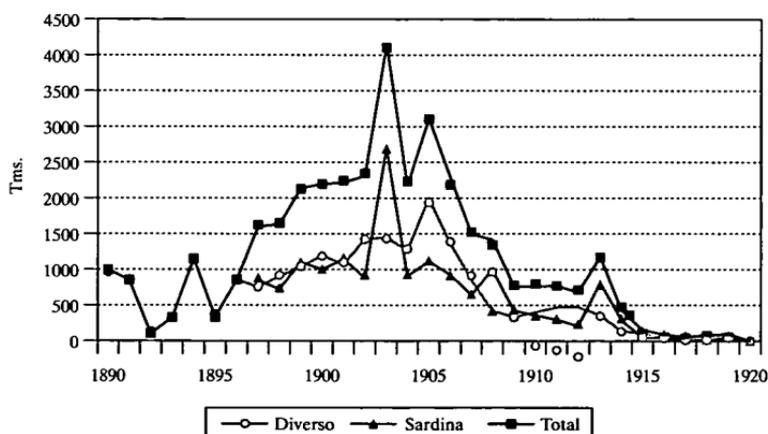
Como se ha visto en su momento, la exportación de pescado fresco creció espectacularmente tras la apertura de las líneas ferroviarias. Si en los años 1889-1891 se exportaron, según la J.O.P de Vigo, 3.761 toneladas, en el período 1892-94 y 1906-09 casi se multiplicaron por dos las cantidades remitidas.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

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

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

GRAFICO 61

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



Fuente: Relatório dos caminhos de ferro.

La proximidad de los centros urbanos del norte de Portugal, bien comunicados por ferrocarril con el sur de Galicia, y el escaso desarrollo de su pesca marítima, fue una ventaja que supieron aprovechar los productores vigueses para dar salida a buena parte de sus capturas⁴⁰⁷. El lento desarrollo del consumo interno de pescado forzó la búsqueda de mercados fuera de España: de 1892 a 1906, entre un 20 y un 30 por 100 del total transportado por MZOV se orientó hacia el mercado portugués.

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

La caída afectó tanto a las partidas de “sardinha fresca” como a las de “peixe fresco”, que hasta entonces prácticamente se repartían mitad por mitad. Si inicialmente en el descenso incidió la propia evolución de la producción viguesa, el cierre definitivo del mercado se explica por el desarrollo del propio sector pesquero portugués, con el consiguiente efecto de liberación de importaciones. En este sentido, pese a no tener datos para el conjunto de la producción pesquera portuguesa, sí podemos indicar que entre 1905 y 1911 las capturas de bacalao se duplicaron⁴⁰⁸, y lo mismo ocurrió con las de sardina⁴⁰⁹, lo que permitió el desarrollo de una importante industria conservera cuya producción no tardó en superar con creces a la española⁴¹⁰. De esta forma, cerrado el mercado de Portugal, la pesca viguesa tuvo que concentrarse en los mercados españoles.

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

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

⁴⁰⁸ Moutinho (1985), pp. 42-43.

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

⁴¹⁰ Carmona (1990).

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

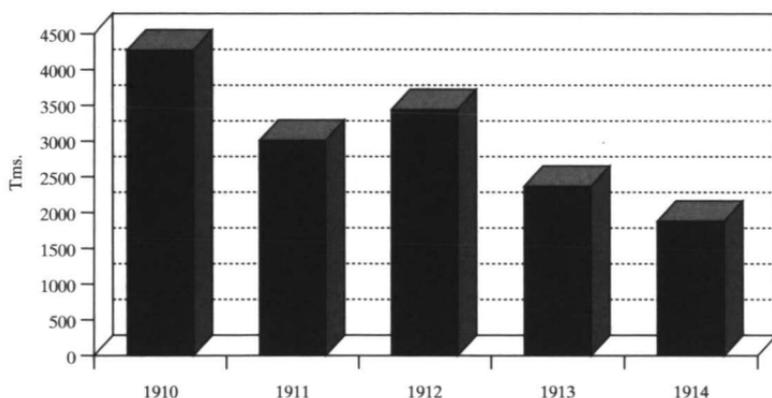
Buena muestra de los problemas por los que atravesaba la captura de estas especies es que en 1911 la flota de arrastre gallega, pese a ser la más numerosa del litoral español, ha disminuído claramente respecto a las cifras de 1908. Esto es, refleja la existencia de una crisis de fondo que lleva, desde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

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

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

GRAFICO 62

DESEMBARCOS DE PAREJAS Y PALANGRES EN VIGO



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

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

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

⁴¹¹ Datos basados en los *Anuarios de Pesca*.

Anuarios de Pesca no recogen más que los barcos que faenan y los ingresos obtenidos por el desembarco de sus capturas en un determinado puerto, independientemente de los días que lo hacen; sin embargo, estos mismos barcos bien pudieran faenar otros días en otra zona y desembarcar allí sus capturas, contabilizándose entonces no en el puerto de matrícula, sino en donde temporalmente tuvieron su base. De ahí que tanto rendimientos unitarios como sus ingresos pudieran ser superiores y la fuerte crisis experimentada por las parejas de Vigo más suave que la reflejada en las estadísticas; de hecho, en estos años, la mayor parte de la flota de parejas de Vigo tenía como puerto base La Coruña, donde, como veremos, la evolución de las cifras es muy distinta⁴¹².

En todo caso, la propia marcha de las parejas a La Coruña no vendría más que a confirmar la difícil situación de los caladeros frecuentados, que no tardó en afectar a la propia flota de Vigo. El número de barcos dedicados a la captura de especies de mesa, especialmente aquellos de arrastre en pareja, se redujo de forma clara: de 66 vapores que faenaran en 1908, se pasó a 30 en 1912 y a 14 en 1914; sin embargo, el número de palangreros a vapor apenas si disminuyó: 20 en 1908 y 17 en 1914⁴¹³.

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

Así, no debe extrañar que la primera expedición de pesca en las costas de Africa estuviera protagonizada por barcos de La Coruña, a finales de 1906⁴¹⁴. Con esta expedición, los armadores no pretendían conseguir mayores capturas, para obtener una ventaja respecto a los competidores en los bien abastecidos mercados iniciales gallegos; de hecho, a su regreso, y a fin de no hundir el mercado de La Coruña con unos desembarcos masivos, el pescado

⁴¹² *Voz de Galicia*, 1-1-1913

⁴¹³ Datos basados en los *Anuarios de Pesca*.

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

fue distribuido entre los distintos puertos del norte⁴¹⁵. Se trataba de investigar la riqueza y las posibilidades de explotación pesquera de una zona desde la cual poder abastecer de pescado fresco los importantes mercados andaluces y mediterráneos, cerrados por ferrocarril al pescado gallego⁴¹⁶. Además, el escaso desarrollo de la pesca marítima en estas zonas les permitiría un amplio monopolio del mercado y unos beneficios notablemente superiores a los que obtendrían si se limitaban a actuar desde Galicia. Así, con la emigración de buena parte de la flota se iniciaba la primera expansión de la pesca gallega⁴¹⁷.

La marcha de numerosos bous hacia el Sur peninsular y hacia Barcelona, pero también a puertos de Asturias y Vizcaya comenzó en 1907⁴¹⁸. Según la quinta lista de la matrícula de buques de la Comandancia de Marina y el Registro de Buques, entre 1908 y 1914 la mitad de los bous y grandes barcos que habían sido comprados en el extranjero cuando la expansión de la pesca de arrastre en La Coruña, fueron vendidos a armadores de otras regiones del litoral español o cambiaron de puerto base⁴¹⁹.

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

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

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

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

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

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

aprovisionará de pescado fresco a la capital catalana⁴²⁰. Lo mismo sucedió con los vapores de la sociedad “Tejero, Mariño y Cía”, propietaria de otros tantos barcos que ya en 1907 se desplazaron a Cádiz para copar este mercado aprovechando las costas africanas⁴²¹. Un año antes, Dionisio Tejero, como gerente de la empresa, firmara un acuerdo con la “Pesquería Gallega”, “con el fin de asegurar mercados a los productos de la pesca que realizan aquellas dos sociedades”; se constituía una nueva sociedad, domiciliada en Madrid, bajo la razón de “Juan Presas y Cía”, para dedicarse a la venta de todo tipo de pescados, atendiendo con preferencia las expediciones de las dos sociedades⁴²².

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

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

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

⁴²¹ cita 157.

⁴²² RMC, Registro de Sociedades, “Pesquería Gallega”, L14, F-123.

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

tinuará disminuyendo en los años siguientes: 20 en 1907, 14 en 1910 y 10 desde 1913. Por el contrario, el número de parejas aumentó notablemente: 24 en 1907, 32 en 1911 y 38 desde 1913. Las cifras corresponden a los *Anuarios de Pesca* y, por tanto, no se refieren a barcos matriculados sino que han faenado en La Coruña; de hecho, buena parte de las parejas que constan en los Anuarios faenando en este puerto correspondían a otros, sobre todo al de Vigo⁴²⁴. La crisis de capturas en los caladeros tradicionales de la flota viguesa les forzaba a desplazarse en busca de áreas de pesca menos esquiladas y mejores mercados.

Los rendimientos unitarios de los arrastres de La Coruña entre 1910 y 1914 reflejan una situación muy distinta a la de Vigo: la reducción de la flota de bous permitía un incremento de las capturas y de los ingresos por barco. Buena muestra de ello es que las capturas por bou pasaron de 228 toneladas en 1910 a 365 en 1912 y a 552 en 1914, al tiempo que crecían sus ingresos -193, 264 y 382 mil pesetas en los mismos años; por su parte, las parejas tuvieron un comportamiento similar tanto en las capturas -141 tms en 1910, 209 en 1912 y 180 en 1914 como en su producto -100 mil pesetas por barco en 1910, 140 en 1912 y 131 en 1914⁴²⁵. Sin duda, la marcha de buena parte de la flota coruñesa de bous y de algunas parejas permitió sino aumentar al menos recomponer los ingresos de la flota restante, incluso de buena parte de la de Vigo que en esos años se desplazará masivamente a La Coruña.

En las dificultades de la flota de arrastre estaban interviniendo factores derivados de las estructuras de comercialización. La desaparición de la ventaja relativa que le diera a determinados armadores primero el uso del vapor y, después, la adopción del arrastre, desapareció a medida que creció la flota y el control del mercado por unos cuantos productores se hizo cada vez más difícil, especialmente cuando el consumo en las principales plazas tendió a estabilizarse. La acumulación de caladas, prácticamente en los puertos de Vigo y La Coruña, no podía dar lugar más que a “ruinosas competencias” entre armadores⁴²⁶. Aquellos que

⁴²⁴ *La Voz de Galicia*, 1-1-1913.

⁴²⁵ Datos de elaboración propia a partir de la información de los *Anuarios de Pesca*.

⁴²⁶ *La Voz de Galicia*, 1-1-1913; *Vida Marítima*, 20-XIII1907.

tenían capacidad suficiente, por el número de barcos de que disponían, es decir, por controlar una parte importante de la oferta, optaron por seguir trabajando a través de comisionistas y obtener las ganancias derivadas de la comercialización en los mercados finales. El resto debió limitarse a jugar un papel de simples productores vendiendo sus capturas a exportadores especializados; y entre estos, buena parte de los pequeños armadores de Vigo que desde 1905 debieron comercializar sus producciones en la Lonja del Berbés, mediante el sistema de subasta a la baja, donde sus posibilidades de intervención eran escasas, y que dejaba todo el proceso de comercialización en manos de los exportadores⁴²⁷.

Los problemas derivados del descenso de beneficios, que provocaba la marcha de buena parte de la flota coruñesa para intentar copar mercados difícilmente abastecibles por ferrocarril desde el norte de España, también dio lugar a la aparición de empresas pesqueras concentradas verticalmente. Este fue el caso de *Pescaderías Coruñesas*, empresa que agrupará el proceso de captura, transporte y venta al por menor en los mercados finales. Aunque la sociedad se registra como tal en 1917 a nombre de Luis Lamigueiro Aneiros, corredor de comercio, y Federico Lago García, empleado, con un capital de 200.000 pesetas, ya estaba funcionando con anterioridad⁴²⁸. Luis Lamigueiro, factótum de la empresa, está vinculado desde años atrás con los negocios marítimo-pesqueros; así, en 1907 participaba en la sociedad “Luengo, Lamigueiro y Cía”, dedicada a la “explotación de la pesca con barcos que no son de su propiedad sino de los asociados”, y ese mismo año comprará cuatro bous que traslada a la matrícula de San Sebastián⁴²⁹.

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

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

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

Las dificultades que atravesaba la pesca de altura, en buena medida derivadas de su rápido crecimiento en un mercado limitado, donde los intermediarios absorbían gran parte de los beneficios finales, fueron, sin duda, las que motivaron la concentración del proceso de producción, transporte y distribución. De esta forma, ya en 1911, y con la asistencia del propio rey Alfonso XIII, Pescaderías Coruñesas inaugura en Madrid su primer local de venta al por menor⁴³⁰. El papel jugado por esta empresa en el mercado madrileño fue revolucionario: por un lado, en lo que se refiere a su estructura comercial, Gloria Nielfa ya ha indicado que frente a las pequeñas tiendas de carácter artesanal era pionera de una estructura comercial netamente capitalista; por otro, porque no tardó en copar una cuota sustancial de este mercado, al incrementar rápidamente el número de puntos de venta, llegando a 18 en 1916⁴³¹.

La fuerza de esta empresa residía no sólo en sus propios barcos de pesca, sino también en el establecimiento de un servicio de vagones frigoríficos, tras acuerdo alcanzado con la Cía. del Norte, que permitían que sus productos accedieran al mercado en mejores condiciones de precio y calidad que el de sus competidores⁴³². Como se indicará años más tarde, “los precios que tiene en Madrid el pescado procedente de La Coruña no son exagerados debido a la influencia que ejerce en el mercado el propietario de las conocidas Pescaderías Coruñesas, que tiene flota propia, vagones para el transporte y expendedorías repartidas por todo Madrid; con tales recursos, naturalmente los precios pueden ser razonables y a ellos se ven obligados a atenerse los demás comercios que se dedican en Madrid a este negocio”⁴³³. Por eso no es extraño que ya en 1916 la *Sociedad de Vendedores de Pescados Frescos al Por Menor* la calificara de “sociedad intermediaria, acaparadora, capitalista”⁴³⁴.

⁴³⁰ Nielfa (1985), p.73.

⁴³¹ Nielfa (1985), p.73.; Domínguez (1921); *La Voz de Galicia*, 1-1-1916.

⁴³² *La Voz de Galicia*, 1-1-1916.

⁴³³ Domínguez (1921).

⁴³⁴ Nielfa (1973), p.73.

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
1914	143329	39997	88277	17448	1.62	97
1915	138985	37425	88868	17446	1.56	93
1916	148987	32979	90149	16753	1.65	98
1917	135607	25490	89380	16583	1.52	90
1918	283823	25490	104999	24097	2.70	161
1919	322646	27355	121220	27355	2.66	158
1920	403594	79001	137440	30612	2.94	175
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 trabajo⁴³⁵.

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 trabajo⁴³⁶. 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

⁴³⁵ Carreras (1987).

⁴³⁶ 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 extractiva⁴³⁷.

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 carbón⁴³⁸.

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 afiliados⁴³⁹.

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

⁴³⁸ *Vida Mariñma*, 508, 10-II-1916.

⁴³⁹ 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
TOTAL	6.022	11.385

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 problema⁴⁴⁰. 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 abastecimiento⁴⁴¹.

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 protección⁴⁴². 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

⁴⁴⁰ Roldán y García Delgado (1973), II, p. 130

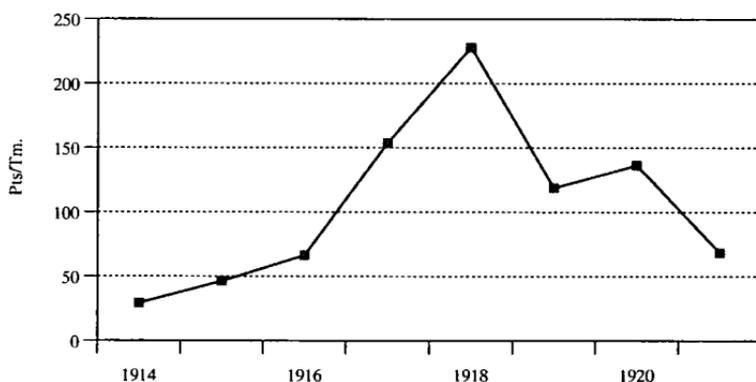
⁴⁴¹ *Ibidem*, *Ibidem*; Coll y Sudriá (1987).

⁴⁴² 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 pesetas⁴³.

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

⁴³ *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 situación⁴⁴⁴.

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 tonelada⁴⁴⁵. 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 combustible⁴⁴⁶.

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 pesquera⁴⁴⁷. 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 carbonífero⁴⁴⁸. 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 suministros⁴⁴⁹.

⁴⁴⁴ *Faro de Vigo*, 7-IV-1916.

⁴⁴⁵ *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.

⁴⁴⁶ "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).

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

⁴⁴⁸ *Faro de Vigo*, 22-X-1917.

⁴⁴⁹ *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”⁴⁵⁰. 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 tonelada⁴⁵¹. 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 Inglaterra⁴⁵². 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 carbonífero⁴⁵³; 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-

⁴⁵⁰ *Faro de Vigo*, 6-XI-1917.

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

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

⁴⁵³ “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 inglesa⁴⁵⁴.

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 marginal⁴⁵⁵.

⁴⁵⁴ Giráldez (1989).

⁴⁵⁵ *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 roble⁴⁵⁶.

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, etc⁴⁵⁷.

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”⁴⁵⁸. 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”⁴⁵⁹.

⁴⁵⁶ *Informes de los Inspectores...*, pp. 284-289.

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

⁴⁵⁸ Valdaliso (1991), p. 136.

⁴⁵⁹ 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 millas⁴⁶⁰.

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 civil⁴⁶¹.

⁴⁶⁰ Ruiz Morales (1946), pp. 184-191.

⁴⁶¹ *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”⁴⁶². 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

⁴⁶² *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”⁴⁶³.

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 bajas⁴⁶⁴. 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
TOTAL	533	16.659	8.636	9.169

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

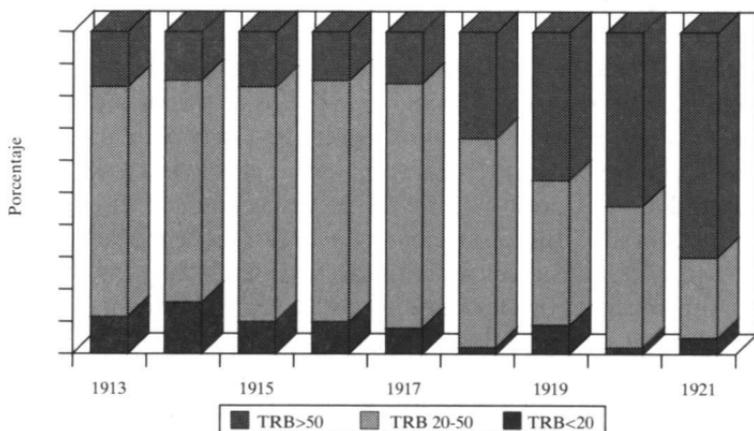
⁴⁶³ *Faro de Vigo*, 29-X-1920.

⁴⁶⁴ 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”⁴⁶⁵

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 implantación⁴⁶⁶. 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

⁴⁶⁵ Paz-Andrade (1954), p. 61.

⁴⁶⁶ 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 pesqueros⁴⁶⁷.

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 las 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 necesario⁴⁶⁸.

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-pesquero⁴⁶⁹.

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

⁴⁶⁷ 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.

⁴⁶⁸ Carmona (1991).

⁴⁶⁹ 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.	T.R.B.	T.R.B.	T.R.B.	C.V.I.	C.V.I.	C.V.I.	C.V.I.
	medio total	medio vapor	medio sin vapor	medio vapor	medio vapor	Triple expansion	Triple expansion	Compound
	(% del total)	(% del total)	(% del total)	(% del total)	(% del total)	(% del total)	(% del total)	(% 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 pesetas⁴⁷⁰. 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 Madrid⁴⁷¹.

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”⁴⁷², planteandose la necesidad de mejorar el transporte de pescado para posibilitar así una ampliación del mercado⁴⁷³. He aquí claramente planteado el pri-

⁴⁷⁰ Registro Mercantil de La Coruña, Registro de Sociedades, Libro 21, F-41.

⁴⁷¹ *Faro de Vigo*, 25-XI-1920.

⁴⁷² *Boletín de Pesca*, nº 48-52, 1920.

⁴⁷³ *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?”⁴⁷⁴.

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-

⁴⁷⁴ Rodríguez Santamaría (1923), p. 237.

cretamente el uso de explosivos, primaban sin duda los intereses conservacionistas⁴⁷⁵.

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”⁴⁷⁶.

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”⁴⁷⁷, y de ahí la necesidad de implicar a todo el sector para que, con medidas coercitivas de tipo gremialista, se logre impedir su empleo⁴⁷⁸. Sin embargo, a la altura de 1923 todas las iniciativas han fracasado. El panorama, realmente desolador, lo describe a la perfección

⁴⁷⁵ 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.

⁴⁷⁶ Anadón (1954).

⁴⁷⁷ 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.

⁴⁷⁸ 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”⁴⁷⁹.

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”⁴⁸⁰. 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*

⁴⁷⁹ Rodríguez Santamaría (1923), p. 444 y 445.

⁴⁸⁰ 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”⁴⁸¹; días más tarde, escribe Antonio Cabanelas en el *Faro de Vigo*: “en fechas no muy lejanas presenciaremos como entraban en el Tajo día tras día siguiendo a una vieja cañonera veinte, treinta y hasta cincuenta pesqueros gallegos”⁴⁸². 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 española⁴⁸³.

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 Vasco⁴⁸⁴. Desde 1923 comienzan a matricularse en la Comandancia de Vigo embarcaciones movidas con motores de combustión interna, que rápidamente

⁴⁸¹ *La Voz de Galicia*, 1-I-1924.

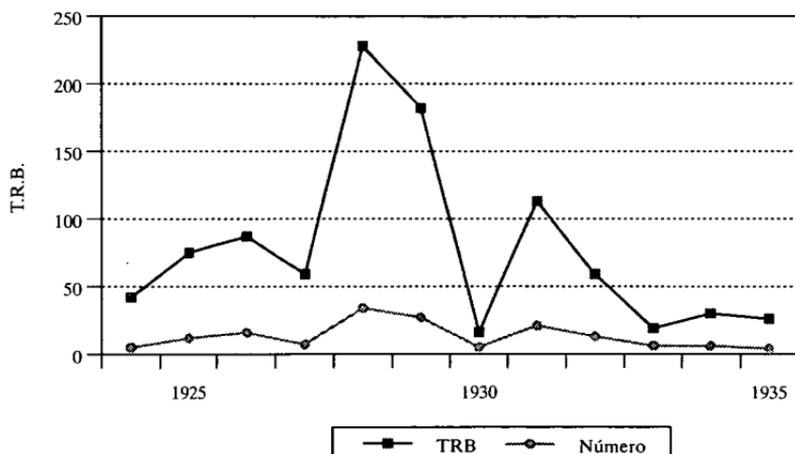
⁴⁸² *Faro de Vigo*, 26-I-1924.

⁴⁸³ 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).

⁴⁸⁴ 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 procedencia⁴⁸⁵.

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
TOTAL	1.514

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”⁴⁸⁶. 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

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

⁴⁸⁶ *Ibidem, Ibidem.*

Vigo a la altura de 1927 había ya 108 embarcaciones de este tipo⁴⁸⁷, y tres años más tarde su número ascendería en Galicia a novecientas⁴⁸⁸. 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 Marruecos⁴⁸⁹. 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 Cantábrico⁴⁹⁰.

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

⁴⁸⁷ Paz-Andrade (1928), p. 20.

⁴⁸⁸ 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.

⁴⁸⁹ Carmona (1991)

⁴⁹⁰ *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 normalidad⁴⁹¹.

b) La flota de arrastre: estrategias ante la sobrepesca

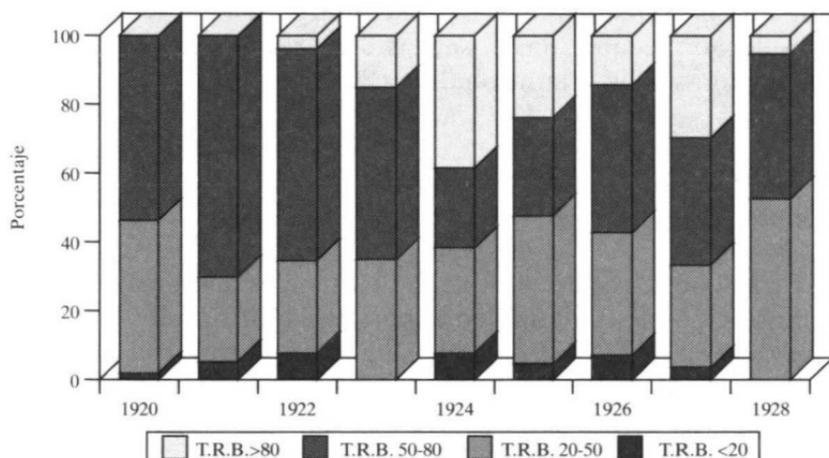
En lo que se refiere a la pesca de especies demersales, merluza principalmente, también experimentó profundos cambios en la década de 1920. En primer lugar, se produjeron cambios en la flota. Concretamente en Vigo, la matrícula de nuevos vapores registra un brusco descenso desde 1921: en 1924 su número 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).

⁴⁹¹ *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 gallegas⁴⁹².

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.

⁴⁹² 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”⁴⁹³. 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”⁴⁹⁴.

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 notabilísimamente la cantidad de merluza a pesar de su enorme reproducción, que si seguimos así llegará también a su extinción”⁴⁹⁵. 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”⁴⁹⁶.

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

⁴⁹³ *Ideales Pesqueros*, 21-II-1925.

⁴⁹⁴ *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.

⁴⁹⁵ *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).

⁴⁹⁶ *Faro de Vigo*, 17-I-1924.

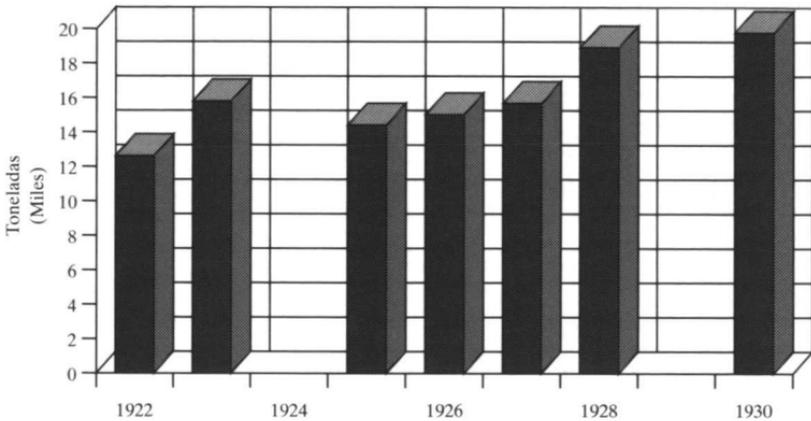
la altura de los años veinte se hubiera alcanzado en los fondos aplacerados de la plataforma litoral costera del norte peninsular el rendimiento máximo sostenible con la tecnología de la época. Lo que no significa que en ese momento estuviera comprometida seriamente la capacidad reproductiva de la especie 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 relativa⁴⁹⁷.

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).

⁴⁹⁷ 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 España⁴⁹⁸. 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 pesca⁴⁹⁹.

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

⁴⁹⁸ 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).

⁴⁹⁹ 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 nacional⁵⁰⁰. En 1927 la firma abandona definitivamente el bacalao, reorientando su actividad hacia la pesca de merluza en el banco canarioafricano⁵⁰¹.

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 acciones⁵⁰². 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 importaciones⁵⁰³.

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

	Importación	Producción PYSBE	% respecto importación
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.

⁵⁰⁰ *Ibidem, Ibidem*. Cálculo efectuado a partir de GEHR (1989).

⁵⁰¹ Bernárdez (1936), p. 529.

⁵⁰² 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).

⁵⁰³ *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”⁵⁰⁴. 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 expansión⁵⁰⁵.

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 1926⁵⁰⁶. 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 sociedad⁵⁰⁷.

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

⁵⁰⁴ Gortázar (1986), pp. 162-163.

⁵⁰⁵ 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.

⁵⁰⁶ 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)

⁵⁰⁷ *Ibidem, Ibidem.*

aguas próximas a Galicia, con la consiguiente paralización o disminución de la actividad ballenera en esta zona⁵⁰⁸.

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

⁵⁰⁸ 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 52⁵⁰⁹.

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 Irlanda⁵¹⁰. 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.

⁵⁰⁹ Neira Nin (1947), p. 37.

⁵¹⁰ *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 sucumbieron⁵¹¹.

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

⁵¹¹ 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 costera⁵¹², permitiéndose a la pesca de altura utilizar hasta un 80 por 100 de carbón extranjero⁵¹³.

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 parejas⁵¹⁴.

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 inglés⁵¹⁵. 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 lentamente⁵¹⁶.

⁵¹² La medida se concretó en el Real Decreto del 27-III-1926.

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

⁵¹⁴ 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.

⁵¹⁵ *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.

⁵¹⁶ 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”⁵¹⁷. 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”⁵¹⁸. También exigía frecuentes reparaciones en las parrillas y calderas por ser un combustible inadecuado⁵¹⁹.

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 100⁵²⁰

⁵¹⁷ 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.

⁵¹⁸ *Ibidem. Ibidem.*

⁵¹⁹ 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.

⁵²⁰ 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 Galicia⁵²¹. 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 100⁵²². 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.

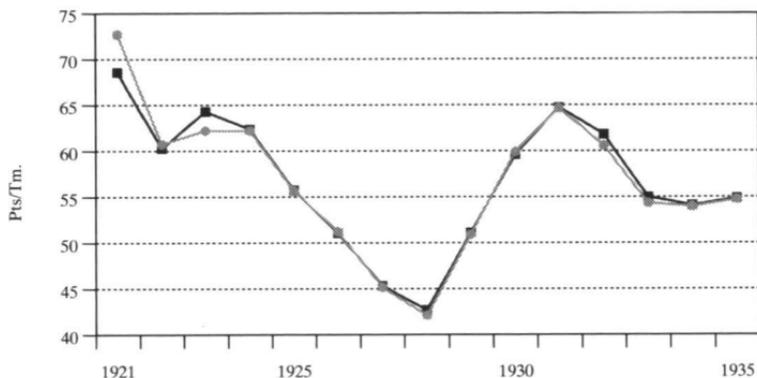
Como se puede observar, la existencia de los depósitos flotantes de combustibles estaba, en buena medida, en función del sector pesquero (Gráfico 70), y, de hecho, los puntos de mayor consumo coinciden con puertos pesqueros (Cuadro 47). Por eso, no debe extrañar que en 1931 y 1932 la mitad de las toneladas 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-

⁵²¹ 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).

⁵²² *Anuario Estadístico de España de 1933, 1934.*

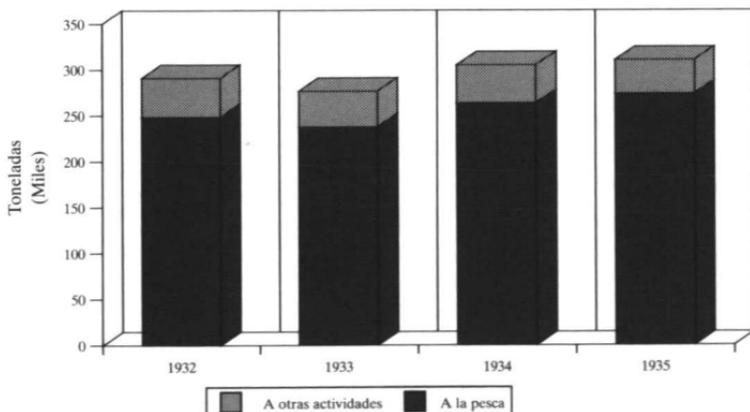
dades despachadas en este puerto, que hace descender el total nacional, se relaciona gran parte del año con el *lock-out* patronal.

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
Total Galicia	148.788	50,64	119.833	45,11
Pasajes	56.638	19,28	69.053	25,99
Huelva	37.287	12,69	28.459	10,71
Total Nacional	293.760		265.646	

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 100⁵²³. De ahí, que desde 1927 se extendiera la instalación de depósitos flotantes por todo el litoral de Galicia y del resto de España⁵²⁴

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 obligado⁵²⁵. Esta medida incidía de nuevo en la

⁵²³ 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.

⁵²⁴ 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*.

⁵²⁵ *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 incompleta⁵²⁶. 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”⁵²⁷.

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”⁵²⁸. 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-

⁵²⁶ *Industrias Pesqueras*, 1-II-1933.

⁵²⁷ *Ibidem*, *Ibidem*.

⁵²⁸ *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 pesqueras⁵²⁹,

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

⁵²⁹ 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 100⁵³⁰. 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 Barcelona⁵³¹. También en Inglaterra estas grandes empresas concentradas verticalmente eran las que dejaban sentir con más intensidad los efectos de la crisis⁵³².

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

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

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

⁵³² 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
			Ingresos por caladas						Gastos				Beneficios
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 1935⁵³³. 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...*

⁵³³ 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 100⁵³⁴. 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 tiempos⁵³⁵.

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 mercados⁵³⁶. 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

⁵³⁴ *Industrias Pesquera*, 15-III-1933, 1-V-1936.

⁵³⁵ 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.

⁵³⁶ 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 de 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 ahumada⁵³⁷. 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, etc⁵³⁸. 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 españoles⁵³⁹. Los desembarcos en puertos ingleses nunca fueron cantidades elevadas: 575 toneladas en 1931, 2.164 en

⁵³⁷ *Industrias Pesqueras*, 15-II-1932.

⁵³⁸ *Industrias Pesqueras*, 15-VII-1932.

⁵³⁹ *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 1933⁵⁴⁰. 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 pesqueras⁵⁴¹.

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, etc⁵⁴². 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”⁵⁴³; resulta

⁵⁴⁰ Datos obtenidos de la *Estadística de Pesca de 1934*.

⁵⁴¹ *Industrias Pesqueras*, 1-VI-1932, 1-VI-1933, 15-VI-1933.

⁵⁴² 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.

⁵⁴³ *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 singladura⁵⁴⁴. De hecho, los resultados de las pruebas fueron muy satisfactorios y, pese al “elevado costo de los equipos”, la radiotelefonía no tardó en difundirse⁵⁴⁵.

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 Huelva⁵⁴⁶. 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-

⁵⁴⁴ 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.

⁵⁴⁵ 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.

⁵⁴⁶ *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 civil⁵⁴⁷. 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 1934⁵⁴⁸. 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

⁵⁴⁷ 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.

⁵⁴⁸ 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 líquido⁵⁴⁹. 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 Guipúzcoa⁵⁵⁰. 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 carga⁵⁵¹. 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

⁵⁴⁹ Valdaliso (1991).

⁵⁵⁰ *Lista Oficial de Buques* de 1931 y 1932.

⁵⁵¹ "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 TRB⁵⁵².

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 antieconómica⁵⁵³. 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 frigoríficos⁵⁵⁴. 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 sector⁵⁵⁵. Pero esta medida llegaba demasiado tarde y habrá que esperar a después de la Guerra Civil para que se produzca la transformación.

⁵⁵² 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.

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

⁵⁵⁴ "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.

⁵⁵⁵ "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 ambas⁵⁵⁶. 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 pescado⁵⁵⁷. 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 porcentaje⁵⁵⁸. 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

⁵⁵⁶ “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.

⁵⁵⁷ Saralegui (s.f.), pp. 31-32.

⁵⁵⁸ *Ibidem*, 99. 33-40.

arrancara desde el principio de la cadena, en los propios puertos⁵⁵⁹.

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 consumidor⁵⁶⁰.

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-

⁵⁵⁹ 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.

⁵⁶⁰ Saralegui (s.f.), pp. 24-39.

dos iniciales, lo cual era una ventaja sustancial en un momento de dificultades en los mercados⁵⁶¹. 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 producción⁵⁶².

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 comercialización⁵⁶³.

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

⁵⁶¹ 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.

⁵⁶² 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.

⁵⁶³ 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 blanco⁵⁶⁴.

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
Total	100	100

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

⁵⁶⁴ *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 comercial⁵⁶⁵. 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 cambio⁵⁶⁶.

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 precio⁵⁶⁷.

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

⁵⁶⁵ Vaerla Lafuente (1985), pp. 107-112.

⁵⁶⁶ Andrés Soler (1936).

⁵⁶⁷ 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 extraordinarias⁵⁶⁸.

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 residual⁵⁶⁹.

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.

⁵⁶⁸ *Mar (Navegación, Puertos e industrias del mar)*, 43, 1935.

⁵⁶⁹ Andrés Soler (1936)

QUINTA PARTE:

**EL DESARROLLO
DEL SECTOR PESQUERO
Y SUS CONSECUENCIAS
SOBRE LOS PROCESOS
DE PRODUCCION
EN LA PESCA GALLEGA**

QUINTA PARTE: EL DESARROLLO DEL SECTOR PESQUERO Y SUS CONSECUENCIAS SOBRE LOS PROCESOS DE PRODUCCION EN LA PESCA GALLEGA

5.1. Introducción

En los capítulos anteriores hemos visto el proceso de desarrollo experimentado por el sector pesquero, el crecimiento de las producciones, la expansión de los mercados pescaderos y las transformaciones técnicas en que se basó dicho desarrollo. Hemos analizado lo que Athayde Couto denomina el proceso de “industrialización de la pesca”, proceso caracterizado básicamente por la “modernización de las capturas y de las producciones acuícolas destinadas exclusivamente al mercado”⁵⁷⁰. Ahora bien, no podemos olvidar que el rasgo más distintivo de este proceso de modernización no fue el crecimiento de los desembarcos, ni tampoco los cambios operados en los trabajos de producción, sino el desarrollo de unas relaciones sociales de producción diferentes, que aseguraron nuevas formas de extracción del excedente económico. En definitiva, lo que se plantea es el problema mismo de la penetración del capitalismo en la pesca.

⁵⁷⁰ Athayde Couto (1987). La consideración de la pesca de altura y gran altura como una actividad industrial está muy extendida entre los estudiosos del sector pesquero, toda vez que algunos indicadores - valor capitalizado por puesto de trabajo, desarrollo tecnológico, grado de equipamiento, etc. -, se aproximan a la media de la industria, y, en ciertas modalidades de pesca el grado de inversión exigida es muy superior, GAUR (1970), p. 48-49; Montero Llerandi (1986). Entre otros autores Robert-Müller (1944), y Lummis (1985), definen la pesca de altura como pesca industrial. Por otra parte, se tiende a confrontar la pesca de altura, industrial, con la “pequeña pesca”, preindustrial, artesanal.

La cuestión no es novedosa y ha suscitado entre los estudiosos del sector pesquero gallego un cierto debate, tanto teórico como histórico. En lo que respecta a este último, la discusión se centró en la etapa de finales del siglo XVIII y comienzos del XIX. La introducción por los catalanes de técnicas pesqueras y salazoneras más productivas, y un sistema de trabajo catalogado como “putting-out” en el sector pesquero y, en menor medida, de trabajo asalariado en la salazón, permitieron a ciertos autores definir el proceso como de “transformación de una pesca tradicional, de subsistencia, en otra pesca capitalista”⁵⁷¹.

Las críticas a esta visión han partido de Joam Carmona: el carácter básicamente litoral de la actividad pesquera, el que el conjunto de la formación social gallega no fuera en absoluto capitalista y, por último, el muy limitado alcance de las relaciones salariales, tanto en la pesca como en la salazón, son razones que considera claves sino para negar al menos para relativizar la entrada “avasalladora e trunfante do modo de producción capitalista” en la pesca gallega⁵⁷². Para este autor, su difusión se debe situar mucho más tarde y se produciría en distintas etapas. A finales del siglo XIX recibiría un primer impulso, con todas las transformaciones que permitieron el desarrollo de la industria conservera, pero que afectaron principalmente a la rama transformadora, diferenciándose dos ámbitos: el sector de producción pesquera, que “seguirá siendo precapitalista, y el de su transformación que pasará lentamente a convertirse en industrial y capitalista”⁵⁷³. Esto es, la penetración del capitalismo en la pesca marítima se iniciaría a finales del siglo XIX, acelerándose en las primeras décadas del XX: habrá que esperar a “que los buques pesqueros a motor comiencen a salir de las rías” para poder hablar de desarrollo del capitalismo en la pesca; “y aún así tendría un alcance limitado, conservándose aún ajena a tal tipo de relaciones de producción casi toda la pesca de bajura”⁵⁷⁴. Es decir, el desa-

⁵⁷¹ Alonso Alvarez (1977) p. 62 y (1979). La misma postura la mantienen autores como Rodríguez Galdo (1977), o Santos Castroviejo (1980) y (1990).

⁵⁷² Rodríguez Galdo (1977). Joam Carmona ha cuestionado incluso la propia conceptualización como de “putting-out” las relaciones entre fomentadores-pescadores, toda vez que supone una forma embrionaria de salario y de transición hacia la industria fabril propiamente capitalista que no tuvo lugar Carmona (1983).

⁵⁷³ Carmona (1983).

⁵⁷⁴ *Ibidem. Ibidem.*

rollo del sector pesquero daría lugar a la aparición de dos ámbitos de actividad sustancialmente distintos, al menos en sus formas: una pesca de altura y una pesca de bajura o litoral.

Muchos autores consideran la primera como “industrial”, dado que explota recursos alejados, con una elevada ratio capital/trabajo, expansión de la asalarización, concentración de la propiedad de los medios de producción a través de la competencia, etc.; mientras que califican la segunda como “artesanal”, por estar basada en los recursos más próximos de la plataforma continental, el trabajo familiar, la propiedad privada-familiar de los medios de producción, una escasa división del trabajo, remuneración “por partes”, un dominio de técnicas poco progresivas, etc. En definitiva, una dualidad de modos de producción “incrustados” en la realidad de la pesca: el uno capitalista, moderno, dominador, el otro precapitalista, atrasado, dominado⁵⁷⁵.

Esta visión ya tradicional de los distintos ámbitos en que se desenvuelve la actividad pesquera ha recibido severas críticas, toda vez que difícilmente se puede calificar a la pesca de bajura como Modo de Producción dada su incapacidad autónoma de reproducción y su escaso afán de totalidad⁵⁷⁶. El que determinadas parcelas no correspondan o no se ajusten a las reglas típicas de funcionamiento del capitalismo y posean unas características históricamente determinadas con combinaciones específicas de fuerzas productivas y relaciones de producción, remiten directamente a los procesos de subsunción; es decir, a la integración y subordinación de procesos de trabajo y elementos preexistentes en el Modo de Producción Capitalista⁵⁷⁷. El problema es similar al

⁵⁷⁵ GAUR (1970); González Laxe (1977b) y (1977a), p. 12.

⁵⁷⁶ Las críticas iniciales partieron de Sanz Menéndez: “El problema teórico fundamental de todo este enfoque analítico es la ausencia de una teoría de la dominación y articulación del modo de producción capitalista con las anteriores formas sociales. Esto se pone de manifiesto en la incomprensión general del papel que pueden jugar las formas productivas anteriores al capitalismo”, Sanz Menéndez (1983), pp. 205-221; Varela Lafuente (1985), p. 78-79.

⁵⁷⁷ *Ibidem. Ibidem.* Varela Lafuente ha aplicado la subsunción como categoría analítica en el estudio de los procesos de producción en la pesca marítima. El concepto de subsunción fue elaborado por Marx para referirse a la formas en que el Modo de Producción capitalista se apoderaba de formas preexistentes de producción. Marx distinguió entre subsunción formal y real: en la primera, el MPC absorbe un proceso de trabajo preexistente y lo dirige, la valorización tendría lugar en forma de plusvalía absoluta, a través de un alargamiento o intensificación de estos procesos; en la segunda, se producirá una transformación dirigida de esos procesos de trabajo, y la valorización del capital será en forma de plusvalía relativa. Varela Lafuente (1977), pp. 89 y ss.

de la supervivencia de la pequeña producción campesina en el capitalismo o el de los países subdesarrollados que presentan importantes vestigios de organizaciones formalmente no capitalistas⁵⁷⁸.

Para Varela Lafuente, el reconocimiento en el sector pesquero de determinados elementos peculiares y procesos atípicos, característicos de modos de producción anteriores al capitalismo, sólo permitiría hablar de distintos procesos productivos. La integración en un nuevo contexto de elementos aislados de modos de producción preexistentes y otros nuevos resultado del desarrollo del capitalismo, crearían una nueva organización y una nueva dinámica con su propia lógica interna⁵⁷⁹. Habría que referirse entonces a un “sistema socioeconómico capitalista que determina su dinámica en dos realidades diferentes, con dos racionalidades propias y conectadas entre sí”⁵⁸⁰.

De lo dicho se desprende que en el sector pesquero coexisten diferentes procesos de producción, distintos procesos de trabajo, con sus formas particulares de valorización y con una posición de los trabajadores en cada uno de los procesos, incluso desde el punto de vista de las formas salariales, también distintas. La propuesta de Varela, Surís, Rocha y Pazó es que la identificación de los procesos se efectúe sobre las relaciones de producción básicas, tipo y grado de control sobre los recursos, capacidad de acumulación, inserción en la economía doméstica y dominio sobre el proceso de circulación⁵⁸¹. Ahora bien, desde un punto de vista histórico, la tarea es compleja, pues el análisis de estos procesos plantea múltiples dificultades, incluso descriptivas. Así, junto al problema de identificación y comprensión de los procesos, está el de encontrar indicadores apropiados para su estudio, por la mul-

⁵⁷⁸ Recientemente, González de Molina y Sevilla Guzmán han propuesto una utilización más amplia de este concepto: “su virtualidad va más allá del análisis puramente económico y encierra una manera general de entender todas las relaciones sociales entre los hombres y su evolución en el interior de sociedades dadas. (...) Es decir no se agota en el análisis de la subordinación de los procesos de trabajo, sino que debe aplicarse también a las relaciones sociales bajo las cuales los productores son producidos”, González de Molina y Sevilla Guzmán (1993), pp. 23-131.

⁵⁷⁹ No se trata de una formación social resultante de una articulación de modos de producción extraños entre sí sino de una totalidad social como estructura de modos de producción, o simplemente con elementos de ellos, con una jerarquía entre ellos, pero con leyes y características propias, Varela Lafuente (1985), p. 79.

⁵⁸⁰ *Ibidem. Ibidem.*

⁵⁸¹ Varela Lafuente, Surís, Rocha, Pazo (1989).

tipicidad de desarrollos y diversidad de direcciones adoptadas según las etapas.

En este sentido, creemos que no tiene interés abordar el problema de la atipicidad de formas en la pesca marítima acudiendo a tipologías actuales y estableciendo minuciosas genéticas de unos procesos de producción en continua redefinición, tanto interna como en su relación con el conjunto social. Esto no significa renunciar al análisis de la evolución de procesos, formas o elementos que han dotado de contenido a las propias categorías utilizadas para establecer dichas tipologías: por el contrario, su propia singularidad nos remite directamente a las razones de su pervivencia y al papel jugado por estos elementos en el conjunto del sistema.

5.2. Capitales, tecnología Y trabajo

El proceso de penetración del capitalismo en la pesca gallega fue un proceso complejo y gradual, vinculado al propio desarrollo del sector, consecuencia del cual se afirmaron unas nuevas relaciones sociales de producción a nivel global. Todo arranca de las transformaciones operadas a finales del siglo XIX. El traspaso de los medios de producción a los pescadores supuso, en buena medida, la renuncia por parte de los fomentadores al monopolio que ostentaran sobre los recursos, o al menos sobre aquellos más valorizados. Considerando que dicho monopolio está en el origen de lo que se puede llamar “renta capitalista de la pesca”⁵⁸², la renuncia de los fomentadores a acapararla directamente, básicamente en

⁵⁸² A diferencia de otros recursos como la tierra o los yacimientos minerales, el libre acceso a los recursos pesqueros, permite afirmar a Varela que en la pesca “en general, no hay obtención de renta”. Existiría, eso sí, una diferencia de costes de producción en función de la localización geográfica respecto a los recursos, especialmente en la pesca costera, pero este factor diferencial “no podría actuar de la misma manera que en la propiedad de la tierra”, al atraer a nuevos productores que disiparían dicho diferencial. Sin embargo, si se consumara cualquier proyecto que “dividiera y/o limitase la propiedad, las circunstancias cambiarían, y la renta podría obtenerse por ser propietarios de los mejores bancos o por el carácter monopólico de la propiedad -caso de limitación al acceso”, Varela (1985) p. 104-105. Además, este autor reconoce que puede existir un “diferencial de fertilidad”, en función de los bancos sobre los que se actúa, y también que la disponibilidad y movilidad de capital permitan obtener “ganancias diferenciales de manera sistemática” (*Ibidem. Ibidem*). “En todo caso, la posibilidad de pescar y de impedir pescar van ligadas, y el reparto de lo apropiado va a tener una forma determinada”, Varela (1987); también de Athayde Couto señala que el monopolio sobre los recursos pesqueros o sobre los medios de producción da lugar a un excedente que “cualquiera que sea su forma -monetario, fracción de capturas, transferencia de tecnología, etc.-, es la materialización de lo que se puede llamar renta capitalista de la pesca”, Athayde Couto, de. (1987).

forma de producto, implicaba una alteración sustancial en todo el sistema económico de la pesca de sardina⁵⁸³. El proceso conllevó el traspaso de los medios de producción a los pescadores: en los que se incluyen artes, barcos, y también, paradójicamente, los propios recursos, a través de la efectiva implantación y ampliación del libre acceso⁵⁸⁴. Es decir, tuvo lugar una drástica alteración de las relaciones de producción y fuerzas productivas, que obligó a que la extracción del excedente adoptara nuevas formas. A partir de ahora, la transferencia del excedente tendrá lugar “como un trasvase de valor -expresado en cantidad de trabajo encerrado en una mercancía- desde el sector pesquero al resto de la sociedad por vía del intercambio comercial, y las empresas pesqueras obtendrán una ganancia entre cero y la tasa de ganancia media social, pero inferior a ésta”⁵⁸⁵. El mercado se convertía en la instancia básica de trasvase del excedente económico y la comercialización en su mecanismo clave.

Esta situación de “aprieta pero no ahoga” se podrá mantener porque existen mecanismos de compensación: la integración en unidades económicas familiares con diversidad de ingresos, el libre acceso al recurso y la remuneración de la fuerza de trabajo “a la parte”⁵⁸⁶. Y van a ser estos mismos mecanismos, atípicos tanto en su origen como en sus formas, los que permitan no sólo la transferencia de excedentes fuera del sector pesquero al conjunto de la

Discrepamos de ambos autores en que “sólo recientemente, a diferencia de lo ocurrido con la tierra, se llega a la materialización efectiva y a la consciencia de que los recursos pesqueros son limitados y el espacio marino físicamente limitable y, como tal, se puede ejercer la propiedad frente a terceros, mientras que la propiedad común se puede presentar como la no propiedad de las mismas, lo que habría permitido el libre acceso al recurso”, Varela (1987) y Athayde de (1987), históricamente no ha sido así, la propiedad de los recursos, o al menos de los más valorizados se ejerció a través de normas institucionales y del monopolio sobre los medios de producción.

⁵⁸³ Carmona (1983).

⁵⁸⁴ Aunque hasta ahora los hemos considerado en forma más restrictiva, en referencia sólo a los artes y los barcos, dentro de los medios de producción pesqueros se incluyen también los propios recursos; esto fue advertido por Marx con cierta ironía: “Parece una paradoja, por ejemplo, el llamar medio de producción para la pesca al pez todavía no capturado. Pero aún no se ha inventado el arte de capturar peces en aguas en las que no se encuentran”, Marx, K., *El Capital*, I. Capítulo V, nota 6, p. 197, de la edición de Grijalbo, 1976. Sin embargo, como indica Varela, “los medios de trabajo típicos en el proceso pesquero serían entonces las embarcaciones y los aparejos empleados en cada arte de pesca, y su cantidad y su calidad contribuirán a determinar el poder de apropiación relativo del recurso. Lo típico del proceso de trabajo pesquero es que recae sobre un medio natural no adaptado por el hombre que no es en sentido estricto, medio de trabajo ni sus recursos materias primas”, Varela (1985), p. 87.

⁵⁸⁵ Varela, Surís, Rocha, Pazo (1989). En un sentido similar se sitúa Giasson (1981) respecto a la función de la circulación.

⁵⁸⁶ *Ibidem. Ibidem.*

sociedad, sino también asegurar el trasvase dentro del propio sector desde los productores inmediatos a los propietarios de los medios de producción. En definitiva, fue en las últimas décadas del Ochocientos, con la propietarización de artes y barcos, la libertad de acceso y la aparición de un mercado de pescado abierto cuando se sentaron las bases para que los procesos de producción pesqueros se integraran y subordinaran al capitalismo.

La difusión de los cercos de jareta consolidó el proceso introduciendo nuevos elementos. Inicialmente en las trañas la propiedad de artes y barcos no recaía en los propios pescadores y conllevaba, además, una cierta división del trabajo, al desposeer a la mayor parte de los tripulantes de la necesidad del saber técnico de "oficio", o si queremos, de la anterior cualificación profesional. Sin duda, esto fue determinante tanto en la inicial oposición a estas artes como en la resolución del conflicto.

Aunque, como ya indicamos en su momento, algunos conserveros adquirieron personalmente las trañas, en la mayoría de los casos estas se matriculan a nombre de los patrones. En este sentido, la consulta de la Tercera Lista del Registro de buques de la Comandancia de Marina de Vigo resulta de gran utilidad, pues, si bien en la matrícula no consta la profesión de los propietarios, sorprende la ausencia prácticamente total de fabricantes de conservas. Así, en 1899 y 1900, abundan los propietarios domiciliados en puertos del Cantábrico: de las 120 traineras matriculadas en esos años, 36 pertenecen a personas con vecindad en Bermeo, Santander, Santoña, etc. Este hecho refleja el significado protagonismo de los patrones de pesca, contratados para pescar a cargo de fabricantes y adiestrar en la pesca con trañas a los marineros de la zona⁵⁸⁷. Si la compra directa de trañas por los fabricantes fue esporádica, al menos en Vigo, no debió ocurrir lo mismo con las facilidades dadas a los marineros para la obtención de créditos, ya fuera directamente o a través de la banca local, en concreto, del Banco de Vigo, entidad creada en 1900 y fuertemente conectada a los conserveros⁵⁸⁸. En todo caso, y aunque el acceso a la propiedad

⁵⁸⁷ "En estos días han llegado a Vigo gran número de ellas -trañas- adquiridas en Gijón, Santander y otros puertos del Cantábrico (...) Con cada una de ellas vienen el patrón y el proel que son los encargados de dirigir las faenas al resto de doce o catorce tripulantes que tomaron de por aquí, los cuales no están prácticos en esta clase de pesca", *Faro de Vigo*, 11-X-1899.

⁵⁸⁸ Carmona (1983).

de patronos o marineros pudiera seguir diversas vías, siempre conllevó cómo contrapartida su endeudamiento con aquellos empresarios, conserveros o exportadores de pescado fresco⁵⁸⁹, que aportaban el capital a cambio de cumplimentar determinados pagos para acceder a su plena propiedad, o a parte de ella⁵⁹⁰. De esta forma, en 1906, los “patrones y marineros de las lanchas traineras”, hacen constar que llegaron a ser propietarios de las mismas “acudiendo a préstamo á interés, los cuales aún no los han amortizado por completo muchos de ellos”⁵⁹¹.

El hecho de que la difusión de las traineras en las rías bajas estuviera ligada a un nuevo traspaso de artes y barcos a los pescadores y de que las sociedades de marineros fueran cruciales en este proceso, no debe ocultar, por una parte, que en la mayoría de los casos la titularidad de las mismas debió recaer en pescadores individuales, ahora convertidos en armadores, que debían comprar fuerza de trabajo. En este sentido, es significativo que entre 1901 y 1903 menos de una decena de traineras matriculadas en Vigo aparezcan con más de un propietario, siendo contados los casos en que se superan los dos. Igualmente, en 1902, de una relación de más de cuarenta traineras de La Coruña, sólo tres figuran explotadas en régimen de Compañía⁵⁹². Es posible que en Cangas del Morrazo y zonas próximas el asociacionismo fuera mayor que la que reflejan las Listas de Buques en la banda sur de la ría de Vigo; en 1907, se matricularon en la Ayudantía de Marina de Cangas 43 traineras, de las cuales 22 tenían entre uno y tres propietarios y 11 tenían más de seis propietarios; en 1908, de una cifra de 44 traineras, 38 está en el primer grupo y 6 en el segundo⁵⁹³. Es decir, mayoritariamente las traíñas aparecen en manos individuales o de un

⁵⁸⁹ En el Registro Mercantil de La Coruña aparece una sociedad de marineros “creada para dedicarse a la pesca por medio de una embarcación denominada trainera” con la totalidad del capital a crédito de un negociante de sardina. Los socios “recibirán de Manuel Vieira Fariña, 1.500 pesetas en partes iguales en calidad de préstamo, para aportar a la sociedad; se obliga solemnemente a devolverla y ponerla de su cuenta cargo y riesgo en la casa y poder del acreedor el 30 de diciembre próximo venidero, en idénticas monedas y no otra alguna ni papel aunque se hiciese obligatorio su curso por el Gobierno” Registro Mercantil de La Coruña, Registro de Sociedades, libro-10, folio-59.

⁵⁹⁰ Lo mismo señalan en la pesca de la sardina o el atún en Francia Robert-Müller (1944), pp.22-23, o D’Avigneau (1956), p. 279.

⁵⁹¹ AGM, *Pesca*, Asuntos Particulares, L- 2175, 30-XII-1905; 10-I-1906.

⁵⁹² *Voz de Galicia*, 20-IX-1902.

⁵⁹³ García Rodríguez (pro. ms).

muy reducido número de propietarios, lo que no impide que el asociacionismo entre toda la tripulación tuviera una amplia difusión. En todo caso, cabe pensar que esta forma de propiedad compartida fuera mayor antes de los años indicados, momento en que se habría completando ya el proceso de difusión de las traíñas y, por tanto, era más fácil el acceso a la propiedad individual. Sin embargo, no cabe duda de que tanto de una forma como de otra la adquisición de las traíñas por los pescadores siempre fue unida al crédito, en muchos casos de tipo usurario, que configuró situaciones de dependencia directa.

Por otra parte, y tal como veremos, fuera de las rías de Vigo y Pontevedra la propiedad recayó mayoritariamente en un armador, e incluso es posible que en la costa lucense, la introducción de los cercos de jareta frenara el traspaso de las embarcaciones a los pescadores. En todo caso, el proceso de introducción de las traíñas no favoreció un mayor igualitarismo entre los pescadores. Por el contrario, cabe pensar que permitieron a sus propietarios, o al menos a parte de ellos, obtener beneficios de la situación global de expansión de la demanda, acumular así capital y reinvertirlo en la transformación de su equipo pesquero cuando fue necesario. De hecho, la introducción del vapor en la pesca de sardina apunta en este sentido.

Ahora bien, si la pesca de la sardina jugó un papel de primer orden en la conformación de las peculiares estructuras pesqueras, el desarrollo de un subsector orientado a la exportación de pesca en fresco también tuvo un protagonismo determinante. La consolidación del vapor como medio de tracción en las embarcaciones que seguían faenando al palangre no sólo supuso una modificación en los procesos de captura sino también una nueva división del trabajo en las unidades pesqueras. El maquinista y el fogonero introdujeron en los barcos un saber “técnico” de oficio radicalmente distinto al del resto de la tripulación, un saber adquirido fuera del ámbito de la tradición, en el de la organización capitalista de la sociedad, donde tenía sentido leer, escribir y calcular⁵⁹⁴. Y también los poderes dentro del barco se dividieron en

⁵⁹⁴ La especialización de funciones se reflejó en sucesivos conflictos: en 1899 los maquinistas y fogoneros de los vapores de Vigo se declararon en huelga por haber despedido a uno de ellos por indicaciones del patrón de pesca; “Sostienen los primeros que sobre ellos no debe tener autoridad el patrón de pesca sino el de

función de ese “saber”; entre un patrón de cabotaje, responsable del buque ante el armador y la Comandancia, que podía prescindir de los antiguos conocimientos de la navegación a vela, pero que necesitaba saber de presiones, manejar mapas, instrumentos de navegación, etc., y un patrón de pesca, expropiado parcialmente de su saber por el maquinismo, que ahora necesitaba conocer los mejores lugares donde largar los palangres, momentos en qué hacerlo y organizar las tareas de pesca y sólo ligeras nociones de navegación general⁵⁹⁵.

Además, la diferencia que el vapor introducía en los procesos de trabajo generaba unos resultados económicos distintos, dado que ampliaba los márgenes de actuación en un mercado imperfecto, todavía en formación; actuación que no se limitaba a los mercados iniciales sino a los sucesivos mercados que se escalonaban hasta el consumidor final. Por otra parte, su mayor movilidad les permitía modificar su ámbito de operación en función de los caladeros y de los mercados; de ahí que muy pronto aparezcan barcos con su base en distinto puerto al de matrícula.

En definitiva, la posibilidad de ganancias diferenciales que introducía el vapor, en el momento de la captura y la comercialización, obligó a los armadores de los faluchos a adoptarlo si querían mantenerse como productores. La dificultad estribaba en las posibilidades de hacerse con el capital necesario para la adquisición de las nuevas unidades pesqueras. Sin embargo, hemos de pensar que los armadores de faluchos participaron en cierta medida de la especial coyuntura generada por la expansión de los mercados de pescado fresco y también pudieron acudir al crédito hipotecario y la asociación. Por otra parte, como hemos visto, el capital necesario para los vapores palangreros no era excesivamente elevado y, además, el amplio margen de beneficios con que trabajaban reducía el riesgo de la amortización.

cabotaje ya que, a este último es al que afecta lo referente al barco; al otro, la extracción, nada mas”, *Faro de Vigo*, 15, 17 y 18-IX-1899. Tres años más tarde los maquinistas reanudarán sus protestas porque en Vigo se permite embarcar a personal sin título en los vapores pesqueros; por lo que reclamarán y obtendrán un examen previo para acceder a esta categoría, *Faro de Vigo*, 24 y 25 -V-1902 y 4-VI-1902.

⁵⁹⁵ En 1912 se volverá a poner en cuestión a quién corresponde la autoridad en el buque, ya que los patrones de cabotaje se niegan a reconocer el mando de los de pesca. Las bases que finalmente se aprobaron serían: 1) el armador nombrará al patrón de costa. b) el patrón de costa tiene a todos los efectos la función de capitán de la nave. c) el patrón de pesca será el encargado de indicarle al de costa todo lo referente al ejercicio de la industria, *Faro de Vigo*, 24-29- X-1912; 3-X-1912. Los conocimientos que precisaban los patrones de pesca se pueden ver en Rodríguez Santamaría (1919).

A este respecto, tenemos el caso paradigmático de los armadores de Bouzas; marineros, antiguos armadores y patrones de faluchos reunieron el capital necesario para la adquisición de vapores. La forma en que se desarrolló el proceso fue similar al indicado por Robert-Müller para la flota de atuneros francesa: la propiedad mediante participaciones⁵⁹⁶. No se trata de sociedades anónimas ni en *commandita* o familiares, sino una antigua fórmula ampliamente difundida hasta mediados del siglo XIX en la marina mercante europea y que en España se prolongó algunas décadas más⁵⁹⁷; por eso no es extraño que en los registros de buques y en los de sociedades apenas aparezcan registrados vapores.

CUADRO 55
**NÚMERO DE PROPIETARIOS POR VAPOR.
 (EN PORCENTAJE)**

	1-2	3-4	< 4
1890	83	17	—
1891	78	22	—
1900	—	67	33
1901	14	71	15
1902	47	35	18
1903	31	23	46
1904	25	50	25
1905	55	9	37

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Tercera Lista de la Comandancia de Vigo.

A través del Registro de Buques de Vigo se puede comprobar lo dicho. Entre 1890 y 1905 la propiedad individual de vapores nos remite directamente a conserveros, consignatarios y otros negocios vinculados a empresarios del complejo marítimo-pesquero: es el caso de Tapias, Ferrer, Alonso, Santodomingo, Sociedad Massó

⁵⁹⁶ Robert-Müller (1944), pp. 50-51.

⁵⁹⁷ La adquisición de un buque por varios individuos conocidos, constituyó una forma de propiedad descentralizada que "permitía canalizar hacia el sector naval las inversiones de una gran parte de la burguesía e incluso de pequeños inversores de la zona cercana", Valdaliso (1991), pp.179-183.

y Hnos, Vda. e Hijos de J. Barreras, etc. Por el contrario, tal como se ve en el cuadro, una gran parte de los vapores que se matricularon a partir de 1900 lo hicieron mediante la forma de participaciones entre varios asociados: apellidos como Armada, Comesaña, Iglesias, Freire, Márquez, Montenegro, Pujales, Rodal, Troncoso, etc., que se irán entrelazando a medida que avance el siglo como resultado de uniones matrimoniales. Aunque este tipo de copropiedad se concentra mayoritariamente en la villa de Bouzas, también aparece entre vecinos de otras zonas del sur de la ría de Vigo: San Andrés de Comesaña, Chapela, Teis, y el propio Vigo.

El origen del capital estaría en lo que Paz-Andrade denominó “la movilización del ahorro familiar”, en clara referencia a su procedencia de un sector pesquero autóctono, tradicional, frente al origen catalán de buena parte de los capitales conserveros y pesqueros⁵⁹⁸. Es decir, el propio desarrollo de los mercados pescaderos permitiría una acumulación de capitales que, junto con el recurso al crédito, facilitaron la transición de la vela al vapor en este subsector dedicado a la captura de especies demersales. Por ello no es extraño que en torno a 1900, cuando el conflicto de las trañas, los armadores de Bouzas aludan a los esfuerzos que han tenido que realizar para la adquisición de los vapores, llegando incluso a hipotecar sus escasas propiedades⁵⁹⁹. El que en muchos casos también aparezcan participando carpinteros de ribera, como Cardama o Llauger, o propietarios de astilleros, como Barreras, sin duda en pago a sus servicios, refleja las dificultades que debió acarrear esta transición⁶⁰⁰.

⁵⁹⁸ Paz-Andrade (1954), p. 61. En 1900 indica el Ayuntamiento de Bouzas: “Todos los tripulantes son socios y dueños de una parte alicuota de los vapores, y por esta causa son desconocidos los jornales pues las ganancias se reparten proporcionalmente a cada parte. Resulta pues que las 600 familias indicadas no constituyen un núcleo obrero que pueda variar su ocupación; son 600 familias propietarias de 31 vapores que si no pueden dedicarse a la navegación se encuentran privadas al mismo tiempo de su capital y de su trabajo”, AGM. Pesca, L-2170, 11-VIII-1900. El papel de los capitales y la constitución de sociedades familiares actualmente en la pesca se puede ver en Sánchez Fernández (1992), pp. 65-70.

⁵⁹⁹ “Desde hace algunos años, los que suscriben apreciaron las transformación que se realizaba con el procedimiento para la pesca de la merluza y el besugo, por el empleo de los vapores de pequeño tonelaje; y todos haciendo un sacrificio grandísimo hipotecaron las casas en que viven y los pequeños campos que poseían, para poder hallarse en condiciones de lucha y compraron vapores que oscilan en precio de treinta a cuarenta mil pesetas para cada uno”, AGM. Pesca, L-2170). En un trabajo basado en entrevistas personales muestra las vicisitudes de una familia de pescadores sueca a comienzos de siglo para acceder a la propiedad, subrayando las ventajas de aquellos que tenían un poco de terreno, por la posibilidad que representaba de alimentación y como garantía para los préstamos, Byron (1993).

⁶⁰⁰ Esto tampoco fue infrecuente en la navegación mercante, Valdalisó (1991), p. 183; también Javier Lavandeira observa unas estrechas relaciones entre los armadores y constructores navales en la ría de Vigo, Lavandeira (pro. ms.).

En el tipo de propiedad en participaciones se basó la formación de uno de los principales grupos de armadores de la pesca gallega y española. Este sistema de propiedad y organización presentaba ciertos inconvenientes, que ya señaló Valdaliso para la navegación mercante, tales como el reparto de beneficios al fin de cada operación o año, el coste de depreciación del barco, o su seguro⁶⁰¹. Sin embargo, el mantenimiento de la propiedad familiar a lo largo del tiempo permitió el funcionamiento de este sistema basado en la existencia de un profundo clima de confianza. Además, la necesidad de capital derivada de los cambios tecnológicos pudo ser afrontada sin grandes dificultades y con soluciones técnicas propias que aminoraban esa necesidad, como en el caso de las parejas. Ahora bien, pese a que los protagonistas de esta transición fueron en muchos casos personas vinculadas a las faenas pesqueras, que siguieron embarcadas aún después de convertirse en copropietarios, continuó necesitándose mano de obra asalariada que aumentó al compás del crecimiento de la flota.

La difusión de los artes de arrastre, bous y parejas, vino a consolidar y complejizar el proceso de desarrollo capitalista en el sector pesquero. Con los arrastres, especialmente los bous, la ratio capital/trabajo se incrementó, ganando importancia el primero de los factores. El vapor se insertó plenamente en la función pesquera y, en buena medida, los resultados obtenidos dependían de su uso durante el arrastre. Con él se modificó la división del trabajo: ahora, para dirigir las operaciones de pesca, era el patrón de pesca quién necesitaba una cualificación que, como mínimo, incluía saberes técnicos de las máquinas y funcionamiento general del barco. Por otra parte, el mar se hacía más grande y las caladas ya no tenían por qué realizarse en las zonas próximas a la costa ni tampoco desembarcar las capturas diariamente, al poder conservarlas en hielo. Además, con los arrastres, aumentó la diversidad de especies capturadas. Mientras que con los palangres básicamente se pescaba merluza, besugo y congrio, los arrastres multi-

⁶⁰¹ Valdaliso (1991), p. 182. Precisamente, para evitar las altas primas ofrecidas por las compañías aseguradoras normales, debido al alto riesgo de la actividad pesquera, se constituyó el 18 de enero de 1896 la Sociedad de Seguros Mutuos Marítimos de Vigo con 22 vapores asociados, Sociedad de Seguros Mutuos Marítimos de Vigo (1971); García Ramos (1909), p. 145-151. En Francia las sociedades de seguros mutuos marítimos alcanzaron un elevado número -22 de ellas sólo en Bretaña del Sur de Camaret a Croisic-, Robert-Müller (1944), p. 487.

plicaron la cantidad de especies desembarcadas, demersales y bentónicas, algunas de ellas casi desconocidas por vivir en profundidades hasta entonces inaccesibles. Los palangres despreciaban estas especies por su escasa importancia en el total capturado, pero su peso en las capturas de los arrastres, unidas a un mercado todavía en formación, permitieron su valorización al convertirse en bienes económicos⁶⁰².

Sin embargo, las necesidades de capital que requerían los bous superaban con mucho las de la mayoría de los propietarios de vapores palangreros, y de ahí la afluencia de capitales procedentes del complejo marítimo-pesquero, atraídos por las expectativas de beneficios que anunciaban las nuevas unidades pesqueras. Por lo que nosotros pudimos comprobar, en el caso concreto de La Coruña, puerto donde primero se introdujeron los arrastres con bous de procedencia extranjera, el protagonismo de esta transformación le correspondió al capital procedente del comercio. Utilizando los datos que aporta la Quinta Lista del Registro de Buques de la Comandancia de Marina de La Coruña y el Registro de Sociedades, podemos conocer la profesión de los armadores: de treinta y ocho propietarios, once aparecen registrados como “comerciantes”, distribuyéndose el resto entre actividades muy diversas. Ahora bien, buena parte de estos armadores estaban ya ligados de alguna forma a los negocios marítimos como comerciantes de pescado, salazoneros, consignatarios, navieros, agentes marítimos, salvamento de barcos, etc.; tal sería el caso de Molina, Márquez, Tejero, Pastor, etc.

Las características de la inversión en los bous, así como sus protagonistas, vinculados la mayoría al mundo del comercio y negocios marítimos, se reflejarán en los Registros de Sociedades y Registro Mercantil de Buques: como se puede observar en los cuadros, los años de difusión de los bous, de 1904 a 1908, configuraron una de las etapas de mayor dinamismo de todo el período (Gráficos 71 y 72). También tuvo repercusiones directas sobre la estructura de la pro-

⁶⁰² En 1907, el Subcomité de la Sociedad Oceanográfica del Golfo de Gascuña en La Coruña “recoge las especies raras que se obtienen en la pesca de altura, actualmente practicada por medio de vapores, que proveen al mercado de numerosas especies de peces y crustáceos que hasta ahora eran enteramente desconocidos en él y que ya se encuentran en el de Madrid, como el *Nephrops Norvegicus* -cigala-, que antes era objeto de curiosidad científica y ahora es ya conocido y apreciado del público por lo agradable de su carne y bajo precio”. *Boletín de la Real Sociedad Española de Historia Natural*, 1907, VII, pp. 206-209.

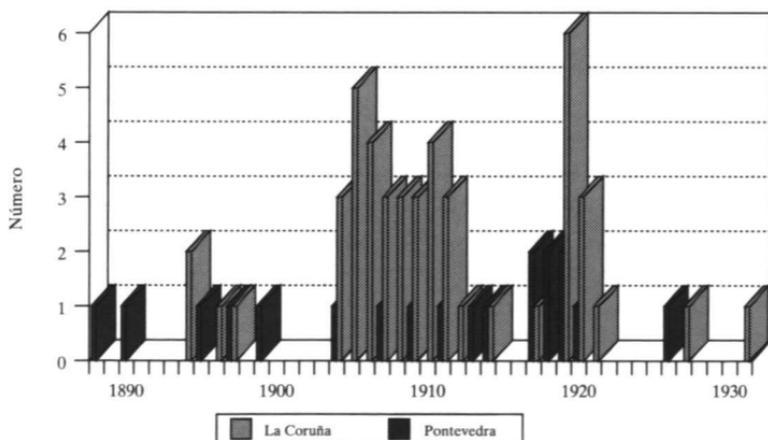
piedad, ahora más concentrada en un pequeño número de socios sin relaciones familiares entre ellos. Pese a que las sociedades anónimas fueron excepción en la pesca, hay que destacar que la constitución de sociedades colectivas o comanditarias representan un sustancial avance respecto a las fórmulas de asociación anteriores, familiar o en participación, características en la flota de palangreros vigueses.

Por otra parte, en los arrastres se disociaron las tareas gerenciales de la actividad pesquera. Sin participar directamente en las faenas, los nuevos propietarios de bous tuvieron que buscar fórmulas que asegurasen el mayor rendimiento posible a su inversión; de ahí que en estas unidades se establecieran unas nuevas relaciones con el trabajo a través de los patrones de pesca. El sistema técnico de producción les dotó de un protagonismo que se vio reforzado por las peculiares características de la propiedad, y que tendieron a reflejarse en un particular modo de retribución: sueldo fijo y participación porcentual en los ingresos. Desde ahora serán los verdaderos responsables de la productividad.

El desarrollo de la pesca al arrastre diversificó los procesos productivos en la pesca demersal, debido como ya vimos a las dife-

GRAFICO 71

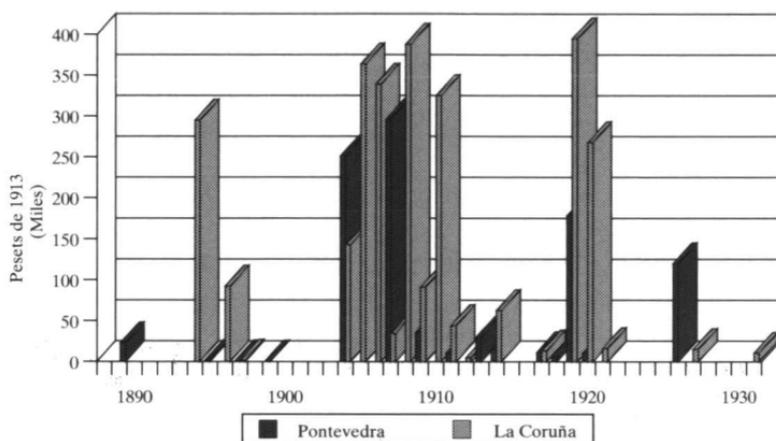
SOCIEDADES DE PESCA INSCRITAS EN LOS REGISTROS DE LA CORUÑA Y PONTEVEDRA



Fuente: Elaboración propia sobre los datos de los Registros de Sociedades de Vigo y La Coruña.

GRAFICO 72

CAPITALES DE PESCA INSCRITAS EN LOS REGISTROS DE LA CORUÑA Y PONTEVEDRA



Fuente: Elaboración propia sobre los datos de los Registros de Sociedades de Vigo y La Coruña.

rentes posibilidades de acceso a los recursos, valorización de las capturas, control sobre los procesos de circulación, capitalización, y también en las formas de propiedad, organización de las empresas, control sobre la mano de obra, etc. La posibilidad de obtener un diferencial de renta en la pesca de arrastre atrajo a competidores e impulsó el desarrollo de la flota, pero no acabó con buena parte de las unidades peor situadas desde el punto de vista productivo, y que pudieron mantenerse gracias a los mecanismos de compensación de una tasa de ganancia inferior a la media y, acaso, al funcionar determinadas pautas de demanda que permitieron valorizar sus producciones⁶⁰³. Sin duda, esto es lo que explica el mantenimiento de una flota de vapores palangreros dedicados a la captura de merluza y besugo.

⁶⁰³ Desde comienzos de siglo en ciertos mercados se apreciaban diferencias no sólo entre especies sino también calidades de pescado en función del arte de captura, lo que daba lugar a diferencias en los precios. Así, por ejemplo, en Barcelona en la primera década del siglo se distinguían por sus precios la merluza del Mediterráneo, merluza del Mediterráneo pescada con bou, merluza del Cantábrico de gran tamaño y merluza del Cantábrico pequeña o pescadilla; multiplicando normalmente el precio máximo de la primera el de la última hasta cuatro cinco veces, *Anuario Estadístico de la Ciudad de Barcelona*.

5.3. PESCA DE BAJURA “VERSUS” PESCA DE ALTURA

A medida que el sector pesquero se fue desarrollando, cada vez se ensanchó más la distancia entre dos tipos de actividad que se diferenciaban desde el punto de vista técnico, estructural e institucional: la pesca de altura y la pesca de bajura. La línea divisoria entre ambas se suele establecer, debido a consideraciones técnicas, en función de las características del medio natural objeto de explotación. Por ello, han quedado relegadas a un segundo plano las estructuras económicas y sociales en que se sustentan y sus relaciones internas, olvidando el carácter que posee de producto social⁶⁰⁴.

Aunque ya a finales del siglo XIX era frecuente la utilización de los términos pesca de bajura y de altura para referirse a la pesca pelágica y demersal, no adquirieron carta de naturaleza hasta la primera década del XX, cuando las grandes transformaciones operadas en el sector pesquero forzaron su distinción. Los reglamentos de pesca de 1883 y 1907 de hecho no contemplaban esta distinción y sólo a partir de 1909, con la *Ley de Comunicaciones Marítimas*, pasó a diferenciarse entre pesca de bajura, altura y gran altura. Su definición se establecía simplemente en función de la distancia de la costa a que se ejerciera la actividad y la forma en que descargarán el pescado⁶⁰⁵. La división resultaba muy ambigua y tenía un mero carácter formal; sin embargo, ya un año antes, Díez Montoya, siguiendo las consideraciones de los propios pescadores, había dotado de contenido a los términos pesca de bajura y pesca de altura⁶⁰⁶.

⁶⁰⁴ En 1901 el Informe de las Sociedades de Marineros ya distingue entre “la *pesca litoral*, que comprende las múltiples especies de la variadísima fauna con que la Providencia quiso dotar aquellas aguas: calamar, mugil, pulpo, pajel, anchoa, jurel, sardina, etc., las cuales se pescan desde tierra o muy cerca de ella, generalmente con anzuelo los primeros y estos últimos con redes; o bien la *pesca de altura*, con palangres o volantas para la merluza o besugo. A esta clase de pesca se dedica preferentemente el pueblo de Bouzas por medio de vapores (...) Recientemente la Junta Directiva del Fomento del Trabajo de Vigo autorizó un oficioso informe, en el que adrede se confunde la *pesca de altura* que sólo practican los vapores con la *litoral o costera*, para seducir a quien sin hallarse enterado juzgue por impresión”. Comisión de las Sociedades de Marineros (1901), p. 21.

⁶⁰⁵ Según el reglamento de 13 de Octubre de 1913 para la ejecución de la ley de Comunicaciones Marítimas de 14 de Junio de 1909, la pesca marítima podía ser de tres clases: de bajura, si se pescaba en aguas marítimas nacionales; de altura, si era fuera de las aguas jurisdiccionales e introducían el pescado en fresco, y, de gran altura, si era en mares libres, “a grandes distancias de España, organizando expediciones especiales por el Ministerio de Marina y cuyo producto no sea introducido en fresco en España”, Rodríguez Santamaría (1919), p. 81-82. Lummis (1985), pp. 14-15) reconoce los problemas para diferenciar la pesca de bajura de la de altura, y conceptúa la primera como aquella que “como norma general sale a faenar por un día o por una noche, suele faenar desde su propio barco, que suele tener unas dimensiones limitadas y sin vapor, pesca con la tierra siempre a la vista, aunque no necesariamente su propia tierra y también lleva a cabo todas las clases de pesca que no siempre necesitan un barco”.

⁶⁰⁶ Díez Montoya (1908).

Para este autor, la pesca de altura sería aquella que “necesita alejarse a bastante distancia del puerto” y se dedica a la captura de merluza y besugo, mientras que la de bajura, por oposición, no necesita alejarse del puerto y se basa en la pesca de sardina y bocarte. Reconoce que las diferencias entre pesca de altura y pesca de bajura no provienen de “los agentes naturales”, sino del capital y trabajo y de su relación, pero equipara la primera a la pesca demersal y reduce la segunda a la pelágica⁶⁰⁷. En la pesca de altura se emplean embarcaciones movidas a vapor, de diferente tonelaje según el procedimiento -bou o pinche-: su trabajo puede durar de cuatro a seis jornadas, si se trata del bou, o un sólo día, caso del pinche. Según el predominio del capital o el trabajo, se podría dividir este tipo de actividad en Grande o Pequeña: “el bou representa a la Grande industria, el pinche la Pequeña”⁶⁰⁸. Por el contrario, en la pesca de bajura, se emplea la trainera y, aunque difiera el procedimiento, siempre se efectúa en el día⁶⁰⁹. La remuneración de la fuerza de trabajo estaría en función del procedimiento de pesca, tipo de flota, etc.: el salario monetarizado dominaba en la pesca de altura, sobre todo en el “bou” y con bastante frecuencia en el “pinche”, mientras que la división de las capturas en partes era la forma de retribución preferente en la de bajura⁶¹⁰.

Ahora bien, tanto en una como en otra se observa ya la penetración de las nuevas relaciones sociales implantadas con el capitalismo, definidas esencialmente a partir de la relación de los trabajadores con los medios de producción. La propiedad privada de los mismos asegura la extracción del excedente económico a los productores inmediatos; esto constituye la base misma del nuevo sistema económico y no puede ocultarse ni tras la forma en que es retribuida la fuerza de trabajo ni tras la diversidad de procesos de producción que se dan en la pesca costera. Precisamente, la vinculación de los procesos pesqueros a instancias difícilmente calificables como capitalistas hay que ligarla a su propia capacidad de reproducción, especialmente en lo tocante a la fuerza de trabajo.

⁶⁰⁷ Díez Montoya (1908), pp. 10-11. También Rodríguez Santamaría (1911b), p.94 y 95.

⁶⁰⁸ Díez Montoya (1908), pp. 11-12.

⁶⁰⁹ *Ibidem. Ibidem.*

⁶¹⁰ *Ibidem.* p. 21-35.

Algunos tratadistas contemporáneos ya fueron plenamente conscientes de este hecho: la no propiedad de los medios de producción -artes y barcos- daba lugar a la formación de un proletariado marítimo⁶¹¹. Así, para Díez Montoya, tanto en la pesca de bajura como en la de altura, la propiedad de barcos y artes pertenecen “al Armador ó Armadores, que son los genuinos representantes del capital”, quedando reducidos los pescadores a una simple condición de obreros⁶¹². En el mismo sentido apunta Rodríguez Santamaría: “el pescador, aún cuando parezca que es libre e independiente no lo es; al contrario, es simplemente un obrero que la mayor parte del año trabaja contratado por un tanto alzado o a jornal, pero sin artes ni embarcaciones propias, sino dependiendo siempre de un amo”⁶¹³.

Precisamente, va a ser su detallado estudio sobre los pescadores del Norte y Noroeste de España el que nos permita analizar la cambiante realidad pesquera gallega. Pese a que el trabajo se publicó en el año 1916, pensamos que hace referencia a lo años anteriores a la Gran Guerra, cuando el sector pesquero gallego ya se habría desarrollado. Rodríguez Santamaría establece una clara distinción entre las provincias de Lugo y las de La Coruña y Vigo. En la mayoría de los puertos de Lugo-Burela, Cillero, Vivero y San Ciprian- los pescadores “no son ya trabajadores del mar libre, sino un obrero pagado con un jornal y sometido en todo a un amo”, artes y embarcaciones son propiedad de fomentadores, “y estos alquilan o contratan, durante la costera de la sardina á individuos pescadores para tripular estos barcos”⁶¹⁴. En definitiva, una realidad muy cercana a la que observábamos a finales del siglo XIX; también en Rinlo y Foz los artes y barcos pertenecían a armadores de “la clase pescadora”, que retribuirían a los tripulantes “a la parte”⁶¹⁵.

⁶¹¹ También en Inglaterra tuvo lugar un proceso similar; el paso de la vela al vapor “significa que la comunidad pesquera se dividirá en patrones y empleados”, Lummis (1985), p.17.

⁶¹² Díez Montoya (1908), p. 18.

⁶¹³ Rodríguez Santamaría (1916), p.314. En el mismo sentido, afirma Bacariza (1930), p. 14, “podemos sentar como conclusión que todos los tripulantes de las embarcaciones pesqueras son asalariados, porque trabajan por cuenta de otro, y con un haber o sueldo fijo unas veces, como en los “trawlers” y parejas de vapor, tarrafas de vapor de mayor porte, algunas almadrabas y parejas de vela del Sur de España; otros a la parte como en los vapores pequeños, en su mayoría, y en los barcos de vela y a sueldo y a la parte combinados en varias almadrabas en tarrafas de pequeño tonelaje y en algunos arrastres de vapor”.

⁶¹⁴ Rodríguez Santamaría (1916), p. 274.

⁶¹⁵ *Ibidem.Ibidem.*

En las provincias de La Coruña y Pontevedra, la situación no era muy distinta: “el pescador gallego apenas es dueño de nada”⁶¹⁶. La mayor parte de las embarcaciones y artes serían de propiedad privada: bous, parejas, vapores palangreros, tarrafas, traíones, xábegas y cercos de jareta estaban en manos de armadores o fabricantes y sólo los artes más baratos, los xeitos, eran, como siempre, propiedad de los pescadores⁶¹⁷. Excepción a esto sería la ría de Vigo, y especialmente Cangas, donde “construyen el barco y adquieren sus artes y enseres la mayor parte de los tripulantes, que en algunos casos pueden ser todos, los cuales tienen participación por partes iguales”⁶¹⁸. Esta asociación mediante participaciones, ampliamente difundida en los cercos de jareta, tendría dos finalidades: el reunir los capitales necesarios para la adquisición de las unidades pesqueras y el asegurarse “para varias cosechas” la mano de obra necesaria⁶¹⁹.

Precisamente, el desarrollo de las pesquerías de sardina, iniciado con los cercos de jareta, tuvo un efecto global sobre el conjunto de las economías campesinas del litoral. Dado que las trañas exigieron de inmediato una mano de obra que superaba las posibilidades de las comunidades pesqueras tradicionales, especialmente en la época de costera, hicieron su aparición los pescadores “de ocasión” o “terrestres”, que no tardaron en ser mayoría entre la mano de obra empleada en este tipo de pesca⁶²⁰.

El desarrollo de la pesca de sardina provocó no sólo el empleo masivo de campesinos durante la época de mayor demanda de brazos, sino también la apertura del aprovechamiento de los recursos

⁶¹⁶ *Ibidem*, p. 293.

⁶¹⁷ *Ibidem. Ibidem*.

⁶¹⁸ *Ibidem. Ibidem*.

⁶¹⁹ “Lo segundo es el principal de los objetivos, porque los tripulantes de las embarcaciones en Galicia no son nada fijos, sino que se embarcan y desembarcan con gran facilidad, y no tienen interés alguno por la industria, mientras que siendo partes interesadas en el barco y redes, trabajan con mayor estímulo”, *Ibidem*, p. 294.

⁶²⁰ “Aunque para los efectos de este trabajo habría que contar los pescadores de profesión, ó sean los que habitualmente se dedican a la pesca, teniendo en cuenta que estos resultarían muy pocos en relación con la extensión de sus costas, se incluirán todos los que pescan, aunque muchos lo hagan sólo periódicamente, ó sea durante la costera de la sardina, porque si bien hoy son pescadores de ocasión pudieran con el tiempo convertirse en pescadores fijos y hacerse, por lo tanto, verdaderos hombres de mar”, *Ibidem*, p. 292. Cuando se introduzca el vapor en la pesca de la sardina dirán los propios pescadores “Los que nunca fueron pescadores, los que conocieron por primera vez el mar cuando vinieron las traineras y faltaron brazos. Las traineras a vapor tienen la ventaja de reducir el número de tripulantes (...) Esto permitirá a mucha gente que ante la necesidad de que hubiese brazos, salió del campo, volver a consagrarse a la agricultura, no poco abandonada”, *Noticiero de Vigo*, 10-1-1911, citado en *La pesca a la ardora*, Noya, 1911, pp. 20-21.

marinos a numerosas comunidades litorales que hasta entonces vivieran de espaldas al mar⁶²¹. Aldeas plenamente dedicadas a la agricultura se convertirán desde ahora en comunidades mixtas de campesinos y pescadores. Las explotaciones campesinas encontraron en el mar una forma de aumentar sus ingresos, y los armadores y conserveros encontraron en el campo una buena forma de abaratar sus costes⁶²².

Para estos pescadores-campesinos, interesados en incrementar con su retribución los ingresos totales de la unidad económica familiar, tenía sentido aceptar una retribución inferior a la que forzosamente tendrían si su supervivencia y reproducción se produjera a través del mercado⁶²³. Externalizando o reduciendo los costes de reproducción de la fuerza de trabajo, los armadores pudieron reducir los costes de producción e incrementar sus márgenes de ganancia; de ahí la configuración de esas unidades domésticas semiproletarias tan características de la economía litoral gallega. El proceso no fue exclusivo de Galicia, también se había dado en Bretaña, y en muchas otras zonas y actividades que nada tenían que ver con la pesca⁶²⁴. Ahora bien, el papel de estos campesinos-pescadores no se limitó a ser una mano de obra barata y temporal en la pesca menos capitalizada, la de la sardina. Al igual que muchos pescadores, y como sucedía en Francia, también partici-

⁶²¹ "gentes del campo y aldeas próximas a los puertos que se han hecho pescadores al ver los capitales grandes que ha producido en Galicia la pesca de la sardina", *Ibidem*. p. 301-302. Si "el pescador de Lugo en su mayoría cuenta, además de con lo que producen las pescas, con algún otro recurso que le proporciona durante los malos tiempos la agricultura y la ganadería, por dedicarse a ella con bastante frecuencia". *Ibidem*. p. 285, en las provincias de La Coruña y Pontevedra por ser "más labradores que pescadores... todos ellos tienen terreno de labranza propio ó alquilado, que llaman hacienda", y "mientras ellos pescan sardina en el verano y otoño, sus familias labra las tierras, y en el invierno cuando no la hay, trabajan juntos" (*Ibidem*. p. 304).

⁶²² Giráldez (1987), pp. 249-254.

⁶²³ "El trabajo no asalariado permita a algunos productores pagar un salario inferior a sus trabajadores, reduciendo así sus costes de producción e incrementando sus márgenes de ganancia. No es de extrañar, pues, que, por regla general, todos los que empleaban mano de obra asalariada prefirieran que sus asalariados vivieran en unidades domésticas semiproletarias en lugar de proletarias", Wallerstein (1988), pp. 17.

⁶²⁴ "Hay que recordar que a finales del siglo XIX y todavía a principios del XX, la permanencia de los trabajadores en un marco doméstico, las posibilidades que se le presentan -o que el se crea- de adquirir bienes de uso en unas condiciones no propiamente capitalistas ocupan un puesto en modo alguno despreciable. Mientras esto fue posible el capital siguió incluso una política consciente y deliberada de favorecer la reproducción de esa situación para mantener bajos los salarios", Coriat (1982), p. 63. Respecto al caso francés, D'Avigneau, (1956), p. 218, indicó que las migraciones próximas de las zonas rurales a los centros sardineiros "constituyen un caso particular de éxodo rural, de un paso de una economía agrícola a una economía marítima e industrial (...) Los patrones de pesca de las embarcaciones solían ser inscritos marítimos, pero una parte de su tripulación no lo era. Muchos campesinos se hicieron trabajadores a bordo de las embarcaciones, encargándose de remar y de desembarcar las sardinas en el muelle".

paron en la adquisición de artes y barcos, aportando capitales y asociándose con marineros y comerciantes⁶²⁵.

El protagonismo de estos pescadores “terrestres” fue debilitando progresivamente el de los llamados “de oficio” o “de profesión”, que residían en los propios puertos y dependían exclusivamente de los ingresos que ellos obtenían en la pesca y de los de sus mujeres e hijos en las fábricas de conservas y salazón, en una clara maximización del trabajo familiar. Estos pescadores eran los que más sufrían la estacionalidad de los trabajos pesqueros, obligados a vivir en invierno “del crédito que en metálico y en especies les hacen los armadores o dueños de las embarcaciones”⁶²⁶, sin que la retribución obtenida durante “la agostera” le permitiera “librarse de las deudas que contrae durante el invierno”⁶²⁷.

Es en esta situación de los pescadores de oficio y en las posibilidades abiertas a los labradores de las aldeas cercanas al mar donde hay que buscar el desarrollo de una pesca costera, ejercida con artes y aparejos muy variados, efectuada en embarcaciones de tamaño muy reducido, o incluso a pie o desde la costa, tripuladas por un sólo hombre o por varios. Ya hemos destacado en su momento el crecimiento de las matrículas de embarcaciones de muy pequeño tamaño, especialmente durante los años del conflicto bélico europeo y la década de los veinte. Mayoritariamente, la propiedad de estas unidades sería familiar y su producción destinada al autoconsumo, aunque en ocasiones pudiera acceder a mercados secundarios o marginales.

En la pesca costera, pelágica principalmente, el control de la comercialización sobre la actividad extractiva es evidente. Eran,

⁶²⁵ Robert-Müller (1944), p. 50-51. En el Registro de Sociedades de La Coruña constan diversas sociedades en las que participan labradores es el caso de la “Sociedad para el fomento y salazón de sardina, fábrica El Progreso”, constituida por un capitán y ocho labradores en Espasante, RMC, *Registro de Sociedades*, libro-7, folio-84; la “Pesquera y salazonera de Barizo -Malpica-”, dedicada a la pesca con tarrafa y a la salazón se constituye con un capital social de 35.000 pesetas, aportadas por dos propietarios y dos labradores; RMC, *Registro de Sociedades*, libro-16, folio-269; o la sociedad “Rafael Alonso y Cía”, cuya finalidad es la “pesca con lancha de vapor”, está constituida por cuatro labradores que aportan el 40 por 100 de las 20.000 pesetas del capital inicial; RMC, *Registro de Sociedades*, libro-17, folio-365.

⁶²⁶ Rodríguez Santamaría (1916), p. 309. “Los pescadores de oficio que habitan las orillas del mar de los propios puertos, los cuales carecen de toda ayuda, y no contando con más medios de vida que la pesca son más pobres que sus compañeros del campo” (*Ibidem.*, p. 304). De ahí, que sea frecuente en distintos puertos encontrar a la mujer del pescador en toda una serie de trabajos complementarios, bien como regatera vendiendo pescado, bien realizando puntillas como en Camariñas, Finisterre, Muxía, Laxe, etc.; actividades similares, como la elaboración de bordados eran también frecuentes entre las mujeres de los pescadores brtones, Robert-Müller (1944), pp. 582-597.

⁶²⁷ Díez Montoya (1908), p. 9.

en muchos casos, los propios vendedores quienes adelantaban a los pequeños armadores los ingresos procedentes de la venta del pescado para el reparto entre los tripulantes y también los que, en ocasiones, para su mayor seguridad, entregaban artes y barcos a un armador en condiciones draconianas a cambio de una cantidad suplementaria “en extremo desproporcionada”, cuyo pago corría a cargo del conjunto de la tripulación⁶²⁸. Ya en 1889, la *Revista de Pesca Marítima* denunciaba cómo estos comerciantes lograban convencer a los pescadores “que su felicidad consiste en ser dueños “in nómine” de un mezquino arte o una miserable embarcación en la que llevan vendida la vida, para acaparar ellos a bajo precio los productos de la pesca, haciéndoles los esclavos por medio de la usura”⁶²⁹.

Precisamente, la situación de estos pescadores de oficio dio lugar a toda una serie de iniciativas. En concreto, los Pósitos de Pescadores, inspirados en las antiguas Cofradías, sin distinción entre pescadores y armadores, que buscarán la mejora de las condiciones de vida de sus asociados con la extensión de los socorros mutuos, acceso a la cultura, etc. Y al lado de esta finalidad social, dos objetivos: por un lado, la explotación de la actividad pesquera por sus protagonistas, facilitando la adquisición de las embarcaciones en régimen cooperativo y el acceso a la transformación técnica, con la Caja Central de Crédito Marítimo, fundada en 1919 y dependiente del Ministerio de Marina, como organismo financiador de estas operaciones; y, por otro, la eliminación de los intermediarios, organizando directamente la comercialización de la pesca al por mayor y al por menor⁶³⁰.

⁶²⁸ Saralegui (s.d.), p.32.

⁶²⁹ *Revista de Pesca Marítima*, 30-IX-1889.

⁶³⁰ La *Caja Central del Crédito Marítimo* nace para atender al crédito en el sector pesquero. Dependiente del Ministerio de Marina, se crea como un servicio administrativo con una asignación estatal de 2 millones de pesetas y con la facultad de recibir depósitos y administrar fondos de las asociaciones y entidades de pescadores, dedicada al desarrollo de actuaciones culturales, de previsión, cooperación y ahorro, desarrollándose por el reglamento aprobado por Real Orden de 31 de mayor de 1920. La asociación dirigía preferentemente su atención a los pescadores agrupados en torno a las Cajas comarcales y a las asociaciones de pescadores, pero durante todo este período su actividad fue muy reducida, dado los exiguo de sus recursos. Posteriormente ampliará su gestión atribuyéndosele el ejercicio de la acción social marítima; en 1930 se transformó en el *Instituto Social de la Marina* y, finalmente, en 1931, el Instituto fue absorbido por el *Ministerio de Trabajo*. En Galicia las primeras inscripciones de pescadores a la Caja fueron las del personal del *Montepío Marítimo de Bouzas*, con 300 afiliados; *El Progreso Pesquero de Cangas* con 870; *Unión Pesquera de Marín* con 330 y Armadores de la Ría de Pontevedra con 217; a la altura de 1926 el total de afiliados al Régimen de Retiro Obrero Obligatorio era en España de 59.550, correspondiéndole a Galicia 11.801, en 1930 el número

El primer Pósito fue constituido en Cambados en 1917 y no tardó en ser seguido por otros en las rías de Arosa y Muros, donde las dificultades de los pescadores tradicionales eran aún mayores debido al retraso en las transformaciones técnicas y al desarrollo económico general. Posteriormente, se extenderán a las rías altas y a las de Pontevedra y Vigo, creándose en 1925 una *Federación Gallega de Pósitos Marítimos*, que a comienzos de la Segunda República agrupaba a cincuenta pósitos⁶³¹. Su actuación fue mayor en los pequeños puertos, donde consiguieron ciertas mejoras en infraestructuras portuarias, y en la constitución de lonjas⁶³². Sin embargo, en los años treinta, la estrella de los pósitos, tal como reconoció Alfredo Saralegui, uno de sus principales impulsores, se había apagado, tanto en el capítulo comercialización como en lo referente a la extensión del cooperativismo⁶³³.

Sin embargo, la misma creación de los Pósitos es reflejo de las profundas diferencias dentro del sector pesquero. De hecho, la celebración del Primer Congreso Nacional de Pesca en 1925, con la constitución de la *Federación Nacional de Armadores*, no hizo más que sacar a la luz la división existente entre la pesca de bajura y la de altura⁶³⁴. En un momento en que la pesca marítima atraesaba por importantes dificultades y había que presionar a un Estado que progresivamente adoptaba formas corporativistas, la

ascendía ya a 147.417 de los cuales 37.732 eran gallegos, Bacariza (1930), p. 36-37 y 108. Sobre la Caja Central del Crédito Marítimo: Saralegui (s.d.), pp. 17-24; Bacariza (1930); Martín Aceña (1991), pp. 331-371. Diversos reglamentos de pósitos marítimos de la provincia de La Coruña, entre ellos casi idénticos, recogen esencialmente lo indicado anteriormente, AGRG, Gobierno Civil, Asociaciones profesionales, Sindicatos, G-2545, 2699, 1786, etc. Especialmente interesante la obra Sanchez Blanco (1992), pp. 24-98.

⁶³¹ Pereira (1992), pp. 151-167; Sobre la Asamblea fundacional *Ideales Pesqueros*, 49, 1-X-1925.

⁶³² Saralegui (s.d.), p.38 y 39.

⁶³³ "aún son bastantes los Pósitos que no han podido romper las ligazones de sus asociados con los subastadores a los que siguen entregando así, una parte importante de sus ganancias. La venta directa al por mayor (...) ha tenido que ser abandonada por la Confederación que se estableció en Madrid sin medios económicos ni preparación suficiente para su sostenimiento", *Ibidem. Ibidem.* A la altura de los años treinta los problemas a que se enfrentaban los pósitos eran generales a casi todos ellos, principalmente, la falta de interés de los asociados; como aducía para su disolución el pósito de pescadores de Pontevedume: "no pagan cuotas, no asisten a las sesiones, no les interesa lo más mínimo todo lo que se relaciona con la sociedad", AGRG, Gobierno Civil, Asociaciones profesionales, Sindicatos, G-1801.

⁶³⁴ Todo lo referente a la preparación y debate provocado por la celebración del Congreso se puede seguir a través de los números de agosto, septiembre y octubre de *Ideales Pesqueros* y *Vasconia Industrial y Pesquera*; el reglamento aparece publicado en *Ideales Pesqueros*, 11-X-1925. Esta Federación Nacional tendría un precedente inmediato en la organización creada en Septiembre de 1920 en una asamblea organizada en Vigo; "murió esa Federación porque le faltaban las condiciones esenciales para poder vivir: 1. la asistencia y la cooperación constante de todas las colectividades del litoral que la integran. 2. los medios económicos necesarios para poder actuar de modo intenso y permanente en cuantos asuntos afectan a las industrias de la pesca. 3. La comprensión por parte del poder público de lo que son y necesitan esas industrias", *Vasconia Industrial y Pesquera*, 5-XI-1925.

definición de la propia organización era de gran importancia⁶³⁵. Constituida a imagen y semejanza de la *Asociación de Industrias Pesqueras y Derivadas de Galicia*, la negativa de los grandes armadores del arrastre a integrar en la nueva organización a los armadores de barcos inferiores a 20 toneladas dio lugar a un profundo debate en el sector, ya que suponía la exclusión de los pescadores agrupados en los Pósitos y los que seguían utilizando la vela y el remo⁶³⁶.

La diferencia entre unos y otros era abismal. Utilizando las cifras de la estadística de pesca de 1920, el número de embarcaciones movidas a motor y vapor ascendía a 1.549 con 35.582 toneladas, mientras que las de vela y remo eran 29.055 con 82.258 toneladas; es decir, las primeras tenían una media de tonelaje (22.97) diez veces superior a las segundas (2.87)⁶³⁷. Pero las diferencias no eran meramente formales sino reflejo de la existencia de dos clases de armadores: por un lado, los de parejas, bous, tarrafas, trawlers, y, por otro, “los de pequeñas embarcaciones dedicadas a la pesca de sardina”⁶³⁸. Los primeros, “pescadores desde tierra”, disponen de marineros asalariados, mientras que los segundos, “pescadores desde el mar”, son a un tiempo propietarios y pescadores y “utilizan pescadores copartícipes en la pesca”⁶³⁹. En definitiva, “distintos sistemas de producción que corresponden a intereses también distintos”⁶⁴⁰. De ahí que, mientras los pequeños armadores buscarán el apoyo de una estructura de Pósitos reforzada a

⁶³⁵ “Los armadores vinieron al Congreso a crear un organismo potente pero suyo. Y al señalar que sólo podían pertenecer a ella los propietarios de embarcaciones no inferiores a 20 toneladas, colocaba en su torno una infranqueable barrera. Por esto quedan fuera del gran organismo cerca de 30.000 pequeños armadores (...) aquellas resoluciones se han tomado en nombre de conveniencias e intereses indiscutibles. Los intereses de los dueños de los “trawlers”, tarrafas, bous y parejas, que entre sí guardan relación, resultan perfectamente antagónicos frente a los intereses de los grandes armadores”, *Ideales Pesqueros*, I-XII-1925.

⁶³⁶ “ya se anuncia, la celebración en Madrid, en la próxima primavera, de una gran Asamblea para organizar las fuerzas representadas por los pequeños armadores, que cuentan con unas 37.000 embarcaciones, cuyo tonelaje excede con mucho al de los barcos que posee la Federación ya constituida. A la futura Asamblea de Madrid se espera que asistan los representantes de todos los Pósitos de pescadores, así como los de cuantas Asociaciones de pequeños armadores existen en nuestro país, y tendrá como principal objetivo el de constituir la Confederación Nacional de Pósitos de España. Todo esto que se anuncia era de esperar desde el momento en que se federaron los grandes armadores de la forma en que es conocida”, *Ideales Pesqueros*, 21-XII-1925. Respecto a los paralelismos de esta organización con la Asociación de Industrias Pesqueras, *Vasconia Industrial y Pesquera*, 5-XI-1925.

⁶³⁷ Buen, de (1921).

⁶³⁸ *Ideales Pesqueros*, II-XI-1925.

⁶³⁹ *Ibidem. Ibidem.*

⁶⁴⁰ *Ibidem. Ibidem.*

nivel nacional, la Federación Nacional de Armadores se constituirá en trinchera de los grandes empresarios de la pesca, presionando para una política carbonífera y laboral menos gravosa, problemas arancelarios y fiscales, obtención de primas a la construcción naval, etc⁶⁴¹.

Es decir, a comienzos de los años veinte las principales características estructurales del sector pesquero gallego ya habían tomado forma. La división existente entre pesca costera o de bajura y pesca de altura adquirió un nivel orgánico tras la constitución de los Pósitos y la Federación Nacional de Armadores. En este momento podemos afirmar ya que el desarrollo del capitalismo en la pesca ha conformado dos espacios de actividad en el sector pesquero radicalmente diferenciados, lo cual no significa que sean plenamente homogéneos internamente sino que aquí sus diferencias serán de grado⁶⁴². En definitiva, la penetración del capitalismo en el sector pesquero se plasmó en distintas estructuras en lo tocante a posibilidades de capitalización, comercialización, acceso a los recursos, inserción en las economías familiares, división del trabajo, etc., muchas de las cuales nos remiten a formas tradicionales.

5.4. NUEVAS Y VIEJAS FORMAS DE RETRIBUCION

Hasta aquí hemos analizado la conformación de algunos elementos básicos que diferenciaban los principales procesos de producción en la pesca marítima. No se aludió a los modos de retribución intencionadamente, ya que la peculiar forma del salario “a la parte” ha jugado un papel claramente distorsionador en el debate acerca de la penetración del capitalismo en la pesca. La explo-

⁶⁴¹ Buen ejemplo de lo dicho lo constituye la Memoria de la Federación de Armadores publicada en octubre de 1926, que sintetiza sus reivindicaciones: “Primero, facilidades para el acercamiento del producto a nuevos mercados nacionales.- Segundo, economía en la adquisición de utillaje y elementos para la industria.- Tercero, exploraciones frecuentes a mares lejanos que descubran nuevos lugares de pesca abundante y remuneradores.- Cuarto, política francamente proteccionista en materia fiscal y económica”, memoria reproducida en *Ideales Pesqueros*, 1-XI-1926.

⁶⁴² Ahora bien, el desarrollo del sector definirá nuevas estructuras al ir configurando diferentes procesos productivos; buen ejemplo de ello es que si a finales de la década de los veinte se explotaron de forma continuada bancos muy alejados de Galicia, iniciándose la pesca de gran altura, habrá que esperar a después de la Guerra Civil a que este grupo defina plenamente sus características; y lo mismo respecto al marisqueo, actividad que mantuvo hasta la segunda mitad del siglo una importancia muy secundaria.

tación económica se ocultó bajo el manto de la tradición; el hecho de que el salario “a la parte” haya sido considerado como un residuo precapitalista le ha dotado de un estatuto de neutralidad, evitando el profundizar en su naturaleza actual y permitiendo negar el carácter capitalista del proceso de producción⁶⁴³. Como ha indicado Varela Lafuente, “el que existan precedentes históricos no capitalistas con esta forma no elimina su posible ascunción por este sistema, al mismo nivel en que se puede integrar el mismo proceso de trabajo”⁶⁴⁴.

Tradicionalmente, se ha venido considerando el salario como un elemento clave para identificar los procesos de producción y clasificarlos dentro del ámbito del capitalismo: el salario debe permitir la reproducción de la fuerza de trabajo vía mercado, de ahí que todos los elementos necesarios tengan que estar mercantilizados. Ahora bien, antes hemos visto cómo ciertos segmentos del sector pesquero externalizaron, y aún lo hacen hoy en día, los costes de reproducción de la mano de obra hacia unidades domésticas, interesadas en maximizar sus ingresos totales y cuyo funcionamiento no se inscribe en la lógica del coste-beneficio: es decir, lo que hemos denominado unidades domésticas semiproletarias. En este sentido, Wallerstein ya ha dado cuenta de las dobleces que adoptó el desarrollo del capitalismo, señalando sus repercusiones teóricas: “de explicar las razones de la existencia de la proletarización hemos pasado a explicar por qué el proceso ha sido tan incompleto”⁶⁴⁵. En definitiva, el porqué de la existencia de un proletariado anómalo.

La difusión del salario “a la parte” ha sido y es todavía muy amplia: se da en distintas pesquerías y en diversas situaciones, tal como constatan en Francia Robert-Müller, León de Seilhac, Eric Dardel, etc., en Inglaterra Trevor Lummis y Bottemane, en Brasil Giasson o en España muy diversos autores⁶⁴⁶. Incluso se puede observar en la pesca de altura y gran altura. Precisamente, la difusión de

⁶⁴³ Varela (1985), p. 91. Una aproximación a la consideración del salario a la parte como un elemento propiamente capitalista en Bidet (1974).

⁶⁴⁴ Varela (1985), p. 101.

⁶⁴⁵ Wallerstein (1988), p. 18.

⁶⁴⁶ Robert-Müller (1944), pp. 221-223; Ostermeyer (1954), p. 58; Seilhac (s.d.), pp. 118-121; Dardel (1941), 289-294; Bottemanne (1979), p. 99-100; Lummis (1985), p. 16; Bidet (1974); Giasson (1981); para el caso de España entre otros López Veiga (1985), pp. 114-115; González Laxe (1977), p. 115-118.

este modo de retribución no habitual es tan amplia que se ha llegado a considerar una característica intrínseca y definitoria del propio sector pesquero, olvidando que hasta hace poco, como ha destacado Valdaliso, fue muy frecuente también en la navegación mercante⁶⁴⁷.

En la desposesión de artes y barcos, ya vista en páginas anteriores, se asienta el verdadero carácter de asalariados de los pescadores. La propiedad privada de los medios de producción, “sobre todo los que se dedican a las pescas más importantes”⁶⁴⁸, muestra las relaciones capitalistas que se han establecido en el conjunto de la pesca gallega con anterioridad a la Primera Guerra Mundial. Esto no debe ocultar que “por excepción, en la pesca de bajura y en algunos casos en la de altura” el armador participe también en las operaciones de producción⁶⁴⁹.

Desde esta perspectiva, resultaría contradictorio no admitir como asalariados a los que reciben la retribución de su trabajo “a la parte”. Así lo han considerado no sólo autores contemporáneos, sino incluso el propio Tribunal Supremo en diversas sentencias dictadas a comienzos de siglo en defensa de los marineros a quienes los patronos negaban indemnizaciones por accidente: “la distribución proporcional del producto de la pesca entre el dueño de la embarcación y los pescadores no predispone la existencia de un verdadero contrato de sociedad entre ellos, pues esta manera de pago no hace desaparecer las relaciones de patrono a operario, por constituir una forma de jornal o salario con que son retribuidos los pescadores ajustados”⁶⁵⁰. En definitiva, se ponía de manifiesto que

⁶⁴⁷ “Una variante más antigua del sistema porcionista, “la mota” o navegación a la parte, todavía perduraba a la altura de 1880 en la navegación a vela de los buques catalanes hacia América”, Valdaliso (1991), pp. 181-182. En los años treinta, en la navegación de pequeño cabotaje a vela “con escasas excepciones la retribución de todos los tripulantes es por el sistema conocido con el nombre “a la parte” (...) Las realidades técnicas y económicas que caracteriza la navegación de las pequeñas embarcaciones de cabotaje, y en las que los tripulantes van a la parte, no son más que un intento rudimentario de lo que por procedimientos más modernos pretenden las nuevas formas de salarios basadas en el sistema tayloriano”, Bacariza (1930), p.8 y ss.

⁶⁴⁸ Rodríguez Santamaría (1916), p. 292.

⁶⁴⁹ “el Patrón o Armador tiene dos personalidades; la del obrero como individuo que dirige el barco y toma parte en las operaciones de producción, y la del capitalista como dueño de barcos y artes”, Díez Montoya (1908), p. 19. El “asociacionismo mixto era el único existente en la gran mayoría de los puertos, anclados en la pesca tradicional. La identificación patrón-marinero en este tipo de pesca (identificación no sólo ideológica sino física, ya que menudeaban los marineros a tiempo parcial), la representatividad y defensa de los pescadores de un arte determinado, el mantenimiento del sistema retributivo de las “partes” y el enfrentamiento siempre latente con los fabricantes de conservas, verdaderos dominadores del mercado, favorecían su desarrollo en relación a las sociedades de resistencia”, Pereira (1992), p. 162.

⁶⁵⁰ “el tema que en ella se suscita -la instancia- ha sido ya reiteradamente resuelto por Real orden de 17 de marzo de 1923, cuya doctrina confirma la de 2 de marzo de 1927 (...) según las cuales los marineros que

en el salario “a la parte” no existía poética de riesgo compartido sino simple miseria de trabajo asalariado.

Esta sentencia sentó doctrina, tal como se vio en los años veinte: la negativa de los armadores en cuyos barcos se faenaba “a la parte” a abonar las cuotas del Retiro Obrero Obligatorio dio lugar a toda una serie de reclamaciones que obligaron a definir la condición de patrono. Todos los dictámenes emitidos por diversas instancias del Estado reconocerán el carácter de asalariados de los trabajadores “a la parte”, no así a los dueños de artes y embarcaciones o a los que trabajaban en régimen familiar⁶⁵¹. Los elementos que fundamentalmente se barajaban eran, por un lado, no existir relaciones de propiedad con artes y barcos y, por tanto, ser trabajadores por cuenta ajena; por otro, la posibilidad de equiparar el modo de retribución “a la parte” a una modalidad de destajo o de trabajo a rendimiento; finalmente, el predominio del patrón a la hora de fijar las operaciones de pesca: “es precisamente la subordinación de los tripulantes obreros a la dirección única de aquél, como patrono, característica igualmente del arrendamiento de servicios personales”⁶⁵².

Como hemos visto, son muchas las connotaciones que rodean al salario “a la parte”, y por eso a la hora de iniciar su análisis debemos tener en cuenta que básicamente es una forma de retribución del trabajo. Sin duda, la que permite una mejor extracción del excedente en determinados procesos de producción y

prestan trabajo por cuenta de otro se encuentran de forma inequívoca dentro del concepto de asalariados (...) criterio que tiene como autorizado precedente el establecimiento del Tribunal Supremo en varias sentencias, entre ellas, la de 21 de enero de 1910” (vid. “Real Orden comunicada de 12 de junio de 1930 desestimando instancia de los patronos pescadores de Puerto del Son (La Conuña)”, citado por Bacariza (1930), pp. 15 y 99.

⁶⁵¹ “Solamente quedarán excluidos del carácter de asalariados y, por lo tanto, de los beneficios del Régimen Obligatorio de Retiro, aquellos pescadores que siendo propietarios de una pequeña embarcación trabajan por su cuenta, siendo a la vez capitalistas, patronos y obreros. En este caso, falta una de las condiciones esenciales, cual es percibir una retribución por cuenta de otro para quien trabaja y que tiene el concepto de patrono; por eso, cuando además llevan otros tripulantes que no son copropietarios, tendrán que afiliarse y cotizar por ellos con arreglo a las fórmulas que se establezcan para los de su clase”, *Ibidem*, p. 16. El análisis de Pascual Fernández ahonda en esta cuestión: “en las unidades productivas familiares o en copropiedad el salario a la parte no implica la extracción de plusvalor, pues se está trabajando para una entidad comunitaria y con unos medios de producción que muchas veces son también de propiedad común”, Pascual Fernández (1989), pp. 547-568.

⁶⁵² *Ibidem*, p. 73. “El hecho de que la remuneración de los obreros consiste en una parte de la pesca no afecta a su condición de asalariados, ni por tanto, les excluye del régimen protector. El patrón de a bordo determina la participación que cada tripulante ha de percibir en la pesca, según su capacidad de trabajo. Esto es la demostración de que la parte proporcional de cada tripulante equivale a un salario y este es proporcional al rendimiento de quien lo percibe. Pero ello no implica la falta de contrato de trabajo, el cual existe desde que el obrero se enrola en las condiciones fijadas por el patrón del barco, a la manera que en el trabajo terrestre, pues las formalidades de una convención escrita se substituyen por el mismo hecho de entrar en la fábrica, taller, etc., de acuerdo a las condiciones establecidas”, *Ibidem*, p. 73.

reduce los peligros para su reproducción⁶⁵³. Aún considerandola fundamental, debe verse integrada en el contexto del sistema socioeconómico de la pesca, como un elemento más, y contrastada en el conjunto de formas de retribución que en ella se dan. De ahí que centremos el análisis en las condiciones que permitieron a lo largo del proceso histórico de desarrollo del sector su modificación, consolidación o persistencia.

En el primer tercio del siglo XX se dan en el sector pesquero gallego diversas formas de retribución. Oscilan sustancialmente entre los extremos de salario “a la parte” y sueldo monetarizado, fijo por tiempo, estando también muy difundidas diversas combinaciones de sueldo y participación⁶⁵⁴. Estas formas raramente se presentan en estado puro sino que, por el contrario, varían considerablemente según los puertos, pesquerías, a lo largo de las distintos períodos y también, incluso, en las mismas temporadas. Al hablar de salario “a la parte” nos estamos refiriendo a una participación preestablecida sobre el valor bruto de los desembarcos, una vez deducidos ciertos gastos ligados a los costes de operación o comercialización, el llamado “Monte Mayor”⁶⁵⁵. Esto no significa que en ocasiones las partes no se determinaran al peso, o los tripulantes no percibieran cantidades en especie complementarias a su retribución, los llamados “matutes”, pescados de calidades inferiores que entraban mezclados en las caladas. De ahí que los conflictos salariales tuvieran como centro las deducciones del monte mayor, los matutes y

⁶⁵³ “los marineros que prestan trabajo por cuenta de otro se encuentran de una manera inequívoca dentro de dicho concepto”, *Ibidem*. p. 69. Para Bidet el salario a la parte tendría dos funciones principales: asegurar la mejor explotación del trabajo en unas condiciones socioeconómicas dadas y ocultar la relación salarial, Bidet (1974).

⁶⁵⁴ “Entre los vapores podemos distinguir 1. Los “bou” o trole, que, a su vez, presenta seis tipos, de 150 a 250 toneladas y 10 a 12 millas de marcha; 2. Parejas de vapor de 30 a 60 toneladas y 8 a 10 millas de marcha; 3. Tarrafero grande, de 40 a 50 toneladas y 8 a 10 millas de marcha; 4. Tarrafero chico de 25 a 40 toneladas; 5. Motora o vapor sardinero, muy empleado en Galicia, de 30 a 40 toneladas, y 6. La lancha de vapor muy propia del Cantábrico de 12 a 15 toneladas que se emplea para anchoa, bonito y atún. De estos grupos, los tres primeros convienen ordinariamente en tener su personal a sueldo fijo, pero en los restantes ya no podemos trazar una norma igual, como no sea para patronos y maquinistas, pues para la marinería es a la parte, salvo excepciones. No faltan casos en que las retribuciones de patronos de pesca es mixta de sueldo fijo y una participación en el producto de lo pescado, dando lugar a una organización también intermedia cuando se aplica sin distinción para todos los tripulantes”, *Ibidem*. p. 13. En los años treinta se mantenía básicamente la misma forma de retribución observada por Rodríguez Santamaría (1923), pp. XV-XVI.

⁶⁵⁵ Estos gastos generalmente comprenden comisiones de venta, lonja, puerto, etc., hielo para conservación del pescado, alquiler de cajas, primas de seguros, e incluso gas-oil, mantenimiento de aparejos y carnada, López-Veiga (1985), p. 114; González Laxe (1977a), pp. 122-132.

el número de partes -"quiñóns"- a percibir por el armador y los marineros⁶⁵⁶.

Esta singularidad del procedimiento de retribución de la mano de obra no debe ocultar que el mercado actúa como un mecanismo clave a la hora de configurar, en función del precio, los ingresos de cada una de las partes. Sin duda, esta intermediación del mercado establece una diferenciación fundamental en lo que se refiere a retribución de la fuerza de trabajo por el sistema "a la parte". Frente a la época anterior a 1890 en que, en buena medida, el precio estaba determinado previamente, al margen de la oferta y la demanda, ahora aparece como resultante de la interacción de ambas en un mercado abierto.

La gran diversidad de tipos de remuneración que muestra la pesca gallega, tanto en el tiempo como en el espacio, impide una taxonomía según flotas, puertos y épocas. Pese a todo, podemos distinguir distintos ámbitos en base a la hegemonía de unas u otras formas retributivas. Para facilitar el análisis, en primer lugar describiremos los cambios más significativos que se han producido a raíz del cambio tecnológico, primero en la pesca demersal y después en la pelágica. Esta división por grandes subsectores, en función de la evolución de la tecnología pesquera, no implica el primar las posibles relaciones existentes entre la forma de retribución y la naturaleza del recurso o los sistemas técnicos, aunque como veremos sí existan ciertos vínculos⁶⁵⁷.

5.4.1. La pesca de especies demersales

Las transformaciones operadas en el sector pesquero a partir de 1880 afectaron a las formas de retribución sólo tras la introducción de la propulsión mecánica en los barcos. El vapor alteró la situación, al precisar cualificaciones profesionales distintas a las tradicionales. Precisamente, de la mano de estas nuevas figuras que aparecen en los vapores, maquinistas, fogoneros y patronos de

⁶⁵⁶ Así, por ejemplo, en 1899 se origina una huelga entre los vapores de Vigo porque los armadores deducen del "monte mayor" el 5 por 100 a pagar por la pesca vendida; en 1901 el conflicto estalla "al quedarse los armadores con las tres partes de matute que corresponde a la tripulación", Giráldez (1986).

⁶⁵⁷ Bacariza (1930), pp.13-14.

cabotaje, se introdujeron nuevas formas de retribución salarial, con salarios monetarizados, fijos o con participación en las capturas, que diferenciaban claramente a estas categorías laborales del resto de la tripulación.

A comienzos de siglo, en el Golfo Artabro, los faluchos, movidos a vela y dedicados a la captura de merluza y congrio, distribuían las capturas en tres partes: una para la embarcación y dos para la tripulación. Sin embargo, en los vaporcitos palangreros, el patrón de cabotaje, el maquinista y el fogonero cobraban sueldos fijos, en metálico, y, además, los dos primeros, participaban en el reparto de las destinadas al barco. El patrón de pesca y los marineros recibían su salario “a la parte”, cobrando el primero parte y media de las que se hacían para la tripulación y media más de las del barco; distribución casi idéntica a la de los vapores de Vigo⁶⁵⁸.

Ahora bien, si el armador proporcionaba palangres, carbón, aceites y los sueldos eran fijos, el Monte Mayor corría con el cebo, pulpo o merluza, lo que suponía un “gasto de bastante consideración”; también los hombres y mujeres de tierra, auxiliares de los vapores y dedicados a “alestir” los palangres, hacer la comida, recados, etc., que comían con la tripulación y cobraban sueldos fijos en metálico y propinas de pescado; además, en un principio, del común se solía detraer un porcentaje para el pago del comisionista que comercializaba las capturas. Las diferencias afectaban también al tiempo de cobro, pues mientras en los faluchos era diario, en los vapores era por meses, no naturales sino de treinta días trabajados⁶⁵⁹.

La transformación iniciada en el modo de retribución de los vapores palangreros hacia salarios fijos, por tiempo, se desarrolló en la pesca al arrastre. Tanto en los bous como en las parejas, el salario monetarizado se difundió ampliamente alcanzando a todos

⁶⁵⁸ *La Voz de Galicia*, 3-XI-1902. En Vigo, las costumbres relativas al reparto de la pesca “son las mismas tanto si se trata de la merluza como del besugo. El armador facilita los palangres, el carbón, el aceite y la grasa para la máquina y corren además de su cuenta los salarios fijos: 1. del patrón, unos 90 francos mensuales. 2. del maquinista, unos 100 francos mensuales. 3. del fogonero, unos 80 francos mensuales. En algunos barcos el armador y la tripulación contribuyen a medias en el suministro de los palangres. El pescado capturado se vende por mediación de un comisionista. El importe de la venta, disminuido la comisión, del precio del cebo, del de trabajo de la preparación de los palangres, que ejecutan obreros especiales, y de otros pequeños gastos, es dividido en veintiseis partes, las que se distribuyen en la forma siguiente: diez y seis para el armador, media para el patrón, media para el maquinista, media para el fogonero, una y media para el patrón de pesca y siete para los pescadores”. Ducloux (1894).

⁶⁵⁹ *Ibidem. Ibidem.*

los tripulantes, independientemente de su cualificación y haciendo desaparecer en estas flotas la forma tradicional de reparto de los ingresos obtenidos por venta de las capturas⁶⁶⁰. Sin duda, la importancia del capital en esta flota y una estructura de la propiedad mucho más concentrada que en los vapores palangreros, especialmente en los bous, explican esta tendencia hacia el sueldo fijo. Como indicó Trevor Lummis en referencia al caso inglés: la estructura del capital “determina relaciones industriales diferentes”⁶⁶¹. También ciertos factores técnicos como la mayor regularidad de las capturas, su carácter multiespecífico o sus prolongadas estadías en el mar actuaron en el mismo sentido⁶⁶².

Además, en la flota de arrastre tuvieron lugar cambios en la forma de conceder determinados complementos salariales; en concreto, los “premios” a los patronos de pesca se convierten en un porcentaje fijo sobre el valor total de lo descargado. Si el patrón de cabotaje era el responsable legal del barco, el patrón de pesca se convertirá ahora en un elemento básico, al sustituir al propietario/os en el control sobre la mano de obra y el proceso de trabajo, interesándolo directamente a través del porcentaje a percibir - entre el 4 o el 5 por 100- en los resultados de las operaciones⁶⁶³. Acaso esto sea lo que explique que en algunos casos el patrón de pesca participara con los armadores o pudiera acceder en un determinado momento a la propiedad del buque⁶⁶⁴. Al mismo tiempo, los “matutes” desaparecieron totalmente o perdieron importancia

⁶⁶⁰ Rodríguez Santamaría (1923) pp. 176-183, 580-586.

⁶⁶¹ Lummis (1985), p. 163.

⁶⁶² “Además, como el trabajo de estos buques para ser económico exige la captura en cada salida al mar de muchas toneladas de pescado, y las condiciones de sus artes de arrastre y los períodos de emigración y aparición del pescado les obliga a permanecer muchos días seguidos en ella alejados de la costa, a veces a centenares de millas, la organización de sus tripulaciones hubo de ajustarse a estas exigencias que, por parecerse a las de navegación de altura y gran cabotaje, adoptó sus tipos a ella, y así llevaron los vapores patronos, cuando no pilotos y capitanes, contramaestres, maquinistas, fogoneros y marineros de cubierta, todos con retribuciones fijas en forma de sueldo mensual y de alimentación a bordo, percibiendo en algunos casos, parte del personal pequeñas gratificaciones accesorias y alguna participación en la pesca o mas bien en sus productos”, Bacariza (1930), p. 13.

⁶⁶³ *La Voz de Galicia*, 12-V-1906.

⁶⁶⁴ Sin duda, este es el caso que recoge la propia autobiografía de Juan Neira Nin: nacido en 1884 se inicia en la pesca de xeito, palangre y volanta con su padre, embarcando posteriormente en diversos vapores mercantes; más tarde se examinará de patrón de cabotaje y ejerce como tal en diversos buques, posteriormente pasó a trabajar como patrón de pesca, en la captura de sardina en Portugal y otras especies en vapores que faenaban al arrastre, hasta que en 1927 pudo comprar dos vapores con los que faenará en pareja, “Declaración Jurada de Juan Neira Nin”, Biblioteca del Museo Naval, Manuscritos, miscelánea pesca, ms. 2310, primer cajón.

respecto a la flota palangrera, por el nuevo carácter multiespecífico que tenían los arrastres frente al mono-específico de los palangres; por el contrario, los marineros pasaron a percibir ciertas cantidades en metálico en función de la duración de las estadías⁶⁶⁵. Todos estos factores explican que, pese a pequeñas gratificaciones o participaciones en los productos de la pesca, la retribución monetarizada alcanzara un protagonismo casi absoluto en la flota de arrastre.

5.4.2. La pesca de especies pelágicas

La transformación operada desde finales del siglo XIX en el modo de retribución de los vapores palangreros apenas influyó en las unidades dedicadas a la pesca de sardina. En los artes tradicionales siguieron los sistemas tradicionales: los *xeitos* mantendrán el reparto del producto en dos mitades, una para la embarcación y otra para los siete tripulantes, corriendo a cargo del armador su manutención⁶⁶⁶. Por el contrario, sí parece haber influido parcialmente tras la difusión de las *traineras*. Al no introducir nuevas cualificaciones profesionales entre los tripulantes, la división de los ingresos totales obtenidos por la venta de las capturas en el mercado se efectuará en función del número de personal. Inicialmente se dividían en ocho partes para el dueño y catorce para la tripulación, recibiendo patrón y proel alguna cantidad superior y deduciéndose del Monte Mayor los gastos de la raba⁶⁶⁷. Sin embargo, a medida que las *trañas* se fueron haciendo mayores y aumentando los marineros, el número de partes creció paralelamente⁶⁶⁸.

Esto no significa que en algunas *trañas* propiedad de fomentadores los tripulantes, como excepción, cobraran un jornal fijo, ade-

⁶⁶⁵ Ya en 1906 los marineros de los bous de La Coruña exigirán una prima de lejanía cuando los desplazamientos se efectúen hacia las costas africanas, Brey (1990); posteriormente en la retribución se mantendrá esta prima en función de los mares a donde se vaya a pescar *Industrias Pesqueras*, 137, 15-XII-1932.

⁶⁶⁶ Rodríguez Santamaría (1923), p. 496.

⁶⁶⁷ Ducloux (1901).

⁶⁶⁸ En Cambados en 1912 se tenían que dividir entre 18 marineros que empleaba cada una de las *traineras*, García Ramos (1912), p. 133.

más de una cantidad determinada de sardinas⁶⁶⁹. Esto sería la regla en casi toda la costa norte, de Ribadeo a Ferrol: remuneración monetarizada de la fuerza de trabajo, durante los cinco meses que duraba la costera, faenando a cambio de la mitad de las utilidades los siete restantes. Excepción a esto los pequeños puertos lucenses de Rinlo y Foz donde en los artes y barcos, propiedad de armadores pertenecientes “a la clase pescadora”, retribuirían a los tripulantes “a la parte”⁶⁷⁰.

La introducción del vapor en la pesca de la sardina apenas sí tuvo consecuencias en lo tocante a los modos básicos de retribuir el trabajo. En las tarrafas que operaban en los puertos del Departamento de Pontevedra y La Coruña la remuneración se efectuaba mediante contrato por la costera, de Junio a Enero, y el resto cobraban jornal y ciertas cantidades de pescado⁶⁷¹. En las lanchillas de vapor que trabajaban con este arte la remuneración podía adoptar el modo de sueldo fijo o retribución a las partes, mientras en las motoras también se optaba mayoritariamente por las formas tradicionales. Tampoco la difusión de los motores de explosión y de combustión interna en la década de los veinte y treinta introdujo cambios significativos. El escaso capital necesario para su adquisición y las posibilidades de manejo que ofrecían a un personal no cualificado, permitió mantener los modos tradicionales de propiedad y retribución del trabajo⁶⁷². En todo caso, parece estar claro que la difusión de los nuevos artes y los nuevos procedimientos de tracción mecánica en la pesca de la sardina tuvo efectos muy limitados en lo que a la expansión del salario fijo, monetarizado y por tiempo se refiere, quedando reservada la pesca de sardina al dominio de la forma de remuneración “a la parte”.

⁶⁶⁹ Rodríguez Santamaría (1916), p. 219.

⁶⁷⁰ *Ibidem.* p. 273-275.

⁶⁷¹ *Ibidem.* pp. 266-67; Rodríguez Santamaría (1923), p. 750

⁶⁷² “estos últimos años ha comenzado a introducirse en las formas más antiguas y tradicionales de la pesca una reforma importante que, generalizada, ocasionará una gran revolución, digna de ser protegida. Es el empleo de los motores de explosión y combustión interna (...) Su pequeño coste, y no ser preciso mayor personal para su manejo ni especializado, ha permitido conservar en las embarcaciones las antiguas formas de propiedad y retribución del trabajo, prolongando así las organizaciones marítimas, que, no obstante, están llamadas a desaparecer”, Bacariza (1930), pp. 13-14.

5.4.3. Conclusión

De lo visto hasta ahora se puede destacar el papel jugado por el vapor y, sobre todo, por los arrastres de altura en la difusión del salario fijo, por tiempo, en el sector pesquero. Sin embargo, cuando se cuantifican las diferentes formas de retribución se observa que, pese al notable incremento experimentado por la remuneración fija, el salario “a la parte” mantuvo su hegemonía en el conjunto del sector pesquero gallego. Aunque no dispone-mos de fuentes que nos indiquen directamente el número de pes-cadores que trabajan bajo uno u otro sistema de retribución, podemos acudir a métodos indirectos, siempre partiendo del hecho de que los salarios fijos sólo alcanzaron a las dotaciones de los vapores.

Para efectuar el cálculo utilizaremos los datos del Anuario de pesca de 1910, contabilizando el total del personal de bous y pare-jas -217 hombres de dotación-, los tripulantes de las tarrafas -210 hombres- y multiplicando por tres el número de vapores palangre-ros, dado que en cada uno de ellos sólo se paga sueldo fijo al patrón de costa, maquinista y fogonero -144 hombres-, resulta un total de 561 marineros-pescadores que percibían una remunera-ción fija. Las cifras se refieren sólo al primer trimestre del año, pero son suficientes para destacar el escaso alcance de este tipo de remuneración: apenas si representa el 2 por 100 de los 27.157 pes-cadores del sector en esos momentos.

En los años treinta la situación habría experimentado cambios significativos. Teniendo presente el Cuadro 56 y empleando los criterios de D. Augusto Bacariza, el sueldo fijo comprendería a los tripulantes de los bous, barcos mayores de 150 toneladas, las pare-jas, de 30 a 60 toneladas, y los tarraferos grandes, de 40 a 50 tone-ladas; este tipo de retribución alcanzaría a 4.701 hombres, cifra que supone multiplicar nada menos que por 9 la de 1910, pero que no llega siquiera al 13 por 100 de los 37.165 pescadores embarca-dos. Los cálculos están efectuados generosamente al alza, por lo que resulta llamativo el predominio de la forma de retribución salarial “a la parte”. Ahora bien, no se han diferenciado los pesca-dores asalariados de aquellos que trabajan en unidades familiares; considerando como tales a las que poseen menos de 4 tripulantes, dotaciones de las embarcaciones inferiores a 2 toneladas, resulta

CUADRO 56

BARCOS Y TRIPULACIONES EN 1930

Tonelaje Bruto	Vapores			Motor y motor y vela				Vela y remo			
	Número	Hombre	Hombre/Barco	Tonelaje Bruto	Número	Hombres	Hombre/Barco	Tonelaje Bruto	Número	Hombres	Hombre/Barco
>20	178	3391	19	>5	443	2395	5	>2	6764	14159	2
20-60	312	4232	14	5-10	345	4084	12	2-5	1441	5872	4
60-100	21	283	13	10-20	58	1126	19	5-10	221	1213	5
100-200	6	66	11	20-50	—	—	—	<10	43	224	5
200-300	8	120	15	50-100	—	—	—	—	—	—	—
<300	—	—	—	<100	—	—	—	—	—	—	—

Fuente: Anuario Estadístico de España de 1930

un cifra de 23.006 asalariados, que eleva hasta el 20 por 100 el porcentaje de pescadores que perciben un salario fijo⁶⁷³.

De lo dicho se puede concluir que todavía a comienzos de los años treinta, aún con unos criterios tan flexibles como los que hemos utilizado, una abrumadora mayoría de los pescadores gallegos -un 80 por 100- percibirían su remuneración en la forma tradicional “a la parte”, mediante el reparto de los ingresos obtenidos por la venta de pescado. En ese momento, los sistemas de retribución aparecen definidos en torno a los dos grandes ámbitos en que se ha dividido el sector pesquero gallego: el hecho de que, a grandes rasgos, en la pesca de altura domine el salario fijo mientras en la pesca de bajura la retribución sea “a la parte”, contribuye a reforzar el carácter diferencial de cada uno de esos procesos de producción.

El mantenimiento de la forma de reparto de las ganancias brutas en la pesca de bajura, con empresas pesqueras poco dimensionadas, hay que ligarlo con una serie de factores que han sido destacados reiteradamente por todos los estudiosos del sector pesquero: por un lado, al no tener que asumir los costes derivados de la mano de obra con retribuciones fijas, el armador elimina buena parte de los riesgos derivados de la elevada aleatoriedad de las capturas, especialmente en la pesca pelágica; por otro, el riesgo compartido, al hacer recaer sobre la forma misma del salario la calidad e intensidad del trabajo, tiende a favorecer la productividad; finalmente, el sistema “a la parte” permite descargar toda una serie de costes de trabajo sobre los propios marineros -alistamiento de palangres, degüello, limpieza, descargas de las capturas, reparaciones de redes, etc⁶⁷⁴.

Para muchos autores el salario “a la parte” es identificable con el “destajo”. Esta consideración que se encuentra ya en diversos autores de principios de siglo, ha sido recogida por el informe GAUR que, desde una perspectiva claramente industrialista, la ha mostrado como un sistema arcaico que era necesario superar⁶⁷⁵.

⁶⁷³ Cálculos referidos a 1930 y basados en las cifras dadas por el *Anuario Estadístico de España de 1930*, Madrid, 1931.

⁶⁷⁴ Gaur (1970), p. 331; González Laxe (1977a), pp. 128-129; Varela (1985), p. 92; Carmona (1983); Pascual Fernández (1993); Lummis (1985), p. 163; Sánchez Fernández (1992), pp. 39-53; Bidet (1974).

⁶⁷⁵ Gaur (1970), p. 332-333; Díez Montoya (1908); Bacariza (1930); Sánchez Fernández (1992), p. 51.

Las razones aducidas son: retribución ligada a las capturas obtenidas, riesgos que recaen sobre el pescador, que deberían corresponder al armador como empresario, y frenar el desarrollo técnico, al no recargar sus costes un aumento de plantilla⁶⁷⁶.

Sin duda, el salario "a la parte" se puede considerar una modalidad de destajo, pero con dos peculiaridades básicas. Primera, el precio del producto no lo determina el patrón sino el mercado, lo que sitúa en una misma posición a marineros y armadores, toda vez que las partes están en función de ese precio. Segunda, mientras que la productividad en el destajo aparece controlada por el propio obrero, que a través de su ritmo de trabajo influye en la intensidad de trabajo y, por tanto, puede obtener en el mismo tiempo mayor cantidad de mercancías, en la pesca el marinero sólo parcialmente puede influir sobre la productividad y producción, al vincularse esta a condiciones sobre las que no ejerce control alguno, derivadas del medio natural, ser resultado del trabajo colectivo, o depender del propio patrón: elección de caladeros, tiempos, dirección de las faenas, etc. Por otro lado, el patrón de pesca no está muy lejos de la figura del destajista en cuanto a funciones de reclutamiento, organización del trabajo y vigilancia⁶⁷⁷.

Más dificultades presenta afirmar que el salario "a la parte" supone un freno al progreso tecnológico, pues históricamente no ha sido así⁶⁷⁸. La modernización de las técnicas pesqueras se ha producido sin mayores problemas, siempre que fue necesario, tanto en la flota de especies pelágicas como en la de especies demersales, salvo en coyunturas muy determinadas como en los años treinta, por la marcha general del sector.

En todo caso, tal como ha reconocido Montero Llerandi, conviene matizar el contexto en que se da el salario "a la parte", diferenciando los efectos que tiene en flotas con organizaciones productivas diferentes y, a su vez, insertas en relaciones económicas y

⁶⁷⁶ Gaur (1970), p. 331.

⁶⁷⁷ En todo caso "la calidad e intensidad del trabajo son controladas por la misma forma de salario, y esto hace inútil la fiscalización", Varela (1985), p. 91-93; Pascual Fernández (1993); Sanchez Fernandez (1992), pp. 51-53.

⁶⁷⁸ El salario "a la parte" "frena el desarrollo técnico pesquero. El armador dispone por poco dinero de abundante mano de obra, ya que el aumento de plantilla, por una parte, no recarga sus costes más que en una cantidad mínima y por otra se mantiene intocable su participación en los resultados. En estas condiciones es lógico que el armador no tenga interés en sustituir el trabajo humano, ciertamente barato, por el trabajo mecánico que exige fuertes desembolsos monetarios", Gaur (1970), p. 333.

sociales distintas⁶⁷⁹. En las unidades más pequeñas, las diferencias retributivas entre el patrón y los marineros serán escasas, y las operaciones de reparto estarán presididas por una amplia transparencia, basada en un sistema de relaciones sociales que se asienta en la confianza mutua del parentesco o la vecindad⁶⁸⁰. El reparto, avalado por la tradición, se ve ahora condicionado por el mercado, que es el que, en última instancia, decide sus ingresos. Esta impotencia para influir sobre el mercado hace que la percepción de la explotación entre ellos se reduzca y se produzca una conjunción de intereses patrono-marineros, que se podrá proyectar hacia las figuras distorsionadoras del mercado⁶⁸¹.

Por su parte, en las unidades de mayor tamaño, con formas organizativas alejadas de las anteriores, la magnitud del capital será percibida de forma diferente. El grado de división del trabajo y la no participación directa del empresario en la actividad pesquera dará lugar a que las relaciones tripulante/armador se determinen en función del modelo tradicional de clase, patrono-asalariado, aunque se produzca una identificación de intereses en lo que se refiere a producir más. Las relaciones de confianza mutua serán sustituidas aquí por una detallada contabilidad que dé transparencia al reparto de ingresos y permita su control por los tripulantes⁶⁸². En este sentido, a comienzos de siglo toda una serie de conflictos nos remiten a las dificultades de funcionamiento del sistema: mates mal repartidos, manutenciones cobradas excesivamente, etc.; como explican gráficamente los tripulantes de los vapores del señor Barreras en 1899, han ido a la huelga por la presentación de unas cuentas "muy parecidas a las del Gran Capitán"⁶⁸³.

En definitiva, son muchos los peligros que se derivan de considerar la forma de remuneración un elemento suficiente por sí

⁶⁷⁹ Montero Llerandi (1986b). También para Pascual Fernández "el sistema a la parte ha de ser analizado de manera completamente enlazada con el tema de la propiedad de los medios de producción. Mientras en el caso de las embarcaciones menores es poco frecuente hallar entre sus tripulantes personas totalmente desposeídas de los mismos, especialmente por el carácter predominantemente familiar de estos, en el caso de la embarcaciones mayores de 20 TRB es habitual" Pascual Fernández (1993).

⁶⁸⁰ Montero Llerandi (1986b).

⁶⁸¹ Montero Llerandi (1986b); Pereira (1992). Trevor Lummis (1985), p. 163-164, observa que en la flota de arenque inglesa "el grado de explotación entre ellos era insignificante en términos reales comparado con su impotencia para influenciar el mercado".

⁶⁸² Montero Llerandi, (1986b)

⁶⁸³ *El Socialista*, 17-XI-1899.

mismo para hacer explícito no ya el tipo de relaciones establecidas sino incluso el propio sistema económico-social con todas sus implicaciones. El salario a la parte se debe considerar una forma, históricamente desarrollada y en un contexto peculiar, del salario por piezas, lo cual, como ha indicado Varela Lafuente, no altera su carácter esencial de ser una forma transfigurada del salario por tiempo⁶⁸⁴. Por otro lado, el mantenimiento de este sistema de salario depende de la situación del capital, tanto respecto a su dimensión como a la capacidad de control por parte del armador de los procesos de trabajo y valorización de los productos⁶⁸⁵. De ahí que en determinadas circunstancias el tipo de salario sufra modificaciones: por ejemplo, no debe extrañar que en los años treinta, en la flota de arrastre de altura, remunerada siempre mediante salario fijo, la política del conjunto patronal tendiera al establecimiento de un sueldo mínimo y participación en las capturas⁶⁸⁶; o cuando la crisis de los besugeros, los matutes pasaran a ser de los armadores⁶⁸⁷.

⁶⁸⁴ Varela Lafuente (1985), p. 91.

⁶⁸⁵ *Ibidem*, p. 92.

⁶⁸⁶ Desde 1930 se sucedieron las negociaciones entre la "Federación Nacional de la Industria Pesquera", afiliada a la CNT y la "Federación de Armadores Españoles"; en abril-junio de 1932 "Los armadores quieren establecer un sueldo mínimo para todos los puertos, completado con una parte en concepto de beneficio en la venta bruta de pescado. La Federación anarcosindicalista replica que para esto es necesario el control sindical de la industria, solicitud que es rechazada de plano por la patronal", *Xerminal* (1990), pp. 139-313.

⁶⁸⁷ "En tiempos de pescas homogéneas, cuando los barcos que salían del puerto para capturar una especie determinada lograban este objetivo, importaba poco que el armador no se beneficiase de lo que se dio en llamarse "matute". Pero desgraciadamente esos tiempos se fueron. Cada día las caladas son más heterogéneas y sucede muchas veces con harta frecuencia, que la flota besuguera vuelve a puerto sin un par de besugos, ni un par de castañetas, aunque con abundante cosecha de otros pescados. En estos casos el armador nada percibe, pero ha de afrontar, no obstante, sin ayuda de nadie, el no pequeño déficit que ocasiona una salida del barco a la mar totalmente infructuosa (...) Si no se garantizan, cuando menos, los gastos generales de la explotación, la industria no puede subsistir", *Industrias Pesqueras*, 15-XII-1928.

FUENTES Y BIBLIOGRAFIA



FUENTES IMPRESAS

Publicaciones periódicas

- Anuario Aduanero de España*, 1931, 1934.
Anuario Estadístico de España, 1883-1936.
Anuario Estadístico de la Ciudad de Barcelona, 1902-1917.
Anuario de la Dirección General de los Registros Civil y de la Propiedad y del Notariado, 1907-1936
Anuario de la Industria Conservera de Pescados, 1930.
Anuario Estadístico de la Marina Mercante y de Pesca, 1907-1914.
Anuario de la Pesca Marítima en España, 1906.
Anuario Marítimo, comercial, industrial y de navegación, 1915.
Barcelona Pesquera, 1930.
Boletín de Cotizaciones del Ayuntamiento de Madrid, 1930-1934.
Boletín de Estadística, 1923-1927; 1931-1935.
Boletín de Estadística Municipal de Barcelona, 1918-1920.
Boletín de Estadística Municipal de Madrid, 1916-1918.
Boletín de Estadística Municipal de La Coruña, 1919.
Boletín de Pescas, 1916-1936.
Boletín del Ayuntamiento de Madrid, 1897-1913.
Boletín de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de La Coruña, 1916-1918.
Boletín de la Dirección General de Abastos, 1927-1928.
Boletín de la Real Sociedad Española de Historia Natural, 1901-1934.
Boletín de la Sociedad Oceanográfica de Guipuzcoa, 1914-1923.
Boletín semanal de Estadística y Mercados, 1903-1907.
Bulletin Statistique des pêches maritimes des pays du nord de L'Europe, 1903-1936.
Cataluña Marítima, 1919-1920.
Colección Legislativa de la Armada, 1880-1936

Comercio, Industria y Navegación, Revista de los intereses económicos de La Coruña, 1924.
España Marítima, 1928-1929.
España Marítima y Pesquera, 1930-1934.
Estadística de Pesca, 1933-1934.
Estadística General del consumo de carbones por las distintas industrias y almacenistas, 1939.
Estatística do comercio de Portugal com as suas posesoes ultramarinas e nações estrangeiras, 1881-1894.
Estatística Comercial. Comercio e Navegación.
Gaceta Municipal de Barcelona, 1927-1932.
Ideales Pesqueros, 1924-1936.
Industrias Conserveras, 1934-1936.
Industrias Pesqueras, 1927-1936.
Lista Oficial de los buques de guerra y mercantes de la Marina Española, 1877-1935.
Mar (Navegación, puertos e industrias del Mar), 1934-1936.
Marina. Comisionistas del Mercado de Madrid, 1932.
Memorias del Instituto Español de Oceanografía, 1916-1931.
Memorias de la Asociación General de Industrias Pesqueras y sus Derivadas, 1931, 1933, 1935.
Memorias de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Vigo, 1931-1936.
Memorias de la Junta de Obras del Puerto de La Coruña, 1901-1936.
Memorias de la Junta de Obras del Puerto de Vigo, 1888-1910, 1913, 1926, 1931-1942.
Memorias de M.Z.O.V., 1873-1928.
Memorias de la Red de la Cia Nacional de los ferrocarriles del Oeste de España, 1928-1935.
Memorias de la Real Sociedad Española de Historia Natural, 1901-1936.
Mundo Naval (El), 1897-1901.
Notas y Resúmenes del Instituto Español de Oceanografía, 1924-1936.
Relatorios da Companhia Real dos Caminhos de ferro portugueses, 1879-1936.
Revista Económica, 1860.
Revista General de Marina, 1877-1936.
Revista de Navegación y Comercio, 1888-1896.
Revista de Pesca Marítima, 1885-1901.

Revista del Atlántico, 1916.
Revista de la Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago,
1882-1890.
Técnica, 1924-1935.
Trabajos del Instituto Español de Oceanografía, 1916-1931.
Vasconia Industrial y Pesquera. 1925-1933.
Vida Marítima, 1901-1933.
Vigo Marítimo, 1913-1919.

FUENTES MANUSCRITAS

Camara de Comercio de Vigo

Carpetas Estadísticas.

Carpetas Correspondencia Varia.

Archivo de La Comandancia de Marina de Vigo

Registro de Buques. Lista Tercera.

Libros correspondientes a los años: 1889, 1890, 1892, 1899,
1900-1936

Archivo de La Comandancia de Marina de La Coruña.

Registro de Buques. Lista Tercera.

Libros correspondientes a los años: 1906-1936.

Registro de Buques. Lista Quinta.

Libro 2º, correspondiente a los años: 1905-1907.

Archivo General de La Marina, Alvaro de Bazán

Sección Pesca.

Estadísticas. Pesca.

Legajos: 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185.

Estadísticas. Navegación y Pesca.

Legajos: 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367.

Generalidades

Legajos: 2123, 2124, 2125, 2126, 2127.

Matrículas. Asuntos Particulares.

Legajos: 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2157,
2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165,
2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173,
2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179.

Ostreros, Parques.

Legajos: 2144, 2145.

Fondo Ferrol.

Comandancia de La Coruña. Inscripciones.

Legajos: 2145, 2549, 2593, 2651, 2602, 2687, 2757, 2687,
2844, 2845,

Registro Mercantil de La Coruña

Registro de Sociedades.

Libros correspondientes a los años: 1886-1936.

Registro de Buques.

Libros correspondientes a los años: 1887-1936.

Registro Mercantil de Pontevedra

Registro de Sociedades.

Libros correspondientes a los años: 1886-1936.

Registro Mercantil de Vigo

Registro de Buques.

Libros correspondientes a los años: 1887-1936.

Archivo Municipal de Vigo

Fondos Puertos y pesca.

Cajas: AH 22/859, 860, 861, 862, 865, 866, 876, 868, 878,
879, 880, 881, 882, 883, 884 1963, 1864.

Fondos Bouzas.

Secretaría: L-2.1.2, 2.4, 2.83.

Libros de Contabilidad de "La Pescadora Viguesa".

Archivo Provincial de Pontevedra Fondo Balances de Sociedades.

Legajos: G-2211, 2212, 2213, 2232, 2512, 2514, 6231, 6598.

Subdelegación Hacienda de Vigo. Balances de Sociedades

Legajos: G-78, 80, 84, 86, 87, 90, 94, 95,98.

Archivo del Reino de Galicia

Serie Gobierno Civil. Asociaciones profesionales, sindicatos y partidos políticos:

Legajos: G-1786, 1801, 2053, 2245, 2246, 2271, 2455, 2488,
2563, 2699, 3641.

Fondo Hacienda. Administración de Rentas Públicas, Contribución e Impuestos. Balances de Sociedades y Empresas Individuales. Utilidades.

Legajos: G-682, 683, 767, 768, 769, 770, 774, 775, 776, 777,
778, 779, 780, 781, 782, 783.

Archivo de la Sociedad de Socorros Mutuos Marítimos de Vigo

Libros de Actas de la Junta General correspondientes a los años: 1902-1936.

Libros de Actas de la Junta de Gobierno correspondientes a los años: 1921-1936.

Memorias de la Sociedad, años: 1902-1936.

BIBLIOGRAFIA

ABREU SANCHEZ, L. F. (1983), *La formación de capital en la Ría de Vigo, 1888-1940. El sector naval y la industria conservera*, Tesis doctoral, Santiago de Compostela, pro ms.

ACTAS (1984), *do primeiro seminario de ciencias do mar: as rías galegas*, Sada.

ADAM, P. (1987a), "Histoire des pêches, point de vue d'un économiste", Mollat, M. (comp.) *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse.

— (1987c), "Annexe technique", Mollat, M. (comp.) *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse, pp. 369-393.

— (1987b), "Naissance d'une industrie" Mollat, M. (comp.) *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse, pp. 245-296.

AGACINO, E. (1901), *Manual del maquinista de la marina mercante*, Cádiz.

— (s.f.) *Manual práctico del marino mercante*, Cadiz.

AGUILERA KLINK, F. (1992a), "¿La tragedia de los comunes o la tragedia de malinterpretación en economía?", Aguilera Klink, F. (Coord), *Economía del agua*, Madrid.

— (1992b), "Algunas reflexiones sobre la imposibilidad de separar la jerarquía, el mercado y los valores", *Cuadernos de Economía*, 57-58, pp.21-28.

ALEGRIA, M. F. (1990), *A organización dos transportes em Portugal (1850-1910)*, Lisboa.

ALONSO ALVAREZ, L. (1977), *Industrialización y conflictos sociales en la Galicia del Antiguo Régimen 1750-1830*, Madrid.

— (1979), *O fracaso da primeira industrialización na Galicia do Antigo Réximen*, Vigo.

- (1979), “As revoltas preindustriais en Galicia: o ludismo”, *Grial*, 66.
- AMADES, J. y ROIG, E. (1924), *Vocabulari de l'art de la Navegació y de la Pesca*.
- AMIEUX, L. (1912), *Documents concernant a la crise sardinière, 1903-1912*, Nantes.
- ANADON, E., (1954), “Estudios sobre la sardina del noroeste español”, *Publicaciones del Instituto de Biología Aplicada*, T. XVIII, pp.43-106.
- ANDRÉS, A. (1884), *Exposición internacional de la pesca en Londres en 1883*, Ferrol.
- ANES, R. (1978), “Relaciones entre el ferrocarril y la economía española (1865-1935)”, Artola, M.(dir), *Los ferrocarriles en España, II*. Madrid.
- ARENAS POSADAS, C. (1992), *La Sevilla inerme. Estudio sobre las condiciones de vida de las clases populares sevillanas a comienzos del siglo XX*, Ecija.
- ARGÜELLES ALVAREZ, B. (1931), *Los puertos de pesca en España, Ensayos sobre la organización del problema pesquero nacional*, Gijón.
- ARIJA DUFOL, F. (1984), *Pesquerías en Cantabria*.
- ARRIAGA, R. (1934), *La industria pesquera marítima*, Madrid.
- ASOCIACION FOMENTO DEL TRABAJO (1901), *La pesca en Galicia. Datos y consideraciones que presenta en Vigo la “Asociación Fomento del Trabajo” a la Comisión encargada del estudio de los asuntos de la pesca en las Rías gallegas*, Vigo.
- ARTOLA, M. (dir), (1978), *Los ferrocarriles en España*, 2 vols. Madrid.
- ATHAYDE COUTO, V. de (1987), “Algunas cuestiones sobre el desarrollo de la economía pesquera mundial”, *Investigaciones Pesqueras*, 51 (Supl. 2), pp.65-72.
- BACARIZA, A. (1930), *El retiro obligatorio y las industrias del mar y sus derivadas, 1921-1930*, Madrid.
- BAHAMONDE MAGRO, A., y OTERO CARVAJAL, E.O. (eds), (1989), *La Sociedad Madrileña durante la Restauración 1876-1931*, Madrid, 2 vols.
- BANCO DE BILBAO (1986), *La renta Nacional de España y su distribución provincial*, Zamudio.

- BANCO BILBAO VIZCAYA, (1992), *Renta Nacional de España y su distribución provincial*, 1989, Bilbao.
- BANCO URQUIJO (1924), *La riqueza y el progreso de España*, Madrid.
- BARCELÓ, A. (1981), *Reproducción económica y modos de producción*, Barcelona.
- (1988), *Teoría económica de los bienes autorreproducibles*, Barcelona.
- BARCIELA, C. (1989), “El sector agrario desde 1936”, Carreras, A., (Coord.), *Estadísticas Históricas de España. Siglos XIX XX*, Madrid, pp. 131-167.
- BARRÓN GARCÍA, J.I. (1992), *La economía de Cantabria en la etapa de la Restauración (1875-1908)*, Santander.
- BAS, C. (1987), “Las facetas biológicas y económicas de la pesca y su integración”, *Investigación Pesquera*, 51, (2), pp. 1-5.
- BELTRÁN CORTÉS, F. (1983), *Apuntes para una historia del frío en España*, Madrid.
- BERKES, F. (ed.), (1989), *Common Property Resources. Ecology and Community-Based Sustainable Development*, Londres.
- BERNARDEZ, A. (1917) “Galicia en el Tercer año de la Guerra”, *Revista Nacional de Economía*, I, pp. 470-476.
- (1918) “Galicia. Crónica de un ejercicio”, *Revista Nacional de Economía*, pp. 129-136.
- BERNARDEZ, M. (1936), “La pesca en Galicia”, en Carreras Candi, *Geografía General del Reino de Galicia*, Tomo I.
- BIDET, J. (1974), “Sur les raisons d’être de l’idéologie. Les rapports sociaux dans le secteur de la pêche”, *La Pensée*, mars-avril, 174, pp. 53-66.
- BJORNDAL, T. (1992), “La gestión de las zonas de pesca como recursos de propiedad común”, *Revista de Estudios Agro-sociales*, 160, XL, 49-101.
- BORRÁS, M. (1930), “El abastecimiento de pescado en Barcelona”, *Barcelona Pesquera*, no 4, Diciembre.
- BOTTEMANE, C.J. (1959), *Economía de la Pesca*, Méjico.
- BREY, G. (1990), *Economie et mouvement syndical en Galice (1840-1911)*, Lille, Tesis microfichada.

- BUEN, F. DE (1928), "Biología y pesca de la sardina. *Sardina pilchardus* (Walbaum). I. Lugares y épocas de puesta", *Boletín de Pesca*, XIII, 140, pp. 105-111.
- (1929a) "La alternancia en la pesca de especies emigrantes", *Trabajos del Instituto Español de Oceanografía*, n. 1, Junio.
- (1929b) "Fluctuaciones en la sardina. *Sardina pilchardus* (walb). Pesca-medidas", *Notas y Resúmenes*, Serie II, n. 35, Octubre.
- BUEN, O., de (1914), "Congresos Internacionales de Pesca", *Anuario Estadístico de la Marina Mercante y de la Pesca de 1913*, Madrid, pp.37-51.
- (dir.) (1921) *La pesca marítima en España en 1920*, Madrid.
- BUTRÓN, M., (1906), "Algunas noticias sobre pesca e industrias marítimas en la Ría de Pontevedra", *Revista General de Marina*, Tomo 58, p. 411-416.
- BUSTELO, F y TORTELLA CASARES, G. (1976), "Monetary Inflation in Spain, 1800-1970", *Journal in Economic History*, pp.141-150.
- BYRON, R., (1993), "Providence and Patrimony in a Swedish Village", *The Third North Sea History Conference*, Aberdeen.
- CALO LOURIDO, F. (1980), *As Artes de Pesca*, Santiago.
- CAMPOS NORDMANN, R. (dir) (1975), "Análisis económico del sector pesca marítima español (Basado en el método input-output y en la última tabla publicada)", *Revista de Economía Política*, 65.
- CAO, J. (1922), *Catálogo de Vigo. Vigo a través de un siglo*, Vigo.
- CARMONA BADÍA, X. (1983a), *Producción textil rural y actividades marítimo-pesqueras en Galicia, 1750-1905*, Tesis doctoral, Santiago, pro. ms.
- (1983b), "La industria conservera gallega, 1840-1905" en *Papeles de Economía Española*, Economía de las Comunidades Autónomas, n. 3, Madrid.
- (1990), "Crisis y transformación de la base industrial gallega 1750-1936", J. Nadal y A. Carreras (eds), *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*, Barcelona, pp. 23-48.
- (1991), *Crecimiento y competitividad internacional en la industria española de conservas de pescado, 1900-1936*, pro. ms.

- CARRE ALDAO (1913), "Influencia de los catalanes en el progreso de la industria pesquera en Galicia", *Boletín de la Real Academia Gallega*, Vol. VI, La Coruña.
- CARRERAS, A. (1987), "La industria: atraso y modernización", Nadal, J., Carreras, A., y Sudriá, C., (comps.), *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*, Barcelona, pp. 291-309.
- (1990), "Crisis y transformación de la base industrial gallega 1750-1936", J. Nadal y A. Carreras (eds), *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*, Barcelona, pp. 23-48.
- (1985), "Gasto nacional bruto y formación de capital en España, 1849-1958", en Martín Aceña, P. y Prados, L., eds. *La nueva historia económica en España*, Madrid, pp.17-51.
- (1989), "La industria", Carreras, A. (coord.), *Estadísticas Históricas de España. Siglos XIX-XX*, Madrid, pp. 171-247.
- CASANOVA, J. (15-IV-1885), "Las Traiñas" en *RPM*.
- CENTRO DE INVESTIGACIONES SUBMARINAS (1991), *Caladeros de pesca del litoral gallego*, La Coruña.
- CHALONER, W.H. (1971), "Trends in Fish Consumption in Great Britain from about 1900 to the present day", T.C. Barker, and J. Yudkin, (eds), *Fish in Britain Trends in its Supply, Distribution and Consumption During the past two centuries*, London.
- CHANDLER JR., A. (1988), *La mano visible. La revolución en la dirección de la empresa americana*, Madrid.
- CIRIACY- WANTRUP S.V. y BISHOP, R. (1992), "La propiedad común como concepto en la política de recursos naturales", Aguilera Klink, F. (Coord), *Economía del agua*, Madrid, pp. 339-358.
- CLAVER CORTÉS, Ma.C. (1989), "Evolución histórica de los gremios del mar", *Jornadas sobre economía y sociología de las comunidades pesqueras*, Santiago, pp. 453-462.
- COASE, R.H. (1979), "La naturaleza de la empresa", Cuervo, A. (comp.) *Lecturas de introducción a la economía de la empresa*, Madrid, pp.15-31.
- COLL MARTÍN, S. (1985), "El coste social de la protección arancelaria a la minería del carbón en España", Martín Aceña, P., y

- Prados, L., eds., *La nueva historia económica en España*, Madrid, pp. 204-230.
- COLL MARTÍN, S., y SUDRIÁ TRIAY, C. (1987), *El carbón en España, 1770-1961. Una historia económica*, Madrid.
- COMIN COMIN, F. (1988), *Hacienda y economía en la España contemporánea (1800-1936)*, Madrid, vol. II.
- CUESTA CRESPO, J., DE LA (30-XI-1885a), “Los intereses de Galicia” en *RPM*.
- (15-XII-1885b), “Los intereses de Galicia” en *RPM*.
- (15-III-1886), “La pesca marítima, II”, *RPM*.
- CONGRESO (1885), de Agricultura y Pesca celebrado en Santiago los días 27,28, 29 y 30 de julio de 1885, *RPM*.
- CONGRESO (1886), de Agricultura y Pesca celebrado en Santiago, *RPM*.
- CONGRESO (1918), *Nacional de Pesca Marítima, celebrado en Madrid el 17 al 23 de noviembre de 1918, Primer...*, Madrid.
- CONGRESO (1928), *Nacional de Pesca de 1928, Memoria del...*, San Sebastián.
- CONSEJO DE INDUSTRIA (1930), *Apuntes para el momento de la economía española*, Madrid, 2. vols.
- CORIAT, B. (1982), *El taller y el cronómetro. Ensayo sobre el taylorismo el fordismo y la producción en masa*, Madrid.
- CORNIDE, J. (1774), *Memoria de la pesca de sardina en las costas de Galicia*, Madrid.
- (1778), *Ensayo de una historia de los peces y otras producciones de la costa de Galicia arreglado al sistema del Caballero Carlos Linneo con un tratado de las diversas pescas y de las Redes y aparejos con que se practican*, Madrid.
- CORNUDET, X. (1909), *Du machinisme considéré spécialement dans ses Applications à l'industrie de la Pêche*, Thèse pour le doctorat, Faculté de droit, Rennes.
- COULL, J.R. (1994), “The Trawling controvers in Scotland in the Late Ninteenh and Early Twenty Centuries”, *International Journal of Maritime History*, VI, 1, pp. 107-122.
- CRISIS (1887-1889), *Agrícola y Pecuaria, La*, Madrid, 7 vols.
- D'AVIGNEAU, A. (1956), *L'Industrie des conserves de poissons en France metropolitaine*, Thèse pour le doctorat es Sciencies Economiques, Université de Rennes.

- DALY, H.E. (1989), *Economía, ecología, ética. Ensayos hacia una economía en estado estacionario*, Méjico.
- DARDEL, E. (1941), *La pêche harenguière en France. Etude d'histoire économique et sociale*, Thèse pour le doctorat ès lettres, Paris.
- DELEÁGE, J.P. (1993), *Historia de la ecología. Una ciencia del hombre y la naturaleza*, Barcelona.
- DIAZ DE RABAGO, J. (1885), *La industria de la pesca en Galicia. Estudio sociológico*, Santiago.
- DÍAZ DE LA PAZ, A. (1993a), "Ecología y pesca en Canarias: una aproximación histórica a la relación hombre-recurso", *Ayer*, 11, pp. 207-233.
- (1993b) "Aproximación a la industria de la conserva de atún en el primer tercio del siglo XX", *V Congreso de Historia Económica*, San Sebastián.
- DIEZ MONTOYA (1908), *La industria de la pesca en la costa cantábrica. Estudio político-social de la situación del pescador en esta industria*, Valladolid.
- DOMINGUEZ MARTIN, R. (1990), "Postfacio: sociedad rural y reproducción de las economías familiares en el norte de España, 1800-1860", Le Play, F., *Campesinos y pescadores del norte de España*, Madrid, pp.173-214.
- DOMINGUEZ, F. (1921), "Provincias marítimas de Coruña y Ferrol, en de Buen, *La pesca marítima en España en 1920*, Madrid, p.284.
- DUCLOUX, X. (28-II-1894), "La pesca a vapor en la bahía de Vigo", *RPM*.
- (1901), "La pesca en España. Estado actual de esta industria en las provincias marítimas de Vigo y Villagarcía", *Bulletin de la Marine Marchande*, Janvier, reproducido por el *Boletín de Pesca*, (1919), n. 31.
- EDWARDS, G. (1912), *Origem e desenvolvimento das Pescarias británicas e da pesca no alto mar*, Rio de Janeiro.
- EIROA DEL RIO, F. (1986), *La pesca artesanal en Galicia*, Sada.
- ERKOREKA GERVASIO, J. I. (1991), *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*, Vitoria.
- ESPARRAGO FERNANDEZ, M. (1944), "El puerto pesquero de Vigo", *Revista de Obras Públicas*, Febrero-Marzo.

- FABRE-DOMERGUE (28-VII-1906), "Rapport présenté par l'Inspecteur Général des Pêches Fabre-Domergue (...) au sujet des perocédés de pêche de la sardine en Espagne et au Portugal", *Anexe du Journal Officiel*.
- FARIÑA, F. y OLONDO, T. (1942), *Derecho Marítimo*, 2 T., Madrid.
- FERNANDEZ DÍAZ, R. y MARTÍNEZ SHAW, C. (1984), "La pesca en la España del siglo XVIII. Una aproximación cuantitativa (1758-1765)", *Revista de Historia Económica*, 3, pp. 183-201.
- FERNANDEZ DE PINEDO, E. (1974), *Crecimiento económico y transformaciones sociales en el País Vasco, 1100-1850*, Madrid.
- (1983), "Estructura de los sectores agropecuario y pesquero vascos, 1700-1890", *Eusko Ikaskuntza-Sociedad de Estudios Vascos*, Bilbao, pp. 85-108.
- FERNÁNDEZ FLÓREZ, I. (1884), "La pesca en las Rías Bajas", en *Revista General de Marina*, pp. 687-831.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, A. (1971), *El abastecimiento de Madrid en el reinado de Isabel II*, Madrid.
- (1989), "La población madrileña entre 1876 y 1931. El cambio del modelo demográfico", en A. Bahamonde Magro, y E.O. Otero Carvajal, (eds), *La Sociedad Madrileña durante la Restauración 1876-1931*, Madrid, vol I, pp. 29-77.
- FERNANDEZ RODRIGUEZ, G. (1891), *Curso elemental de máquinas de vapor marinas*, Madrid.
- FERRER Y LLUCH (15-II-1885), "Libertad de Pesca Marítima. Pesca de la sardina", en *RPM*.
- FIGUEIRAS, A. (1979), "Estudio de los recursos marinos renovables de la zona costera de Galicia" en *Estudio y explotación del mar en Galicia*, Santiago.
- FISHER, L.R. (1986), "Fish and ship. The social structure of the maritime labour force in Hangesund. Norway in the 1870", *Sjofartshistoriskarbok*.
- FLORES DE LEMUS, (1976), "Algunos datos estadísticos sobre el estado actual de la economía española", reproducido en *Hacienda Pública Española*, nos 42-43, pp. 421-464.
- FONTANA, J., y NADAL, J. (1980), "España 1914-1970", en Cipolla, C., ed. *Historia económica de Europa. Economías contemporáneas*. Segunda Parte, Barcelona.

- FRAGA, F. (1979), "El afloramiento marino", *Estudio y explotación del mar en Galicia*, Santiago.
- FRAGA, F., y MARGALEFF, R. (1979), "Las rías gallegas" en *Estudio y explotación del mar en Galicia*, Santiago.
- FRANQUESA Y ARTÉS, R. (1987), *Teories sobre l'explotació dels Recursos Naturals Renovables. Una aplicació al cas de la pesca a Catalunya*, Tesi doctoral, Universitat de Barcelona, microficha.
- (1989), "Tasa de interés y el problema de la extinción", MAPA, *Jornadas sobre economía y sociología de las comunidades pesqueras*, Santiago, pp. 269-279.
- GARCÍA ALONSO, J.M. (1993), "Pesca Marítima" en García Delgado, J.L., *España. Economía*, Madrid, pp. 241-265.
- GARCÍA RAMOS, A. (1912), *Estilos consuetudinarios y prácticas económico-familiares y marítimas de Galicia*, Madrid.
- GARCIA SOLA (31-V-1888), "Idea general de la pesca marítima en España", *RPM*.
- GAUR (1970), *La pesca de superficie en Guipuzcoa y Vizcaya*, Bilbao.
- GALLÁSTEGUI, M.C. (1980), "Análisis de la explotación de un recurso renovable y de propiedad común", *Revista Española de Economía*, X, 1, pp. 26-47
- (1987), "Aportaciones teóricas y empíricas en el análisis de las pesquerías", *Investigación Pesquera*, 51, (2), pp. 21-35.
- GALLÁSTEGUI, M.C. y FRANQUESA, R. (1988), "Los modelos bioeconómicos y su aplicación al sector pesca. ¿A qué preguntas responde?", *Información Comercial Española*, 653-654, pp. 9-21.
- GARCÍA RODRIGUEZ, J.M. (pro. ms.), *Registro de embarcaciones pesqueras de la Ayudantía de Marina de Cangas. Comprende: Moaña, Cangas y Aldán, período: 1907-1927*.
- GIASSON, M. (1981), "Les rapports de production dans le secteur de la pêche à Concepción da Barra (Brésil)", *Anthropologie et Sociétés*, 5-1, pp. 117-133.
- GIRÁLDEZ RIVERO, J. (1986), "Organización y conflictividad obrera en Vigo, 1890-1914", *Estudios de Historia Social*, 38-39, pp. 57-91.
- (1987), "El trabajo de las mujeres en la industria conservera. Organización y conflictividad (Vigo 1880-1917)", *VI Jornadas*

- de Investigación Interdisciplinaria sobre la mujer. El trabajo de las mujeres: siglos XVI-XX*, Madrid, pp. 249-254.
- (1989), “Aproximación ao sector pesqueiro galego no primeiro terzo do século XX” en *Agalia*, monográfico n. 2, pp. 7-31.
 - (1991), “Fuentes estadísticas y producción pesquera en España (1880-1936): una primera aproximación”, *Revista de Historia Económica*, IX, 3, pp. 513-532.
- GOMEZ GIRALDEZ, F.J. (1988), *Estudio del sector pesquero gallego*, Vigo.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1989), *Ferrocarril industria y mercado en la modernización de España*, Madrid.
- GÓMEZ MENDOZA, A. y SIMPSON, J. (1986), “El consumo de Carne en Madrid durante el primer tercio del siglo XX”, *Moneda y Crédito*, n. 186, pp. 57-91.
- GONZALEZ DE MOLINA, M., y SEVILLA GUZMÁN, E. (1993), “Ecología, campesinado e historia. Para una reinterpretación del desarrollo del capitalismo en la agricultura”, *Ecología, campesinado e historia*, Madrid, pp. 23-131.
- GONZALEZ LAXE, F.I. (1977a), *Estructura da pesca costeira Galega*, Vigo.
- (1977b), *Desenrolo capitalista e crise pesqueira*, La Coruña.
 - (1983), *El proceso de crecimiento del sector pesquero español (1961-1978)*, La Coruña.
 - (1984), *Ensaio sobre a pesca*, Sada.
 - (1986), “Los aspectos económicos de la ordenación pesquera”, *Revista de Estudios agro-sociales*, 134, pp. 173-186.
- GONÇALVES PEREIRA, A. (1934), *L'Economie maritime du Portugal*, Bordeaux.
- GORTÁZAR, G. (1986), *Alfonso XIII hombre de negocios*, Madrid.
- GOYENECHÉ, J de B. (1901), *Rápidos apuntes sobre la pesca de la sardina en Galicia*, La Coruña.
- GOYENECHÉ, J de B., RIOJA MARTÍN, J., y DOMINGUEZ, F. (1901), *La pesca de la sardina en Galicia. Informe que al Excmo. Sr. Ministro de Marina presentan los Comisionados...*, Madrid.
- GRACIA CÁRCAMO, J. (1992), “La evolución de las actividades pesqueras y de la cofradía marítima de Lekeitio”, VV.AA., *Lekeitio*, pp. 115-142.

- GRAY, M. (1978), *The Fishing Industries of Scotland, 1790-1914, A Study in Regional Adaptation*, Oxford.
- GRUPO DE ESTUDIOS DE HISTORIA RURAL (GEHR) (1983), "Notas sobre la producción agraria española", *Revista de Historia Económica*, I, 2, pp.185-252.
- (1985), "Contribución al Estudio de la Ganadería Española, 1865-1929" en R. Garrabou y J. Sainz (eds.) *Historia Agraria de la España Contemporánea. 2. Expansión y crisis*, pp. 229-278.
- (1989), "El sector agrario hasta 1935" en A. Carreras (coord.), *Estadísticas Históricas de España. Siglos XIX-XX*, Madrid, pp. 91-130.
- GUILLEN, J.F. (1970), *Crónica chica de nuestros vapores de pesca de arrastre*, Separata de la Revista General de Marina, t. 179.
- HARDIN, G. "The Tragedy of commons", *Science*, 162, pp. 1243-1248.
- (1989), "Nuevas reflexiones sobre la `tragedia de los bienes comunes'", Daly, H.E., *Economía, ecología, ética. Ensayos hacia una economía en estado estacionario*, Méjico, pp. 125-130.
- HARTWELL, R.M. (1986), "El aumento del nivel de vida en Inglaterra. 1800-1850", Taylor, A.J. (comp.) *El nivel de vida en Gran Bretaña durante la revolución industrial*, Madrid, pp. 149-179.
- HOMOBONO, J.I. (dir.) (1993a), "Las conservas de pescado en el País Vasco, *Conservas de pescado y litografía en el Litoral Cantábrico*, Bilbao. (1993b), "Las conservas de pescado en Cantabria", pp. 63-80.
- HUXLEY, S. (1985), "Desde el Golfo de Vizcaya hasta la Gran Bahía", *El Campo*, 185, pp. 3-26.
- INFORME (1904), *presentado por el secretario general de la Liga Marítima Española al Congreso Marítimo Internacional de Lisboa*, Madrid.
- INFORMES (1916), *de los Inspectores de Trabajo sobre la influencia de la Guerra Europea en las industrias españolas durante el año 1915*, Madrid.
- INFORMES (1919), *de los Inspectores de Trabajo sobre la influencia de la Guerra Europea en las industrias españolas (1917-1918)*, Madrid.

- INNIS, H.A. (1954), *The Cod Fisheries: The Study of an International Economy*, Toronto.
- INSTITUTO PARA LA REFORMA DE LAS ESTRUCTURAS COMERCIALES (IRESCO) (1977), *Comercialización de la pesca*, Madrid.
- IZARD, M. (1973), *Industrialización y obrerismo*, Barcelona.
- JIMENEZ ARAYA, T. (1974), "Formación de capital y fluctuaciones económicas: materiales para el estudio de un indicador. Creación de sociedades mercantiles en España entre 1886 y 1970", *Hacienda Pública Española*, XXVII, pp.137-185.
- KUJOVICH, M.Y. (1970), "The Refrigerator Car and the Growth of the American Dresser Beef Industry", *Business History Review*, 44, otoño, pp. 460-482.
- LABARTA, U. (1985), *A Galicia Mariñeira*, Vigo.
- (1978), *A pesca Galega e a sua investigación*, A Coruña.
- LARRAÑETA, M.G. (1979), "Estudio de recursos pesqueros. Variaciones", *Estudio y explotación del mar en Galicia*, Santiago.
- LAVANDEIRA, J. (pro. ms.), *Umha aportación à análise histórica do sector naval galego. A construçóm e reparaçóm de buques na ría de Vigo no primeiro terço do século XX*, Santiago.
- (1992), "Construçóm e reparaçóm naval na ría de Vigo a começos do século XX (1900-1936)", *Agalia*, 30, verao, pp. 215-232.
- LE BAIL, G. (s.f.), *L'industrie Sardinière. La concurrence étrangère*, Nantes.
- LE PLAY, F. (1990), *Campesinos y pescadores del norte de España*, Madrid.
- LIXA FILGUEIRAS, O. (1980), "Cooperativas de Pesca. Primeiros ensaios na Póvoa de Varzim", *Pòvoa de Varzim. Boletim Cultural*, XIX, 1.
- LOOMEIJER, F.R. (1993), "The Law of the jungle: Mechanization of Fishery from a Dutch point of View", *The Third North Sea History Conference*, Aberdeen.
- LÓPEZ BAILLY, M. (15-X-1885), "Traíñas y cedazos", en *RPM*.
- LOPEZ DE SOTO, J. (1898), *Las traíñas. Cuestión palpitante en Galicia*, Pontevedra.

- LOPEZ LINAGE, J, y ARBEX, J.C. (1992), *Pesquerías tradicionales y conflictos ecológicos 1681-1794. Una selección de textos pioneros*, Madrid.
- LÓPEZ LOSA, E. (1994), "Cambio técnico y conflicto en las pesquerías vascas: el vapor y el arrastre 1878-1936", *VII Simposio de Historia Económica*, Barcelona.
- LOPEZ VEIGA, E. C. (1985), *Ordenación pesquera. Sus bases y su aplicación*, Vigo.
- LORENZO, X. (1973), "Etnografía. Cultura Material", Otero Pedrayo, *Historia de Galicia*, II, Buenos Aires.
- LOSTADO, R. (1987), "El mercado en el sector pesquero", *Investigación Pesquera*, 51, (2), pp. 99-112.
- LUMMIS, T. (1985), *Occupation and society: the East Anglian fishermen, 1840-1914*, Cambridge.
- MAIZ ALKORTA, J. A. (1993), *El sector pesquero Vizcaíno, 1800-1960. Análisis de la interacción de los elementos ambiental, extractivo y comercial en la pesquería*, Deusto-Bilbao.
- MACIAS HERNANDEZ., A.M. (1982), "El sector pesquero en la economía canaria del pasado inmediato", *II Jornadas de Estudios económicos canarios*, pp. 11-40.
- MAGALHAES E SILVA, C. A. e FONSECA REGALLA, F.A. (1888), *A organisação dos serviços das pescas. Parecer da Comissao de piscicultura e pescarias marítimas sobre uma proposta do presidente da mesma Comissao*, Joaquim Vicente Mendes Guerreiro, Lisboa, Relatores...
- MALUQUER, J. (1989), "Precios, salarios y beneficios. La distribución funcional de la renta", Carreras, A. (cord.) *Estadísticas Históricas de España (siglos XIX y XX)*.
- MARGALEFF, R. (1979), "Los productores primarios de materia viva", en VV. AA., *Estudio y explotación del mar en Galicia*, Santiago.
- MARISTANY Y FERRER, B. (1886), *Rápidos apuntes sobre la pesca de la sardina en Galicia*, La Coruña.
- MARTÍN ACEÑA, P. (1991), "Los orígenes de la banca pública en España", Comín. F., Martín Aceña, P., (dir.) *Historia de la empresa pública en España*, Madrid, pp. 331-371.
- MARTÍN NIÑO, J. (1972), *La Hacienda Pública y la Revolución de 1868*, Madrid.

- (1981), “1854: Una fecha en la historia del impuesto de consumos”, *Hacienda Pública Española*, 69, pp. 219-228.
- MARTIN RUIZ, J.F. (1982), “Pesca, fuerza de trabajo y empleo en Canarias (1887-1981)”, *II Jornadas de Estudios económicos canarios*, pp. 43-60.
- MARTINEZ MENDEZ, P. (1983), “Nuevos datos sobre la evolución de la peseta entre 1900 y 1936”, ANES, G., ROJO, L.A. y TEDDE, P. (eds.), *Historia económica y pensamiento social. Estudios en Homenaje a Diego Mateo del Peral*, Madrid, pp. 561-609.
- MARTINEZ MILAN, J.M. (1992), *Las pesquerías Canario-Africanas (1800-1914)*, Madrid.
- MARTINS CONTREIRAS, J.M. (1910), *A Liberdade da pesca. Conferencia realizada na Associaçao Comercial dos Lojistas de Lisboa*, Lisboa.
- MASSO, J. M. (1992), *Barcos en Galicia*, Pontevedra.
- MCEVOY, A.F. (1986), *The fisherman's problem. Ecology and law in the California fisheries 1850-1980*, Cambridge.
- MCGOODWIN, J.R. (1990), *Crisis in the World's Fisheries. People, Problems, and Policies*, Stanford.
- MEIJIDE PARDO, A. (1959), “Mercaderes catalanes en Galicia. Juan Carré y Bartra (1806-1844)”, *Boletín de la Real Academia Gallega*, XXIX, 333-338, pp. 28 y ss.
- (1973), “Negociantes catalanes y sus fábricas de salazón en la ría de Arosa (1780-1830)”, *I Coloquio de Historia económica*, Barcelona, 1972, Coruña.
- (1980), *El comercio de Bacalao en la Galicia del XVIII*, Coruña.
- MEIXIDE, A. Y POUSA, M., (dirs.) (1993), *A economía galega informe 1991-1992*, La Coruña.
- MENDES CORREIA, A.A. (1951), *A alimentaçao do povo português, Bibliografía prefaciada e coordenada pelo prof. Doutor...*, Lisboa.
- MICHELL, A. R. (1981), “Las pesquerías europeas al comienzo de la Edad Moderna”, Rich., E.E. y Wilson, C.H., *Historia Económica de Europa*, Madrid, pp.172-234.
- MIGUEL, A., de (1935), *El potencial económico de España*, Madrid.

- MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION (1987), *Directorio de Investigadores del Sector Pesquero Español (I- Ciencias Sociales)*, Madrid.
- MINISTERIO DE ESTADO (1915), *La industria sardinera en España. Su importancia en los mercados extranjeros*, Madrid.
- MITCHELL, B.R. (1988), *British Historical Statistics*, Cambridge.
- MOKYR, J. (1993), *La palanca de la riqueza. Creatividad económica y progreso tecnológico*, Madrid.
- MOLLAT, M., (comp.) (1987), *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse.
- MONTERO LLERANDI, J.M. (1986a), "Industrialización y división del trabajo", *Hoja del Mar*, 243.
— (1986), "Ir a la parte", *Hoja del Mar*, 244.
- MORANDIERE, C. de la (1963-1966), *Historie de la pêche française de la morue dans l'Amerique septentrionale*, 3 vols., París.
- MÖRLING, S. (1989), *As embarcacións tradicionais de Galicia*, Noia.
- MOUTINHO, M. (1985), *Historia da pesca do bacalhau, por uma antropologia do "Fiel Amigo"*, Lisboa.
- MUÑOZ ROY, C. (1912), *Manual Legislativo de Ferrocarriles*, Madrid.
- NADAL, J. (1970), "La economía española (1829-1931)" en VV. AA., *El Banco de España. Una historia económica*, Madrid.
— (1987), "La industria fabril española en 1900. Una aproximación", Nadal, J., Carreras, A., y Sudriá, C., (comps.), *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*, Barcelona.
- NAVARRETE, A. (1904), *Reglamentación internacional de la pesca. La Liga marítima española al Congreso Marítimo Internacional de Lisboa*, Madrid.
— (1916), *El poder naval en España*, Madrid.
— (1916), *Preparación necesaria*, Madrid.
— (1917), *La marina que necesita España. Bases para su reconstitución industrial y económica*, Bilbao.
- NAVAZ y SANZ, J.M. (1943), *Estudio elemental de la pesca y sus problemas*, Vigo.

- (1948), *La pesca de arrastre en Parejas*, San Sebastián.
- (1946), “Nuevos datos sobre la substitución alternativa de en la pesca de peces emigrantes en el litoral de Galicia”, I.E.O. *Notas y Resúmenes*, Serie II, no 132.
- NAVAZ, J.M. y NAVARRO, F.P. (1954), “Nuevas observaciones sobre la sardina del Golfo de Vizcaya y consideraciones sobre la estadística de pesca”, *Boletín del Instituto Español de Oceanografía*, 32, pp. 1-18.
- NEIRA NIN, J. (1947), *Cuestiones de pesca contadas por un pescador*, La Coruña.
- NIELFA, G. (1985), *Los sectores mercantiles en Madrid en el primer tercio del siglo XX*, Madrid.
- NORTH, D.C. (1985), “Transaction Cost in History”, *Journal of European Economic History*, 3.
- NORTH, D.C. y HARTWELL, R.M. (1981), “Ley, derechos de propiedad, instituciones legales y el funcionamiento de las economías”, *Historia Económica. Nuevos enfoques y nuevos problemas*, Barcelona, pp. 175-184;
- OCAMPO S. VALDÉS, J. (1993), “Pesca y actividades de transformación en Asturias, 1750-1990: líneas de investigación y primeros resultados”, *V Congreso de Historia Económica*, San Sebastián.
- OJEDA EISELEY, A. (1988), *Índices de Precios en España en el Período 1913-1987*, Madrid.
- ORTEGA VALCÁRCCEL, J. (1986), *Cantabria 1886-1986. Formación y desarrollo de una economía moderna*, Santander.
- OSTERMEYER, P. (1954), *Le marché de la sardine bretonne*, Thèse pour le doctorat ès-sciences économiques, Faculté de Droit, Rennes.
- OUIZILLE, H. (1926), *Les conditions économiques actuelles des industries sardinières Française et Portugaise*, Thèse pour le doctorat, Faculté de droit, Paris.
- PAINCEIRA y CARBALLEDA, A. (15-IX-1886a), “La sardina. Memoria sobre el arte de pesca llamado jeito en las costas de Galicia, elevada a la Comisión Central de Pesca por el Ayudante de Marina de Corcubión D. ...”, *RPM*.
- (15-VI-1886b), “La pesca de merluza en Galicia”, *RPM*.
- PALAFIX, J. (1991), *Atraso económico y democracia. La Segunda República y la economía española, 1892-1936*, Barcelona.

- PALAU CLAVERAS, A. (1943), *Ensayo de Bibliografía marítima española*, Madrid.
- PARDO, A. (1907), “Diccionario y croquis de los artes de pesca más usuales en las costas de España”, *Anuario de Pesca de 1906*, pp. 158-159.
- PARDO Y PUZO, A. (1907), *Cartilla de Pesca (conocimientos útiles a los pescadores)*, Madrid.
- PARGA SANJURJO, J.A. (1883), “La pesca de la sardina”, *Revista de la Real Sociedad Económica de Amigos del País*, segunda época, año II, n. 23.
- PARGA SANJURJO, J.A. et al. (1885), *Informe sobre la conveniencia de embarcar sal a bordo para atender a la conservación del pescado cogido en la mar en su relación con la industria pesquera y la de salazón*, Santiago.
- PASCUAL FERNÁNDEZ, J.J.(coord.) (1993), *Procesos de apropiación y gestión de recursos comunales*, Tenerife.
- (1989), “La pesca artesanal y el sistema a la parte” en *Jornadas sobre economía y sociología de las comunidades pesqueras*, Madrid, pp. 547-568.
- PAZ-ANDRADE, V. (1928), *Los puertos nacionales de Pesca en España. Aportación de Vigo al estudio del problema*, Vigo.
- (1954), *Producción y fluctuaciones de las pesquerías*, Madrid.
- (1958), *Sistema económico de la pesca en Galicia*, Buenos Aires.
- (1973), “El proceso de expansión de las pesquerías españolas”, *Información Comercial Española*, 478.
- PAZ GRAELLS, M. (1870), *Exploración científica de las costas del Departamento Marítimo del Ferrol verificada por orden del Almirantazgo en el verano de 1869*, Madrid.
- PENAS, E., “Modelo preliminar del ecosistema de la plataforma continental de Galicia”, *Boletín del Instituto Español de Oceanografía*, 3, 1, pp. 43-56.
- PEREIRA, D. (1992), “Asociacionismo e conflictividade na Galiza mariñeira (1870-1936)”, Pereira, D. (coord.), *Os conquistadores modernos. Movemento obreiro na Galicia de ante-guerra*, Vigo. pp. 151-167.
- PEREIRO, J. a. (1993), “La gestión de los recursos pesqueros” en Naredo, J.M. y Parra, F. (comps), *Hacia una ciencia de los recursos naturales*, Madrid.

- PEREZ CASTROVIEJO, P.M. (1992), *Clase obrera y niveles de vida en las primeras fases de la industrialización vizcaína*, Madrid.
- PÉREZ LÓPEZ, A. (1944), *Atlántico Norte. Pesca de altura. El orientador de trabajo con artes de arrastre remolcadas*, La Coruña.
- PESCA A LA ARDORA (1911), La, Noia, .
- PINILLA, V. (1990), “¿Sirve el consumo de carne como un indicador del nivel de vida? Algunos datos y sugerencias para el caso de Zaragoza entre 1870 y 1935”, *XV Simposi d'anàlisi econòmica*, Secció Historia Econòmica, Barcelona.
- POLO SANCHEZ, M. T. (1993), “Los grupos de presión ante las relaciones comerciales hispano-británicas y la prensa inglesa, 1926-1932”, *Revista de Historia Económica*, pp.467-487.
- PONTES Y AVILA, A. (1921), “Rias Bajas de Galicia” en de Buen (dir), *La pesca en España en 1920*, Madrid, pp. 327-403.
- PORTEIRO, C., ALVAREZ, F., PÉREZ, N. (1988), “Variaciones en el stock de sardina (*Sardina Pilchardus*) de las costas atlánticas de la Península Ibérica (1976-1985)”, Wyatt, T., y Larrañeta, M.G., (eds.) *Int. Symp. Long Term Changes Marine Fish Population*, Vigo, pp. 524-541.
- PRADOS DE LA ESCOSURA (1988), L., *De imperio a Nación. Crecimiento y atraso económico en España (1780-1930)*, Madrid.
- PULIDO VALENTE, V. (1981), “Os conserveiros de Setúbal”, *Análise Social*, XVII (67-68), 3-4, 615-678.
- QUINTÁS, J.R. , (1990), “La economía gallega en el final de los años ochenta”, *Papeles de Economía española*, 45, pp. 265-283.
- (1992), “El discurrir económico de Galicia en el comienzo de los años noventa”, *Papeles de Economía española*, 91, pp. 276-297.
- QUIROGA, D. (1961), *La pesca de arrastre en Galicia*, Vigo.
- RAMIREZ, F. y NAVARRETE, A. (1905), *Congreso internacional de pesca y piscicultura, Viena, 1905, Monografía de la pesca marítima en España*, Madrid.
- REGLAMENTO (1906), *del Gremio de vapores de Pesca del Puerto de Santander*, Santander.
- ROBERT-MULLER, Ch. (1944), *Pêches et pêcheurs de la Bretagne Atlantique*, Paris.

- ROBINSON, R. (1984), *The English Fishing Industry 1790-1914: A case Study of the Yorkshire Coast*, Hull.
- (1986), “The evolution of railway fish traffic policies, 1840-66”, *The Journal of Transport History*, 7, pp. 32-43.
 - (1989), “The rise of the trawling on the dogger bank grounds. The diffusion of an innovation”, *Mariner’s Mirror*, 1, pp. 79-88.
- RODRIGUEZ, (1993), “Las conservas de pescado en Asturias”, Homobono, pp.83-86.
- RODRÍGUEZ, F. (31-I-1894a), “La industria Pesquera en Vigo”, *RPM*.
- (31-III-1894b), “El comercio de pescados”, *RPM*.
 - (31-VII-1894c), “El comercio de Pescados”, *RPM*.
- RODRIGUEZ ARZÚA, J. (1981), *El puerto de Vigo*, Vigo.
- RODRIGUEZ GALDO, M. X. (1977), “Nos alicerces do sub-desenrolo galego: a pesca a mediados do século XVIII”, *Grial*, 56.
- RODRIGUEZ SANTAMARIA, B. (1911a), *Diccionario ilustrado, descriptivo, valorado, numérico y estadístico de los artes, aparejos e instrumentos que se usan para la pesca marítima en las costas del Norte y Noroeste de España*, Madrid.
- (1916), *Los pescadores del Norte y Noroeste de España. Su vida social y particular por provincias*, Madrid.
 - (1919), *Manual del patrón de pesca*, Madrid.
 - (1923), *Diccionario de artes de pesca de España y sus posesiones*, Madrid.
 - (1911b), “Pesca de altura por arrastre en el Norte y Noroeste de España”, *Anuario de la Pesca y la Marina Mercante de 1910*, Madrid, pp. 50-112.
 - (1912), “La pesca por vapores en las costas de nuestra península”, *Anuario de Pesca de 1911*, Madrid.
 - (1915), “Memoria explicativa del cuadro demostrativo de la producción pesquera de las costas de España”, *Anuario Estadístico de la Marina Mercante y de la Pesca de 1914*, Madrid, p. 35-39.
 - (20-VI-1926), “Los motores de explosión en la pesca”, *Vasconia Industrial y Pesquera*.

- ROLDÁN S., y GARCÍA DELGADO, J.L. (1973), con la colaboración de Juan MUÑOZ, *La consolidación de la sociedad capitalista en España*, Madrid, 2 vols.
- ROMANI, A. (1981), *La pesca de bajura en Galicia*, Sada.
- (1991), *A revolución tecnolóxica na industria salgadeira de Galicia*, Vigo.
- ROSICH y RUBIRA, J. (1908), *Máquinas de vapor, calderas, máquinas de émbolo y turbomotores*, Barcelona.
- ROSEMBERG, N. (1979), *Tecnología y economía*, Barcelona.
- RUBIO, M. (1976), “El arte de cerco, su origen y evolución”, *Publicaciones de la Junta de Estudios de Pesca*, 11, pp.317-320.
- RUIZ MORALES, J.M. (1946), *La economía del bloque hispano-portugués*, Madrid, pp. 184-191.
- RUIZ, G., NARVAEZ, A., MARTINEZ COLL, J.C., (1987), “Relación entre economía y ecología en el análisis de la pesca”, *Investigación Pesquera*, 51, (2).
- RUSSELL, E. S. (1943), *O problema da sobrepesca*, Lisboa.
- RYAN, S. (1986), *Fish Out of Water. The Newfoundland Saltfish Trade 1814-1914*, Newfoundland.
- SANCHEZ BLANCO, J. (1992), *El Crédito Social Pesquero (1900-1985)*, Madrid.
- SANCHEZ FERNANDEZ, J. O. (1992), *Ecología y estrategias sociales de los pescadores de Cudillero*, Madrid.
- SAINT-LEON, M. y SEILHAC, M. León de. (1913), *La crise sardinière*, Paris.
- SANTOS CASTROVIEJO, S. (1990), *Historia da Pesca e a salgazón nas Rías Baixas dende as Ordenanzas Xerais da Armada de 1748 ata o desestaque do sal de 1870*, Vigo.
- (1980), “Transformación e conflictos na sociedade galega da beiramar no século XVIII”, *Grial*, 67.
- SANZ MENÉNDEZ, L.V. (1983), “En torno a la penetración de las relaciones capitalistas de producción en la pesca costera gallega”, *Agricultura y Sociedad*, 28, julio-sept, pp. 205-221.
- SAÑEZ REGUERT, A. (1791), *Diccionario histórico de los artes de la pesca nacional*, Madrid.
- SARALEGUI, A. (s.f.), *España marítima. Ensayos sociales*, Madrid.

- SARRAZIN, J. (1993), "Times of Change. East Friesian Fisheries at the turn of the Century", *The Third North Sea History Conference*, Aberdeen.
- SEILHAC, M. León de (s.f.), *La pêche de la sardine*, Paris.
- SIMÓN SEGURA, F. (1978), "Aspectos del nivel de vida del campesinado español en la segunda mitad del siglo XIX. La alimentación", Hernández Andreu, J., *Historia económica de España*, Madrid.
- SIMPSON, J. (1989), "La producción agraria y el consumo español en el siglo XIX", *Revista de Historia Económica*, 2, pp.355-388.
- SOCIEDAD ECONOMICA DE AMIGOS DEL PAIS DE SANTIAGO, (SEAPS) (1879), *Informe para estudiar y proponer el medio más conducente para evitar los perjuicios que a la industria salazonera ocasionan los delfines en las rías de Arosa y Muros*, Santiago.
- (1881), *Informe acerca de los medios de evitar la extracción abusiva de la langosta en las costas de Galicia*, Santiago.
- (1885), *Informe sobre la conveniencia de embarcar sal para atender a la conservación del pescado cogido en la mar en sus relaciones con la industria pesquera y con la de salazón*, Santiago.
- SOCIEDAD DE SEGUROS MUTUOS MARÍTIMOS DE VIGO (1971), *75 aniversario, 1896/1971*, Vigo.
- SOCIEDADES DE MARINEROS (1901), *La pesca de la sardina en las Rías Bajas de Galicia. Informe de la Comisión de las ...*, Madrid.
- SOLER, E.A. (1936), "El comercio y tráfico de la pesca en España", *Mar (Navegación, Puertos, Industrias del Mar)*, nos 18, 19 y 20.
- TAFUNELL, X. (1989), "Asociación Mercantil y Bolsa", Carreras, A. (Coord), *Estadísticas Históricas de España, Siglos XIX-XX*, Madrid, pp.461-494.
- TEDDE, P. (1978), "Las compañías ferroviarias españolas", Artola, M.(dir), *Los ferrocarriles en España*, 2 vols. Madrid.
- THOMPSON, E.P. (1979), *Tradición Revuelta y conciencia de clase. Estudios sobre la crisis de la sociedad preindustrial*, Barcelona.

- THOR, J. T. (1992), *British trawlers in icelandic waters, History of British Steam Trawling off Icelandic 1889-1916 and the Anglo-Icelandic fisheries dispute 1896-1897*, Reykjavik.
- TUÑÓN R. (1881), *Lijeros apuntes sobre la contienda local que en la pesca de sardina suscitó el arte llamado copo*, Gijón.
- VAL, del (1933), "Para la confección de una estadística pesquera", *Industrias Pesqueras*, 157, p. 5.
- VALDALISO GAGO, J. M., (1991), *Los Navieros Vascos y la Marina Mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*, Bilbao.
- (1988), "Grupos empresariales e inversión de capital en Vizcaya, 1886-1913", *Revista de Historia Económica*, VI, 1, pp. 11-40.
- VARELA LAFUENTE, M. (1985), *Procesos de producción en el sector pesquero en Galicia*, Santiago.
- (1987), "Procesos de producción en la pesca", *Investigaciones Pesqueras*, 51, Sup. 2, pp. 81-92.
- VARELA LAFUENTE, M., SURIS REGUEIRO, J.C., ROCHA ALVAREZ, J.M., PAZO MARTINEZ, M.C. (1989), "Investigación en economía pesquera: el estado de la cuestión en España", *Revista de Estudios Agro-sociales*, 150, pp. 10-39.
- VARELA LAFUENTE, M. y GARZA GIL, M. D. (1992), "Economía de la Pesca: marco estructural y gestión de los recursos", *Revista de Estudios Agro-sociales*, 160, XL., 11-49.
- VEGA DOMINGUEZ, J de. (1991), "Técnicas, sistema de pesca y comercialización del pescado en las costas de Andalucía a finales del Antiguo Régimen", *Studia Historica, Historia Moderna*, IX, pp. 247-271.
- VIGIER DE TORRES, A. (1969), *Derecho Marítimo*, Madrid.
- VIGIER de TORRES. A, y PEREZ-OLIVARES FUENTES, G. (1961), *Compendio de Derecho y Legislación Marítima*, 2 t, Madrid.
- VILLIERS, X., de (1910), *Un épisode de la crise sardinière en Bretagne (Juillet-Septembre 1909)*, Thèse pour le doctorat, Faculté de Droit, Rennes.
- VIVES, X. (1987), "La organización de las transacciones económicas y los límites del mercado", *Revista Española de Economía*, vol. 4, 2, 325-336.

- VV.AA. (1993), *Conservas de pescado y litografía en el Litoral Cantábrico*, Madrid.
- VV.AA. (1987), *Jornadas sobre economía y sociología de las comunidades pesqueras*, Santiago.
- VV.AA. (1990), *O movemento obreiro en Galicia. Catro ensaios*, Vigo.
- VV.AA. (1992), *Plan de ordenación dos recursos pesqueiros e marisqueiros de Galicia*, Santiago.
- VV.AA. (1993), *Plan de ordenación de los recursos pesqueros y marisqueiros de Galicia (II). La política pesquera de Galicia en el contexto comunitario*, Santiago.
- WALLERSTEIN, I. (1988), *El capitalismo histórico*, Madrid.
- WALTON, J.K. (1992), *Fish and Chips and the British Working Class, 1870-1940*, Leicester.
- WILLIAMSON, O.E. (1989), *Las instituciones económicas del capitalismo*, Méjico.
- WYATT, T. y PÉREZ-GÁNDARAS, G. (1986), "Ekman Transport and sardine yields in Western Iberia", Wyatt, T., y Larrañeta, M.G., (eds.), *International Symposium Long Term Changes Maritimes Fish Populations*, Vigo.
- XERMINAL, COLECTIVO DE HISTORIA (1990), "Crise económica e loitas sociais na Galicia republicana: o conflicto pesqueiro vigués de 1932", VV.AA., *O movemento obreiro en Galicia. Catro ensaios*, Vigo, pp. 139-313.
- ZAMBRANA PINEDA, J.F. (1987), *Crisis y modernización del olivar español, 1870-1930*, Madrid.
- ZIMMERMAN, E. W. (1966), *Introducción a los recursos mundiales*, Barcelona.

**PUBLICACIONES DEL MINISTERIO DE
AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION,
AGRUPADAS EN SERIES**

SERIE ESTUDIOS

1. García Ferrando, Manuel. *La innovación tecnológica y su difusión en la agricultura*. 1976. 300 p. (agotado).
2. *Situación y perspectivas de la agricultura familiar en España*. Arturo Camilleri Lapeyre et al. 1977. 219 p. (agotado).
3. *Propiedad, herencia y división de la explotación agraria. La sucesión en el Derecho Agrario*. Director: José Luis de los Mozos. 1977. 293 p. (agotado).
4. Artola, Miguel, Contreras, Jaime y Bernal, Antonio Miguel. *El latifundio. Propiedad y explotación, siglos XVIII-XX*. 1978. 197 p. (agotado).
5. Juan i Fenollar, Rafael. *La formación de la agroindustria en España (1960-1970)*. 1978. 283 p.
6. López Linage, Javier. *Antropología de la ferocidad cotidiana: supervivencia y trabajo en una comunidad cántabra*. 1978. 283 p.
7. Pérez Yruela, Manuel. *La conflictividad campesina en la provincia de Córdoba (1931-1936)*. 1978. 437 p.
8. López Ontiveros, Agustín. *El sector oleícola y el olivar: oligopolio y coste de recolección*. 1978. 218 p.
9. Castillo, Juan José. *Propietarios muy pobres. Sobre la subordinación política del pequeño campesino en España (la Confederación Nacional Católica Agraria, 1917-1924)*. 1979. 552 p.
10. *La evolución del campesinado: la agricultura en el desarrollo capitalista*. Selección de Miren Etxezarreta Zubizarreta. 1979. 363 p.
11. Moral Ruiz, Joaquín del. *La agricultura española a mediados del siglo XIX (1850-1870). Resultados de una encuesta agraria de la época*. 1979. 228 p.
12. Titos Moreno, Antonio y Rodríguez Alcaide, José Javier. *Crisis económica y empleo en Andalucía*. 1979. 198 p.
13. Cuadrado Iglesias, Manuel. *Aprovechamiento en común de pastos y leñas*. 1980. 539 p.
14. Díez Rodríguez, Fernando. *Prensa agraria en la España de la Ilustración. El semanario de Agricultura y Artes dirigido a los párrocos (1797-1808)*. 1980. 215 p.
15. Arnalte Alegre, Eladio. *Agricultura a tiempo parcial en el País Valenciano. Naturaleza y efectos del fenómeno en el regadío litoral*. 1980. 378 p.
16. Grupo ERA (Estudios Rurales Andaluces). *Las agriculturas andaluzas*. 1980. 505 p.

17. Balcells, Albert. *El problema agrario en Cataluña. La cuestión Rabassaire (1890-1936)*. 1980. 438 p.
18. Carnero i Arbat, Teresa. *Expansión vinícola y atraso agrario (1870-1900)*. 1980. 289 p.
19. Cruz Villalón, Josefina. *Propiedad y uso de la tierra en la Baja Andalucía. Carmona, siglos XVIII-XX*. 1980. 360 p.
20. Héran Haen, François. *Tierra y parentesco en el campo sevillano: la revolución agrícola del siglo XIX*. 1980. 268 p.
21. García Ferrando, Manuel y González Blasco, Pedro. *Investigación agraria y organización social*. 1981. 226 p.
22. Leach, Gerald. *Energía y producción de alimentos*. 1981. 210 p.
23. Mangas Navas, José Manuel. *El régimen comunal agrario de los Concejos de Castilla*. 1981. 316 p.
24. Tió, Carlos. *La política de aceites comestibles en la España del siglo XX*. 1982. 532 p.
25. Mignon, Christian. *Campos y campesinos de la Andalucía mediterránea*. 1982. 606 p.
26. Pérez Touriño, Emilio. *Agricultura y capitalismo. Análisis de la pequeña producción campesina*. 1983. 332 p.
27. Vassberg, David E. *La venta de tierras baldías. El comunitarismo agrario y la Corona de Castilla durante el siglo XVI*. 1983. 265 p.
28. Romero González, Juan. *Propiedad agraria y sociedad rural en la España mediterránea. Los casos valenciano y castellano en los siglos XIX y XX*. 1983. 465 p.
29. Gros Imbiola, Javier. *Estructura de la producción porcina en Aragón*. 1984. 235 p.
30. López López, Alejandro. *El boicot de la derecha y las reformas de la Segunda República. La minoría agraria, el rechazo constitucional y la cuestión de la tierra*. 1984. 452 p.
31. Moyano Estrada, Eduardo. *Corporatismo y agricultura. Asociaciones profesionales y articulación de intereses en la agricultura española*. 1984. 357 p.
32. Donézar Díez de Ulzurrun, Javier María. *Riqueza y propiedad en la Castilla del Antiguo Régimen. La provincia de Toledo en el siglo XVIII*. 1984. 558 p. (agotado).
33. Mangas Navas, José Manuel. *La propiedad de la tierra en España. Los patrimonios públicos. Herencia contemporánea de un reformismo inconcluso*. 1984. 350 p. (agotado).
34. *Sobre agricultores y campesinos. Estudios de Sociología Rural de España*. Compilador: Eduardo Sevilla-Guzmán. 1984. 425 p.
35. Colino Sueiras, José. *La integración de la agricultura gallega en el capitalismo. El horizonte de la CEE*. 1984. 438 p.
36. Campos Palacín, Pablo. *Economía y energía en la dehesa extremeña*. 1984. 336 p. (agotado).

37. Piqueras Haba, Juan. *La agricultura valenciana de exportación y su formación histórica*. 1985. 249 p.
38. Viladomiu Canela, Lourdes. *La inserción de España en el complejo soja-mundial*. 1985. 448 p.
39. Peinado Gracia, María Luisa. *El consumo y la industria alimentaria en España. Evolución, problemática y penetración del capital extranjero a partir de 1960*. 1985. 453 p.
40. *Lecturas sobre agricultura familiar*. Compiladores: Manuel Rodríguez Zúñiga y Rosa Soria Gutiérrez. 1985. 401 p.
41. *La agricultura insuficiente. La agricultura a tiempo parcial*. Directora: Miren Etxezarreta Zubizarreta. 1983. 442 p.
42. Ortega López, Margarita. *La lucha por la tierra en la Corona de Castilla al final del Antiguo Régimen. El expediente de Ley Agraria*. 1986. 330 p.
43. Palazuelos Manso, Enrique y Granda Alva, Germán. *El mercado del café. Situación mundial e importancia en el comercio con América Latina*. 1986. 336 p.
44. *Contribución a la historia de la trashumancia en España*. Compiladores: Pedro García Martín y José María Sánchez Benito. 1986. 486 p.
45. Zambrana Pineda, Juan Francisco. *Crisis y modernización del olivar español, 1870-1930*. 1987. 472 p.
46. Mata Olmo, Rafael. *Pequeña y gran propiedad agraria en la depresión del Guadalquivir*. 1987. 2 tomos. (agotado).
47. *Estructuras y regímenes de tenencia de la tierra en España: Ponencias y comunicaciones del II Coloquio de Geografía Agraria*. 1987. 514 p.
48. San Juan Mesonada, Carlos. *Eficacia y rentabilidad de la agricultura española*. 1987. 469 p.
49. Martínez Sánchez, José María. *Desarrollo agrícola y teoría de sistemas*. 1987. 375 p. (agotado).
50. *Desarrollo rural integrado*. Compiladora: Miren Etxezarreta Zubizarreta. 1988. 436 p. (agotado).
51. García Martín, Pedro. *La ganadería mesteña en la España borbónica (1700-1836)*. 1988. 483 p.
52. Moyano Estrada, Eduardo. *Sindicalismo y política agraria en Europa. Las organizaciones profesionales agrarias en Francia, Italia y Portugal*. 1988. 648 p.
53. Servolin, Claude. *Las políticas agrarias*. 1988. 230 p. (agotado).
54. *La modernización de la agricultura española, 1956-1986*. Compilador: Carlos San Juan Mesonada. 1989. 559 p.
55. Pérez Picazo, María Teresa. *El Mayorazgo en la historia económica de la región murciana, expansión, crisis y abolición (Ss. XVII-XIX)*. 1990. 256 p.
56. *Cambio rural en Europa. Programa de investigación sobre las estructuras agrarias y la pluriactividad. Montpellier, 1987. Fundación Arkelton*. 1990. 381 p.

57. *La agrociedad mediterránea. Estructuras sociales y procesos de desarrollo.* Compilador: Francisco López-Casero Olmedo. 1990. 420 p.
58. *El mercado y los precios de la tierra: funcionamiento y mecanismos de intervención.* Compiladora: Consuelo Varela Ortega. 1988. 434 p.
59. García Alvarez-Coque, José María. *Análisis institucional de las políticas agrarias. Conflictos de intereses y política agraria.* 1991. 387 p.
60. Alario Trigueros, Milagros. *Significado espacial y socioeconómico de la concentración parcelaria en Castilla y León.* 1991. 457 p.
61. Giménez Romero, Carlos. *Valdelaguna y Coatepec. Permanencia y funcionalidad del régimen comunal agrario en España y México.* 1991. 547 p.
62. Menegus Bornemann, Margarita. *Del Señorío a la República de indios. El caso de Toluca, 1500-1600.* 1991. 260 p.
63. Dávila Zurita, Manuel María y Buendía Moya, José. *El mercado de productos fitosanitarios.* 1991. 190 p.
64. Torre, Joseba de la. *Los campesinos navarros ante la guerra napoleónica. Financiación bélica y desamortización civil.* 1991. 289 p.
65. Barceló Vila, Luis Vicente. *Liberación, ajuste y reestructuración de la agricultura española.* 1991. 561 p.
66. Majuelo Gil, Emilio y Pascual Bonis, Angel. *Del catolicismo agrario al cooperativismo empresarial. Setenta y cinco años de la Federación de Cooperativas navarras, 1910-1985.* 1991. 532 p.
67. Castillo Quero, Manuela. *Las políticas limitantes de la oferta lechera. Implicaciones para el sector lechero español.* 1992. 406 p.
68. *Hitos históricos de los regadíos españoles.* Compiladores: Antonio Gil Olcina y Alfredo Morales Gil. 1992. 404 p.
69. *Economía del agua.* Compilador: Federico Aguilera Klink. 1992. 425 p.
70. *Propiedad y explotación campesina en la España contemporánea.* Compilador: Ramón Garrabou. 1992. 379 p.
71. Cardesín, José María. *Tierra, trabajo y reproducción social en una aldea gallega (Ss. XVIII-XX). Muerte de unos, vida de otros.* 1992. 374 p.
72. Aldanondo Ochoa, Ana María. *Capacidad tecnológica y división internacional del trabajo en la agricultura. (Una aplicación al comercio internacional hortofrutícola y a la introducción de innovaciones post-cosecha en la horticultura canaria.)* 1992. 473 p.
73. Paniagua Mazorra, Angel. *Repercusiones sociodemográficas de la política de colonización durante el siglo XIX y primer tercio del XX.* 1992. 413 p.

74. Marrón Gaité, María Jesús. *La adopción y expansión de la remolacha azucarera en España (de los orígenes al momento actual)*. 1992. 175 p.
75. *Las organizaciones profesionales agrarias en la Comunidad Europea*. Compilador: Eduardo Moyano Estrada. 1993. 428 p.
76. *Cambio tecnológico y medio ambiente rural. (Procesos y reestructuraciones rurales.)* Compiladores: Philip Lowe, Terry Marsden y Sarah Whatmore. 1993. 339 p.
77. Gavira Alvarez, Lina. *Segmentación del mercado de trabajo rural y desarrollo: el caso de Andalucía*. 1993. 580 p.
78. Sanz Cañada, Javier. *Industria agroalimentaria y desarrollo regional. Análisis y toma de decisiones locacionales*. 1993. 405 p.
79. Gómez López, José Daniel. *Cultivos de invernadero en la fachada Sureste Peninsular ante el ingreso en la C.E.* 1993. 378 p.
80. Moyano Estrada, Eduardo. *Acción colectiva y cooperativismo en la agricultura europea (Federaciones de cooperativas y representación de intereses en la Unión Europea)*. 1993. 496 p.
81. Camarero Rioja, Luis Alfonso. *Del éxodo rural y del éxodo urbano. Ocaso y renacimiento de los asentamientos rurales en España*. 1993. 501 p.
82. Baraja Rodríguez, Eugenio. *La expansión de la industria azucarera y el cultivo remolachero del Duero en el contexto nacional*. 1994. 681 p.
83. Robledo Hernández, Ricardo. *Economistas y reformadores españoles: La cuestión agraria (1760-1935)*. 1994. 135 p.
84. Bonete Perales, Rafael. *Condicionamientos internos y externos de la PAC*. 1994. 470 p.
85. Ramón Morte, Alfredo. *Tecnificación del regadío valenciano*. 1994. 642 p.
86. Pérez Rubio, José Antonio. *Yunteros, braceros y colonos. La política agraria en Extremadura, 1940-1975*. 1994. 612 p.
87. *La globalización del sector agroalimentario*. Director: Alessandro Bonnanno. 1994. 310 p.
88. *Modernización y cambio estructural en la agricultura española*. Coordinador: José María Sumpsi Viñas. 1994. 366 p.
89. Mulero Mendigorri, A. *Espacios rurales de ocio. Significado general y análisis en la Sierra Morena cordobesa*. 1994. 572 p.
90. Langreo Navarro, Alicia y García Azcárate, Teresa. *Las interprofesionales agroalimentarias en Europa*. 1994. 670 p.
91. Montiel Molina, Cristina. *Los montes de utilidad pública en la Comunidad Valenciana*. 1994. 372 p.
92. *La agricultura familiar ante las nuevas políticas agrarias comunitarias*. Miren Etxezarreta Zubizarreta et al. 1994. 660 p.
93. *Estimación y análisis de la balanza comercial de productos agrarios e agroindustriales de Navarra*. Director: Manuel Rapún Gárate. 1995. 438 p.

94. Billón Currás, Margarita. *La exportación hortofrutícola. El caso del albaricoque en fresco y la lechuga iceberg*. 1995. 650 p.
95. *California y el Mediterráneo. Historia de dos agriculturas competidoras*. Coordinador: José Morilla Critz. 1995. 499 p.
96. Pinilla Navarro, Vicente. *Entre la inercia y el cambio: el sector agrario aragonés, 1850-1935*. 1995. 500 p.
97. *Agricultura y desarrollo sostenible*. Coordinador: Alfredo Cadenas Marín. 1994. 468 p.
98. Oliva Serrano, Jesús. *Mercados de trabajo y reestructuración rural: una aproximación al caso castellano-manchego*. 1995. 300 p.
99. *Hacia un nuevo sistema rural*. Coordinadores: Eduardo Ramos Real y Josefina Cruz Villalón. 1995. 792 p.
100. Con el número 100 se ha editado un Catálogo monográfico de los 99 libros correspondientes a esta Serie, que se remitirá a las personas que lo soliciten.
101. López Martínez, María. *Análisis de la industria agroalimentaria española (1978-1989)*. 1995. 594 p.
102. Carmona Ruiz, María Antonia. *Usurpaciones de tierras y derechos comunales en Sevilla y su "Tierra" durante el siglo XV*. 1995. 254 p.
103. Muñoz Torres, María Jesús. *Las importaciones de cítricos en la República Federal de Alemania. Un enfoque cuantitativo*. 1995. 174 p.
104. García Muñoz, Adelina. *Los que no pueden vivir de lo suyo: trabajo y cultura en el campo de Calatrava*. 1995. 332 p.
105. Martínez López, Alberte. *Cooperativismo y transformaciones agrarias en Galicia, 1886-1943*. 1995. 286 p.
106. Cavas Martínez, Faustino. *Las relaciones laborales en el sector agrario*. 1995. 651 p.
107. *El campo y la ciudad (Sociedad rural y cambio social)*. Edición a cargo de M.^a Antonia García León. 1996. 282 p.
108. *El sistema agroalimentario español. Tabla input-output y análisis de las relaciones intersectoriales*. Director: Antonio Titos Moreno. 1995. 431 p.
109. Langreo Navarro, Alicia. *Historia de la industria láctea española: una aplicación a Asturias*. 1995. 551 p.
110. Martín Gil, Fernando. *Mercado de trabajo en áreas rurales. Un enfoque integrador aplicado a la comarca de Sepúlveda*. 1995. 619 p.
111. Sumpsi Viñas, José María y Barceló Vila, Luis V. *La Ronda Uruguay y el sector agroalimentario español (Estudio del impacto en el sector agroalimentario español de los resultados de la Ronda Uruguay)*. 1996. 816 p.
112. Forgas i Berdet, Esther. *Los ciclos del pan y del vino en las paremias hispanas*. 1996. 562 p.
113. *Reformas y políticas agrarias en la historia de España (De la Ilustración al primer franquismo)*. Coordinadores: Angel García Sanz y Jesús Sanz Fernández. 1996. 406 p.

114. Mili, Samir. *Organización de mercados y estrategias empresariales en el subsector del aceite de oliva*. 1996. 383 p.
115. Burgaz Moreno, Fernando J. y Pérez-Morales Albarrán, M.^a del Mar. *1902-1992. 90 años de seguros agrarios en España*. 1996. 548 p.
116. Rodríguez Ocaña, Antonio y Ruiz Avilés, Pedro. *El sistema agroindustrial del algodón en España*. 1996.
117. Manuel Valdés, Carlos M. *Tierras y montes públicos en la Sierra de Madrid (sectores central y meridional)*. 1996. 551 p.
118. Hervieu, Bertrand. *Los campos del futuro*. 1996. 168 p.
119. Parras Rosa, Manuel. *La demanda de aceite de oliva virgen en el mercado español*. 1996. 369 p.
120. López Iglesias, Edelmiro. *Movilidad de la tierra y dinámica de las estructuras agrarias en Galicia. Análisis de los obstáculos que han frenado durante las últimas décadas las transformaciones en la estructura dimensional de las explotaciones*. 1996. 525 p.
121. Baz Vicente, M.^a Jesús. *Señorío y propiedad foral de la alta nobleza en Galicia, siglos XVI-XX: la Casa de Alba*. 1996. 454 p.



Pese a la importancia que tuvo y tiene España en el concierto de las naciones pesqueras y al papel que desempeña la pesca en el conjunto de la economía española, lo cierto es que hasta ahora su estudio no ha merecido especial atención por parte de la historiografía económica. Esta investigación trata de salvar dicha laguna, estudiando para ello los cambios que se operaron en la pesca marítima gallega desde finales del siglo XIX, toda vez que Galicia se configura como la principal región pesquera del Estado y que será en el período 1880-1936 cuando surja y se consolide un potente sector pesquero gallego, pieza clave en la modernización económica de Galicia.

El conjunto de cambios que experimentó el sector pesquero gallego hasta los años treinta se analizan a través de las transformaciones de base -institucionales legales y económicas-, que permitieron la aparición de un mercado abierto de pescado; la evolución de las principales magnitudes -producción, precios y consumo-, claros indicadores del fuerte crecimiento del sector, su comportamiento en las diversas coyunturas y finalmente, el proceso por el cual la pesca marítima se configura como una actividad "moderna" que forma parte del proceso de diversificación productiva que caracterizó al desarrollo económico español del primer tercio del siglo XX.

PUBLICACIONES DEL



MINISTERIO DE AGRICULTURA PESCA Y ALIMENTACION

SECRETARIA GENERAL TECNICA
CENTRO DE PUBLICACIONES

Paseo de Infanta Isabel, 1 - 28014 Madrid