LAS BASES HISTÓRICAS DE LA ACTIVIDAD PESQUERA EN ESPAÑA

Jesús GIRÁLDEZ RIVERO

I. INTRODUCCIÓN

N los estudios sobre pesca marítima, se suele tomar la Ley de Renovación de la Flota del año 1961 como punto de partida para la consolidación del sector pesquero actual. Esta ley favorecería el desarrollo de la flota, que consigue llegar hasta el hemisferio austral, y el crecimiento de las capturas, situando a España en un lugar privilegiado dentro de la pesca mundial. La intensidad de la transformación sería tal que provocó la «desaparición de las viejas estructuras empresariales de tipo gremialista y artesanal», dando paso a un sector pesquero de tipo industrial y ya plenamente capitalista (González Laxe, 1983, página 25). Sin entrar a debatir las milagrosas consecuencias de la iniciativa legislativa del desarrollismo franquista, creemos que sólo la ausencia de una base historiográfica sobre el nacimiento v la evolución del sector pesquero justifica tales afirmaciones. En este trabajo, intentaremos demostrar cómo el desarrollo del sector se inició a finales del siglo xix, y se caracterizó por un crecimiento fuerte y unas transformaciones profundas, hasta el punto de que en vísperas de la guerra civil la pesca española ya había asentado unos rasgos más propios de una pesca «industrial» que de una tradicional.

II. EL CRECIMIENTO Y LA IMPORTANCIA DEL SECTOR PESQUERO

En lo que respecta al crecimiento del sector, la fragilidad de la estadística pesquera no oculta el importante incremento de la producción, ya se tome en términos físicos o monetarios (1). Así, aun considerando una posible infravaloración de las estadísticas pesqueras de finales del siglo xix en torno a un 50 por 100, resulta que entre 1883 y 1934 las capturas españolas se multiplicaron por cuatro, y su valor, por seis (cuadro n.º 1).

Este crecimiento del que podríamos denominar «producto pesquero» fue muy superior al de otros sectores económicos para el mismo período: el «producto agrario» sólo se triplicó, mientras que el «producto ganadero». aunque en claro ascenso, no llegó a multiplicarse por cuatro. En este sentido, el hecho de que el producto del subsector cárnico tuviera un crecimiento menor, pese a la fuerte demanda generada por el aumento de la población, la progresiva urbanización y el incremento de la renta, acaso venga a mostrar la incidencia sustitutiva que ejerció el pescado sobre el consumo de carne en el primer tercio del siglo xx. Si la comparación realizada con el sector primario refleja un avance claro del producto de la pesca, su contraste respecto a los otros sectores económicos resulta todavía más positivo: entre 1908 y 1934, el producto pesquero creció anualmente, en pesetas de 1913, a razón de un 5 por 100, el

producto industrial un 2 por 100 y el crecimiento del sector servicios, entre 1910 y 1930, fue del 3 por 100 (Giráldez, 1991).

Ahora bien, del dinamismo del sector pesquero no se deduce su peso en el conjunto de la economía española. Siguiendo a Tortella, la aportación de la pesca al PIB español se situaba en 1910 en un 0,5 por 100, aproximándose al 1 por 100 en vísperas de la querra civil (2). Una aportación más bien escasa que no refleia con fidelidad la importancia del sector. El valor total de la pesca nunca superó el 3 por 100 del producto agrario, aunque desde 1921 representa aproximadamente el 16 por 100 del producto ganadero. En 1924, según la estimación de la renta nacional realizada por Carlos Caamaño para el Banco Urquijo, la pesca (400 millones) ocuparía el cuarto lugar por aportación a la renta industrial, tras las industrias textiles (2.150 millones), las agrícolas (1.900 millones) y las siderometalúrgicas (950 millones) (Banco Urquijo, 1924). Si tomamos como referencia la minería, obtendremos una idea más clara de la importancia del sector pesquero: el valor de la producción pesquera alcanzó durante todo el primer tercio del siglo xx, salvo la especial coyuntura de la Gran Guerra, valores muy próximos, cuando no claramente superiores, al de los carbones minerales; y eso a pesar de la fuerte protección que se dispensó a la minería de carbón desde finales del siglo xix (Giráldez, 1991).

III. LAS MAGNITUDES

Como se ha podido comprobar, desde las últimas décadas del siglo xix la pesca marítima experimentó un importante crecimiento de la producción, creci-

CUADRO N.º 1

PRODUCCIÓN PESQUERA EN ESPAÑA

	Toneladas	Miles de pesetas
1883-1892	76.341	35.628
1908-1910	126.987	58.468
1911-1913	142.039	65.628
1914-1916	143.767	79.277
1917-1919	247.359	185.157
1920-1922	399.417	338.245
1923-1925	322.977	277.219
1926-1928	252.888	227.992
1929-1931	297.544	295.108
1931-1934	351.305	322.969

Fuente: Giráldez (1991).

miento que tuvo su base en un incremento de los recursos aplicados a la actividad extractiva, tanto humanos como de capital (cuadro n.º 2).

Si atendemos a las principales magnitudes, lo primero que destaca es el crecimiento del número de pescadores y de embarcaciones, reflejo de la fuerte expansión que experimentó la actividad pesquera en estos años. Entre 1883 y 1934, el número de barcos se multiplicó por 2,3 y el de pescadores por 2,1. De estas cifras podría deducirse un crecimiento del sector basado únicamente en una expansión de carácter extensivo. Sin embargo, si tomamos las toneladas capturadas tanto por pescador como por barco, resulta un importante incremento de la productividad que, sin duda, se basó en la profunda transformación del equipo pesquero, consiguiendo una mejora sustancial de su capacidad de captura. Buen indicador de ese progreso tecnológico sería el incremento del valor en pesetas constantes de artes y barcos, grueso del equipo pesquero, que a lo largo del período en estudio se multiplicó por 7,3.

IV. LAS TRANSFORMACIONES INICIALES: LAS CONSERVAS Y EL FERROCARRIL

Los cambios en el sector pesquero se iniciaron en la segunda mitad del siglo xix. La expansión de la demanda de pescado, por el desarrollo de la industria conservera y la apertura de las líneas ferroviarias con el interior peninsular, incidió sobre las técnicas pesqueras, los mercados y la organización social del trabajo, provocando la transformación general del sector. Ahora bien, no toda la costa española se vio afectada de la misma forma ni al mismo tiempo. Las tradiciones pesqueras, las condiciones sociales y la dotación de recursos jugaron un papel fundamental en la forma que adoptó tal transformación. De hecho, ésta fue más espectacular en el litoral Cantábrico, Noroeste y, en menor medida, Suratlántico. Los estímulos para el cambio se dejaron sentir aquí con mayor intensidad, iniciándose un dilatado proceso de transformación de los equipos pesqueros, fundamentalmente con la difusión de unos nuevos artes -de cerco de jareta en la pesca de superficie y de arrastre en la pesca de fondo— y de unas

CUADRO N.º 2

LAS MAGNITUDES DEL SECTOR (Medias quinquenales)

	Número de pescadores	Número de barços	Valor del equipo pesquero (miles de pesetas de 1913)	Toneladas por pescador	Capturadas por barco
1883-1892	65.772	15.231	19.905	1,16	4,56
1910-1914	91.317	16.794	35.725	1,61	8,43
1920-1921	68.720	30.612	77.082	2,94	13,18
1930-1934	143.858	38.490	120.162	2,33	8,80

Fuente: Elaboración propia a partir de las distintas estadisticas de pesca y los anuarios estadisticos de España.

nuevas embarcaciones que empleaban la fuerza de tracción del vapor.

La industria conservera y la transformación de las pesquerías de superficie

Aunque las primeras iniciativas en la industria conservera española se remontan al primer tercio del siglo xix, su desarrollo hubo de esperar hasta la década de los ochenta. En esos años, desapareció una serie de factores que impedían su crecimiento -carestía de hojalata y de aceite refinado, y falta de mercados-, permitiendo un rápido aumento del número de fábricas y un incremento de su producción. Se iniciará entonces la «etapa de formación del sector», en palabras de Carmona, etapa que abarca hasta 1908, y que se caracteriza por orientar hacia el mercado internacional una producción en continuo crecimiento (3).

Precisamente, la creciente demanda de pescado por parte de la industria conservera estimuló la transformación de las pesquerías de superficie, preferentemente dedicadas a la captura de sardina y bocarte. La principal transformación técnica en este tipo de pesca fue la introducción de un nuevo arte llamado cerco, copo, traíña o jareta, usado con las tradicionales traineras del Cantábrico. Este arte, mucho más productivo que los existentes, proporcionaba desembarcos masivos y permitía suavizar la fuerte rigidez estacional de la pesca de sardina y bocarte, estimulando el desarrollo de la industria conservera y un empleo más regular de sus instalaciones.

Autorizados a faenar en el litoral cantábrico por Real Orden de

1883, los cercos se difundieron muy lentamente debido a la fuerte oposición de los marineros con artes tradicionales, que veían amenazado su nivel de vida y su propia condición de marineros independientes. Los conflictos más graves tuvieron lugar en las Rías Bajas, en los primeros años del siglo, pero no llegaron a paralizar la implantación de estos nuevos artes. Precisamente, la conflictividad fue declinando a medida que artes y barcos fueron pasando a manos de los marineros. En este proceso, los conserveros desempeñaron un papel fundamental, favoreciendo directamente la adquisición de cercos por los pescadores (Carmona, 1994; Ocampo, 1993; Ortega, 1986; Maíz, 1993, v Giráldez. 1996).

Si en Galicia y en el Cantábrico la transformación en la captura de especies como la sardina o el bocarte se basó en los cercos de jareta, en la región Suratlántica se asoció a la tarrafa: un arte similar al cerco de jareta, pero de unas dimensiones mucho mavores. A diferencia de los cercos del Norte, cuyo precio rondaba entre 2.000 y 4.000 pesetas, la tarrafa, por su elevado coste, en torno a 30.000 pesetas, quedará en manos de los fabricantes de conservas. Las tarrafas, asentadas en Andalucía Occidental a partir de 1889, llegaron a las costas gallegas de La Coruña y Lugo en los primeros años del siglo, difundiéndose más tarde por el litoral Cantábrico (Carmona, 1994, y Pardo, 1906).

La transformación técnica operada en las pesquerías de superficie incidió directamente en la industria conservera, que experimentó un fuerte desarrollo gracias a su creciente competitividad internacional. Las traíñas, al incrementar y regularizar los desembarcos, permitieron que la industria conservera española

disfrutara en los primeros años del siglo de unos precios de la sardina sensiblemente inferiores a los de sus más inmediatos competidores. Será precisamente en esta época cuando España arrebate a Francia el primer puesto como exportadora europea de conservas de pescado y Vigo se alce como principal centro conservero peninsular (Carmona 1983 y 1994).

Ahora bien, en un primer momento, la introducción de los nuevos artes de cerco de jareta -cercos o tarrafas— no implicó cambios en la fuerza de tracción de las embarcaciones. En el Cantábrico y en Galicia, los cercos de jareta se difundieron asociados a las tradicionales traineras a remos, mientras que las tarrafas lo hicieron en grandes embarcaciones de vela, los galeones, auxiliadas por otras menores, galeoncillos, faluchos y botes. Precisamente, las primeras aplicaciones del vapor a la captura de sardina se dieron en el arte de tarrafa, por su gran tamaño v peso. En 1904 se constata va su empleo en la ría de Vivero, adoptándose a finales de la década en los cercos de jareta (Pardo, 1906, y Giráldez, 1996).

El vapor permitía la llegada más rápida a los caladeros, mavor rapidez del cerco y aumentar el tamaño de los artes. La difusión de los vapores tuvo lugar inicialmente en el Cantábrico, bajo la forma de embarcaciones polivalentes que lo mismo podían faenar con artes de cerco para la captura de bocarte, sardina o chicharro que trabajar al curricán en la captura de bonito. Es decir, presentaban unas mayores posibilidades de amortización por diversificación de las pescas (Rodríguez Santamaría, 1912). En Galicia, aunque la introducción del vapor en las pesquerías de superficie se vinculó inicialmente a las tarrafas, su difusión estuvo relacionada con la fuerte crisis que atravesó la pesca de sardina en las rías bajas desde 1909. De hecho, fue la difusión de lanchas a vapor, conocidas con el nombre de «motoras», lo que permitió el acceso a aguas portuguesas en busca de sardina para superar la crisis (Giráldez, 1996).

La pesca de túnidos, al igual que la de sardina, se vio profundamente afectada por la demanda de la industria conservera. En Andalucía, la decadencia de las almadrabas, arte tradicional de grandes dimensiones y tipo fijo, se vio frenada por la expansión conservera: concretamente, en la provincia de Huelva su número pasó de tres en 1898 a ocho en 1905. En el Cantábrico, la demanda de bonito y atún por parte de la industria conservera era menor, dada la mayor demanda para escabeche tradicional o su consumo en fresco; sin embargo, la pesca de bonito, ejercida «al curricán» con lanchas abiertas, se vio también afectada por el crecimiento de la industria conservera, cuyos empresarios apoyaron el incremento de tonelaje de las embarcaciones, que ya a comienzos de siglo se dotan de cubierta. En estos años, el vapor comenzó a aplicarse a las lanchas boniteras: en 1906 había ya diez vapores en Ondárroa, treinta y tres en Bermeo, cuatro en Lequeitio y tres en Luanco (Carmona, 1994, y Maíz, 1993, páginas 288-289).

El ferrocarril
 y la transformación
 de la pesca de especies de
 fondo: vapores
 y arrastres

El carácter altamente perecedero del pescado fue uno de los elementos que condicionaron durante siglos la actividad pesquera, al obligar a su transformación inmediata y al limitar su consumo en fresco a una estrecha franja litoral. El ferrocarril romperá con las restricciones que imponía a su distribución y consumo el rápido deterioro del pescado. De todas las ventajas que ofrecía ---menor precio, más velocidad y mayor capacidad de carga—, la más importante para el pescado era su velocidad, en tanto que permitía conectar rápidamente los centros productores del litoral con los consumidores del interior peninsular. Aunque inicialmente el papel estimulador del ferrocarril abarcó a todas las especies, incluidas escabeches y salazones, a largo plazo las ventajas que ofrecía este nuevo método de transporte fueron decisivas para impulsar la producción orientada al consumo en fresco. En definitiva, se quebraba la tradicional dependencia de la pesca respecto de la industria transformadora.

La fuerte presión de la demanda estimuló, a su vez, la adopción del vapor en las pesquerías de fondo. Sus ventajas respecto a la vela eran inmensas. El vapor reducía el tiempo de desplazamiento entre los caladeros v el puerto, permitía ampliar el radio de acción de las embarcaciones. daba mayor seguridad a las faenas de pesca, liberaba a los marineros del esfuerzo de trabajo a vela; en resumen, aumentaba el número de ciclos pesqueros, así como los días de pesca al año. Por otra parte, los vapores aprovechaban mucho mejor que los veleros las ventajas del nuevo sistema de transporte, pues, al disponer de fuerza motriz propia, podían adaptarse al rígido horario ferroviario, algo fundamental si tenemos en cuenta que tras la salida de los trenes el pescado se depreciaba de inmediato.

Aunque las primeras tentativas de adoptar vapores se loca-

lizan en el litoral suratlántico en la década de 1860, habrá que esperar al menos veinte años para que el vapor alcance una cierta difusión en el País Vasco. El arrastre se adopta aquí mediante el sistema de «parejas», originario del levante español, donde se empleaban dos embarcaciones a vela para remolcar el arte. A mediados de la década de los ochenta, constan va doce embarcaciones dedicadas a este tipo de pesca, pero sin que se difundan al resto del litoral cantábrico (López Losa, 1994, v Navaz, 1948). Con los artes de arrastre, el vapor se incorpora plenamente a la función pesquera, pues, en buena medida, los resultados de las caladas dependen de la fuerza de tracción de la máguina.

A la altura de 1888, según datos de García Solá (1888), había en España veinte vapores: dieciséis en San Sebastián, faenando como remolcadores de lanchas y al arrastre, uno en Santander, también como remolcador, dos en Gijón y uno en Vigo. Aunque seguramente los datos estén infravalorados, parece claro que la difusión tanto del vapor como del arrastre no tuvo lugar hasta la primera década del siglo xx (cuadro n.º 3).

Pese a la parquedad de los datos, hay varias cuestiones que merecen destacarse: por un lado, la difusión de los vapores en las costas del Norte; por otro, la clara primacía de Galicia y el País Vasco, y, por último, la importancia de las provincias marítimas de San Sebastián y Vigo, que agrupan casi a la mitad de los vapores que faenan en España. Sin embargo, entre ambas provincias existen en ese momento diferencias notables: mientras que en San Sebastián. desde 1901, están implantados los arrastres a vapor bajo la forma de arte de puertas --otter

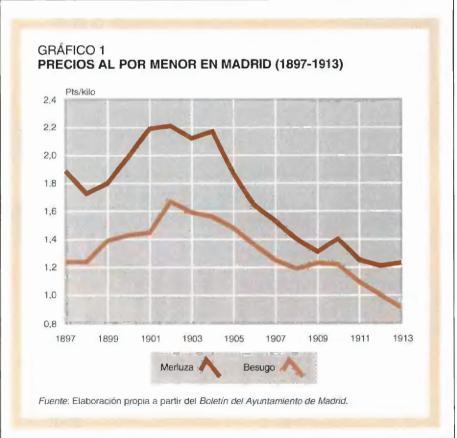
VAPORES PESQUEROS EXISTENTES EN ESPA	ÑA EN 1904	
Bilbao	34	
San Sebastián	83	
Santander	51	
Gijon	50	
Ferrol	6	
La Coruña	24	
Vigo	108	
Cádiz	4	
Málaga	2	
Huelva	1	
TOTAL ESPAÑA	363	

trawl— o «bou», en Vigo la consolidación de una importante flota de vapores se basó en los tradicionales palangres.

Precisamente, a mediados de la primera década del siglo se difundirán por el Cantábrico, y sobre todo por Galicia, los artes de arrastre, que ofrecían claras ventajas respecto a los artes tradicionales: la principal, una capacidad de captura mucho mayor, casi quince veces superior a la de los artes tradicionales, algo clave para aprovechar los altos beneficios que ofrecía un mercado en expansión. En Galicia, los arrastres se introdujeron por primera vez en La Coruña en 1904, bajo la forma de «bou», y dos años más tarde había ya una flota de veinte embarcaciones de este tipo, importadas en su mayoría de Inglaterra y Francia, al igual que los patrones encargados de dirigir las operaciones. En respuesta a este desarrollo de la flota coruñesa, los armadores de Vigo decidirán transformar sus vapores palangreros en arrastreros mediante el sistema de parejas: sólo se requería unir dos vapores, transformar sus cubiertas e instalar maquinillas elevadoras del arte. Respecto a los patrones encargados de adiestrar a las tripulaciones en el uso de las nuevas unidades pesqueras, parece que en este caso muchos eran guipuzcoanos (López Losa, 1994, y Giráldez, 1996).

En 1911, los arrastres se distribuían geográficamente de la siguiente forma: Guipúzcoa, once bous y dos parejas; Santander, cuatro parejas; La Coruña, catorce bous y treinta y dos parejas; Vigo, treinta y cuatro parejas; Sevilla, dos parejas. Es decir, se concentraban preferentemente en el litoral Norte y, en concreto, en Galicia, que desplaza ya a San Sebastián, pionera en la adopción de este tipo de pesca (Anuario de Pesca de 1911).

A consecuencia de la difusión de los arrastres, tendrá lugar un progresivo aumento de la oferta de especies finas, una mayor competencia y un acusado descenso de los precios (ver gráfico 1), con el consiguiente descenso de los beneficios por parte de las empresas armadoras. Era necesaria una expansión paralela del consumo de pescado que lograra tirar de los precios y permitiera recuperar la



rentabilidad. A estos problemas se sumó además otro, el descenso en los rendimientos de los caladeros, lo que sumió a la flota arrastrera en un período de estancamiento hasta los años finales de la guerra europea (4).

Ante esta reducción de beneficios, los armadores gallegos optaron por diferentes salidas. Unos prefirieron vender sus barcos a empresarios asturianos. santanderinos o vascos, abandonando la actividad. Otros trasladaron sus embarcaciones a Cádiz o Barcelona, con el fin de abastecer los importantes mercados andaluces y mediterráneos, difícilmente accesibles por ferrocarril desde Galicia y que contaban con una situación privilegiada para trabajar en los fondos inexplotados del Norte de Africa (5). Finalmente, algunos intentarán asegurarse mercados mediante convenios con casas comercializadoras. En este sentido, merece destacarse la iniciativa de la sociedad Pescaderías Coruñesas, que agrupaba la fase de producción (con su propia flota de bous), el transporte (con descargaderos, fábricas de hielo y vagones frigoríficos) y la comercialización de la pesca hasta la venta al por menor (6). En 1911, y con la asistencia del rey Alfonso XIII, inaugurará en Madrid su primer local de venta al por menor, incrementando rápidamente el número de establecimientos, que llegan a dieciocho en 1916, y abriendo después sucursales en los principales puertos. La importancia de esta empresa fue decisiva, y ejerció una gran influencia sobre el mercado madrileño; fijaba los precios y fue pionera en transformar el comercio al por menor de Madrid en un sentido netamente capitalista (Nielfa, 1985, pág. 73).

V. LOS AÑOS DE LA GRAN GUERRA

Los efectos de la primera querra mundial sobre el sector pesquero no fueron muy distintos a los operados en otros sectores de la economía española: subida rápida de los precios del carbón, dificultades para la importación de maguinaria, encarecimiento de pertrechos, redes y cordelería, etc. Esto es, un aumento de los costes de producción tanto en el sector extractivo como en la construcción naval y la industria conservera, cuyos problemas repercutían directamente sobre la actividad extractiva (7).

A comienzos de 1916, según cálculo de La Marítima, asociación de vapores de pesca de Bouzas, el crecimiento de los costes mensuales de un vapor a consecuencia de la guerra llegaba a un 189 por 100 (8). El aumento más importante correspondía al precio del carbón inglés, de consumo mayoritario entre la flota pesquera: en Vigo, los precios del carbón, que en 1914 oscilaban entre 40 y 45 pesetas para la tonelada de carbón inglés y entre 36 y 40 para la del asturiano, subieron en 1917 de las 220 pesetas (Giráldez, 1996). Las protestas del sector movieron al gobierno a establecer vapores carboneros con turnos de preferencia para la flota pesquera, fletes baratos, precios de tasa y toda una serie de disposiciones contra el fraude. En noviembre de 1917, el sector disponía ya de 2.000 toneladas de carbón a precios que rondaban las 125 pesetas por tonelada (9). Además del carbón, otro de los problemas que trajo consigo la guerra fue el de las enormes dificultades para adquirir maquinaria, calderería y repuestos para la construcción naval y reparación de los bugues. Ante la imposibilidad de importar maquinaria de Inglaterra, principal abastecedora, la salida fue reutilizar las máquinas existentes, al menos hasta 1917, cuando el desarrollo de una industria nacional permitió sustituir las importaciones inglesas (Giráldez, 1996).

Todos estos problemas afectaron con mayor intensidad al Cantábrico y a Galicia, precisamente allí donde la pesca a vapor alcanzara un mayor desarrollo. Ante la carestía del carbón, las dificultades para la reparación de los barcos v la subida de los fletes marítimos, la opción fue, muchas veces, vender los barcos para el tráfico mercante, lo que por fuerza distorsiona la evolución del sector pesquero en esta zona durante la guerra (Giráldez, 1996, y Maíz, 1993, pág. 381). Así, mientras para el conjunto de España el número de barcos no varió entre 1913 y 1918, en el Norte y Noroeste cayó hasta un 15 por 100, proliferando las embarcaciones de vela y remo. También la producción se resintió de esta difícil coyuntura: entre 1913 y 1917 las capturas, que se mantuvieron sin grandes altibajos en el conjunto de España, se redujeron un 20 por 100 en el Cantábrico y en Galicia (Giráldez, 1996).

A partir de 1917, los problemas que aquejaban a la pesca marítima entraron en vías de solución, y una inversión creciente pudo traducir a términos de flota y producción unas favorables condiciones del mercado. El crecimiento de la flota pesquera es claro desde 1918. El número de barcos aumentó, sobre todo los vapores de mayor arqueo medio y con máquinas de triple expansión. Por otra parte, en el Cantábrico empiezan a difundirse los motores de gasolina, que se adoptan en muchas embarcaciones de vela y remo (Roldán, 1921). En 1917 la flota española rondaba los 750 vapores, en 1918 el número asciende ya a 811, y en 1920 a 1.549 (10); el número de vapores se duplicó, por tanto, en el plazo de tres años, y siguió creciendo en los años siguientes. Además, estas nuevas unidades pesqueras van a desplegar su actividad en unos caladeros recuperados por la caída de la actividad en los primeros años de la guerra y la total paralización de la flota de buena parte de los países europeos.

Estas excepcionales circunstancias permitieron un salto en las capturas, hasta el punto de que en 1921 llegan a triplicar las del período prebélico. Y, al mismo tiempo, el salto en la oferta posibilitó un movimiento de los precios relativos favorable a un mayor consumo de pescado. Al poder sustituir ventajosamente a otros alimentos, como la carne, cuya oferta apenas había aumentado, o el bacalao, el consumo de pescado fresco, que hasta entonces había crecido lentamente, se disparó. El consumo aparente, que se situaba en torno a los siete kilos por persona en los años anteriores al conflicto, llega a los trece en 1918, y se aproxima a los veinte en 1920-1921 (Giráldez, 1996).

La primera guerra mundial también provocó cambios profundos en la distribución regional de la actividad pesquera. Si antes de la guerra el Apostadero del Ferrol aportaba más del 60 por 100 de las capturas, en 1920 su cuota descenderá a un 44 por 100. Es decir, la covuntura bélica fue mejor aprovechada por las regiones del Sur peninsular. La flota de los puertos suratlánticos v mediterráneos explotó con mavor intensidad los fondos marroguíes. En concreto, las Canarias, bien situadas respecto al banco canario-saharaui, y, ante el desabastecimiento de bacalao del Norte de Europa, pudieron acaparar con su pescado seco -corvina principalmente- los mercados africanos de la costa de Guinea en los años de la guerra. Con la llegada de la paz, se volvió a la situación anterior, y los stocks no tardaron en acumularse (De Buen, 1921, y Rodríguez Santamaría, 1923, págs. 263-304).

Pese a todo, el predominio pesquero seguía en el Norte. Aunque en estos años el vapor había logrado una importante difusión en el conjunto del litoral español, el Cantábrico y Galicia seguían agrupando en 1920 a casi al 90 por 100 de la flota de vapores (cuadro n.º 4), peso que mantendrán a lo largo de los años veinte, en los que aquélla se refuerza con construcciones nacionales o por compra de barcos a Gran Bretaña cuando, una vez finalizada la guerra, este país procedió a renovar su flota (11).

VI. LAS DIFICULTADES DE LOS AÑOS VEINTE: UN LARGO CAMINO HACIA EL GRAN SOL

A comienzos de la década de los veinte, el sector, aunque más maduro, se enfrentaba a una problemática cada vez más compleja. La expansión pesquera tocaba techo, y el fuerte aumento en la producción de los últimos años de la guerra se vio frenado por rigideces en la demanda. En 1920, la Federación Nacional de Industrias Pesqueras y Derivadas advierte que «se llegó a un exceso en la producción que no encuentra ya la debida colocación en los mercados de consumo» (12). Los precios de las principales especies, tanto en lonia como al consumo, alcanzaron en ese año su máximo v, de hecho, iniciarán desde entonces un descenso que se va a prolongar hasta 1922. Sobre esta situación va a incidir además una brusca y prolongada caída de las capturas principales, configurándose un horizonte de dificultades para buena parte de la década.

En lo que respecta a las especies de superficie, tal como se

CUADRO N.º 4

LA PESCA ESPAÑOLA EN 1920

	Número de vapores	Número de pescadores	Capturas (Tm.)
País Vasco	371	8.500	23.905
Santander	295	7.190	17.821
Asturias	168	2.700	12.897
Galicia	542	60.790	118.912
Suratlantico	80	11.070	57.324
Surmediterráneo	10	9.800	34.982
Este Mediterráneo	11	26.460	29.930
Baleares	30	5.760	2.886
Canarias		1.950	3.275
Canario-africanas	_		48.338
Marruecos	20	3.220	51.405
TOTAL	1.549	137.440	401.678

Fuente: De Buen, O. (dir.) (1921), y Anuario Estadistico de España. 1921: las capturas correspondientes a las pesquerias canario-africanas y Marruecos habria que distribuirlas entre las provincias de Canarias y las de la costa suratlántica y mediterránea.

puede observar en el cuadro número 5, se produce una fuerte crisis de sardina: los desembarcos caen primero en el Noroeste, algo más tarde en el Sur v. aunque con retraso, la crisis llega también al Cantábrico. En el caso concreto de Vigo, principal puerto sardinero de la península, el descenso de la producción hay que relacionarlo forzosamente con la medida dictada por Portugal en 1917 prohibiendo a los barcos españoles faenar en sus aguas, lo que impedía a la flota sardinera paliar la escasez de capturas en las rías baias. De ahí que en estos años sean frecuentes las detenciones de barcos gallegos en puertos portugueses.

Ante esta situación, los conserveros gallegos optaron por diferentes alternativas. Algunos se desplazaron hacia Huelva, participando como armadores, y llegaron incluso a las costas de Marruecos en busca de sardina; otros montaron fábricas en Portugal, en Setúbal, y hubo también quién reorientó su actividad hacia especies como la anchoa o el atún, estableciendo bases en la costa lucense dedicadas al bonito, o arrendando almadrabas

de atún en el Sur. Es decir, tuvo lugar una diversificación productiva de la conservería gallega, lo que permitió romper el monopolio que hasta entonces ostentaban las producciones del Cantábrico y competir ventajosamente en los mercados internacionales. Lo que vino a continuación fue una verdadera guerra de precios, tanto en los mercados iniciales, sobre la materia prima. como en los mercados finales. sobre el producto acabado, guerra que se agudizó con la caída de las capturas en el Sur a mediados de los años veinte, y que sólo finalizó con la recuperación de las capturas de sardina a finales de la década (Carmona, 1994).

El alza generalizada de los precios estimuló la transformación técnica de la flota de superficie, que ya había comenzado en los años de la Gran Guerra con la difusión de embarcaciones movidas con motor de explosión. En 1926 había en España 1.514 embarcaciones de este tipo, y cuatro años más tarde se superan las 4.000, crecimiento que continúa en los años siguientes. Los motores de combustión interna ofrecían muchas

ventajas respecto de los vapores de pequeño porte; generalmente de procedencia sueca, británica o norteamericana, su coste no era muy elevado (entre 4.000 y 10.000 pesetas), su consumo era reducido, eliminaban personal técnico especializado (maguinistas, fogoneros, etc.) y reducían el espacio destinado a máquina, caldera y carboneras. Aunque el grueso de este tipo de embarcaciones se encontraba en el Norte y Noroeste, también es importante su difusión en el litoral mediterráneo, que, aunque reacio a la adopción del vapor, adaptará rápidamente los pequeños motores de combustión a las tradicionales embarcaciones a vela. Buena muestra de ello es que en 1930 en torno al 40 por 100 de los barcos movidos a motor están matriculados en las zonas levantina, catalana y balear (13).

La década de los veinte no fue sólo mala para la pesca de superficie, también lo será para la pesca de arrastre. A comienzos de los años veinte, se quebró la excepcional alza iniciada en los años finales de la guerra, produciéndose una rápida caída en los rendimientos pesqueros. Las capturas de merluza y besugo descendieron de forma brusca. En su lugar, aumentaron los desembarcos de pescadilla de tallas cada vez más pequeñas —la llamada pescadilla menuda o carioca—, mucho menos valorada en los mercados, lo que repercutió muy negativamente en los ingresos de la flota de arrastre. Por su parte, la escasez de besugo forzó la reorientación de la flota palangrera gallega hacia el bonito y la castañeta. En Galicia, estas especies comienzan a cobrar importancia precisamente entonces, a mediados de los años veinte, con un crecimiento constante de su producción.

Pero hubo cambios más importantes. El descenso en las

CUADRO N.º 5

CAPTURAS DE SARDINA (En toneladas)

	Vigo	Isla Cristina	Santander
1919		12.204	967
1920	27.731	10.826	1.664
1921	19.303	13.644	1.305
1922	15.400	11.750	1.828
1923	10.003	15.621	2.875
1924	254	9.194	3.121
1925	2.024	7.629	1.254
1926	10.802	6.394	1.412
1927	13.948	8.191	584
1928	14.801	3.503	164

Fuente: CARMONA (s.f.), y DE BUEN, F. (1929).

capturas, que afectaba al conjunto de la flota de arrastre de Galicia y el Cantábrico, provocó la diáspora de los arrastreros del Norte y Noroeste hacia los puertos del Sur, Cádiz principalmente, para trabajar en los caladeros norteafricanos. La marcha de los arrastres se inició en 1923 y siquió en los años siguientes. Como indica en 1924 la Memoria de la Asociación General de Industrias Pesqueras y sus Derivadas, «agotadas las playas del Norte, de ruina en ruina, nuestras casas armadoras, antes de llegar a una bancarrota definitiva... han buscado en Cádiz el reducto. La flota pesquera de Cádiz no es de Cádiz: está formada por unidades gallegas, asturianas, guipuzcoanas, onubenses, levantinas, malaqueñas, sevillanas y ;hasta gaditanas!» (14). La expansión hacia el Sur permitió paliar la grave escasez de capturas del litoral Norte, favoreciendo el despegue de las pesquerías andaluzas. Y esta búsqueda de nuevos caladeros no se redujo al Sur. A finales de la década, desde 1928, los arrastreros del Cantábrico y de Galicia inician la explotación de los fondos de la plataforma continental europea, adentrándose en el Mar Céltico y el Suroeste de Irlanda: los bancos del Grand Sole, Petit Sole, La Chapelle, Labadie, Porcupine, Dogger Bank, etc. A partir de ese momento, la flota de arrastre comenzará una migración de golondrina: en verano faenará en los bancos europeos, marchando, con los primeros temporales del otoño, a los puertos del Sur para trabajar en los bancos norteafricanos. Fue esta expansión de la flota de arrastre hacia las nuevas zonas de pesca en la década de 1920 la que permitió compensar la escasez de pescado en las aguas litorales del Norte y recuperar las capturas de merluza, especie principal de esta flota (cuadro n.º 6).

El acceso a nuevos caladeros no comportó, sin embargo, transformaciones técnicas importantes en la flota de arrastre. La difusión del motor en la pesca de altura fue mucho más lenta que en la costera; la flota seguirá aferrada al vapor, pero, eso sí, con unos barcos de dimensiones cada vez mayores: en 1930, sólo ciento veinticuatro vapores pasaban de las cien toneladas, y a finales de 1933 su número supera ya ampliamente los doscientos. En este proceso, San Sebastián destaca claramente, tanto por el número de motores matriculados como por concentrar a los vapores de mayor tonelaje (15).

Los artes sí experimentaron ciertos cambios, aunque sus consecuencias son difíciles de evaluar. Merecen atención, por un lado, la difusión del sistema Vigneron-Dahl, en las puertas de los artes de bou, que incrementaba los rendimientos entre un 30 y un 50 por 100; por otro, los menguados en las redes de pareja, que, al eliminar los artes cuadrados, permitían aumentar sus dimensiones sin aumentar su peso (16); y, finalmente, la introducción del arte de baca, arte similar al bou, arrastrado por un solo vapor, pero por popa, cuya difusión se centró preferentemente en la zona de Huelva, donde en 1930 existen ya 56 artes de este tipo. También se introdujo en los barcos la radiotelegrafía sin hilos, con la que desde el puerto se podrían orientar los trabajos y el desembarco de las caladas o comentar las incidencias de la navegación: las primeras experiencias tuvieron lugar en Vigo en 1926, y en 1933 estará ya plenamente difundida en la flota de altura (Giráldez, 1996).

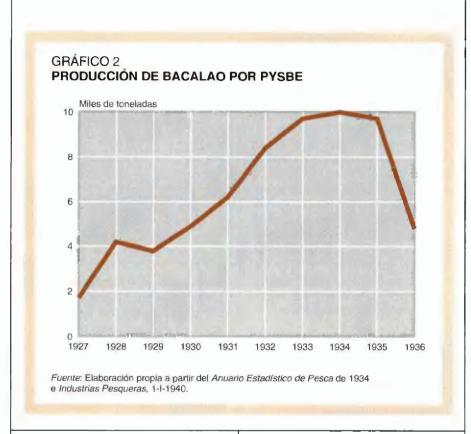
Simultáneamente a la expansión pesquera hacia fondos norteafricanos o de la plataforma continental europea, en estos CUADRO N.º 6

CAPTURAS DE MERLUZA
Y PESCADILLA
(En toneladas)

1926 21.565
1928 38.435
1930 41.962
1934 51.560

Fuente: Elaboración propia a partir de los anuarios estadisticos de España y del Anuario
Estadistico de Pesca de 1934.

años se retomó también la pesca de ballena y bacalao. En la primera, dos fueron las empresas pioneras: la Compañía Ballenera Española, con factorías en Getares y Caneliñas, y la Sociedad Española Corona, S. A., con una factoría flotante que alternaba su trabajo en la ría de Vigo y en Algeciras. En lo que respecta a la pesca del bacalao en aguas de Terranova, la primera iniciativa partió de los armadores gallegos Esmeraldo y Manuel Domínguez, quienes, aunque la acabaron abandonando en 1927, abrieron el camino para la pesca de gran altura. En ese mismo año, la empresa Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España (PYSBE), con sede en Pasajes de San Juan, retomará la iniciativa gallega, pero dotándola de mayor envergadura. La continua expansión de una flota de gran tonelaje -en 1929 se componía de seis vapores, de arqueo superior a las 1.000 toneladaspermitió un aumento continuo de la producción y hasta la sustitución parcial de las importaciones de bacalao (gráfico 2), producto en el cual la balanza comercial española era tradicionalmente deficitaria: en 1935, su producción alcanzaba ya el 20 por 100 de las importaciones (Giráldez, 1996).



VII. LOS AÑOS TREINTA: UN CALLEJÓN DE DIFÍCIL SALIDA

La expansión pesquera hacia nuevas aguas y la recuperación de las capturas de sardina -- en los años treinta se lograron en las rías bajas las mejores costeras de todo el primer tercio de siglo-, permitieron un crecimiento importante de los desembarcos a finales de la década de los veinte y comienzos de los años treinta. Sin embargo, el valor económico de las capturas no fue paralelo al aumento de los desembarcos: el mercado interior se mostró incapaz de absorber la creciente oferta de pescado. El consumo aparente de pescado fresco, que había aumentado claramente en los años de la primera guerra mundial, inició un descenso progresivo: mediados los años veinte, el consumo se estanca en torno a los 11-12 kilos por persona y, aun-

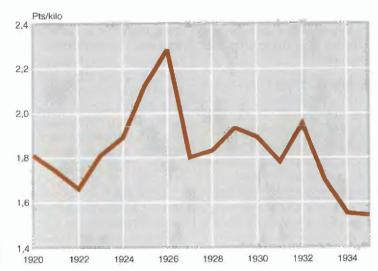
que se recupera lentamente hasta 1934, llegándose a los 16 kilos, no se vuelven a alcanzar los niveles de 1920-22 --- en Madrid, uno de los principales mercados. el consumo oscilaba en esos años entre los 20 y los 25 kilos-(Giráldez, 1996). Desde 1929 los precios comenzaron a descender: el precio de la tonelada de pescado cayó un 13 por 100 entre 1930 v 1934, v los de las especies principales -que representaban como media la mitad de la producción— cayeron aún más: un 24 por 100 los de la merluza y un 56 por 100 los de la sardina. Concretamente, en Vigo, la tonelada de pescado pasó de 780 pesetas en 1925-27 a 470 en 1934-36 (Giráldez, 1996). La caída también afectó al puerto de La Coruña, tal como se puede ver en el gráfico 3.

A los problemas derivados de la continua caída de los precios se sumó un aumento de los costes de producción, dando lugar a

la inevitable reducción de los beneficios empresariales. Aunque el aumento de costes fue general, el carbón jugó un papel decisivo. A pesar de que el conjunto del sector pesquero, salvo el asturiano, consumía preferentemente carbón británico, más barato y de mejor calidad, desde 1927, v pese a las protestas del sector, se confirmó la obligatoriedad de consumir carbón nacional en la pesca de bajura, permitiendo a la de altura emplear hasta un 80 por 100 de carbón extranjero. A comienzos de 1927, la tonelada de carbón inglés se vendía en Vigo a 50 pesetas y la del asturiano a 62; en Cádiz, la diferencia era aún mayor, 56,36 y 84,83 pesetas respectivamente (17). Y pensemos que el carbón era un elemento decisivo en la formación de los costes de producción de un arrastrero (en torno al 30 por 100). Además, esta medida se implantaba en un momento en que la expansión de la flota hacia aguas norteafricanas o de la plataforma europea generaba un aumento sustancial de los costes de desplazamiento del barco. Por otra parte, la eficiencia productiva era menor, ya que el arrastre precisaba carbón de la mejor calidad, y el problema se planteó en 1932, cuando se obligó a la flota de altura a consumir un 15 por 100 de menudos, tipo de carbón que provocaba frecuentes problemas en parrillas y fogones.

Pese a todo, la utilización de carbón británico pudo mantenerse gracias a los depósitos flotantes de carbón, exentos de aranceles, de los que disponían las patronales o cooperativas. Estos depósitos flotantes estaban prácticamente en función del sector pesquero: en los años treinta, la pesca marítima consumía cerca del 90 por 100 del carbón suministrado por estas instalaciones (18). Pese a sus ventajas,





Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de las memorias de la Junta de Obras del Puerto de la Coruña.

las variaciones en el cambio de la peseta encarecieron los precios del carbón inglés hasta la guerra civil (Giráldez, 1996). La tonelada de carbón que proporcionaba la Asociación General de Industrias Pesqueras y sus Derivadas a sus asociados pasó de 50 pesetas en 1927 a 78,36 en 1931; a partir de 1933, los precios comenzarán a descender hasta las 62-65 pesetas (19).

A comienzos de los años treinta, era evidente que la pesca marítima española atravesaba por una etapa recesiva: los precios descendían y los costes de explotación aumentaban. La llegada del régimen republicano vino a complicar la situación con la subida de los costes laborales, algo que hasta entonces no había preocupado al sector. En el propio Congreso Nacional de Pesca de 1928, se reconoce 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» (20). Sin embargo, tres años más tarde se inició un rosario de duros y prolongados conflictos por todo el litoral, que, junto a una legislación más favorable al trabajador, trajeron consigo aumentos salariales, incremento de tripulaciones, regulación del descanso semanal, seguros, etc.; es decir, un aumento global de los costes laborales (21). Por otra parte, también los implementos pesqueros -cables, malletas, redes, etc.costaban cada vez más. En 1935. se calcula que el aumento de los costes de explotación ha sido de un 40 por 100 respecto a los de cinco años antes (22).

La situación no tardó en afectar a los beneficios y a la rentabilidad de gran parte de las empresas pesqueras. Ya a comienzos de los años treinta, las grandes casas armadoras —Mamelena, Sociedad Anónima; Pescaderías Coruñesas: Pesquera Española; Pesquera Malaqueña, etc.que concentraban producción, fabricación de hielo, transporte y venta, incluso al por menor, tuvieron que liquidar; la importante flota de arrastre que abastecía parcialmente a la ciudad de Barcelona cesó en su actividad, y la mayoría de las empresas armadoras de todo el litoral comenzó a faenar con pérdidas o beneficios muy reducidos (23). Tomemos como ejemplo el caso de la sociedad gallega Paulino Freire, propietaria de vapores, astilleros y almacenes de efectos navales en Vigo y Cádiz: 62.618 pesetas de beneficios en 1930, 2.431 pesetas en 1932 y 28.620 pesetas en 1935; o la Pesquera Vasco-Gallega, también propietaria de varios vapores, con base en Pasajes, Vigo y Cádiz, que declara en 1933 un activo de 600.000 pesetas v pérdidas acumuladas superiores a las 100.000; o Rodríquez Rincón, de La Coruña, cuyo activo ascendía a 1.200.000 pesetas y que declara entre 1933 y 1935 beneficios que no superan las 5.000 pesetas (24).

La crisis no era exclusiva de la flota de arrastre; la flota de superficie también pasaba por una situación muy parecida. Las espléndidas costeras de los años 1931-35 arrastran los precios de la sardina hasta los niveles más bajos de todo el primer tercio del siglo. Además, el precio de la gasolina, que representaba entre un 50 y un 60 por 100 de los costes de producción, aumenta en esos mismos años hasta un 50 por 100. No es raro que muchos de los barcos dedicados a la captura de especies pelágicas paralizaran la actividad: la opción era faenar con pérdidas o fondear los barcos a la espera de mejores tiempos (25).

En vísperas de la guerra civil, la pesca marítima española atravesaba por una difícil situación.

Con unas capturas en aumento y unos precios que no mostraban signos de recuperación, la flota no podía efectuar los cambios tecnológicos que exigía la expansión a nuevas aguas iniciada en los años veinte. Se necesitaban unidades más potentes, con mayor radio de acción, velocidad y capacidad de carga. De hecho, en 1935 la flota pesquera española era una flota envejecida. que no respondía ya a las necesidades del momento: cerca del 60 por 100 de las embarcaciones de más de 35 toneladas superaba los diez años de vida, tiempo a partir del cual su eficiencia disminuía notablemente y su explotación dejaba de ser rentable. Había que sustituir los viejos barcos de madera y vapor por otros de acero, diesel y modernos sistemas frigoríficos. Sin embargo, la renovación de la flota era una tarea casi imposible, y de ahí que en 1935 se aumenten las primas a la construcción naval, profundamente afectada por la crisis del sector (26). Sin embargo, habrá que esperar a la posquerra para que tal transformación se produzca.

VIII. NOTAS FINALES

Hasta aquí hemos visto la evolución del sector pesquero a través de las distintas coyunturas, su fuerte crecimiento y los cambios que experimentó desde finales del siglo xix. Fue entonces cuando, bajo la presión de la demanda, inició un proceso acelerado de desarrollo: la transformación de las técnicas y el crecimiento de la mano de obra y la flota estimularon un incremento continuado de la productividad y la producción, lo que no tardó en situar a la pesca española entre las principales de Europa (Giráldez, 1991). Desde 1909 está ya en el grupo de cabeza, entre los países cuyas capturas superan

las 100.000 toneladas, al mismo nivel de Alemania o Francia, y en términos de valor ocupa un segundo puesto, inmediatamente después de Gran Bretaña, principal potencia pesquera europea. En definitiva, el despegue del sector es muy anterior a los años sesenta.

Para finalizar, nos gustaría mencionar al menos las consecuencias que todos estos cambios tuvieron sobre los procesos de producción, lo que creemos ayudará a comprender en qué forma se produjo el tránsito de una pesca, digamos, «tradicional» a otra «moderna» o «capitalista». En este sentido, la implantación de unas nuevas relaciones de producción quebró definitivamente el marco en que hasta entonces se había desarrollado la pesca en España. Ahora bien, la penetración del capitalismo no se desplegó en una dirección única, ya que las distintas posibilidades de capitalización, división del trabajo, capacidad de apropiación del recurso, dominio sobre la circulación, etc., tendieron a definir distintos procesos productivos. A grandes rasgos, se configura una pesca de altura, con frecuencia considerada como «industrial», y una pesca de bajura, que suele recibir la denominación de «tradicional», lo que confirmaría, por un lado, el carácter heterogéneo que adoptó el desarrollo del sector y, por otro, la importancia que tuvieron las condiciones socioecológicas propias de cada zona.

Tomemos como ejemplo el Cantábrico, y concretamente el País Vasco, donde fueron los arrastres los que acabaron con la pesca tradicional. El descenso de precios que siguió a la implantación de estos nuevos artes, y que afectó principalmente a la merluza y al besugo, obligó a las cofradías a reorientar su acti-

vidad hacia especies de superficie -bonito, sardina, verdel, chicharro, etc.—, menos valoradas, y destinadas preferentemente a la conserva. Este proceso, que provocó fuertes conflictos en todo el Cantábrico, acabará por definir una estructura dual caracterizada por una pesca polivalente. que sustituye diversas especies de superficie a lo largo del año, y una pesca de arrastre, que orienta su trabajo hacia especies de fondo y caladeros cada vez más lejanos (López Losa, 1994, y Maíz, 1993).

En Galicia, el proceso fue distinto. La actividad pesquera estaba centrada en la pesca de sardina, muy controlada por el sector transformador. La introducción de los cercos de jareta en esta pesquería fue lo que transformó todo el sistema productivo. El papel de los arrastres fue aquí secundario, y su difusión no suscitó conflictos. Seguramente porque en Galicia existía una amplia flota de palangreros a vapor que pudo adaptarse al arrastre sin grandes problemas. Los conflictos surgieron precisamente con la difusión de los cercos de jareta, que instauraron una nueva conciencia social sobre el aprovechamiento de los recursos claramente extraccionista. Sin embargo, los resultados finales no difieren demasiado de los señalados para el País Vasco; también en Galicia se consolidaron distintas flotas, de altura y bajura, con estructuras y estrategias bien diferenciadas, al tiempo que el libre acceso al recurso permitía la entrada de numerosas unidades pesqueras de muy pequeñas dimensiones, que faenaban con vela o remo y que, en muchos casos, servían simplemente para complementar los ingresos familiares (Giráldez, 1996).

En cualquier caso, lo que parece claro es que la transformación general de la pesca implicó la consolidación de dos procesos de producción diferentes: lo que comúnmente se llama pesca de bajura y la pesca de altura. La primera, que actúa sobre los recursos más próximos a la costa. está escasamente capitalizada. utiliza unidades pesqueras de pequeño tamaño y bajo coste, y apenas tiene control sobre la comercialización. La segunda, que explota recursos más alejados, precisa de unidades pesqueras mucho mayores, más costosas, que requieren un importante respaldo de capital, y ejerce un mayor control sobre la producción.

La constitución en los años veinte, por un lado, de los pósitos de pescadores y, por otro, de la Federación de Armadores, muestra orgánicamente hasta qué punto se han confirmado unas diferentes estructuras económicas y sociales, y el abismo que separaba a ambos procesos productivos. El proceso de transformación general del sector afectaba directamente a los llamados pescadores «de profesión», que en muchos casos fueron incapaces de enfrentarse a la competencia de las nuevas técnicas. Diversas iniciativas tratarán de suavizar la situación y lograr una mejora en las condiciones de vida de estos pescadores. La organización de los pósitos, inspirada en las antiguas cofradías, procurará facilitar el acceso a las nuevas técnicas mediante la compra de embarcaciones en régimen cooperativo, para lo que el Ministerio de Marina fundó en 1919 la Caja Central de Crédito Marítimo. Al mismo tiempo, se buscaba el control de los procesos de comercialización de la pesca, tanto al por mayor como al por menor (Sánchez Blanco, 1992, págs. 24-98).

Por otra parte, está la celebración del Primer Congreso Nacional de Pesca, en 1925, con la constitución de la Federación Nacional de Armadores de Buques de Pesca. La negativa de los grandes armadores a integrar a los barcos menores de veinte toneladas suscitó un profundo debate en el sector, ya que se excluía a la mayoría de los pescadores de bajura. En realidad, se trataba de dos clases de armadores con estrategias muy distintas: por un lado, los de parejas, bous y tarrafas, y, por otro, «los de pequeñas embarcaciones dedicadas a la pesca de sardina». Los primeros, «pescadores desde tierra», disponían de marineros asalariados, y los segundos, «pescadores desde el mar», eran al tiempo pescadores y propietarios que utilizaban «pescadores copartícipes en la pesca». Esto es, «distintos sistemas de producción que corresponden a intereses también distintos». De ahí que mientras la Federación Nacional de Armadores actúa como trinchera de los grandes empresarios de la pesca, presionando para solucionar problemas como la carestía del carbón, políticas laborales favorables o problemas arancelarios y fiscales, los pequeños armadores busquen el apoyo de la estructura de pósitos (27). En definitiva, a comienzos de los años veinte ya se puede afirmar que el desarrollo del capitalismo en la pesca ha llevado a la formación de dos ámbitos de actividad radicalmente diferenciados, cuyas respectivas estructuras se consolidarán en las décadas siguientes.

NOTAS

- Para lo relacionado con la estadística pesquera en este periodo, véase GIRÁL-DEZ (1991).
- (2) Vid. TORTELLA (1994, pág. 248). Las cifras serían similares a lo aportado por el sector pesquero en los últimos veinte años: en los años setenta, aportaba en torno al 1 por 100 del PIB español, decayendo en la década de los ochenta al 0,5 por 100. Vid. GARCIA ALONSO (1993, págs. 241-265).

- (3) CARMONA (1994, págs. 127-162). Para el caso asturiano, ver OCAMPO (1993). Para el caso de Cantabria, ver ORTEGA VALCÁRCEL (1986, págs. 385-389). Para el País Vasco. Maiz Alkorta (1993).
- (4) Esta caída en los rendimientos se aprecia tanto en el País Vasco (López Losa, 1994) como en Galicia (GIRÁLDEZ, 1996).
- (5) Precisamente, aqui está el origen de la importante flota de bous que abastece de pescado fresco a la capital catalana hasta finales de los años veinte: en 1914, la flota de bous de Barcelona está compuesta por 16 barcos con 3.883 TRB; cada buque empleaba a 21 hombres, y solían trabajar en las costas de Marruecos, en mareas que duraban de 20 a 25 días.
- (6) Aunque la participación de los armadores en la comercialización del pescado era bastante frecuente, no lo era su participación en la venta al por menor. Los procesos de concentración no eran algo nuevo en la pesca; empresarios vascos como Ignacio Mercader, pionero de la introducción del arrastre en Guipúzcoa, habían agrupado talleres de reparación de maquinaria, fabricación de hielo, cordajes y redes, y también poseían vagones para la comercialización del pescado.
- (7) Para lo relacionado con los problemas de la industria conservera, vid. CARMO-NA, 1994.
 - (8) Vida Marítima, 10-II-1916.
- (9) El sector pesquero gallego fue uno de los más afectados por el problema de los suministros y encarecimiento del carbón, tal como destacaron hace tiempo ROLDÁN; GARCÍA DELGADO, y MUÑOZ (1973, II, pág. 130).
- (10) Cifras obtenidas de los anuarios estadísticos de España relativos a 1920 y 1921.
- (11) Destacado hace tiempo este hecho por Paz Andrade (1954, págs. 61-63), fue comprobado para el País Vasco por LOPEZ LOSA (1994).
 - (12) Boletín de Pescas, 48-52, 1920.
- (13) Fuente: Rodriguez Santamaria (1926), y Anuario Estadístico de España. 1932.
 - (14) Ideales Pesqueros, 21-II-1925.
- (15) A comienzos de 1931, sólo constan en la Lista Oficial de Buques de España ocho embarcaciones movidas a motor, que superaran las 50 toneladas, y a finales del año siguiente eran ya 25 buques, con 2.684 toneladas, en un 90 por 100 matriculados en el País Vasco, preferentemente en Guipúzcoa: Lista Oficial de Buques de España, anuarios estadisticos de España, 1930 y 1933.
 - (16) Industrias Pesqueras, 1-II-1953.
 - (17) Industrias Pesqueras, 15-VI-1927.
- (18) Estadística general del consumo de carbones por las diversas industrias y almacenistas, Madrid, 1939.
- (19) Precios calculados a través de las respectivas memorias de la Asociación General de Industrias Pesqueras y sus Derivadas.

- (20) Memoria del Congreso Nacional de Pesca, San Sebastián, 1928, pág. 25.
- (21) GIRÁLDEZ (1996). Sobre los conflictos pesqueros en esta época, ver Vasconia Industrial y Pesquera e Industrias Pesqueras, y XERMINAL, COLECTIVO DE HISTORIA (1990).
- (22) «La ayuda del Estado a la construcción naval», Mar (Navegación, Puertos e Industrias del mar). 12, 1935.
- (23) Vasconia Industrial y Pesquera, 20-IV-1929 y 5-VI-1929; Barcelona Pesquera, 3, 1930.
- (24) LAVANDEIRA (1992); Archivo del Reino de Galicia, Fondo de Hacienda, Balances de Sociedades; Archivo Provincial de Pontevedra, Fondo de Hacienda, Balances de Sociedades.
- (25) Industrias Pesqueras, 15-III-1933; 1-V-1936.
- (26) «La ayuda del Estado a la construcción naval», Mar (Navegación, Puertos e Industrias del mar), 12, 1935.
- (27) Ideales Pesqueros, números desde agosto a diciembre; Vasconia Industrial y Pesquera, 5-XI-1925.

BIBLIOGRAFÍA

- Asociación General de Industrias Pesqueras y sus Derivadas (varios años), *Memo*rias de la...
- Banco Uriouijo (1924), La riqueza y el progreso de España, Madrid.
- CARMONA, J. (1983), Producción textil rural y actividades marítimo-pesqueras en Galicia, tesis doctoral, Santiago de Compostela, pro. ms.
- (1994), «Recursos, organización y tecnología en el crecimiento de la industria española de conservas de pescado, 1900-1936», en NADAL, J., y CATALÁN, J. (eds.), La cara oculta de la industrialización española, Madrid, Alianza Editorial, páginas 127-162.
- (s.f.), Crecimiento y competitividad internacional en la industria española de conservas de pescado. 1900-1936, pro. ms.
- DE BUEN, F. (1929), «Fluctuaciones en la sardina», notas y resúmenes, *Boletín de Pescas*, II, Madrid, Instituto Español de Oceanografía.

- DE BUEN, O. (1921), «Ideas generales», en DE BUEN, O. (dir.), La pesca marítima en España en 1920, Madrid, Instituto Español de Oceanografía, págs. XVII-XLIII.
- Díaz de La Paz, A. (1993a), «Ecología y pesca en Canarias: una aproximación histórica a la relación hombre-recurso», *Ayer*, 11, págs. 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.
- GARCÍA ALONSO, J. M. (1993), «Pesca marítima», en GARCÍA DELGADO (ed.), España, Economía. Madrid, Espasa Calpe.
- GARCÍA SOLÁ, F. (1888), «Idea general de pesca marítima en España», Revista de Pesca Marítima, 30 de julio, págs. 97-110.
- GIRÁLDEZ, J. (1991), «Fuentes estadísticas y producción pesquera en España (1880-1936)», Revista de Historia Económica, IX. 3, págs. 513-533.
- (1996), Crecimiento y transformación del sector pesquero gallego, 1880-1936, Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- GCNZÁLEZ LAXE, F. (1983), El proceso de crecimiento del sector pesquero español (1961-1978), La Coruña, Caixa de Ahorros de Galicia.
- LAVANDEIRA, J. (1992), "Construçóm e reparaçóm naval na ría de Vigo a comenzos do século xx (1900-1936)", Agalia, verano, págs. 215-232.
- LÖPEZ LOSA, E. (1994), «Cambio técnico y conflicto en las pesquerías vascas: el vapor y el arrastre 1878-1936», ponencia presentada al VII Simposio de Historia Económica, Barcelona.
- Maiz Alkorta, J. A. (1993), El sector pesquero vizcaíno, 1880-1960. Análisis de la interacción de los elementos ambiental, extractivo y comercial en la pesquería, Departamento de Agricultura y Pesca, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz.
- Mar (Navegación, Puertos e Industrias del Mar) (1935), «La ayuda del Estado a la construcción naval», 12.
- NAVAZ y SANZ, J. M. (1948). La pesca de arrastre en pareja, San Sebastián, Sociedad Oceanográfica de Guipúzcoa.

- NIELFA, G. (1985), Los sectores mercantiles en Madrid en el primer tercio del siglo xx, Madrid, Ministerio de Trabajo.
- Ocampo, J. (1993), «Pesca y actividades de transformación en Asturias, 1750-1990: líneas de investigación y primeros resultados», ponencia presentada en el *V Congreso de Historia Económica*, San Sebastián.
- ORTEGA VALCARCEL, J. (1986), Cantabria 1886-1986. Formación y desarrollo de una economia moderna, Santander, Cámara Oficial de Industria, Comercio y Navegación.
- PARDO, A. (1906). "Diccionario y croquis de los artes de pesca más usuales en las costas de España", Anuario de Pesca de 1906, págs. 87-163.
- Paz Andrade, V. (1954), Producción y fluctuaciones de las pesquerías, Madrid, Unión Española de Armadores Pesqueros.
- RODRIGUEZ SANTAMARIA, B. (1912), «La pesca por vapores en las costas de nuestra península», Anuario de Pesca de 1911, Madrid, págs. 97-107.
- (1923), Diccionario de artes de pesca de España y sus posesiones, Madrid, Sucesores de Ribadeneyra.
- (1926), «Los motores de explosión en la pesca», Vasconia Industrial y Pesquera, 20 de abril.
- ROLDÁN, J. M. (1921), "Costas vascas", en DE BUEN. O. (dir.), La pesca marítima en España en 1920, Madrid, Instituto Español de Oceanografía, págs. 14-44.
- ROLDÁN, S.; GARCÍA DELGADO, J. L., y Mu-ÑOZ, J. (1973), La consolidación de la sociedad capitalista en España. 2 t., Madrid. Confederación Española de Cajas de Aborros
- SÁNCHEZ BLANCO, J. (1992), El crédito social pesquero (1900-1992), Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- Tortella Casares, G. (1994), El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos xix y xx. Madrid. Alianza Editorial.
- XERMINAL, COLECTIVO DE HISTORIA (1990), «Crise económica e loitas sociais na Galicia republicana: o conflicto pesqueiro vigués de 1932», en *O movemento obreiro* en Galicia. Catro ensaios, Vigo, páginas 139-313.

Resumen

Este trabajo analiza el desarrollo de la actividad pesquera en España desde los años finales del siglo xix hasta el estallido de la guerra civil. Se trata de observar su peso en el conjunto de la economía, comparándolo con el de otros sectores, analizar las pautas que siguió su transformación en las diversas zonas del litoral español y su evolución a través de las distintas coyunturas y, por último, de atender a los cambios en los procesos de producción que provocaron el tránsito de una pesca que podríamos considerar «tradicional» a otra «moderna» o «capitalista».

Palabras clave: economía, España, historia, pesca.

Abstract

This work analyses the development of the fishing activity in Spain from the last years of the XIX century to the start of the Spanish civil war. The objective is to observe its importance within the whole economy, comparing it to that of other sectors, to analyse the trends followed by its transformation in the different Spanish coastal areas and its evolution over the different economic situations. Finally, to observe the changes in the production processed which made fishing go from what could be called «traditional» to «modern» or «commercial» fishing.

Key words: economy, Spain, history, fishing.

JEL classification: N50, Q22.