

La pesca y sus fluctuaciones en el puerto de A Coruña, 1914-1960

Jesús Mirás Araujo

1. INTRODUCCIÓN¹

En los últimos años, la historiografía gallega ha desarrollado un esfuerzo creciente por superar la tradicional visión «ruralista» de nuestra sociedad, prestando una atención especial a su economía industrial. La historia agraria ha sido una de las principales responsables de esa revisión histórica. De este modo, los nuevos campos de investigación abiertos desde principios de los años noventa han consolidado la «ruptura historiográfica» iniciada en los años setenta y ochenta, en cuyos modelos analíticos y explicativos todavía descansa parte de la investigación actual. Además del estudio del movimiento obrero, los movimientos políticos o la demografía histórica (en particular, la emigración), una de las principales líneas que ha centrado el cambio ha sido la historia económica y su preocupación por la génesis del atraso y, por tanto, por los fenómenos industriales (Beramendi, 1999: 310-5). Uno de los mejores exponentes de esta tendencia son los estudios sobre explotación de los recursos pesqueros (Villares, 1996: 24), en donde la reciente proliferación de estudios socioeconómicos ha facilitado la atenuación

Fecha de recepción del original: Marzo de 2005. Versión definitiva: Octubre de 2005

■ *Jesús Mirás Araujo es profesor asociado en la Universidad de Coruña. Dirección para correspondencia: Dpto. de Economía Aplicada I, Área de Historia e Instituciones Económicas, Facultade de CC.EE. y Empresariales, Universidad de A Coruña, Campus de Elviña, 15071 A Coruña jmiras@udc.es*

¹ Una versión preliminar del trabajo fue presentada en el VII Congreso de la Asociación de Historia Económica, Zaragoza, 2001, y reproducida parcialmente como documento de trabajo del Instituto de Estudios Universitarios y Marítimos de la Universidade da Coruña, bajo el título *La actividad pesquera en el puerto de A Coruña, 1914-1960*, A Coruña, 2003.

de los déficits que existían en la historiografía regional sobre el desarrollo del sector durante los siglos XIX y XX².

La mayoría de investigadores ha coincidido en señalar que la pesca ha sido un factor clave en el desarrollo socioeconómico regional. Los puertos gallegos destacaron por los capítulos pesca y emigración (Vázquez González, 2000), y los dos principales, Vigo y A Coruña, lograron su desarrollo en los dos últimos siglos gracias, fundamentalmente, a una actividad pesquera que sirvió de base para la consolidación de otros tráfi-cos³.

En consecuencia, durante la primera mitad del siglo XX la pesca ha constituido uno de los factores preponderantes de la economía de la ciudad de A Coruña. El elemento que singulariza a este puerto era que los intereses de la burguesía local, ligada históricamente al sector marítimo, se dirigían comparativamente con mayor ímpetu hacia el sector comercial y de servicios, a diferencia de lo que ocurría con Vigo, el principal puerto competidor, en donde se reorientaron con mayor vigor hacia el sector secundario (conservas, construcción naval, etc.). La tradicional especialización de los principales empresarios coruñeses en actividades de consignación, representación, transporte, etc., ligadas al tráfico de pasajeros (y, en menor medida, de mercancías) fue seguida de una rápida reconversión hacia las actividades pesqueras, en concreto, hacia aquéllas en las que se podían explotar las redes, recursos, habilidades, etc. comercializadoras de estos empresarios⁴.

En consecuencia, y como resultado de la citada especialización, los principales rasgos diferenciadores del puerto de A Coruña con respecto a otros puertos pesqueros han sido el predominio de la pesca en fresco, su papel como puerto de referencia para los desembarcos de los puertos del entorno, y el mayor nivel de precios de la pesca descargada con respecto a otros lugares, por ejemplo Vigo. El puerto ha dado asiento asimismo a una de las más potentes flotas pesqueras nacionales, mientras la proporción de la mano de obra empleada se situaba en el 1,53% en el año 1920 (3,20% en el caso de los hombres), y en el 1,31% en 1940 (2,48%), lo que lo situaba entre los subsectores de mayor ocupación dentro de la población activa urbana⁵.

El objetivo del trabajo es analizar la evolución de la actividad pesquera en el puerto de A Coruña durante un período cronológico amplio, que se encuentra acotado por dos coyunturas concretas que marcaron saltos cualitativos significativos del sector, tanto a escala local como regional. Por un lado, la Primera Guerra Mundial, acontecimiento

² Sin ánimo de ser exhaustivo, *vid.* GIRÁLDEZ (2002, 1997, 1996, 1993), SINDE (2002), SINDE *et al.* (2002), FERNÁNDEZ CASANOVA (1998), PÉREZ SÁNCHEZ (1997), CARMONA (1997).

³ MIRÁS (2004c), LINDOSO Y MIRÁS (2001), VÁZQUEZ GONZÁLEZ (2000), GONZÁLEZ LAXE *et al.* (1999), GIRÁLDEZ (1997), SOUTO (1990), RODRÍGUEZ ARZÚA (1980: 239).

⁴ En numerosas sociedades de pesca creadas a finales del siglo XIX y en las primeras décadas del XX figuran empresarios con intereses en diversas actividades comerciales y de servicios (LINDOSO, 2005, MIRÁS, 2004a).

⁵ Sólo se han incluido los datos de esos dos años, ya que son los únicos censos de población de este período en los que se desglosa la información correspondiente a la pesca.

que marcó una línea divisoria en el desarrollo de la pesca en A Coruña y en Galicia⁶. Por otro, los años sesenta, etapa en la que concurrió un crecimiento de las pesquerías a escala mundial con una legislación estatal favorecedora de la pesca industrial en España, hecho que introdujo importantes modificaciones que condujeron al sector por una senda nueva de crecimiento.

El análisis es diacrónico. Consiguientemente, se intentan determinar las circunstancias que incidieron en las diferentes etapas evolutivas de la pesca en la ciudad. El trabajo se articula en tres grandes apartados, en donde se exponen y caracterizan los principales factores condicionantes de la actividad productiva: 1. El crecimiento desde principios de siglo hasta los años veinte, incluidas las consecuencias del impacto de la guerra europea y la posguerra; 2. La ralentización del crecimiento del sector durante la Dictadura de Primo de Rivera, y la incidencia de la crisis republicana y la Guerra Civil; 3. La recuperación productiva de los años cuarenta y las dificultades empresariales de los cincuenta, que restringieron el salto posterior del sector a dos tramos concretos, el de la pesca capitalista de altura y gran altura. Durante el conjunto del período, el volumen de capturas se ha cuadruplicado, gracias a la transformación de las artes de pesca, de la flota, el acceso a nuevos caladeros y, en definitiva, la generalización de las relaciones capitalistas dentro del sector.

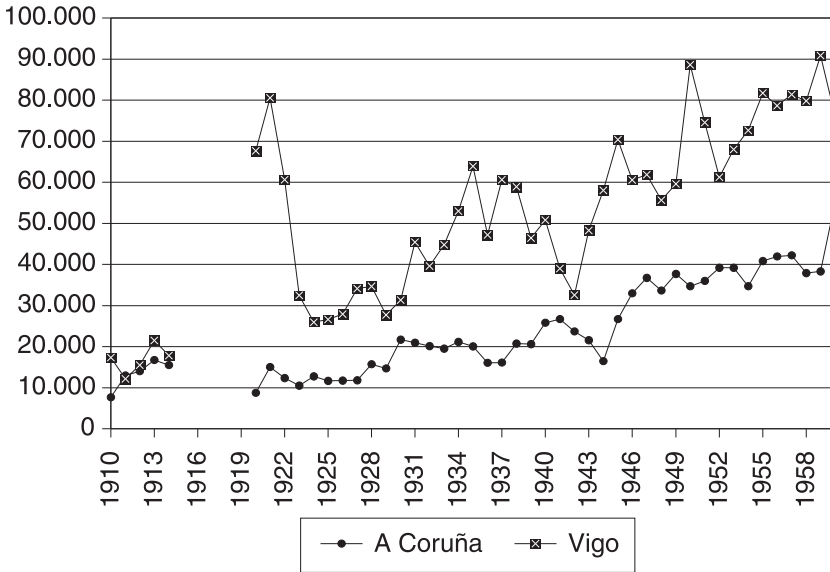
2. LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL Y LA ACELERACIÓN DE LA TENDENCIA DE CRECIMIENTO DE PRINCIPIOS DEL SIGLO XX

A Coruña cuenta con una larga tradición pesquera. A pesar de ello, no había sobresalido a escala nacional hasta el siglo actual. Sólo comenzó a adquirir protagonismo cuando en el último cuarto del siglo XIX se inició el envío de pescado fresco, coincidiendo con la conexión ferroviaria con el interior peninsular. Las ventajas comparativas que suponían dicha comunicación, el crecimiento económico urbano y la propia demanda local fortalecieron la posición de la ciudad como puerto de pesca⁷. Desde entonces, ha ocupado los primeros puestos del ranking, a cierta distancia de Vigo (primer puerto pesquero nacional) en cuanto a volumen de capturas (Gráfico 1 y Gráfico 3), con un porcentaje de participación dentro del conjunto español que se mantuvo relativamente constante en torno al 4-7% del total de capturas. Las diferencias con relación al puerto vigués eran menores respecto al valor, debido al peso que tenía este último en la pesca de la sardina (Gráfico 2, Giráldez, 1996: 105).

⁶ La ausencia de Memorias de la Junta de Obras del Puerto de A Coruña condiciona el análisis, pues éstas no se encuentran disponibles hasta la posguerra mundial.

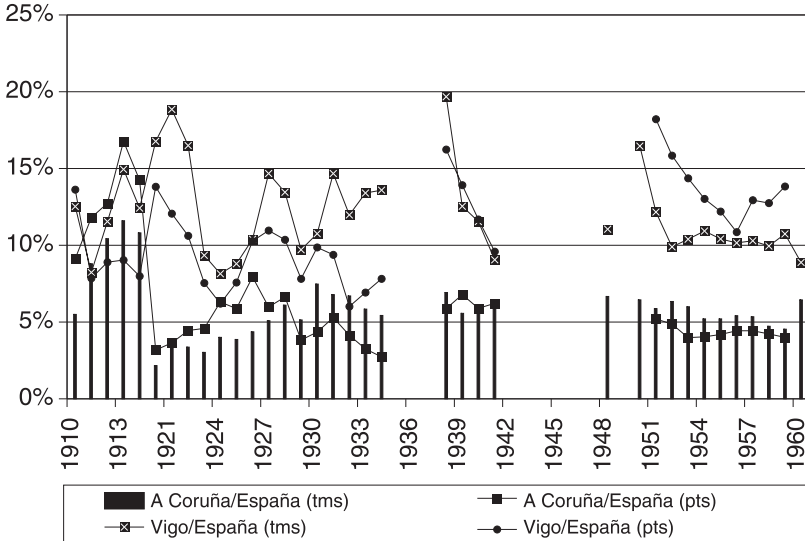
⁷ Para un análisis de la evolución económica de A Coruña en el período de entreguerras, MIRÁS (2004a).

GRÁFICO 1. VOLUMEN DE LA PESCA CAPTURADA EN A CORUÑA Y VIGO, 1910-1960 (TMS)



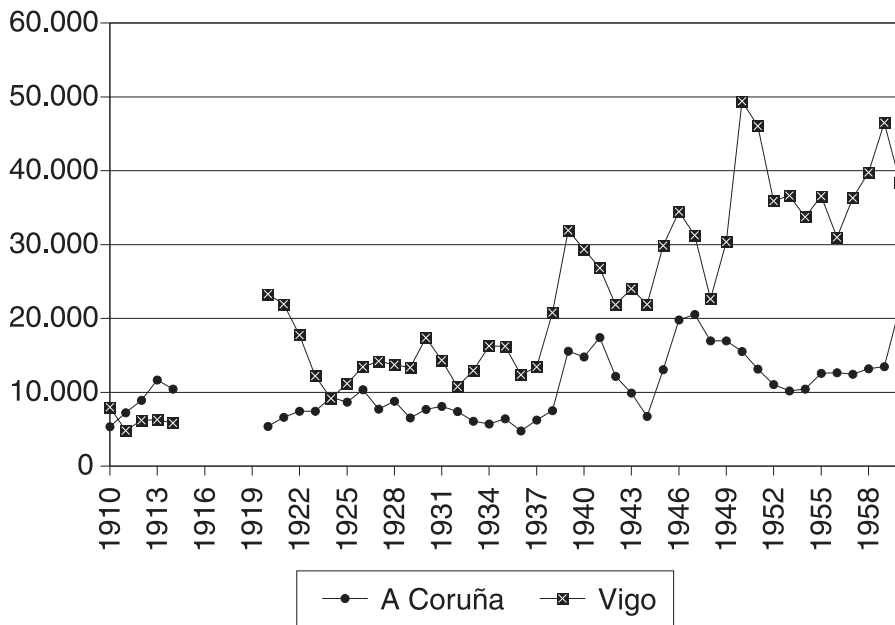
FUENTE: Para el período 1910-1920, y para Vigo, Giráldez (1996). Para A Coruña, a partir de 1920, Memorias de la Junta de Obras del Puerto de La Coruña (J.O.P.), cuyos datos correspondientes a la pesca se recogen por primera vez a partir de esa fecha

GRÁFICO 2. PARTICIPACIÓN DE LOS PUERTOS DE A CORUÑA Y VIGO EN EL TOTAL PESQUERO ESPAÑOL



FUENTE: Vid. Gráfico 1

GRÁFICO 3. VALOR DE LA PESCA CAPTURADA EN A CORUÑA Y VIGO, 1910-1960 (EN PESETAS CONSTANTES DE 1913)



FUENTE: *Vid. Gráfico 1*

El tránsito entre siglos coincide con el inicio de las transformaciones en la pesca gallega, ajustándose, además, el sector con muy escaso retraso cronológico a la evolución técnica observada a escala internacional (Sahrhage, 1992, Carmona, 1990). Varios factores incidieron en estas mudanzas: la introducción del vapor, lo que favoreció la penetración de nuevos tipos de técnicas y de relaciones industriales; las transformaciones en los medios de extracción, tanto artes (cercos de jareta, parejas, palangres y artes de arrastre) como embarcaciones (sustitución de la madera por el acero en los cascos, mejora de los equipos de captura, aumento del tamaño de las unidades y su autonomía) y la estructura organizativa del sector⁸. Estas transformaciones incidieron principalmente en la pesca de altura y provocaron asimismo la aparición de graves conflictos socioeconómicos y ecológicos en Galicia, a los que A Coruña no fue ajena⁹.

⁸ La primera década del siglo XX estuvo acompañada, además, de un gran dinamismo en la creación de sociedades dedicadas a la pesca y actividades vinculadas, en paralelo a la introducción de los nuevos medios técnicos, con un máximo que se sitúa hacia 1907 (SINDE, 2002: 27, 45-6).

⁹ PEREIRA (2001: 357), GIRÁLDEZ (1993), PEREIRA (1992: 154). Durante el primer tercio del siglo XX aparecieron en los puertos de Vigo y A Coruña las primeras sociedades de resistencia. En A Coruña, el dominio en el sector pesquero correspondía a agrupaciones de tendencia anarcosindicalista, la cual era, además, la corriente hegemónica dentro del sindicalismo local (FERNÁNDEZ CASANOVA, 1998: 161-2). Las diferencias entre armadores y marineros provocaron frecuentes paros de las embarcaciones, lo que provocó una fuerte reducción del pescado desembarcado, especialmente en las especies de altura (DOMÍNGUEZ, 1923: 282).

La modernización del sector permitió asimismo una transformación de la actividad comercializadora. Las formas tradicionales de distribución existentes desde finales del siglo XIX, personalizadas en la cadena armador-negociante mayorista-asentador, se vieron complementadas con la aparición de nuevas empresas integradas verticalmente, caso de la firma *Pescaderías Coruñesas*¹⁰. Esta sociedad agrupaba la fase de producción (con su propia flota), el transporte y la comercialización hasta su venta al por menor, en expendurias propias. Sin embargo, este tipo de empresas, con excepción de la citada, quebró o se reestructuraron con la crisis de los años treinta. En consecuencia, los agentes protagonistas de la fase de producción y de la comercialización han sido generalmente distintos; la primera fase se hallaba subordinada a la segunda, al poseer ésta un mayor poder en el momento de las transacciones, cuya principal manifestación era el sistema de subasta a la baja¹¹.

La estrechez de la plataforma continental y el subsiguiente desarrollo de la flota marcaron el inicio de un proceso de expansión hacia nuevos caladeros, dando origen a la implantación de la flota de arrastre¹². He aquí precisamente la particularidad principal de A Coruña dentro del contexto pesquero gallego: el dominio de la pesca de altura, es decir, de aquella dedicada a la captura de especies para consumo en fresco (merluza, pescadilla, besugo, lenguado y otras especies finas), por medio de bous y parejas, con nuevos y modernos medios de comercialización, sobre todo fuera del mercado regional¹³. El acceso a los nuevos caladeros por parte de la flota moderna comenzó antes de la guerra mundial, cuando algunos empresarios trasladaron sus embarcaciones hacia los puertos mediterráneos, con el fin de aprovechar su ventajosa situación para acceder a los inexplotados caladeros del norte de África, tendencia que se consolidó durante el conflicto, gracias al acceso a los fondos canario-africanos, tanto en A Coruña como en Galicia (Eiroa, 1997: 72; Giráldez, 1997: 19; Varela, 1985: 133). Este avance no impidió que persistiese el dualismo entre sectores tecnológicamente punta y los modelos de explotación tradicionales¹⁴.

La actividad pesquera experimentó fuertes fluctuaciones (Gráfico 1 y Gráfico 4). Esta actividad se caracteriza por un elevado grado de incertidumbre en el comportamiento de las capturas, lo que sometía a los ingresos del sector pesquero a una pronun-

¹⁰ Para un análisis detallado de las formas de integración en el sector pesquero coruñés, SINDE (2002).

¹¹ LLEDÓ (1943: 448), SOLER (1936: 6), DOMÍNGUEZ (1923: 283-4). Según VARELA (1985: 108), en Galicia «el control sobre el proceso productivo por parte de los armadores [...] se pierde «hacia delante» y «hacia atrás». Hacia adelante, por la incapacidad de controlar las condiciones de producción [...] Hacia atrás, por la incapacidad [...] para absorber las funciones de almacenamiento, conservación y transporte».

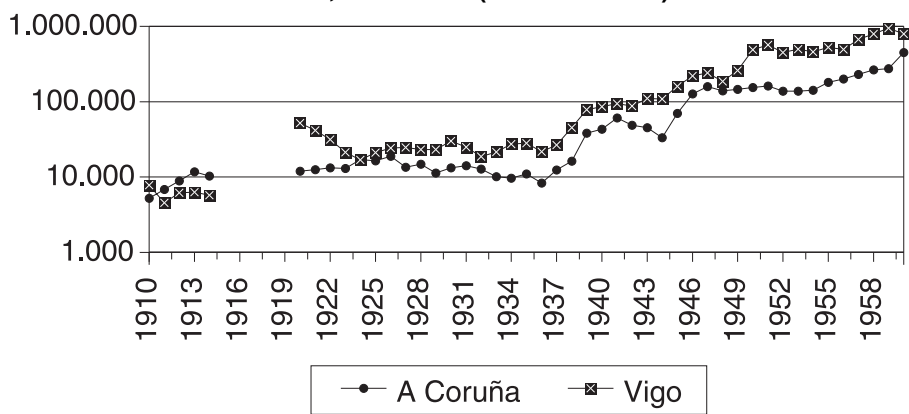
¹² La *Lista Oficial de los Buques de Guerra y Mercantes de la Marina Española* elaborada por la Subsecretaría del Ministerio de Marina, correspondiente a los años 1909 y 1914 muestra un crecimiento del número de buques de más de 100 TRB con respecto a principios del siglo. El número de unidades era de 14 en 1909 y 13 en 1914, con un tonelaje total de 2.412 y 2.321 toneladas respectivamente, cuando en 1900 apenas figuraban matriculados dos buques de estas características.

¹³ *La Coruña puerto pesquero nacional*, La Coruña, Imprenta Roel, 1927.

¹⁴ GONZÁLEZ LAXE (1976). Tesis no compartida por SANZ (1983).

ciada variabilidad. La primera década del siglo constituyó una etapa de crecimiento, que enlaza con la que por entonces experimentó el sector en Galicia (Giráldez, 1996). Ésta fue seguida, entre 1906-1912, de una crisis, como consecuencia de la merma en las capturas de la más importante especie de las pesquerías gallegas, la sardina¹⁵. Estas caídas se repetirán con excesiva frecuencia a lo largo del siglo.

GRÁFICO 4. VALOR DE LA PESCA DESCARGADA EN A CORUÑA Y VIGO EN PESETAS CORRIENTES, 1910-1960 (ESCALA LOG)



FUENTE: Vid. Gráfico 1

Posteriormente, la Primera Guerra Mundial representará un acontecimiento clave para el futuro de la pesca. La guerra inicialmente afectó de forma negativa a la actividad pesquera coruñesa¹⁶. En primer lugar, se produjo un fuerte aumento de los costes empresariales. El mayor crecimiento correspondió al capítulo materias primas, en especial del carbón. El problema del carbón se presentó en numerosas ocasiones, pero en 1916 alcanzó cotas serias, hasta el punto de desembocar en una huelga de buques pesqueros, que se inició en primavera y se prolongó por espacio de varios meses¹⁷. Otros capítulos destacados fueron el aceite, cables de acero, redes, y otros pertrechos, que compartieron una tendencia inflacionista especialmente virulenta de las principales subsistencias¹⁸. Asimismo, las dificultades para la importación de determinados inputs y de

¹⁵ EIROA (1997: 129). Para GIRÁLDEZ (1997: 18-9), la crisis se caracterizó por un descenso en los rendimientos de los caladeros, los precios de la pesca y los beneficios de los armadores.

¹⁶ Muchas de las empresas constituidas en los años previos a la guerra, fueron disueltas durante el período bélico (SINDE, 2002: 30-1).

¹⁷ *Actas del Pleno de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de La Coruña (COCINC). Boletín de Pesca*, 1-2 (1916) y 46-47 (1920).

¹⁸ El aumento del precio de los principales inputs se puede ponderar con los siguientes datos. La medida de sardina de 65/70 unidades costaba 14 pts. en 1914, mientras en 1918 costaba 60 pts.; el carbón pasó de 45 pts./1.000 kgs. a 200; el estaño, de 400 a 3.000 pts./1.000 kgs.; el aceite, de

maquinaria se multiplicaron y, lo que es peor, se observa una contracción en el volumen de capturas, con los consiguientes efectos sobre las actividades vinculadas, fenómenos a los que Galicia no fue ajena (Giráldez, 1997: 21-2).

Finalmente, la pesca asistió impotente a las dificultades financieras de las compañías ferroviarias. Éstas se vieron obligadas a practicar una fuerte subida de las tarifas que resultaron perjudiciales para el sector pesquero, cuya mercancía (se afirmaba por parte de los empresarios) era gravada con unas cargas equiparables a las de los bienes de lujo¹⁹. Los envíos de pescado eran origen de frecuentes conflictos entre los productores coruñeses y la Compañía de los Ferrocarriles del Norte. Las referencias a los problemas de este tipo de transporte fueron, de hecho, continuas durante todo el primer tercio del siglo²⁰. Los «trenes pescaderos» no disponían de vagones suficientes, sus horarios eran excesivamente rígidos, el material móvil se encontraba en pésimo estado, las condiciones del transporte eran inapropiadas y antihigiénicas, etc.²¹ Esto determinó que después de la guerra se generalizase la utilización del camión como medio de transporte para el pescado fresco, lo que supuso un importante ahorro de tiempo y de costes²².

La situación retomó nuevamente el ritmo durante la segunda mitad del conflicto. Las capturas experimentaron un espectacular incremento, debido a la caída de la actividad de los primeros tres años de conflicto y a la casi total paralización de la mayor parte de las flotas europeas, lo que trajo a los caladeros la necesaria recuperación tras el esfuerzo extractivo anterior. Además, la demanda de pescado en el mercado español se incrementó²³. Martínez López (1996: 26) ha señalado que, de hecho, el consumo de pes-

130 pts./100 kgs. a 210; la hojalata, de 18 pts. la caja de 40 kgs. (112 hojas) a 140,5; la madera, de 70 a 95 pts./m³; la sal, de 25 a 60 pts./1.000 kgs.; y el plomo, de 580 a 1.000 pts./1.000 kgs. *Informe de los Inspectores de Trabajo sobre la influencia de la guerra europea en las industrias españolas (1917-1918)*, Madrid, Instituto de Reformas Sociales, 1919, vol. 2, pp. 138, 222 y ss.

¹⁹ «En la actualidad sólo llegan frescos al interior del país pescados de lujo, los más caros, los que pueden resistir el precio elevado de la conservación y del transporte por múltiples medios, no siempre rápidos». *Primer Congreso Nacional de Pesca Marítima, celebrado en Madrid del 17 al 23 de noviembre de 1918*, Ministerio de Marina, Madrid, p. 48. Las subidas en las tarifas no afectaron sólo al pescado, sino a otros diversos portes como los del hielo, encareciendo aun más la partida correspondiente a gastos de transporte.

²⁰ Las diferencias con las compañías ferroviarias y la incapacidad para presionarlas presentan paralelismos con los obstáculos que debió afrontar la exportación de otros productos (por ejemplo, la carne) antes de la Guerra Civil (MARTÍNEZ LÓPEZ, 1995: 193-5). Esa coincidencia guardaría, en parte, relación con las deficiencias en la organización de los principales sectores económicos gallegos anteriores a la guerra, cuya fragmentación, desconexión y desarticulación se manifestó en la imposibilidad de alcanzar mayores cotas de influencia.

²¹ *Actas Pleno COCINC, 1924. Memoria del Congreso Nacional de Pesca de 1928*, San Sebastián, 1928.

²² «El transporte de pescado por carretera», *Industrias Pesqueras*, 1929, 55. *Estudio realizado para conocer las causas del decrecimiento mercantil de La Coruña*, La Coruña, COCINC, 1935, p. 5. Paz Andrade (1934). En A Coruña este transporte estaba plenamente consolidado hacia los años treinta, habiéndose abandonado prácticamente el transporte ferroviario. *Apuntes para el momento de la industria española de 1930*, Madrid, Consejo de Industria, 1932, p. 395.

²³ GIRÁLDEZ (1996: 165-76). Se observa que el transporte de pescado por medio de las dos compañías ferroviarias que operaban en Galicia se incrementó, aunque las cifras de la Compañía del Norte tuvieron un perfil más irregular que las de la M.Z.O.V. (GIRÁLDEZ, 1996: 25).

cado en España experimentó una tasa de crecimiento mayor durante la guerra y, sobre todo, la posguerra, superando incluso el consumo per cápita de carne hacia 1919-1922, circunstancia que guardaría, asimismo, relación con los cambios en la dieta²⁴. Éstos, junto con el papel de la industria conservera, se hallarían, en buena medida, en la raíz de la evolución de la actividad del puerto, de manera similar a lo que ocurría en Vigo²⁵. El citado incremento de la demanda provocó un aumento del precio del pescado, que compensó parcialmente los resultados empresariales. En conjunto, esta etapa de expansión de la pesca se prolongó hasta aproximadamente 1921²⁶.

3. UN LENTO Y DIFÍCIL CRECIMIENTO DURANTE LA DICTADURA DE PRIMO DE RIVERA, Y SU INTERRUPCIÓN DURANTE EL PERÍODO REPUBLICANO Y LA GUERRA CIVIL

En una segunda etapa, que coincide con el final de la posguerra, aproximadamente 1921-1922, el sector pesquero comenzó a presentar unos síntomas de agotamiento que se agudizaron con el tiempo, y que perduraron prácticamente hasta los últimos años de la Dictadura de Primo de Rivera²⁷. Aunque la crisis de adaptación posbélica afectó más tardíamente al sector, la actividad pesquera en A Coruña atravesó probablemente la situación más crítica del primer tercio del siglo.

Los años veinte fueron duros para la pesca coruñesa, debido a un agotamiento de los caladeros que perjudicó igualmente a la flota gallega (Giráldez, 1996: 302-3). El momento más delicado se vivió en los años centrales de la década, cuando tanto la flota de bajura como la de altura padecieron los efectos de la sobrepesca. La crisis tocó fondo en 1923, cuando se registraron las cifras más bajas de producción del período. La disminución afectó principalmente a la sardina, que desapareció de las costas en 1917-1924²⁸. El volumen de capturas permaneció prácticamente estancado hasta 1927, a los

²⁴ Las ciudades gallegas presentan un perfil dietético apoyado en una elevada disponibilidad bovina, pero sustentado asimismo en otras proteínas alternativas, principalmente el pescado (MARTÍNEZ LÓPEZ, 1995).

²⁵ SOUTO (1990), MIRÁS (2004c). En España, el volumen de pesca desembarcada se incrementó rápidamente durante la primera mitad del siglo, hasta el punto de que su papel en la dieta de los españoles fue cada vez más importante (TORTELLA, 1994: 248).

²⁶ La producción pesquera en las costas gallegas siguió una evolución diferente respecto de la observada en las costas septentrionales, ya que en Galicia el máximo se alcanzó en 1921, iniciando los desembarcos una caída sostenida hasta 1927, mientras que en el Cantábrico la crisis se retrasó hasta 1925 (de BUEN, 1929: 14).

²⁷ Para Galicia, Giráldez (1996: 302) sitúa esta fase en torno a 1920. En A Coruña podemos retrasarlo hasta 1921, si tomamos como indicador el volumen de capturas e incluso el valor nominal de la pesca. No obstante, si empleamos el valor en pesetas constantes, todavía se aprecia un moderado crecimiento hasta mediados de la década, a consecuencia del escenario deflacionista imperante.

²⁸ ROMANÍ (1981: 69). Desde la Cámara de Comercio local se argumentaba que la responsabilidad de la crisis tenía su origen en la utilización de métodos rudimentarios de pesca (como la utilización de la dinamita en la pesca costera) y en el agotamiento de los bancos pesqueros. *Actas Pleno COCINC*, 1923. En el caso de la pesca de bajura, los factores biológicos jugaron un papel fundamental, debido al desencadenamiento de un nuevo ciclo de desaparición de la sardina de las cos-

niveles de 1923, con la excepción de una recuperación coyuntural en 1924. Los precios, además, se mantienen estables hasta la Guerra Civil, lo que forzó la orientación desde la sardina hacia otras especies pelágicas (espadín, jurel o bocarte)²⁹.

Las especies objetivo de la flota de arrastre, las demersales, también sufrieron un retroceso, provocando una de las mayores crisis del puerto de A Coruña. Esta situación forzó a la flota gallega a acceder desde aproximadamente 1927-1928 a los caladeros del Mar Céltico y Suroeste de Irlanda (*Grande Sole, Petite Sole, La Chapelle, Labadie, Porcupine, Dogger Bank*, etc.) (Paz Andrade, 1958: 18). En ese momento coincidió una subida de los costes de producción, vinculada al alejamiento cada vez más mayor de los caladeros de las costas españolas, con un estancamiento de la demanda (vinculado a la inflación de posguerra)³⁰.

El coste de adquisición del carbón figuraba como la primera partida de gasto de las empresas pesqueras (Rodríguez Santamaría, 1911). El establecimiento de un régimen de primas directas a la producción española (Real Decreto de 17 de marzo de 1921), y la obligatoriedad del consumo de carbón nacional decretada en 1927 tuvieron resultados catastróficos para la pesca costera³¹. El carbón nacional era más caro y de menor calidad, restaba espacio en el barco para otros usos, tenía un menor poder calorífico, un menor rendimiento, tardaba más tiempo en alcanzar la presión necesaria para poner en marcha las máquinas, y tenía una mayor proporción de menudos, lo que a largo plazo terminaba averiando las máquinas. El resultado fue el fuerte encarecimiento del pescado, tanto en su valor en lonja, como en su posterior venta para consumo local y en el interior.

El tono de las declaraciones de los responsables del sector era sombrío. En mi opinión, la situación no era comparativamente peor que la de otros sectores industriales. De hecho, la producción pesquera continuó aumentando durante determinados años. El problema residía en que los beneficios individuales de los productores disminuyeron, ya que la industria se encontraba en un período de transformación, en el que se invirtieron elevados volúmenes de capital en la adquisición de nuevos elementos y utillaje (Peña, 1929: 103).

tas gallegas (de BUEN, 1928, 1929).

²⁹ La diversificación de la producción hacia otras especies se realizó para prevenir depresiones cíclicas (PAZ ANDRADE, 1958: 16).

³⁰ *Actas Pleno COCINC*, 1927.

³¹ Resulta imposible cuantificar con exactitud la penalización que supuso para la flota pesquera la obligatoriedad del uso de carbón nacional, al no disponer de una serie de resultados empresariales para estos años. De todos modos, el carbón se importaba en un elevado porcentaje del Reino Unido, debido al elevado precio del carbón nacional (incluso en los transportes a través del Cantábrico) y, si nos atenemos a la información que suministran las memorias que se conservan de algunas empresas armadoras, las medidas gubernamentales supusieron un notable incremento de sus gastos de explotación. Archivo Histórico del Reino de Galicia (AHRG). Delegación de Hacienda de La Coruña (DHC). Utilidades.

³² *Apuntes para el momento de la industria española de 1930*, p. 395.

³³ En España, y, sobre todo, en el norte y noroeste peninsular, la especie más destacada era la sardina, seguida de la merluza. *Estadística de Pesca*, Año 1940, Madrid, Ministerio de Industria y

Sólo a finales de los años veinte, el panorama mostraba mejores perspectivas, ya que en 1928 se recuperaron los volúmenes de capturas, a un nivel superior al de 1921. El crecimiento fue breve porque, coincidiendo con la crisis económica de los años treinta, la pesca coruñesa atravesó otra recesión (González Laxe, 1984: 99).

Todas estas fluctuaciones, inherentes por otra parte a las propias características de este recurso, no impidieron que A Coruña se consolidase como uno de los más importantes puertos de pesca de altura del Norte y Noroeste peninsular, y uno de los principales exportadores de pescado fresco a mediados de los años veinte³². Las especies más capturadas eran las demersales, siendo las más destacadas la merluza y la pescadilla, de gran aceptación para el consumo en fresco y principales productos comercializados hacia el interior. Por detrás de éstas, la sardina (en sus diferentes tamaños, incluida la sardinilla) o el bonito, con destino ambos a la conserva, el jurel, la castañeta, el besugo, el gallo, el garneo o rubio o el bacalao. Con el transcurso de los años, el ranking sufrió modificaciones, debido a las fluctuaciones en las capturas (sobre todo de la sardina) y de la demanda (Tabla 1 y Gráfico 5)³³.

TABLA 1. MEDIAS QUINQUENALES DE LAS ESPECIES MÁS IMPORTANTES (PORCENTAJE QUE REPRESENTAN SOBRE EL TONELAJE DE PESCA DESCARGADA CADA AÑO)

	1921-25	1926-30	1931-35	1936-40	1941-45	1946-50	1951-55
Pescadilla	19,37	16,98	25,92	24,82	24,38	26,09	22,31
Merluza	16,45	7,17	2,22	1,23	8,83	14,88	4,88
Garneo o rubia	22,74	9,80	2,24	3,54	2,53	1,23	0,94
Jurel			3,27	8,41	16,48	16,25	23,66
Besugo	12,29	6,64	2,71	2,43	3,86	5,66	3,74
Sardina	2,67	4,22	19,67	13,43	5,18	0,85	0,41
Castañeta	4,70	9,13	6,90	5,39	1,86	2,28	4,28
Rape	6,82	5,45	2,37	3,03	2,57	1,60	2,24
Subtotal	85,04	59,39	65,32	62,29	65,69	68,85	62,45

FUENTE: Memorias de la J.O.P.

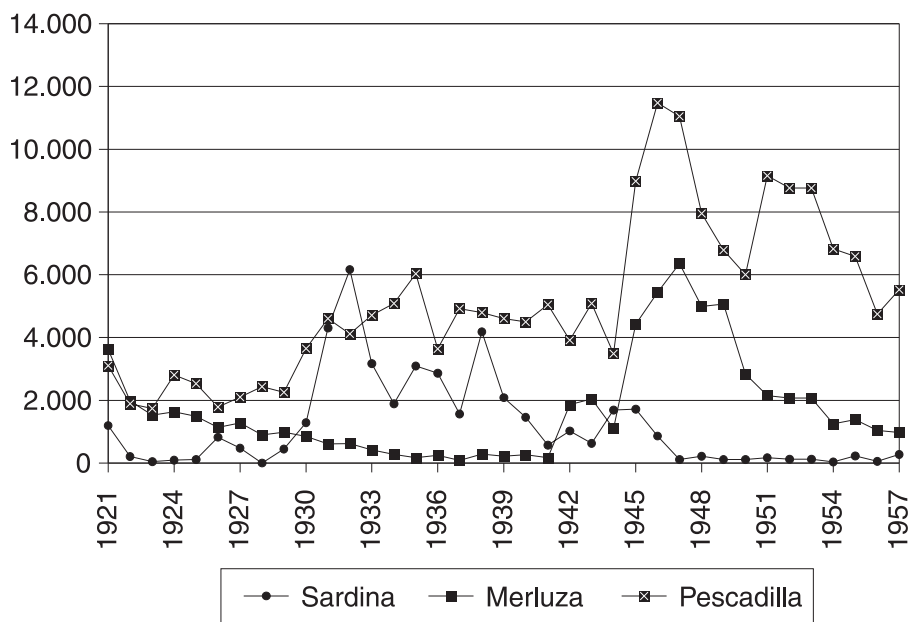
La década de los treinta se abrió manteniendo la tendencia iniciada a finales del decenio anterior. Estos años fueron testigo de la consolidación de las principales empresas pesqueras de A Coruña, del asentamiento definitivo de los arrastreros y del perfeccionamiento de las técnicas de pesca de comienzos de siglo, si bien todo ello a un ritmo algo más lento que en el sur de Galicia. La flota de fresco inició una expansión que se mantendría hasta comienzos de los setenta (González Laxe, 1984: 99). De hecho, todavía en 1930 se aprecia un notorio aumento de las capturas, lo que aparentemente constituye un signo del afianzamiento del sector pesquero en la ciudad.

Comercio. Dirección General de Pesca Marítima, p. viii.

³⁴ *La Pesquera del Norte de España, S.A.*, Memorias, años 1930-1936. AHRG-DHC. Utilidades.

³⁵ Los empresarios que figuran en la Tabla 2 son la totalidad de los que se conservan en el AHRG, mientras que los que se recogen en las Tablas 3 y 5 han sido utilizados como muestra, por cuanto

GRÁFICO 5. FLUCTUACIONES EN LAS CAPTURAS DE LAS ESPECIES PELÁGICAS Y DEMERSALES MÁS IMPORTANTES (TMS)



FUENTE: Vid. Gráfico 1

TABLA 2. BENEFICIOS OBTENIDOS POR VARIOS ARMADORES, NAVIEROS Y CONSIGNATARIAS DE A CORUÑA, 1930-1936 (PESETAS CORRIENTES)

	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Vda. Eladio Pérez y Cía.	30.354,1	-263,9	23.379,5	-9.944,1	-11.123,9	-21.189,1	-19.094,5
Armadores de Buques Pesqueros, S.L	32.962,6	40.918,5	38.671,2	33.936,8	30.114,4	4.137,4	19.267,1
Labra, Souto y Díaz, S.L.	8.581,7	4.806,2	4.374,8	4.683,9	4.108,9	-13.049,2	-16.611,7
Martínez y Antolí	39.049,0	-15.069,2	-7.034,5	-	-	-	-
Pérez, Alejo y Cía., S.L.	11.833,0	49.298,9	3.327,0	13.732,7	8.836,6	44.854,0	-24.707,1
Rodríguez Rincón Hnos.	-	-	-	3.196,8	3.259,3	5.089,5	-15.980,5
Martínez y Neira	-	-	-	-5.826,6	22.690,6	4.595,9	-10.131,3

FUENTE: Archivo Histórico del Reino de Galicia (AHRG). Delegación de Hacienda de La Coruña (DHC). Utilidades

Sin embargo, durante el período republicano se manifestaron síntomas de un claro estancamiento. Los años 1931-37 se caracterizaron por un marcado descenso en las capturas. La caída del valor económico de la pesca fue especialmente significativa en

A Coruña. En el sector de exportación de pescado en fresco (el más importante) la norma fue el exceso de oferta, como consecuencia de la apertura de nuevas áreas de pesca altamente productivas, que no encontraban salida en el mercado, debido a una contracción de la demanda. La crisis se agravó por efecto de la confluencia de otros factores. En primer lugar, el aumento de los costes de producción (sobre todo, los gastos generales), lo que dio lugar a un fuerte descenso de los beneficios empresariales (Tabla 2)³⁴, porque a las empresas pesqueras les resultaba imposible repercutir los costes sobre el precio final, igual que ocurría en otros puertos³⁵. En segundo lugar, la desfavorable política estatal, que cerró los flujos crediticios para la renovación de la flota, cuando la lejanía de los caladeros requería unidades más eficientes. En tercer lugar, la crisis mundial forzó el amarre de los buques. Finalmente, la competencia de otros alimentos sustitutivos del pescado repercutió en un descenso de su demanda³⁶.

La crisis pesquera levantó numerosas voces de protesta, que insistían en la necesidad de conseguir una mejora de los puertos pesqueros regionales³⁷. La principal exigencia era subsanar la falta de un muelle pesquero especializado en A Coruña, y posibilitar los recursos precisos para emprender una reforma estructural del puerto, como vía de estímulo del tráfico mercantil. El pescado se solía descargar en el Muelle de la Palloza, cuando su función real era la de operar como un muelle de atraque de petroleros, mercantes, etc. Por tanto, los usos del muelle entraban en competencia, quedando muy a menudo relegada la pesca a un lugar secundario. Realmente, las prioridades de la autoridad portuaria a la hora de crear infraestructuras iban por otros derroteros, decantándose hacia el tráfico de mercancías y, sobre todo, de pasajeros. De hecho, los proyectos de reforma portuaria se dirigieron sistemáticamente a facilitar el atraque de los grandes buques de pasajeros, a intentar incrementar el calado de los muelles y del canal de acceso, y a conseguir nuevo suelo portuario para almacenaje³⁸.

Como resultado, la flota coruñesa se veía impelida a emigrar hacia otras localizaciones más favorables, donde poder disponer de esos servicios. La falta de utillaje, de

no se han localizado la totalidad de las memorias de otras empresas pesqueras coruñesas para ese período.

³⁶ Archivo COCINC, Legajo AD/153. «El transporte de pescado en La Coruña», *Ferrocarriles y Tranvías*, V (50), 1935. «La Coruña y su puerto», *Galicia Industrial y Comercial*, 1934, marzo, pp. 9-10. *Apuntes para el momento de la industria española de 1930*, p. 395. Para el crecimiento del consumo de carne en A Coruña y en las capitales españolas, MARTÍNEZ LÓPEZ (2002).

³⁷ PEÑA (1930). En opinión de LLEDÓ (1943: 306), la responsabilidad de esta situación recaía en la Ley de Puertos de 1880, que había clasificado los puertos en varias categorías, de interés general, de primero y de segundo orden y de refugio, siendo estos últimos los que devinieron en los posteriores puertos pesqueros. Cuando esta red de puertos pesqueros se empezó a construir, respondió más a razones de influencia política que a criterios de utilidad pública. Sin embargo, el tiempo y el desarrollo de los transportes terrestres proporcionó un notorio impulso a algunos puertos, por ejemplo, A Coruña, Vigo, Pasajes, Cádiz, Bilbao o Málaga.

³⁸ La fisonomía del puerto de esta época comenzó a delinearse en los anteproyectos diseñados entre 1884 y 1906 (NÁRDIZ Y ACINAS, 1998: 13, 56). No obstante, algunas obras importantes debieron esperar varios años antes de su conclusión, lo que trastornó el funcionamiento global del puerto y de la actividad pesquera.

³⁹ *Estudio realizado para conocer las causas del decrecimiento mercantil*, p. 16. Este movimiento de los armadores explica, en buena medida, la irregular evolución de la matrícula registrada en las *Listas Oficiales de Buques* correspondientes a los buques pesqueros (Lista 3^a). En 1922 sólo figu-

líneas de atraque, de infraestructuras para las labores de descarga y posterior manipulación de la pesca, de aprovisionamiento de la flota, la deficiente organización de los servicios de arrumbadores del puerto, etc. eran asimismo problemas importantes³⁹. Éstos, con todo, eran comunes a la mayoría de los puertos españoles, incluidos los de mayor rango jerárquico (Lledó, 1943: 306; Argüelles, 1931: 93).

Posteriormente, la Guerra Civil quebró buena parte de las tendencias previas de desarrollo de la economía gallega. El sector pesquero compartió las mismas dificultades que otros sectores económicos, y el destino que le deparaba el régimen a las actividades primarias⁴⁰. El conflicto tuvo un fuerte impacto sobre la producción pesquera, sobre todo a causa de la espectacular subida de los precios de la pesca (Lledó, 1943: 103), sobre los costes empresariales, la suspensión del normal suministro de inputs y materiales, y la interrupción del normal funcionamiento de los mercados, debido a las dificultades de transporte. Como contrapartida, el período bélico rompió con la excesiva presión sobre los recursos, que había conducido con frecuencia a situaciones próximas a la sobrepesca. La guerra permitió que los bancos de pesca, menos presionados, pudiesen recuperarse (Varela, 1985: 136).

4. EL CRECIMIENTO DURANTE LOS AÑOS CUARENTA Y LAS DIFICULTADES EMPRESARIALES DE LOS CINCUENTA

Para el puerto de A Coruña, la posguerra marcó el comienzo de una nueva etapa. Salvo un estancamiento breve en 1939, entre 1937-41 las capturas crecieron a un ritmo notable, acompañado de una fuerte subida en los precios. Esta fase formó parte de un nuevo período en la producción pesquera española, que desde aproximadamente 1938 llego hasta finales de los años cincuenta (Paz Andrade, 1973: 88).

Los inicios de los años cuarenta estuvieron presididos por una nueva política pesquera, apoyada en el creciente interés del Estado por aumentar la producción de pescado, tal vez porque el mar se reveló como una alternativa frente a la penuria de alimentos

raba registrado un buque de menos de 100 TRB en A Coruña, mientras en 1925 se habían matriculado 9 buques entre 20 y 100 TRB y 5 de más de 100 TRB, con un volumen total de 1.205 toneladas. En 1930 aparecían 14 y 6 buques, respectivamente (2.455 toneladas). En 1935 y 1939 la cifra se estabilizó en 11 buques de más de 100 TRB. Se ha podido constatar un desplazamiento muy numeroso de armadores y buques hacia otros distritos marítimos, principalmente hacia San Sebastián y hacia el sur del país. Para una visión más detallada, VEIGA (1974) y SINDE (2002: 67-8).

⁴⁰ Galicia ejerció un papel de fuente de abastecimiento como zona de retaguardia militar. Su producción industrial, agrícola y pesquera fue militarizada. *Os Anos Despois (1936-1953)*, Vigo, A Nosa Terra, 1987. Numerosos buques pesqueros fueron incautados como auxiliares de la Marina de Guerra franquista. Sólo fueron devueltos a sus propietarios por Orden de 25 de mayo de 1939 (LLEDÓ, 1943: 56-7). Ahora bien, las pérdidas reales de unidades fueron prácticamente nulas en A Coruña, mientras que en Galicia afectaron a la flota de vapor, vela o remo, no a la de motor (GIRÁLDEZ, 1997: 32).

⁴¹ SINDE (2002: 33-7) señala que desde los años cuarenta (sobre todo, desde 1944), tuvo lugar un incremento notable en la cifra de constitución de sociedades, alcanzándose el segundo máximo del período 1900-1960, tras el que se había registrado en la primera década del siglo. La flota de

en España. Las Leyes de 2 de junio de 1939, de crédito naval, y de 24 de octubre de 1939, de protección y fomento de la industria nacional, permitieron la puesta en marcha de un plan de crédito estatal para la renovación de la flota pesquera, que formaba parte de la orientación autárquica e intervencionista del Estado. Para A Coruña significó un nuevo impulso para la creación de sociedades pesqueras, y la consolidación de una flota industrial con destino a la pesca de altura⁴¹.

La Segunda Guerra Mundial tuvo un poderoso impacto sobre la actividad pesquera coruñesa. Al principio, el conflicto no acarreeó una paralización completa de la flota, pues a pesar de encontrarse algunos caladeros en zona de guerra, la pesca se reorientó hacia el Sur. Después de 1941, se cernió sobre el puerto una dura pero breve crisis que no alteró la tendencia general de crecimiento posterior a 1938. Coyunturalmente, capturas y precios cayeron en picado, ante las dificultades para faenar en caladeros afectados por el rumbo del conflicto. La actividad descendió de manera tan significativa, que los buques se veían obligados a operar a un tercio de su capacidad⁴².

Pasada esta etapa de ajuste debida a factores exógenos, en 1944 comenzó una nueva fase de espectacular crecimiento de las capturas y de los precios (la mayor de toda la primera mitad del siglo), que se prolongó hasta aproximadamente 1947, atribuible a la desaparición de las limitaciones impuestas por los países beligerantes y la recuperación de las áreas habituales de pesca de la flota de arrastre, favorecidas por el descanso de los caladeros⁴³. Destaca en este período el acceso a los caladeros del bacalao de Terranova, lo que permitió un mayor desarrollo de la pesca de gran altura. El sector bacaladero experimentó un notorio crecimiento en el puerto, gracias al asentamiento de la empresa *Pesquerías Españolas del Bacalao, S.A. (PEBSA)*. La actividad de PEBSA se había iniciado en 1933, aunque se constituyó en 1938⁴⁴. Pero desde finales de los años cuarenta recibió un notorio impulso, de la mano del principal empresario coruñés de la posguerra, Pedro Barrié de la Maza. A partir de entonces, la base de la flota se fijó en A Coruña, aunque no se dispusiese de una factoría para las labores del bacalao capturado. De ahí que las descargas se realizasen en Vigo, Ferrol y Pasajes, hasta la inauguración en 1959 de la factoría de A Coruña, en el Muelle del Este⁴⁵.

buques de mayor tamaño (mayores de 100 TRB) pasó de 10 en 1944, a 13 en 1949, 20 en 1954 y 48 en 1960, con un tonelaje registrado total de 1.916, 2.491, 7.225, 12.882 y 15.417 toneladas, respectivamente. Por su parte, la flota de buques entre 20 y 100 TRB pasó de 19 a 37, 34, 42 y 40 unidades, con un total de 1.026, 1.874, 1.746, 2.161 y 2.155 toneladas, respectivamente, mostrando, por tanto, también una tendencia ascendente que consolidó a Coruña como un puerto de altura y de pesca en fresco. Lista Oficial de Buques de España, Madrid, Subsecretaría de Marina Mercante, 1960

⁴² «Nuestras actividades pesqueras». *Orientación Económica y Financiera*, II (11), 1944, p. 13.

⁴³ «Nuestras actividades pesqueras». *Orientación Económica y Financiera*, IV (22), 1946, pp. 12-3.

⁴⁴ Con domicilio social en Madrid, y capital social inicial de 8.000.000 de pesetas, en 1946 el capital fue ampliado a 20.000.000 de pesetas (Mirás, 2004a).

⁴⁵ EIROA (1997: 209-11). «La Factoría de PEBSA», revista *La Coruña*, 1962.

TABLA 3. CUENTA DE RESULTADOS DEL ARMADOR «PEDRO CAMPO Y UGIDOS. SUCESOR DE J. MARDOMINGO» (PESETAS CORRIENTES)

PÉRDIDAS	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947
Gastos generales	161.143,5	93.583,4	83.944,6	140.716,5	185.986,7	390.276,0	174.134,6
Gastos de viaje	33.358,8	16.352,0	10.666,4	6.105,0	8.726,0	12.691,5	2.987,0
Gastos domésticos	12.070,0	13.000,0	14.500,0	13.500,0	16.000,0	16.500,0	15.000,0
Vapores Parejas	145.352,7		61.469,8	61.241,6		613.320,1	276.161,1
Contribuciones subsidios	65.003,6	65.544,6	129.543,6	25.387,8	21.688,5	40.020,2	59.739,4
Carbón					1.044.944,4		
Otros	28.574,8	33.807,6	12.569,5	19.152,5	3.993,5	40.155,3	313.235,3
BENEFICIO	70.443,3	11.101,6			59.692,6	169.204,2	
TOTAL	515.946,6	233.389,2	312.693,9	266.103,4	1.341.031,6	1.282.167,2	841.257,3
GANANCIAS	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947
Bou "Txit Ona"	515.946,6	111.738,1	172.292,2	205.390,6	579.961,8		511.029,5
Vapores Parejas		121.651,2			673.841,4	1.282.167,2	
Exportación					87.228,4		
PÉRDIDA			-140.401,8	-60.712,9			-330.227,8
TOTAL	515.946,6	233.389,2	312.693,9	266.103,4	1.341.031,6	1.282.167,2	841.257,3

FUENTE: *Vid.* Tabla 2

Desde el punto de vista de los resultados empresariales, la caracterización del sector no es tan optimista (Pérez y Román, 1984: 20). En determinados momentos, se produjo una notoria escasez de ciertas especies, mientras que en otros años se incrementaba el tonelaje, pero con una menor recaudación, debido al descenso de su valor, complicando cualquier intento de planificación del negocio. Con anterioridad, los beneficios de la actividad pesquera habían sido relativamente satisfactorios para los armadores. Pero a partir de entonces, la tendencia cambió (Tabla 3). A pesar de que la crisis afectó al conjunto del sector pesquero español, en estos años A Coruña perdió posiciones, como consecuencia del vigoroso crecimiento de otros puertos: Las Palmas, Tenerife, Algeciras, etc. (Tabla 4).

La actividad comercializadora se vio también afectada por el nuevo contexto socioeconómico e institucional. La Guerra Civil y la posguerra distorsionaron el funcionamiento de los mercados de pescado, alterando las cadenas de distribución. A partir de entonces, se consolidó definitivamente el control de la fase de comercialización sobre la producción (Giráldez, 1997: 70-2).

Los problemas de la industria pesquera eran numerosos y complejos: la crisis española y mundial, las graves dificultades de distribución, la necesidad de modernización de la flota, la insuficiencia de los medios de transporte, las deficiencias en el régimen de venta, la regulación de la exportación y la defensa contra las medidas adoptadas por otros países, los obstáculos para la financiación de la industria, el grave problema de los combustibles, etc. (Lledó, 1943: 117).

TABLA 4. PESCA DESEMBARCADA (TMS) Y VALOR (MILES DE PTS) (1940 = 100)

	1943		1946		1949		1952		1955		1958		1960	
	Tms	Pts	Tms	Pts	Tms	Pts	Tms	Pts	Tms	Pts	Tms	Pts	Tms	Pts
Vigo	92	128	115	256	114	304	117	523	156	614	152	926	145	928
A Coruña	91	118	133	254	151	325	167	415	238	821	162	844	219	1.437
Pasajes	63	72	186	298	136	447	84	353	180	786	166	982	231	1.617
Las Palmas	89	82	280	237	244	353	341	641	279	481	494	807	681	1.082
Algeciras	108	129	121	165	139	139	184	496	268	393	340	1.507	390	1.561
Huelva	68	115	88	146	92	235	126	491	148	717	156	1.292	159	1.159
Cádiz	58	106	66	133	84	205	105	339	323	1.465	150	917	172	1.191
Málaga	85	113	78	114	109	227	127	254	134	341	170	692	156	796
Tenerife	237	447	137	295	113	330	205	1.069	74	361	35	308	26	311
Avilés	196	264	284	541	380	669	240	669	449	1.280	427	2.335	303	2.250
Melilla	134	180	161	329	101	315	93	295	97	418	117	520	110	572
Marín	116	167	146	270	65	107	109	353	78	305	76	539	63	553

FUENTE: *Anuario Estadístico de España*. No incluida la producción de parques, viveros y otras costeras

En la posguerra, la penuria energética fue una constante. Hasta mediados de los años cincuenta, la oferta fue incapaz de satisfacer la demanda, especialmente de petróleo, debido a los problemas para su adquisición al exterior. Ese déficit tuvo consecuencias desastrosas para la economía, pero particularmente para el sector de los transportes (Sudrià, 1987: 327-31). El sistema de cupos asignaba a la flota unas cantidades de gas-oil irrisorias, por lo que la flota a motor únicamente podía pescar de ocho a diez días al mes (Lledó, 1943: 338). Las dificultades de aprovisionamiento llevaron a algunos buques a desplazarse a Canarias⁴⁶. La situación era aun peor para los buques a vapor⁴⁷. La producción nacional de carbón era exigua (las cantidades fijadas por la Comisión Reguladora para la distribución del carbón apenas permitían que la flota coruñesa fuese con dificultades entre doce y dieciocho días al mes), los cupos no se cumplían, la calidad del carbón y su poder calorífico eran deficientes, etc. (Lledó, 1943: 338-44).

Con este panorama, las embarcaciones coruñesas experimentaron una transformación paulatina pero lenta. En los años cuarenta se impusieron gradualmente las embarcaciones impulsadas por derivados del petróleo, acelerándose la sustitución desde mediados de la década, primero en embarcaciones pequeñas y medianas, para después hacerlo en los grandes arrastreros (Lledó, 1943: 312). Como resultado, a mediados de los años cincuenta estas embarcaciones dominaban la flota local⁴⁸. Con

⁴⁶ *Problema que se ha presentado en La Coruña debido a la escasez de carburantes líquidos para la flota pesquera de altura y gran altura*, La Coruña, COCINC, s.a., abril 1948.

⁴⁷ Las embarcaciones a vapor seguían siendo mayoritarias a principios de los años cuarenta, cuando en la flota española moderna comenzaban a imponerse los motores de combustión interna. Archivo COCINC, Legajo AD/153.

⁴⁸ La empresa *Armadores de Buques Pesqueros, S.L.* proporciona un indicador de la transición energética. Entre otras actividades, esta sociedad poseía la concesión del Depósito Franco de Carbones en el puerto coruñés. Las memorias de los años cincuenta revelan que la flota se estaba

todo, las transformaciones no fueron universales, ya que la flota adolecía de otras limitaciones técnicas. Los cambios no estuvieron acompañados de un incremento de la productividad, pues el crecimiento del número de unidades no se vio compensando por un aumento paralelo de la producción por buque y por trabajador⁴⁹.

Tras esta fase de «prosperidad ficticia» del período 1940-47, cuyo indicador más engañoso fue la subida de los precios en lonja, identificamos una etapa de comportamiento irregular, entre 1947 y 1951, que no llega a quebrar la tendencia de crecimiento, pues ésta continúa hasta 1951. Los años cincuenta se abren con un descenso en los rendimientos de la flota que operaba en los caladeros más próximos a Galicia, explotados de manera irracional. Las capturas crecieron hasta 1957, aunque no así su valor, que sufrió una caída, debido a la saturación de los mercados⁵⁰. Por fin, en el segundo quinquenio, sí coincidió un aumento del volumen de capturas, del valor de la pesca y de sus precios medios unitarios⁵¹, dando como resultado que A Coruña se convirtiese en uno de los puertos pesqueros de mayor desarrollo.

Este comportamiento no oculta la subsistencia de algunos problemas. En primer lugar, el sector pesquero hubo de soportar un notorio incremento de los gastos de explotación⁵², con la consiguiente reducción de los beneficios (Tabla 5), además de una marcada irregularidad en las capturas⁵³. Varios factores incidieron en el factor coste⁵⁴. Por un lado, el envejecimiento de la flota. Por otro, el aumento de los precios de los insumos y del carbón, sus dos componentes principales, junto con las dificultades de suministro, a consecuencia del sistema de cupos vigente. Téngase en cuenta que el consumo de carbón suponía entre el 40 y el 50% (en ocasiones casi dos tercios) de los gastos de explotación. A finales de los años cuarenta, el precio medio de venta por tonelada de carbón en Pasajes era de 276 pts.; en Vigo, 285; en Ceuta, 280 y en A Coruña, 335 pts. En 1953, se había elevado a 600 pts/tm. Un bou precisaba unas 2.660 tms. anuales de carbón, de modo que el gasto total en combustible de un bou pasó por término medio de 741.000 pts/año en 1947 a 1.560.000 en 1953⁵⁵.

El aumento de costes no fue compensado por una subida suficiente del precio del pescado. Además, se mantenía el sistema de subasta de la pesca sobre el muelle, lo que subordinaba totalmente la mercancía a los intermediarios⁵⁶. La ausencia de la volun-

transformando rápidamente al fuel-oil, lo que repercutió de forma negativa en los resultados de la compañía. AHRG-DHC. Utilidades.

⁴⁹ «Importancia y potencialidad de la industria pesquera». *Orientación Económica y Financiera*, I (2-3), 1943, pp. 12-4.

⁵⁰ «Informe sobre el desarrollo de la economía coruñesa en 1954 y situación de la misma a principios de 1955». *Orientación Económica y Financiera*, XII (54), 1955, p. 4.

⁵¹ *La economía coruñesa en 1957*, La Coruña, COCINC, 1958.

⁵² *Impresión general sobre la coyuntura económica de La Coruña durante el año 1949*, La Coruña, COCINC, 1950.

⁵³ *Orientación Económica y Financiera*, X (44), 1952, p. 8.

⁵⁴ Archivo COCINC, Legajo AD/153.

⁵⁵ *Informe del Concejal Sr. D. Antonio Pedreira Ríos a la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de La Coruña*, 1950.

⁵⁶ Hasta que el pescado llegaba al consumidor, debía recorrer un camino salpicado de intermediarios que incrementaban los precios. *Informe del Concejal Sr. D. Antonio Pedreira Ríos*. «Los problemas

tad del armador en la fijación del precio daba lugar a una evolución divergente entre ingresos y gastos de explotación. La inestabilidad y las fuertes fluctuaciones dificultaban la planificación por parte de los armadores, al escapar dicho proceso a su control. El problema era probablemente de demanda: el consumo relativamente bajo de pescado en Galicia y en España, en comparación con otro tipo de fuentes de proteínas. Con excepciones, ni las ciudades ni las zonas rurales tenían un consumo de pescado elevado⁵⁷. Con todo, los precios reales del pescado descendieron desde principios de los años cuarenta hasta prácticamente mediados de los años cincuenta, permitiendo la conquista de cuotas crecientes de mercado (Martínez López, 1996: 26-8).

TABLA 5. CUENTA DE RESULTADOS DE LA EMPRESA «PAZ Y LARIÑO, S.R.C.» (1948-1953) (PESETAS CORRIENTES)

PÉRDIDAS	1948	1949	1950	1951	1952	1953
Gastos generales	1.939.344,1	1.953.034,5	1.972.596,5	2.225.323,3	2.017.047,3	1.066.309,9
Pertrechos	241.012,9	302.703,4	209.681,7	407.707,9	273.272,5	155.305,9
Vapor Angelita	42.649,5	31.417,5				
Impuestos				17.326,9		
BENEFICIO		17.550,8		17.047,8		
	2.223.006,5	2.304.706,1	2.182.278,1	2.667.405,8	2.290.319,8	1.221.615,8
GANANCIAS	1948	1949	1950	1951	1952	1953
Mareas	2.223.006,5	2.304.706,1	2.161.487,5	2.667.405,8	2.218.350,5	1.191.471,0
PÉRDIDA			-20.790,7		-71.969,3	-30.144,0
	2.223.006,5	2.304.706,1	2.182.278,1	2.667.405,8	2.290.319,8	1.221.615,8

FUENTE: *Vid.* Tabla 2

5. CONCLUSIONES

El crecimiento de la producción pesquera en A Coruña a largo plazo, durante la primera mitad del siglo XX, ha sido ciertamente notable. De ser un puerto de pesca más a principios de siglo, pasó a convertirse en uno de los principales a finales de los años cincuenta. Las diversas etapas por las que atravesó la producción pesquera coruñesa se ajustan con bastante exactitud al comportamiento español y, lógicamente, gallego.

El primer tercio del siglo XX fue, en general, de despegue, en el que el impulso partió, principalmente, de las pesquerías de altura, con dos subperíodos claramente definidos: la primera guerra mundial, que significó una oportunidad para la consolidación del despegue inicial del sector en la ciudad, que arrancaba de principios de siglo; y el lento desarrollo que sufrió el sector durante la Dictadura primorriverista, afectado, además, con posterioridad por las dificultades del período republicano y la Guerra Civil.

de la industria pesquera expuestos por la Cámara de Comercio», *Orientación Económica y Financiera*, XI (49), 1953. *Vid.* nota 11.

⁵⁷ Archivo COCINC, Legajo AD/153. Apuntes para el momento de la industria española de 1930, p. 395.

Este período estuvo sometido al influjo de diversos factores coyunturales (técnicos, políticos, socioeconómicos y biológicos). Las distorsiones causadas principalmente por las guerras y por la crisis económica del período republicano y dictatorial repercutieron, por un lado, en las fluctuaciones en las capturas y, por otro, en la caída de la rentabilidad empresarial de armadores, navieros, consignatarios, etc. Esta etapa fue testigo asimismo de la consolidación de la función comercializadora en el puerto de A Coruña.

Una segunda gran etapa nació con el siguiente período bélico (Guerra Civil y Segunda Guerra Mundial), marcada inicialmente por la recuperación de los caladeros. Este largo período estuvo marcado por las fluctuaciones a corto plazo de las especies más importantes desembarcadas en el puerto. Los fuertes crecimientos de las capturas de los años cuarenta eran seguidos de algunas caídas coyunturales, aunque éstas no quebraban la tendencia de crecimiento.

Desde el punto de vista empresarial, el sector pesquero estuvo sometido a los condicionantes político-económicos a los que el régimen franquista sometió a las actividades primarias e industriales. El contexto inflacionario general de la economía española, la escasez de inputs, materias primas o energía bloquearon un desarrollo armónico del sector pesquero coruñés. Sin embargo, y a pesar de la irregularidad de las capturas inherente a la actividad pesquera, A Coruña consiguió sentar unas bases sobre las que, desde los años sesenta, poder dar un notable salto cualitativo a escala nacional.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco los comentarios y sugerencias realizados por los evaluadores anónimos del trabajo, cuyas indicaciones han contribuido a mejorar notoriamente el texto original. Al profesor Alberte Martínez López, su paciencia al leer las versiones preliminares del mismo, sus apreciaciones y su apoyo al facilitarme diversas informaciones complementarias. Al profesor Fernando González Laxe, por su ayuda en aspectos relativos al puerto de A Coruña. Finalmente, los comentarios de los participantes en la sesión del VII Congreso de la Asociación de Historia Económica, «La pesca en la economía española de los siglos XVIII-XX» (Zaragoza, 2001), dirigida por los profesores Joám Carmona Badía y Jesús Giráldez Rivero.

REFERENCIAS

- ARGÜELLES, R. (1931): *Los puertos de pesca en España. Ensayos sobre la organización del problema pesquero nacional*, Gijón, Tip. La Industria.
- BERAMENDI, J.G. (1999): «La historiografía gallega», en DE LA GRANJA, J.L., REIG, A. Y MIRALLES, R. (eds.), *Tuñón de Lara y la Historiografía española*, Madrid, Siglo XXI, pp. 305-316.
- CARMONA, J. (1990): «Crisis y transformación de la base industrial gallega, 1850-1936», en CARRERAS, A. y NADAL, J. (dir. y coord.), *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*, Barcelona, Ariel, pp. 23-48.

- CARMONA, J. (1997): «O mar e a industrialización de Galicia», en *O feito diferencial galego na historia*, Santiago, Museo do Pobo Galego, vol. 2, pp. 251-276.
- DE BUEN, F. (1928): «Biología y pesca de la sardina», *Boletín de Pesca*, 140, pp. 101-116.
- DE BUEN, F. (1929): «Fluctuaciones de la sardina», en *Notas y Resúmenes del Instituto Español de Oceanografía*, serie II (35), pp. 1-51.
- DOMÍNGUEZ, F. (1923): «Provincias marítimas de Coruña y Ferrol», en *La pesca marítima en España en 1920*, Madrid, Ministerio de Marina, tomo II, pp. 281-325.
- EIROA, F. (1997): *Historia y desarrollo de la pesca de arrastre en Galicia. Siglos XVIII al XX*, A Coruña, Diputación Provincial de A Coruña.
- FERNÁNDEZ CASANOVA, C. (1998): «Cambio económico, adaptación e resistencias nos séculos XIX (dende 1870) e XX», en FERNÁNDEZ CASANOVA, C. (coord.), *Historia da pesca en Galicia*, Santiago, Universidade de Santiago de Compostela, pp. 139-206.
- GIRÁLDEZ, J. (1989): «Aproximaçom ao sector pesqueiro galego no primeiro terço do século XX», *Agália*, monográfico 2, pp. 7-31.
- GIRÁLDEZ, J. (1993): «El conflicto por los nuevos artes: conservacionismo o conservadurismo en la pesca gallega de comienzos del siglo XX», en GONZÁLEZ DE MOLINA, M. y MARTÍNEZ ALIER, J. (eds.), *Historia y Ecología. Revista Ayer*, 11, pp. 233-251.
- GIRÁLDEZ, J. (1996): *Crecimiento y transformación del sector pesquero gallego, 1880-1936*, Madrid, MAPA.
- GIRÁLDEZ, J. (1997): *De las Rías a Terranova: La expansión de la pesca gallega (1880-1950)*, Vigo, SIPSA.
- GIRÁLDEZ, J. (2002): «Armadores de Cádiz: competir y cooperar», *Historia Agraria*, 28, pp. 91-112.
- GONZÁLEZ LAXE, F.I. (1976): *Problemas da pesca costeira galega*, Vigo, Galaxia.
- GONZÁLEZ LAXE, F.I. (1984): «La Coruña y su perspectiva histórica pesquera», en *Presente y futuro de La Coruña*, II, A Coruña, Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses, pp. 97-128.
- GONZÁLEZ LAXE, F. et al. (1999): *Análisis económico del sistema portuario gallego*, A Coruña, Fundación Pedro Barrié de la Maza.
- LINDOSO, E. (2005): *El factor empresarial en la Galicia Atlántica, 1820-1913*, tesis doctoral inédita, Universidade da Coruña.
- LINDOSO, E. y MIRÁS, J. (2001): «La trayectoria de una economía urbana, A Coruña (1868-1936)», en GRANDÍO SEOANE, E. et al. (eds.), *El Republicanismo coruñés en la historia*, A Coruña, Ayuntamiento de A Coruña, pp. 31-38.
- LLEDÓ, J. (1943): *La pesca nacional*, Madrid, Ediciones Pegaso.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, A. (1995): *Cooperativismo y transformaciones agrarias en Galicia (1886-1943)*, Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, A. (1996): «Perspectiva histórica de la ganadería gallega: de la complementariedad a la crisis de la intensificación láctea (1850-1995)», en DOMÍNGUEZ MARTÍN, R. (ed.), *La vocación ganadera del norte de España. Del modelo tradicional a los desafíos del mercado mundial*, Madrid, MAPA, pp. 17-57.
- MARTÍN, R. (2002): «El consumo de carne en las ciudades españolas, 1891-1935», *IX Simposio de Historia Económica*, Barcelona.

- MIRÁS, J. (2004a): *Una modernización inconclusa. Estructura y transformaciones económicas en una ciudad española de tipo medio. A Coruña, 1914-1935*, tesis doctoral inédita, Universidade da Coruña.
- MIRÁS, J. (2004b): «La estructura profesional de una ciudad terciaria: A Coruña, 1900-1960», *Geo Crítica/Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, VIII (163). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-163.htm>.
- MIRÁS, J. (2004c): «El puerto y la actividad económica en la ciudad de A Coruña, 1914-1935», *Geo Crítica/Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, VIII (177). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-177.htm>.
- NÁRDIZ, C. y ACINAS, J.R. (1998): *El puerto y la ciudad de A Coruña*, A Coruña, Autoridad Portuaria de A Coruña.
- PAZ ANDRADE, V. (1934): «El transporte de los productos del mar», *Vida Marítima*, 996-997.
- PAZ ANDRADE, V. (1958): *Sistema económico de la pesca en Galicia*, Buenos Aires, Citania.
- PAZ ANDRADE, V. (1973): «El proceso de expansión de las pesquerías españolas», *Información Comercial Española*, 478, pp. 83-94.
- PEÑA, L. (1929): *Nuevas orientaciones sociales*, Vigo, El Pueblo Gallego.
- PEÑA, L. (1930): «Población y producción. La estructura económica de Galicia», *El Pueblo Gallego*, enero.
- PEREIRA, D. (1992): «Asociacionismo e conflictividade na Galiza mariñeira (1870-1936)», en PEREIRA, D. (coord.), *Os conquistadores modernos. Movemento obreiro na Galicia de anteguerra*, Vigo, A Nosa Terra, pp. 151-172.
- PEREIRA, D. (2001): «O asociacionismo dos pescadores na Galiza de anteguerra: unha ollada de conxunto», en *VIII Semana Galega de Historia. Galicia Mare Nostrum: A importancia do mar en Galicia*, Santiago, Asociación Galega de Historiadores Santiago, pp. 347-385.
- PÉREZ, M.L. y ROMANÍ, R.G. (1984): *Galicia y sus puertos. Pesca y tráfico marítimo*, Santiago, Universidade de Santiago de Compostela.
- PÉREZ SÁNCHEZ, J.A. (1997): «La pesca y su explotación en la investigación geográfica gallega. Un análisis crítico de las estadísticas pesqueras», en *Sémata. Ciencias Sociais e Humanidades*, vol. 9, pp. 129-142.
- RODRÍGUEZ ARZÚA, J. (1980): «El puerto de Vigo, 1900-1975», *Estudios Geográficos*, XLI (160), pp. 237-265.
- RODRÍGUEZ SANTAMARÍA, B. (1911): «Pesca de altura por arrastres en el Norte y Noroeste de España», en *Anuario Estadístico de la Marina Mercante y de la Pesca*, Madrid, pp. 51-112.
- ROMANÍ, A. (1981): *La pesca de bajura en Galicia*, Sada-A Coruña, Ed. do Castro.
- SAHRHAGE, D. y LUNDBECK, J. (1992): *A History of Fishing*, Berlin, Springer-Verlag.
- SANZ, L.V. (1983): «En torno a la penetración de las relaciones capitalistas de producción en la pesca costera gallega», *Agricultura y Sociedad*, 28, pp. 205-221.
- SINDE, A.I. (2002): *Estrategias de crecimiento y formas de integración en la empresa pesquera gallega: 1900-1960*, Madrid, Fundación Empresa Pública.
- SINDE, A.I.; FERNÁNDEZ, M.T. y DIÉGUEZ, I. (2002): «El proceso de difusión tecnológica en la pesca de altura del norte de España», *Historia Agraria*, 28, pp. 113-136.

- SOLER, E.A. (1936): *El comercio y el tráfico de la pesca. Su aspecto económico*, Madrid, Dirección General de la Marina Civil y Pesca.
- SOUTO, X.M. (1990): *Vigo. Cen anos de historia urbana (1880-1980)*, Vigo, Xerais.
- SUDRIÀ, C. (1987): «Un factor determinante: la energía», en NADAL, J.; CARRERAS, A. Y SUDRIÀ, C. (comps.), *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*, Barcelona, Ariel, pp. 313-363.
- TORTELLA, G. (1994): *El desarrollo de la España contemporánea*, Madrid, Alianza.
- VARELA, M.M. (1985): *Procesos de producción el sector pesquero en Galicia*, Santiago, Universidade de Santiago de Compostela.
- VÁZQUEZ GONZÁLEZ, A. (2000): *La emigración gallega a América, 1830-1930*, Santiago, Universidade de Santiago de Compostela.
- VEIGA, B. (1974): *Asociación de Armadores de Buques de Pesca de Cádiz: Cooperativa del Mar (A.R.C.O.M.A.R.). 50 aniversario*, Cádiz.
- VILLARES, R. (1996): «La historiografía gallega actual», en AGIRREAZKUENAGA, J. Y URQUIJO, M. (eds.), *Perspectivas de historia local: Galicia y Portugal*, Bilbao, Universidad del País Vasco, pp. 11-26.