

# De la dictadura de Primo de Rivera a los planes de desarrollo: la difícil modernización de la pesca en la Andalucía Atlántica

Segundo Ríos Jiménez  
*IES Salduba (Marbella, Málaga)*

FROM PRIMO DE RIVERA'S DICTATORSHIP TO THE DEVELOPMENT PLANS: THE DIFFICULT MODERNIZATION OF FISHING IN THE ATLANTIC ANDALUSIA.

## Resumen

El artículo analiza la compleja y cambiante trayectoria de la industria pesquera de la Andalucía atlántica entre 1920 y 1975. Para ello, hemos estudiado la evolución de los principales puertos pesqueros de la región (Huelva, Cádiz y la costa occidental de Huelva) en aspectos como capturas, recursos técnicos empleados, calidad del factor empresarial, etc.

## Palabras clave

Andalucía atlántica, pesca de arrastre, pesca de cerco, puerto pesquero de Huelva, puerto pesquero de Cádiz

## Abstract

The article looks into the complex and changing course of development of the fishing industry in the Atlantic Andalusia between 1920 and 1975. For this we have studied the evolution of the main fishing havours in the region (Huelva, Cadiz and Huelva's west coast) in such aspects as size of fish seizures, technical resources used, the entrepreneurial quality factor, etc.

## Key Words

Atlantic Andalusia, drag fishing, siege fishing, fishing harbour of Huelva, fishing harbour of Cadiz.

# De la dictadura de Primo de Rivera a los planes de desarrollo: la difícil modernización de la pesca en la Andalucía Atlántica

Segundo Ríos Jiménez  
Xxxx Xxxxx

## Introducción.

A lo largo de estas páginas pretendemos analizar la evolución de la pesca de la Andalucía Atlántica (en las modalidades de arrastre y cerco) desde principios de los años veinte hasta las últimas bocanadas de la etapa franquista<sup>1</sup>. En total, cincuenta años que arrancan con una industrialización del sector pesquero muy prometedora, lamentablemente estrangulada durante la crisis de los años treinta y la larga posguerra, llena de contradicciones. En consecuencia, habrá que esperar a los planes de desarrollo y a la década de los sesenta para que comience a ponerse orden en unas pesquerías al borde del colapso. Como en otros sectores de la industria española, los planes de desarrollo permi-

tieron la transformación del sector pesquero de la región suratlántica, cerrándose así una deuda con la modernidad.

## 1- La situación del sector a principios de los años veinte

En 1920, la industria pesquera de la región, pese al lamentable estado de las infraestructuras portuarias y de los circuitos de distribución<sup>2</sup>, empleaba a 11.066 pescadores y representaba (con 60.887.000 kg) el 15% de las capturas efectuadas en el conjunto del Estado. Sin embargo, detrás de este dato se escondía una situación muy desigual de las dos pesquerías objeto de nuestro estudio.

Tabla 1. La industria pesquera de la Costa Suratlántica en 1920

Puerto	Núm. embarc. vela	Tonelaje (TRB)	Núm. embarc. vapor	Tonelaje (TRB)	Marineros	Pesca (kg)
Ayamonte	99	290	12	708	1.164	8.686.000
I. Cristina	160	675	23	1.337	2640	14.716.000
Huelva	220	880	17	409	983	8.664.000
Sevilla	183	268	11	1.160	377	4.326.000
Cádiz	22	64	5	250	180	2.085.000
Sanlúcar	318	2.230			1.474	2.536.000
Puerto Santamaría	143	800			798	508.000
S, Fernando	120	120			700	312.000
Conil	39	61			600	335.000
Barbate	512	1.940			1.040	17.614.000
Tarifa	55	510			440	970.000
Algeciras	165	960			220	74.000
La Tunara	120	420			450	61.000
TOTAL	2.156	9.278		3.864	11.066	60.887.000

Fuente: De Buen (1922: 396-399).

<sup>1</sup> La pesca de cerco estaba dedicada casi exclusivamente a la sardina, base de la industria conservera de la costa occidental de Huelva y Barbate. Sin embargo, la de arrastre se enfocaba hacia especies sedentarias como la merluza o el marisco (de alto valor y fuerte demanda en los mercados del interior). La pesca de almadraba, la otra gran pesquería del litoral suratlántico, será objeto de un estudio monográfico en breve y, por tanto, queda fuera de este artículo.

<sup>2</sup> Según De Buen (1920:404), a principios de 1920 no existía “un puerto que pueda llamarse pesquero en las condiciones debidas en nuestro litoral suratlántico (...). Los mejores puertos son, sin duda alguna Sevilla y Cádiz, lugar de refugio de los únicos troles de la zona. Huelva les sigue en importancia. Si bien debe hacerse el desembarco de la pesca y el embarque de materiales de explotación en malas condiciones, pues el puerto está exclusivamente dedicado a la navegación; la pesca no encuentra sino refugio”.

Francamente positiva era la situación de la pesca en los puertos (Barbate y, sobre todo, Ayamonte e Isla Cristina) especializados en la pesca de cerco. La costa occidental de Huelva se había convertido en uno de los centros sardineros más importantes de la Península entre 1919-1925, con capturas que en algunos años superaron las 20.000 toneladas. En esta zona existía una poderosa y moderna clase empresarial autóctona (en su mayor parte descendiente de catalanes, pero ya totalmente naturalizada) que apostaba decididamente por la capitalización del sector y por la mejora y modernización de los equipos pesqueros mediante el empleo intensivo de tarrafas<sup>3</sup>. Las mismas eran auténticas empresas flotantes que requerían una dotación de 80 hombres, reportaban unos ingresos brutos anuales de casi un millón de pesetas por arte y alimentaban de materia prima a una industria conservera floreciente, propiedad de los mismos armadores.

En la versión más moderna, la descrita por Rodríguez Santamaría (1923: 752), las tarrafas exigían para su mantenimiento entre 1.000 y 1.300 pesetas diarias y estaban en condiciones de capturar en un solo lance hasta 150.000 kilogramos (lo que las convertía en las artes más intensivas de todas las que existían en el litoral español). El desarrollo pesquero de Barbate (por aquel entonces ya un gran centro almadrabeo) presenta algunas particularidades. Casi sin infraestructuras portuarias, al igual que Ayamonte e Isla, a principio de los años veinte desembarcaba entre 10.000 y 17.000 toneladas de pescado. En gran parte, capturadas en el banco marroquí mediante una numerosísima flota de pequeñas embarcaciones<sup>4</sup>.

Muy diferente, sin embargo, era la situación en la que se encontraba la pesca de arrastre. En puertos donde existían inmejorables condiciones para su desarrollo, como Algeciras o Cádiz, la actividad era casi inexistente. En Cádiz, tras la marcha de la flota de vapores de Carranza al término de la Primera Guerra Mundial, apenas quedaron cinco pequeños vapores. Asimismo, según De Buen (1922:388), en 1920 ninguna pareja de vapor llevaba su pesca a Algeciras, pese a que su puerto se encontraba *“en condiciones, no las deseables, pero sí suficientes para ser base de explotación”*. En otras bases de gran tradición arrastrea como Sanlúcar o el Puerto de Santa María se continuaban empleando las mismas embarcaciones y artes desde que el arrastre comenzó a practicarse en aguas del Golfo de Cádiz en 1751<sup>5</sup>. Los armadores de estas localidades, con una crecida población marinera, destacaban por su escasa capitalización y por su con-

servadurismo<sup>6</sup>. No podía extrañar, por tanto, que los rendimientos (debido a la sobrepesca, la inobservancia de los períodos de veda, etc.) hubiesen experimentado un claro retroceso con relación a finales del siglo XIX<sup>7</sup>. Entre los puertos de la costa suratlántica dedicados al arrastre, tan solo Huelva mostraba un cierto dinamismo, pues existía una buena organización de vendedores, exportadores locales y un entramado comercial que garantizaba el futuro. Con todo, a principios de los años veinte la industria pesquera aún no había eclosionado en la capital, mediatizada por sus dos pueblos occidentales<sup>8</sup>.

A principios de 1921, la pesca de arrastre de la región parecía incluso perder el tren de la explotación de las costas del norte de Marruecos en beneficio de otros puertos como Málaga o Barcelona. En las bases suratlánticas tan solo se desembarcaba el 38,35% de la pesca capturada en estos caladeros (de reciente explotación industrial y con un enorme potencial), que estaban despertando en Málaga una auténtica fiebre pesquera<sup>9</sup>.

Tabla 2. Vapores empleados y pesca obtenida en aguas de Marruecos en 1921

Puerto	Barcos empleados	Pesca (kg)	Valor (ptas.)
Málaga	36	6.180.000	7.920.000
Sevilla	12	4.350.000	6.525.000
Cádiz	6	1.500.000	2.500.000
Barcelona	14	5.000.000	3.000.000
Huelva	10	2.000.000	3.000.000
Melilla	4	1.400.000	2.500.000
TOTAL	82	20.430.000	37.445.000

Fuente: Rodríguez Santamaría (1923:87)

## 2- Los profundos cambios de la segunda mitad de los años veinte

La segunda mitad de los años veinte es un período de grandes cambios en el que debido a la crisis de la pesca de cerco los rendimientos experimentan un apreciable descenso (en el cuatrienio 1925-1928 no se superaron las 40.000 toneladas anuales)<sup>10</sup>.

<sup>3</sup> Desde sus bases de Ayamonte e Isla Cristina, los fomentadores de la costa occidental de Huelva controlaban a principios de siglo la gestión de la producción almadrabea de todo el Golfo de Cádiz y estaban iniciando su penetración en la industria pesquero-conservera de Portugal. Al respecto, véase Ríos (2006).

<sup>4</sup> *“A la industria extractiva de Barbate, se dedican alrededor de 50 faluchos con motor, mayores de once metros; otros tantos faluchos sin motor; aproximadamente 100 traineras y unas 200 lanchillas y botes (...) que emplean cerca de 2000 hombres”* [Ideales Pesqueros, 11 de junio de 1925].

<sup>5</sup> Véase, Muñoz (1972).

<sup>6</sup> Los equipos pesqueros, movidos en su totalidad a vela, exigían una inversión muy escasa. Según Veiga (1973: 18), *“una buena pareja velera se compraba por 10.000 pesetas, y por 300 se daba en alquiler un mes”*.

<sup>7</sup> Las estadísticas publicadas en la *Revista de Pesca Marítima* demuestran que a finales del siglo XIX las capturas anuales eran dos y tres veces mayores.

<sup>8</sup> Véase Ríos (2002) y García del Hoyo (2000).

<sup>9</sup> *“Incremento enorme alcanzó la pesca en Málaga durante el año 1920. Fascinados por los beneficios obtenidos por las Sociedades pesqueras de vapor, cuya organización, en lo que a la parte administrativa se refiere, es de una perfección suma, fueron muchos los que aportaron sus capitales para la constitución de nuevas Sociedades”* [Miranda (1923: 82)]. Este fuerte entramado societario e industrial desembarcó 32.000 toneladas en 1920 (es decir, una cantidad muy cercana a toda la pesca desembarcada en el País Vasco en el mismo año).

<sup>10</sup> De Buen (1929). Una aproximación general a las estadísticas pesqueras entre 1880 y 1936 en Giráldez (1991).

Sin embargo, durante estos años asistiremos al definitivo desarrollo de la industria pesquera en Huelva, y a la irrupción como gran puerto pesquero de Cádiz. A finales de la década, estas bases (dedicadas casi exclusivamente al arrastre) alcanzan regularmente un volumen de capturas anuales muy próximo a las 10.000 toneladas. De este modo, compensaron en parte la caída de los rendimientos de la flota tarrafera en la costa occidental de Huelva, que comenzaba a experimentar los primeros síntomas de una grave y larga crisis.

En Cádiz, los barcos y las gentes que posibilitaron el desarrollo de la industria pesquera procederán casi en su totalidad de otros puertos, especialmente gallegos, vascos y alicantinos<sup>11</sup>. Según Giráldez (2002), el agotamiento relativo de sus caladeros tradicionales hará que buena parte de la flota arrastrera del norte se desplace a Andalucía para explotar industrialmente el banco canario-sahariano y marroquí durante los inviernos. Dado el gran tonelaje de esta flota de vapores, especializados en la pesca de altura, su actividad se localizó cerca de las grandes infraestructuras portuarias de Málaga, Huelva y, especialmente, Cádiz, bien comunicadas mediante ferrocarril con los mercados urbanos. Gracias al asentamiento de estos armadores del norte, Cádiz se convertirá durante la Segunda República en uno de los puertos pesqueros más importantes del Estado español. En estos primeros tiempos se pescará fundamentalmente “al trío”: dos vapores se quedaban arrastrando en pareja y otro se utilizaba como “enviada” para transportar la pesca capturada de forma inmediata y lo más fresca posible. Según Veiga (1973), los barcos que trabajaban al trío enviaban diariamente la pesca a puerto, mientras que los vapores que faenaban en pareja (es decir, sin la participación de la enviada) faenaban cinco y seis días en los caladeros hasta recalar en puerto con la carga. No obstante, algunas empresas gallegas y vascas trajeron a Cádiz pesados “trawlers” (los mayores tenían hasta 300 toneladas) cuyo precio rondaba las 250.000 pesetas. Eran heroicos supervivientes de la Gran Guerra (provistos de un casco de hierro) que tiraban del arte de forma individual<sup>12</sup>. Al término de nuestra Guerra Civil, estos “trawlers” acabarán imponiéndose a las parejas de vapor por su mayor velocidad y consistencia, lo que les permitía alejarse más de la costa y llegar hasta Agadir y a las inmediaciones de Cabo Blanco.

En el desarrollo de Huelva, el papel de los armadores foráneos fue, sin lugar a dudas, mucho menos relevante. Los armadores locales y, sobre todo, el importante número de vendedores y exportadores marcan la pauta del proceso, financiándolo e implicándose directamente en la industria a través de nuevas sociedades pesqueras.<sup>13</sup> La introducción de la puerta deflectora a mediados de los años veinte fue el acontecimiento más relevante en este puerto, puesto que multiplicó la capacidad de la flota al permitir que el arrastre se realizara

con un único vapor<sup>14</sup>. El éxito de la medida obligó a instalar un andén en la lonja de Huelva para cargar el pescado en el ferrocarril una vez finalizada la subasta.

Mucho menos dinamismo mostraría Algeciras, el otro gran puerto de la región. Los expertos del Instituto Oceanográfico detectaron síntomas de cambio a partir de 1921 con la llegada del armador gallego Julio Barreras Masso al frente de una pequeña flotilla de vapores<sup>15</sup>. Lamentablemente, en los años sucesivos no hubo continuidad. El escaso desarrollo de Algeciras, sin embargo, no puede esconder las profundas transformaciones que durante la segunda mitad de los años veinte sufrió la pesca de arrastre de la región. Los armadores de esta modalidad supieron aprovechar una coyuntura francamente favorable: incremento del consumo y de las capturas mientras que, por ejemplo, los gastos de los vapores gaditanos tan sólo subieron un 10% entre 1923 y 1932. Los años veinte trajeron la articulación de las primeras asociaciones corporativas (de armadores, remitentes de pescado, etc.) capaces de defender el sector. Debido a su labor, comenzaron a modernizarse los circuitos de comercialización y se mejoraron las infraestructuras: creación de los primeros trenes pesqueros, construcción de fábricas de hielo y modernas pescaderías cerca de los muelles pesqueros, que muy pronto se mostraron insuficientes para dar cabida a una flota en crecimiento<sup>16</sup>.

Como decíamos más arriba, la evolución de la pesca de cerco fue muy distinta. Barbate, muy mal comunicada y con serios obstáculos para dar salida a sus capturas, se estancó. Por su parte, la costa occidental de Huelva comenzó a dar síntomas de claro agotamiento y sobreexplotación. Ante la escasez de pesca, afloraron todas las contradicciones y limitaciones del desarrollo pesquero de Ayamonte e Isla Cristina, demasiado depredador y, en definitiva, como afirmaba el *Semanario Argos*, muy alejado de los criterios de sostenibilidad económica que hoy día imperan cuando se afronta la explotación de los recursos pesqueros<sup>17</sup>. El descenso en las capturas de sardina causó un gran fracaso empresarial del que a corto plazo no logrará resarcirse la flota tarrafera de Ayamonte e Isla. La tarrafa se manifestó como un arte demasiado caro, incapaz de adaptarse a las nuevas condiciones de escasez y hacer rentable una actividad con menor volumen de capturas. Artes muy intensivas, muy caras de armar y con grandes gastos de explotación tan sólo podían ser rentables con un volumen de ventas que superase las 175.000 pesetas; algo que evidentemente no volverá a suceder a partir de 1926, salvo en un reducido número de años.

<sup>11</sup> Sobre la presencia de estos armadores del norte en Cádiz, véase Veiga (1973) y Giráldez (1997) y (2002).

<sup>12</sup> Veiga (1973: 23)

<sup>13</sup> Véase, Ruiz -C. Medel (1963).

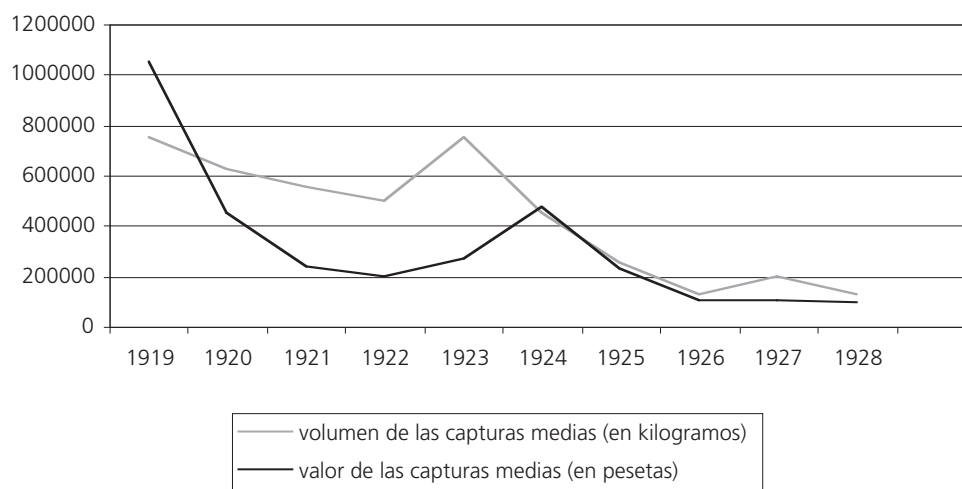
<sup>14</sup> En 1927, según López Losa (1997), la flota de arrastre de Huelva estaba integrada por 53 buques con más de 4.327 TRB. Por tanto, era ya, detrás de San Sebastián y Vigo, el tercer puerto pesquero del Estado. La mayoría estaban equipados con bacas de puertas deflectoras, mientras que tan solo 12 operaban a la pareja.

<sup>15</sup> Veiga (1967).

<sup>16</sup> En las páginas de *Ideales Pesqueros* queda reflejado todo este proceso al que nos referimos.

<sup>17</sup> “Desechemos la idea de que a mayores adelantos en la industria, mayor rendimiento en la misma y pensemos en lo limitado que es nuestro litoral (...). Doce meses tras este pescado sin una veda que ampare su reproducción, es más que suficiente para acabar con la abundancia más espantosa” [Artículo del *Semanario Argos* reproducido en *Ideales Pesqueros*, 21 agosto de 1926].

Gráfico 1: Volumen y valor de las capturas medias de una tarrafa de Ayamonte (1919-1928)



Fuente: Bogarín (1930)

Pese a todo, el sector pesquero-conservero de la costa occidental de Huelva intentó encontrar soluciones a la crisis. Los fomentadores de Isla Cristina y Ayamonte estudiaron la posibilidad de faenar en los caladeros norteafricanos, de intensificar la pesca de la caballa como posible alternativa a la de sardina, de reducir costes e incluso comenzaron a reconocer, por primera vez, la necesidad de una veda. Por diferentes motivos, todas estas opciones fracasaron. El vapor tarrafero no era la embarcación más apropiada para explotar los bancos norteafricanos: su lentitud y su alto consumo de carbón, cuyos precios resultaban casi prohibitivos, lo hicieron imposible<sup>18</sup>. La pesca de caballa, efectivamente, se intensificó y se consiguieron capturas apreciables en los años 1929 y 1930, pero finalmente también descendieron los rendimientos en este tipo de pesquería. La imposición de un periodo de veda para las tarrafas y demás artes dedicadas a la pesca de la sardina en las costas suratlánticas, tal y como reclamaban algunos sectores de la industria, llegó a plasmarse oficialmente en un decreto ley en 1927. Sin embargo, se planteó verdaderamente mal y encontró el más absoluto rechazo de los modestos patrones de faluchos y trañas de la costa gaditana.

### 3.-La Segunda República

Hasta donde nos permiten las estadísticas podemos afirmar que la producción pesquera de Andalucía occidental se

<sup>18</sup> Según Bogarín (1930), a principios de los años veinte suponía el 40% de los gastos de explotación de una tarrafa.

situó muy próxima a las magníficas costeras de principios de los años veinte: las 54.493 toneladas de 1934 (nuevamente el 15% de España) representan aproximadamente un 35% más que las capturas alcanzadas por la región en el período anterior. Sin embargo, nuevamente, las cifras esconden realidades muy distintas. Estos porcentajes se volvieron a alcanzar tan solo gracias a la creciente contribución de los puertos arrastros de Cádiz y Huelva, porque en la costa occidental de Huelva la situación de la pesca de cerco se agravó aún más durante los años de la Gran Depresión<sup>19</sup>. Salvo el respiro de 1930-1931, los rendimientos de la flota tarrafera fueron retrocediendo de forma imparable: a mediados de los años treinta, los puertos de Ayamonte e Isla Cristina no superaban juntos las 5.000 toneladas.

En cambio, Huelva y Cádiz, puertos de refugio invernal de buena parte de la flota arrastrera gallega, sostuvieron e incluso ampliaron los niveles de capturas y la capacidad extractiva<sup>20</sup>. Las escasas estadísticas oficiales disponibles nos demuestran que durante la Segunda República las capturas de estos dos puertos (que ya daban refugio al 35% del tonelaje impulsado con tracción mecánica) supusieron entre un 45 y un 60% del total regional.

<sup>19</sup> "...desde el año 1928 a la fecha, la crisis, en pronunciado plano descendente, se ha agudizado más y más, hasta el punto de que los buques de pesca se han reducido de 33 a 8 y las fábricas de conservas de 14 a 3. Cada año desaparecen fatal e ineludiblemente industrias y negocios (...) La temporada actual de pesca de atunes y sardinas es un rotundo fracaso, por lo que el éxodo de industriales a los puertos gallegos para montar allí sus industrias es constante" [AHMI, Correspondencia Municipal, Legajo núm. 188].

<sup>20</sup> El Puerto de Santamaría también experimentó un cierto impulso, debido al creciente número de armadores alicantinos que utilizarán dicha ciudad como base para explotar las aguas de Marruecos. Al respecto, véase Ferrer Andrade (1993).

Tabla 3. Capturas efectuadas por las flotas de Huelva y Cádiz (1930-36).datos en Kg.

Año	Cádiz	Huelva	Región
1930		12.100.000	
1931	9.210.810	24.213.000	
1932	25.721.496		
1933	27.099.668		47.965.000
1934	16.728.321	16.214.000	54.493.000
1935	16.173.841	17.670.000	
1936	10.084.297		

Fuente: Veiga (1973); García del Hoyo (2000) y *Estadística de Pesca* (1933 y 1934)

Su notable crecimiento cobra más relieve si tenemos en cuenta que se produce en un contexto de crisis casi general del sector pesquero andaluz y, muy especialmente, del malagueño<sup>21</sup>. La industria pesquera de Cádiz y Huelva fue más flexibles que la de Málaga y soportó con mayor éxito una adversa coyuntura caracterizada por la caída de los precios, el aumento de los costes y el recrudecimiento de la conflictividad laboral<sup>22</sup>. En el caso de Huelva, incluso, surgió buena parte de las empresas que protagonizaron la expansión de la flota congeladoras a principios de los años sesenta: Amador Suárez Paisal, Gabriel González Costas o Pedro Pelayo, etc. La clave de esta evolución tan diferente puede encontrarse en la mayor experiencia empresarial de los armadores de Huelva y Cádiz, pues el “boom” pesquero de Málaga parece caracterizarse por la improvisación.

Los puertos de Cádiz y Huelva, especialmente este último, fueron los primeros de la región en desembarcar cantidades significativas de crustáceos (gamba y langostino) y moluscos (calamar, pulpo...), especies que hoy día son muy demandadas y valoradas, pero que tan solo se comercializaron y consumieron de forma apreciable a partir de los años treinta. En estos años, también se diseñaron ambiciosos proyectos para mejorar las infraestructuras portuarias; sin embargo, los resultados fueron muy desiguales. En Cádiz pudieron inaugurarse en 1932 los primeros cien metros de un muelle pesquero proyectado en 1925<sup>23</sup>. Menos fortuna tuvieron en Huelva. La

<sup>21</sup> Durante los años treinta no se superaron las 10.000 toneladas en Málaga y, como lamentaba *Ideales Pesqueros*, quebraron o disminuyeron su actividad un gran número de empresas a partir de 1927: “La honda crisis que en la actualidad atraviesa la industria, agravada por la carestía de todos los elementos de que necesariamente ha de proveerse para el desenvolvimiento de la misma, ha dado lugar a que en un periodo de dos meses hayan tenido que amarrarse los doce vapores que componían La pesquera Malagueña, cinco de La Nacional, y en estos momentos están en suspensión de pagos y con vistas a la misma situación, otros cinco de los Pósitos Marítimos” [*Ideales Pesqueros*, 15 de abril de 1927].

<sup>22</sup> Sobre la evolución de los precios del pescado durante este período, véase Lledó (1943) y Argüelles (1931).

<sup>23</sup> Fernández Pujol (1926).

construcción de un puerto pesquero, histórica reclamación de los pescadores de dicha ciudad, se terminó en 1936. Las obras costaron aproximadamente 8 millones de pesetas, pero no llegaron a entrar en servicio “por desintegración de los materiales empleados por las aguas del Odiel, que dilataron la protección del cemento”<sup>24</sup>. La redes de distribución del pescado también se mantuvieron es un estado muy precario. Durante los años de la Segunda República se abandona casi definitivamente el ferrocarril como medio de transporte, por resultar demasiado caro y poco flexible. En su lugar, se desarrollará una flota de camiones que no reunirá las condiciones necesarias. Por otra parte, el elevado número de intermediarios encarecía excesivamente el precio del pescado, que triplicaba en los mercados de Madrid su precio de venta en lonja. En el mejor de los caso, los armadores no recibían más de un 45% del valor final de sus capturas.

#### 4.-La Guerra Civil y el período autárquico

Durante estos años, lo que se produjo no fue más que el desarrollo de las tendencias evolutivas iniciadas en la segunda mitad de los años veinte: intensificación de la colonización gallega, vasca y levantina y la consolidación del arrastre como pesquería por excelencia (sobre todo con la irrupción de Algeciras tras la Guerra Civil y la confirmación de puertos como Huelva y Cádiz). Aún así, el cerco consiguió frenar la crisis, produciéndose una relativa recuperación que permite a Barbate, Ayamonte e Isla alcanzar un volumen de capturas apreciable. Bajo estas premisas de carácter general, las capturas, como se observa en la tabla núm. 4, experimentaron un crecimiento en toda la región, por encima incluso de la media nacional.

Los tres años de contienda civil, pese a las requisas, la represión o el hundimiento de algunos barcos, fue un período floreciente y no representó un serio problema para el sector<sup>25</sup>. Al contrario, en Cádiz, según Veiga (1973:35), los ingresos de una pareja en 1938 tuvieron un alza considerable, “pues sobrepasan un 40% sobre las cifras de 1923”. Durante la guerra española, el sector pesquero andaluz y español sufrió serias dificultades para proveerse de redes y otros suministros, pero los armadores se vieron beneficiados por la revalorización de los precios del pescado en lonja y por el incremento de su demanda en una época de escasez alimenticia<sup>26</sup>. Tras la Guerra Civil, en 1940, la producción pesquera de la región era superior en un 70% a la de 1933. Sin embargo, durante los años cuarenta la

<sup>24</sup> Ruiz-C Medel (1963: 24).

<sup>25</sup> “Llegó la guerra civil española que a pesar de las requisas de pescados a precios ínfimos, fue floreciente en el acaecer de las pesquerías que se extendían desde el peñón irredento hasta villareal de Santo Antonio. Cifrada la flota en la mitad, bien por requisas guerreras, bien por huidas, bien por hundimiento, las tres temporadas 1936-1939 fueron buenas” [Veiga (1967: 191)].

<sup>26</sup> Según Lledó (1943) los precios medios del pescado en las lonjas de España se duplicaron entre 1934 y 1939.

producción se estabilizó alrededor de las 90.000 toneladas. Los problemas de suministro energético hicieron que entre 1940 y 1945 los barcos no pudieran faenar más de cinco o seis días al mes en algunas bases andaluzas. El estricto control de los precios (se fijaron como precios máximos la cotizaciones medias del pescado en 1936<sup>27</sup>) tampoco ayudó. Una vez superados los problemas más acuciantes de la inmediata posguerra, se inicia otro período de fuerte crecimiento a partir de la década de los cincuenta. En estos años, los puertos de Algeciras y Cádiz pre-

sentan tasas de crecimiento anual del 7,14% y del 4,6% (muy por encima de la media nacional, que se sitúa en 3,9%). Por consiguiente, durante esta década la posición relativa de la región mejorará sensiblemente en el conjunto del Estado: en 1960 los desembarcos superaron las 184.000 toneladas, el 26% del total español. En términos monetarios el porcentaje es aún mayor, porque en Andalucía predominaban las especies de fondo y los crustáceos, que en puertos como el de Huelva se habían convertido en la especie de referencia<sup>28</sup>.

Tabla 4. Evolución de las capturas (1940-1960) y situación relativa de los principales puertos de la región en el conjunto del estado (año 1961)

EVOLUCIÓN DE LAS CAPTURAS (1940-1960)							
Año	Algeciras	Huelva	Cádiz	Barbate	Isla Crist./Ayamonte	TOTAL	%
1940	15.586.000	20.795.000	19.609.000	7.839.000	15.981.000	92.864.000	22,7
1945	17.743.200	16.870.000	12.011.500	5.095.800	13.908.300	86.579.700	15,66
1950	22.638.400	21.326.400	16.221.900	10.694.500	12.708.000	100.256.500	20,02
1955	38.1827.400	29.267.800	63.327.600	15.203.900	17.402.700	178.186.000	29,12
1960	56.564.000	33.697.300	31.492.600	16.271.100	27.122.300	184.702.000	26,35
SITUACIÓN RELATIVA DE LOS PRINCIPALES PUERTOS DE LA REGIÓN EN EL CONJUNTO DEL ESTADO (AÑO 1961)							
En función del tonelaje de la pesca desembarcada				En función del valor de la pesca desembarcada			
Puerto		Miles de TM		Puerto		Valor en millones de ptas.	
La Luz		114		Pasajes		800,04	
Vigo		74,08		Vigo		723	
La Coruña		66,6		La Coruña		638,9	
Pasajes		65,2		Huelva		486,3	
Algeciras		55		Cádiz		466,9	
Cádiz		39,3		Algeciras		397,2	
Huelva		38,6		La Luz		289,2	
Málaga		24,4		Málaga		209,8	
Barbate		23,1		Ondárroa		177,4	
Bermeo		20,04		Bermeo		174,5	

Fuente: D.G.P.M (1940-1960), y Sánchez Ramos (1964:560)

<sup>27</sup> Véase la Ley de 6 de noviembre de 1941, que crea una Junta Superior de precios encargada de unificar todo lo relativo a formación y fijación de precios en todas las fases de la producción de artículos alimenticios

<sup>28</sup> En 1934 los crustáceos apenas representaban el 15% de los desembarcos; sin embargo, en 1944 suponían ya el 30%, y en 1949 el 40%. Asimismo, en 1961 la región suratlántica pescaba el 77,34% de los crustáceos capturados en el conjunto del Estado [Dirección General de Pesca Marítima (1960), en adelante D.G.P.M].

Como puede observarse, destacan especialmente las capturas de Cádiz, Algeciras y Huelva, pues representan entre el 65 y el 70% de los desembarcos. En estos dos primeros puertos, los armadores ya se habían decidido claramente por la modalidad de arrastre individual, a base de “trawlers”; sin embargo, en Huelva continuó utilizándose preferentemente la baca. Asimismo, en Ayamonte e Isla Cristina, como hecho más notable, cabe destacar la desaparición de la tarrafa, de la que en 1961 tan solo quedaban tres<sup>29</sup>. Las necesidades de la industria salazonera quedarían cubiertas cada vez más con los “barcos de Agadir” (flota de arrastreros adquirida en el norte y habilitada para el cerco en aguas de Marruecos). Barbate, fiel a su tradición, siguió creciendo a base de una numerosísima flota de pequeñas trañas, que hacían de la base el primer puerto pesquero de España por el número de embarcaciones.

Durante todo el período la región mantuvo el liderazgo nacional en la distribución de pescado fresco, dado que, a diferencia de Galicia, las principales bases pesqueras siguieron transformando muy poco pescado en conserva. Así, en los años difíciles de la posguerra, la contribución de los puertos suratlánticos a la despensa nacional fue decisiva, pues desde los mismos se distribuía más del 40% del pescado fresco comercializado en España.

No obstante, el crecimiento de las capturas y la importancia del volumen de pescado fresco comercializado no pueden hacernos olvidar diferentes contradicciones y problemas estructurales del sector. Debemos destacar que entre 1940-1950 el aumento de las capturas se explica fundamentalmente por la aportación de empresas foráneas que, como en tiempos anteriores, desembarcaban en Andalucía las capturas efectuadas en la costa norteafricana. La región continuó siendo durante todo este período una de las metas más claras para los grandes arrastreros de otras regiones del norte, especialmente entre 1940 y 1945, pues la Segunda Guerra Mundial impidió faenar a esta flota en el banco del Gran Sol. En realidad, la flota estrictamente andaluza disminuyó entre 1934 y 1950, ya que el T. R. B pasó de 28.818 toneladas a 25.853<sup>30</sup>. En estos años, tan sólo creció el número de barcos, que pasó de 1.824 en 1943 a 2.783 en 1950. Lo que se expandió, por tanto, fue la pequeña empresa familiar. Las nuevas embarcaciones fueron en su mayoría barcos de muy poco porte y, en consecuencia, se produjo una apreciable caída del tonelaje medio de las embarcaciones.

Entre 1950 y 1961 la situación experimentó un cambio radical. La flota de la Andalucía suratlántica creció y multiplicó por tres su potencial: en 1961 la flota alcanza las 82.714 toneladas, pues se radicaron en las grandes bases de la región empresarios que llegaban de Galicia con barcos casi obsoletos y tripulaciones dispuestas a quedarse para aprovechar mejor la riqueza de los caladeros del banco sahariano<sup>31</sup>.

Tabla 5. Principales puertos españoles distribuidores de pescado en 1961

Puertos	Cádiz	Algeciras	Huelva	Pasajes	Vigo	Málaga	La Coruña	TOTAL
Porcentaje del tráfico total	13,8	18,2	8,5	12,7	15	5,1	12,5	85,5

Fuente: Sánchez Ramos (1964:519)

Tabla 6. Distribución de la flota pesquera de propulsión mecánica por regiones marítimas en 1961

Regiones Marítimas	Núm. Embarcaciones	Porcentaje	Tonelaje (TRB)	Porcentaje	Tonelaje medio (TRB)
Cantábrica	2.248	19	114.104	28	50,8
Noroeste	3.489	29	126.615	31	36,3
Suratlántica	1.479	13	82.714	20	55,3
Surmediterránea	776	7	19.118	4	24,6
Levante	751	6	19.397	5	25,8
Tramontana	2.084	18	25.787	6	25,8
Balear	657	5	4.098	1	6,2
Canarias	364	3	19.349	5	53,2
Total	11.866	100	411.182	100	34,7

Fuente: Sánchez Ramos (1964: 498)

<sup>29</sup> Revista de Industrias Pesqueras, núm. 867-868, 15 de mayo de 1961.

<sup>30</sup> Véase *Estadística de Pesca* (1934) y D.G.P.M (1950).

<sup>31</sup> Compán (1982).



Sin embargo, la flota artesanal también continuó aumentando y, en muy pocos años, provocó el definitivo agotamiento de los caladeros andaluces, ya que se sobreexplotó la plataforma del Golfo de Cádiz como nunca antes se había hecho, ante la total pasividad de la Administración<sup>32</sup>. Las consecuencias no tardaron en hacerse evidentes. En Huelva, por ejemplo, las capturas de los crustáceos se reducen a la mitad entre 1955 y 1966 y la flota tuvo que concentrarse en la explotación de las aguas marroquíes y del resto del litoral africano. A principios de los setenta, ya tarde, un informe del Instituto de Oceanografía no hacía nada más que confirmar una evidencia compartida por todos:

*“la región suratlántica española aparece como una zona rica en variedad de especies, pero que, en cuanto a cantidad, resulta considerablemente pobre. Los arrastres que pudimos realizar dan unos rendimientos bajísimos y una gran abundancia de especies de nulo interés comercial, que excluye la posibilidad de una explotación importante”<sup>33</sup>.*

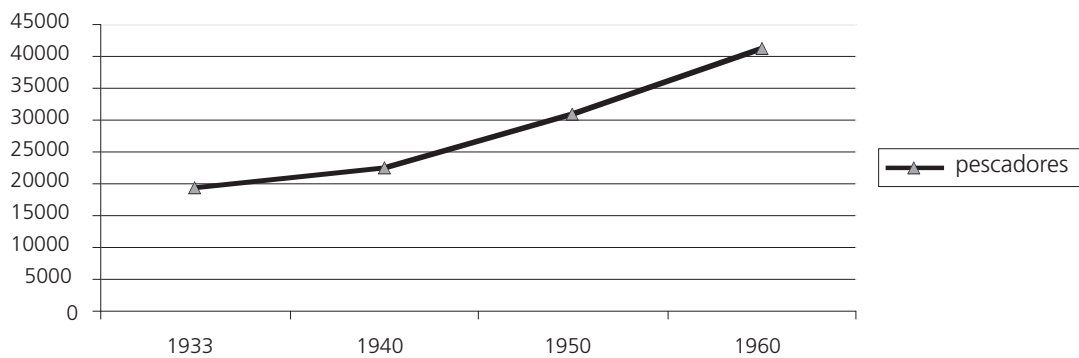
Por otro lado, las nuevas embarcaciones de gran tonelaje incorporadas a los puertos del Golfo de Cádiz eran excesivamente viejas (en 1961 tan solo el 34% de la flota tenía menos de

10 años) y ensombrecían aún más el futuro de la industria pesquera de la región. La situación era especialmente compleja en Huelva: según la Conferencia Nacional Pesquera, la flota de dicha ciudad estaba

*“evidentemente saturada (...), generalmente compuesta de buques viejos, pues el puerto de Huelva ha ido comprando y recibiendo muchos buques a carbón, desechados en otras partes. Esta flota está abocada a una crisis, pues se defiende ahora con los elevados precios del marisco. Su rastreo es muy exhaustivo (casi todas las unidades son bacas) y no encierra perspectiva de mejora”<sup>34</sup>*

El número de pescadores experimentó también un aumento desorbitado del 54%, superior al de cualquier otra región española, y constituía otro gran problema. En lo que respecta a flota y desembarcos hubo una fuerte concentración, pero en lo que se refiere a pescadores se produjo incluso la inversión de la tendencia concentradora, debido al fuerte desarrollo de la pequeña empresa en algunas bases secundarias durante los años críticos de la posguerra. El sector quedó sobrecargado de pescadores (que percibían un sueldo “a la parte”) en precarias condiciones económicas.

Gráfico 2: Evolución de la mano de obra empleada en la industria pesquera de la región suratlántica



Fuente: Estadística de Pesca (1933) y D.G.P.M. (1940-1960)

<sup>32</sup> “No recordamos la presencia de un solo biólogo que al menos nos explicara nuestras propias observaciones de muchos años” [Revista de Industrias Pesqueras, num. 867-868, 15 de mayo de 1961].

<sup>33</sup> Oliver, P. y Fernández, A. (1974: 18).

<sup>34</sup> Conferencia Nacional Pesquera (1954: 32).

El hambre y el desempleo atrajeron a numerosos trabajadores expulsados de la agricultura. La mano de obra ocupada alcanzó en 1960 la cifra de 32.142 pescadores (41.139 contabilizando a la población dedicada al marisqueo). En los años cincuenta, tan solo la industria pesquera de Vigo superaba a la de Isla Cristina, Barbate, Huelva o Cádiz en cuanto a número de marineros enrolados. Algunos puertos como el de Isla Cristina, con 8.434 pescadores, se situaron en cifras sorprendentes. Esta abundancia de mano de obra no fue, precisamente, un reclamo para introducir mejoras en el sector pesquero: en el plano tecnológico ésta es una etapa pérdida. Las novedades (ecosonda, halador mecánico, fibras de nylon, etc.) llegaron cuando concluía ya la década de los cincuenta, es decir, con una década de retraso, debido a nuestro aislamiento internacional<sup>35</sup>. Como única novedad habría que citar la lenta sustitución de las calderas de vapor por motores.<sup>36</sup> Además, infraestructuras importantes seguían pendientes. El puerto pesquero de Cádiz, Barbate y Algeciras habían ido adaptándose a los nuevos tiempos<sup>37</sup> pero, según Ruiz-Medel (1963), el de Huelva todavía presentaba insuficiencias:

*“uno de los factores imprescindibles, es la construcción de un puerto pesquero modelo y bien emplazado, que dé cabida en su dársena a nuestros barcos, facilidades en las manipulaciones propias y ahorro de gasto en el transporte. Esto traería como consecuencia que muchas empresas vecindadas en Huelva no tuvieran que establecer sus bases en otros puertos, y contribuiría, inclusive a establecer una flota de bacaladeros”*<sup>38</sup>.

Asimismo, los mecanismos de venta y de distribución del pescado prácticamente no cambiaron, para desgracia de los armadores y de la clase pescadora. Casi el 80% de las capturas se seguía transportando por carretera. Las condiciones eran tan poco recomendables que hasta la propia administración lo reconocía sin tapujos: *“como puede apreciarse, en el transporte por carretera se observa una total falta de especialización de los medios, ya que ni siquiera se emplean cajas isotermas. Esto no es de extrañar, dado el escaso parque de transporte frigorífico que poseemos”*<sup>39</sup>. Los puertos andaluces, además, poseían una escasa capacidad fri-

gorífica. Los tres puertos más importantes apenas superaban conjuntamente los 3000 metros cúbicos. Una cantidad irrisoria frente a los 46.764 metros cúbicos de Vigo, los 26.178 de los puertos de Guipúzcoa y los 25.038 de los puertos de Vizcaya. Al mismo tiempo, los intermediarios (vendedores, exportadores y comisionistas) eran todavía demasiado numerosos y continuaban encareciendo innecesariamente el precio final del pescado. El acceso al crédito oficial resultaba, igualmente, muy difícil y farragoso para la mayoría de los armadores, que encontraban mucho más fácil los circuitos extraoficiales. En la práctica, los vendedores de pescado eran los banqueros del sector, adelantando y prestando dinero a los armadores a cambio del control de las ventas del pescado (por lo que recibían un porcentaje del 3-4%).

## 5.-El período desarrollista

Como hemos visto, en 1960 la flota andaluza estaba integrada básicamente por unidades antiguas que databan en su mayor parte de los años previos a la Guerra Civil. Sin embargo, las mejoras de la red viaria, el incremento de la renta familiar y, por tanto, del consumo, junto a la promulgación de la Ley 147/1961, de protección y renovación de la Flota Pesquera, permitirá sustituir la mayor parte de las unidades obsoletas e incorporar las nuevas tecnologías a la industria<sup>40</sup>. Tras el largo paréntesis de la Segunda República, la Guerra Civil y la Autarquía, el sector pesquero de la región recobra la senda de la modernización interrumpida en los albores de la Gran Depresión gracias a los planes de desarrollo diseñados por la Administración franquista. Las primeras innovaciones, especialmente baratas (el halador automático, por ejemplo) aumentaron los rendimientos y redujeron las necesidades de mano de obra. Un poco después llegarían otras innovaciones: fibras de plástico, radar, ecosonda, telefonía, etc. En diez años, el poder de pesca de los barcos (medido en tonelaje y potencia de los motores) se multiplicó por dos y se facilitó el incremento del radio de acción de la flota pesquera andaluza. Los caladeros exteriores cobraron mayor protagonismo, pues éstos ya no se limitarían a los tradicionales del Reino de Marruecos. Como no podía ser de otro modo, las capturas aumentaron, y en 1971 se superaron por primera vez las 200.000 toneladas (que a nivel nacional representaban el 16% del tonelaje y el 22% del valor de la pesca desembarcada).

La mayor parte de estas capturas se efectuaron mediante el arrastre, pues la pesca de cerco entró nuevamente en crisis. La independencia de Marruecos en 1956 trajo los primeros desencuentros con las autoridades marroquíes<sup>41</sup>; pero es que, además, los precios de la sardina, el jurel y el boquerón, especies objeto de capturas mediante cerco, eran poco rentables en contraste con los de otras especies como la merluza o el marisco capturadas mediante embarcaciones arrastreras. Por tanto, éstas protagonizarán la

<sup>35</sup> En 1961 solamente el 40% de la flota de la región estaba equipada con sonda. Sin embargo, en ese mismo año el porcentaje era del 100% en Galicia y el País Vasco [D.G.P.M (1961)]. En la costa occidental de Huelva, en contacto con Portugal, esta situación de atraso tecnológico se vivía con un particular desgarró: *“La totalidad de la clase armadora se ha consumido en la adversidad de nuestra aislamiento internacional, mientras Portugal ostentaba en los escaparates los mas variados motores de procedencia extranjera. E igualmente las fibras de nylon para sus artes siempre estuvieron liberalizadas, mientras aquí están aun con derechos prohibitivos* [Revista de Industrias Pesqueras, num. 867-868].

<sup>36</sup> En Cádiz comenzó a utilizarse el fuel-oil en 1943, pero habrá que esperar a 1956 para que sea de uso general [Veiga (1973: 89)]

<sup>37</sup> *“Los puertos de Cádiz, Barbate y Algeciras tienen ya sus obras de primer establecimiento, suficientes en principio, para sus actuales necesidades”* [Sánchez Ramos (1964: 230)].

<sup>38</sup> Ruiz-C Medel (1963: 27).

<sup>39</sup> Sánchez Ramos (1964: 528). La situación contrastaba con Galicia, donde solo se distribuía el 24,3% del pescado por carretera, dado que los trenes pescaderos funcionaban con total normalidad. Sobre este asunto véase: Comisión del Plan de Desarrollo Económico y Social (1967); Comisaría del Plan de Desarrollo Económico y Social (1972) y Subsecretaría de Planificación (1976).

<sup>40</sup> En 1971, la mayor parte de la flota regional se había renovado, pues el 66% del TRB tenía menos de 10 años. Un porcentaje algo más elevado que el del Conjunto del Estado, que se situaba en el 62% [Confederación Española de Caja de Ahorros (1974: 404)].

<sup>41</sup> Al respecto, véase Holgado Molina; Del Sol Ostos (2002).

mayor parte del crecimiento de la flota en lo sucesivo, pero con una importante novedad: incorporarán la congelación a bordo del pescado. El desarrollo de una potente flota congeladoras en Huelva y en Cádiz (especializadas en la captura de marisco y merluza negra respectivamente) será la punta de lanza de la modernización y la protagonista fundamental de la expansión que la flota regional experimentó hasta 1976, pues, en el caso de de Huelva, hasta 90% del valor de la pesca desembarcada corresponderá a la flota congeladora. Las primeras unidades, impulsadas por armadores de la región, comienzan a incorporarse en 1962<sup>42</sup> y en muy poco tiempo extienden la acción de la flota arrastrera onubense y gaditana desde los caladeros del norte marroquí hasta la costa de Senegal, Angola y Mozambique. Esta flota congeladora andaluza (junto a la flota cefalopodera-merlucera de Galicia y la de túnidos de Bermeo) constituirá el núcleo de la flota de gran altura española.

Como puede verse, la región suratlántica (con 47.704 TRB) representaba el 33% del tonelaje y el 42,9% de los barcos una

década después de la aparición de la pesca congelada en nuestro país. Asimismo, Huelva, con 83 unidades, se había constituido ya en el puerto base más importante de la flota congeladora nacional. Los factores que explican dicho fenómeno, a nuestro juicio, son muy evidentes. Las facilidades crediticias y el hecho de que las condiciones de pesca del marisco requirieran unidades de pequeño y mediano porte (con un coste que oscilaba entre los 20-25 millones de ptas.<sup>43</sup>) facilitarán la promoción de una verdadera legión de armadores asociados en el Grupo Sindical de Armadores de Buques de Marisqueros Congeladores<sup>44</sup>. Asimismo, la elevada cotización de los crustáceos garantizaba en parte los beneficios y permitía que a mediados de los setenta la pesca desembarcada en la humilde provincia de Huelva (con un valor que superaba los once mil millones de pesetas) representara el 23% del P.I.B pesquero nacional.

Tabla 7. La flota congeladora española en 1971

	Arrastre	Cerco	Total	TRB	%
Isla Cristina		3	3	654	
Huelva	91	2	83	27.717	
Sevilla	3		3	4.063	
Cádiz	21		21	14.782	
Algeciras	1	1	2	488	
Total Suratlántico	106	6	112	47.704	33,86
Región Cantábrica	13	11	24	13.825	9,81
Región Noroeste	81	4	85	59.997	42,58
Surmediterránea	2		2	381	0,27
Levante	4		4	720	0,51
Canarias	30	4	34	18.884	13,40
TOTAL	236	25	261	140.884	100

Fuente: Alemany (1973: 110-112).

Tabla 8. Participación del PIB pesquero de la provincia de Huelva sobre el PIB pesquero nacional

Año	PIB Pesquero Nacional (A)	PIB pesquero de la provincia de Huelva (B)	Porcentaje de (B) sobre (A)
1955	5.330	521	9,7
1957	6.843	680	9,9
1960	7.347	658	8,9
1962	9.287	686	7,38
1964	12.461	1.091	8,7
1967	17.609	1.538	8,7
1969	20.789	1.885	9
1971	28.963	3.446	11,8
1973	37.913	6.604	17,4
1975	46.320	11.098	23,9

Fuente: Montero Llerandi (1985:404)

<sup>42</sup> Tan solo un año después de que apareciera en Vigo el primer buque congelador [González Laxe (1982: 79)].

<sup>43</sup> Véase Agrupación Nacional de Buques Congeladores (1975).

<sup>44</sup> Revista de *Industrias Pesqueras*, núm. 1053 y 1054, año 1971. Una relación exhaustiva de estos primeros armadores en Dirección General de Pesca Marítima (1966).

## BIBLIOGRAFÍA

- AGRUPACIÓN NACIONAL DE BUQUES CONGELADORES (1975): *Libro blanco de la pesca congelada española*, Madrid.
- ALEMANY, F. (1973): “La flota pesquero-congeladora española”, *ICE*, junio, pp.107-124.
- ARGÜELLES ÁLVAREZ, R. (1931): *Los puertos de pesca en España*, Tip. La Industria, Gijón.
- BOGARÍN, E. (1930): Ayamonte desde los primeros tiempos de la historia (obra manuscrita).
- COMISIÓN DEL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL (1967): Comisión de Pesca Marítima (II Plan de Desarrollo Económico y Social), Madrid.
- COMISARÍA DEL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL (1972): *Pesca Marítima: trabajos... que han servido de base para la elaboración del texto del III Plan para el cuatrienio 1972-75*, Madrid.
- COMPÁN, D. (19882): *La pesca marítima en Andalucía*, Tesis doctoral inédita, Universidad de Granada.
- CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE CAJA DE AHORROS (1974): *Situación actual y perspectivas de desarrollo de Andalucía Occidental*, Tomo II, Madrid.
- CONFERENCIA NACIONAL PESQUERA (1954): *Conclusiones/ Conferencia Nacional Pesquera, 5-10 abril 1954*, Madrid
- DE BUEN, F. (1922): “La pesca marítima en España en 1920. Costa Suratlántica y Canarias”, *Boletín de Pesca*, 76, pp. 343-408.
- (1929): “La pesca marítima en España”, *Boletín de Pesca*, 157, pp.101-171.
- DIRECCIÓN GENERAL DE PESCA MARÍTIMA (1966): *Flota pesquera española en 31 de diciembre de 1965*, Madrid.
- FERNÁNDEZ, J. (1973): “La flota marisquera en la costa africana” *ICE*, junio, pp. 125-128.
- FERNANDEZ PUJOL, M (1926): *Industria pesquera, Cádiz Puerto de Pesca*, Tipografía de M. Cerón, Cádiz.
- FERRER ANDRADE, J. (1993): “La motorización de la flota pesquera portuense”, *Revista de Historia del Puerto*, 11, pp. 53-78
- GARCÍA DEL HOYO, J. J. (2000): “La actividad pesquera en la provincia de Huelva: evolución, situación actual y perspectivas”, *Ceres*, 2, pp. 1-44
- GIRÁLDEZ RIVERO, J. (2002). “Armadores de Cádiz: competir y cooperar”, en *Historia Agraria*, 28, pp. 91-112.
- (1997): *De las Rías a Terranova, la expansión de la pesca gallega (18880-1950)*, Vigo.
- (1991): “Fuentes estadísticas y producción pesquera en España (1880-1936): una primera aproximación”, *Revista de Historia Económica*, 3, pp. 513-532.
- GONZÁLEZ LAXE (1982): *El proceso de crecimiento del sector pesquero español, 1961-1978*, Imprenta Universitaria, La Coruña.
- HOLGADO MOLINA, M<sup>a</sup>; DEL SOL OSTOS REY, M<sup>a</sup> (2002): “Los acuerdos de pesca marítima entre España y Marruecos: evolución histórica y perspectivas”, *Estudios Agrosociales y Pesqueros*, 194, pp.189-214.
- Ideales Pesqueros (1925-1927)*.
- LLEDÓ MARTÍN, J. (1943): *La pesca nacional*, Ediciones Pegaso, Madrid.
- LÓPEZ LOSA, E. (1997): “Recursos naturales, derechos de propiedad y cambio técnico. La difusión del arrastre en las pesquerías vascas, 1871-1936”, en LÓPEZ, S; VALDALISO, J. M. (eds.): *¿Que inventen ellos? Tecnología, empresa y cambio económico en la España contemporánea*, pp. 157-209, Alianza Universidad. Madrid.
- MUÑOZ PÉREZ, J. (1972): *La pesca en la desembocadura del Guadalquivir*, Instituto de Estudios Gaditanos, Cádiz.
- MIRANDA Y RIVERA, J.A. (1921): “La pesca marítima en España. Costas mediterráneas del Sur y Marruecos español”, *Boletín de Pesca*, 53, pp. 77-100.
- MONTERO LLERANDI, J. M. (1985): *Proceso de industrialización y condiciones de trabajo: el sector pesquero onubense*, Junta de Andalucía, Consejería de Agricultura y Pesca, Sevilla.
- OLIVER, P. y FERNANDEZ A. (1974): “Prospecciones pesqueras en la región suratlántica española” *Boletín del Instituto Español de Oceanografía*, 180, pp. 1-31
- RÍOS JIMÉNEZ, S. (2006): *Actividades pesqueras e industria de conservas de pescado en Andalucía (1750-1936)*, tesis doctoral inédita, Universidad de Málaga.
- (2002): “La industrialización de la pesca en Huelva”, *Historia Agraria*, 28, pp. 45-67.
- RODRÍGUEZ SANTAMARÍA, B. (1923): *Diccionario de artes de pesca de España y sus posesiones*, Sucesores de Rivadeneyra, Madrid.
- RUIZ-C. MEDEL, J. (1963): *Desarrollo de la industria y el comercio de la pesca en Huelva y su provincia y cosas interesantes de personas destacadas*, Huelva.
- SANCHA BLANCO, M. (1975): *La actividad pesquera del puerto de Huelva*, Diputación de Huelva.
- SÁNCHEZ RAMOS-IZQUIERDO, J. (1964): *Las industrias de pesca y el plan nacional de desarrollo*, Madrid.
- SUBSECRETARIA DE PLANIFICACIÓN (1976): *Pesca marítima: documentación básica del IV Plan Nacional de Desarrollo*, Madrid
- VEIGA, B. (1973): *ARCOMAR, Cádiz, 50 aniversario*.
- VEIGA, B. (1967): “La expansión pesquera de la Sudatlántica”, *Revista de Industrias Pesqueras*, 959 y 960, pp. 191-193.



