

Ferrocarril, mercado e industrialización en Asturias: el sector pesquero y conservero, 1880-1930. Joaquín Ocampo Suárez-Valdés. *Universidad de Oviedo*

Los balances historiográficos relativos a la contribución del ferrocarril al crecimiento económico, han tendido a enfatizar dos aportaciones básicas. La primera, la relativa a su papel en la creación de un mercado nacional. Al eliminar la protección natural brindada por la distancia, posibilitó la integración de las economías regionales y su especialización productiva. Por esa vía, además de alcanzarse una asignación más eficiente de recursos, se ampliaba el consumo y se posibilitaba la realización de economías de escala en la producción y distribución. La segunda, tiene que ver con los eslabonamientos o efectos inducidos por el ferrocarril, bien sobre las empresas o sectores que le proporcionaban inputs (backward linkages), bien sobre aquellas otras demandantes de servicios de transporte (forward linkages)¹.

En este último sentido, las tempranas contribuciones de R. Anes y P. Tedde han permitido constatar que las empresas y productores del sector primario se hallaron entre los primeros y mejores clientes del ferrocarril². En efecto, entre 1879 y 1930, las estimaciones de Hernández Marco, en buena medida concordantes con las ofrecidas por Gómez Mendoza, subrayan que en el total del volumen de mercancías transportado por Norte, la participación de las agrícolas y alimentarias oscilaron entre el 32 y el 52%³. Y es que, aunque el cabotaje de largo recorrido no había dejado de crecer desde mediados de siglo –un 16% entre 1867/1876 y un 30% entre 1877/1886–, el ferrocarril lo hacía a un ritmo más vivo: el volumen transportado crecía un 128% en el último decenio señalado. En 1877, para un recorrido de 147 km, las tarifas por tonelada kilométrica eran de 1,08 pesetas para el transporte a lomos, de 62,56 céntimos de peseta para los carros, y de 8,54 céntimos para el ferrocarril⁴.

En las páginas que siguen, se aborda uno de los muchos eslabonamientos “hacia delante” del ferrocarril: los inducidos sobre los sectores pesquero y conservero regionales entre dos fechas significativas: 1880, momento en que el ferrocarril hacía sentir sus efectos sobre el mercado regional, y 1930, cuando se inicia un lento proceso de sustitución desde la vía férrea y los trenes hacia la carretera y los camiones.

Las singularidades del sector pesquero

La especificidad de la pesca respecto a otras actividades extractivas deriva tanto de las características del medio físico sobre el que se ejerce, como del propio contorno

¹ Para una visión de síntesis vid. A. GÓMEZ MENDOZA (1985): “Transportes y crecimiento económico, 1830-1930”, en N. SÁNCHEZ-ALBORNOZ (COMP.), *La modernización económica de España, 1830-1930*, Alianza Universidad, Madrid, p. 102-11.

² Cfr. R. ANES (1978): “Relación entre el ferrocarril y la economía española, 1865-1935”, y P. TEDDE (1978): “Las compañías ferroviarias en España, 1844-1913”, ambos trabajos en M. ARTOLA (comp.) *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, Banco de España, Madrid, 2 vols., vol. II, pp. 355-512 y 13-354 respectivamente. Para una puesta al día sobre el mismo tema, F. COMÍN, P. MARTÍN ACEÑA, M. MUÑOZ RUBIO y J. VIDAL OLIVARES (1998): *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Anaya, 2 vols –véase vol. I, pp. 229-239.

³ Cfr. J. L. HERNÁNDEZ MARCO (1997): *Trenes, estaciones y puertos: el tráfico de mercancías de la Compañía del Norte (1876-1930)*, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Gobierno Vasco, Bilbao, p.113.

⁴ Cfr. A. GÓMEZ MENDOZA (1997): “Comercio interior” y “Transportes”, en R. MENÉNDEZ PIDAL (dir.), *Historia de España. Los fundamentos del Estado liberal (1831-1900)*, vol. XXXIII, pp. 391-411 y 466-518.

institucional en que históricamente se enmarcó. Respecto a las primeras, cabe recordar las relacionadas con las condiciones de accesibilidad y apropiación de los recursos ictiológicos. Además, los imperativos ecológicos y biológicos a que se halla sometida la reproducción de los mismos, añaden elementos de aleatoriedad e incertidumbre que afectan a la formación de expectativas por la empresa pesquera.

Las particularidades de las pesquerías no se agotan en el ámbito físico u oceanográfico, sino que se extienden al orden jurídico que secularmente presidió el desenvolvimiento de las mismas. Hasta el último tercio del siglo XIX, las *matriculas de mar* y el sistema gremial, impusieron unas “reglas de juego” que dejaron al sector fuera de la actuación de los mecanismos del mercado. Las primeras, porque subordinaron el ejercicio de la profesión a la previa inscripción de los pescadores en los registros o “estados de gente de mar” de la Armada: quienes pretendiesen beneficiarse de la pesca debían comprometerse entre los 18 y 60 años a prestar servicio en la flota y cuerpos de los distintos departamentos marítimos. En tal situación, la pesca, lejos de una actividad libre, se concebía como una contrapartida o contraprestación otorgada a título de privilegio. Por lo mismo, en el argot laboral de la profesión se distinguía entre “matriculados” y “terrestres”. Por su parte, los gremios de mar, más allá de sus funciones mutuales o de beneficencia, se instrumentalizaban por la administración para gestionar el acceso a unos recursos reglamentados y amortizados por los “matriculados”. Con ser muy graves, no eran estos los únicos “estorbos políticos” al crecimiento del sector. Entre otros muchos –alcabalas, diezmos de mar, arbitrios municipales, derechos señoriales sobre atalayas...– destacaba, dada su incidencia sobre la conservación de las capturas, el régimen de estanco a que se hallaba sometida la venta y distribución de sal en tanto regalía y monopolio fiscal de la Corona⁵.

Entre 1864 y 1873 se decretaba la libertad de industria, la supresión de gremios, el desestanco de la sal y el libre acceso a los recursos marinos. Esas medidas legales, al eliminar la gestión comunal del medio pesquero y liberalizar la explotación de los caladeros, creaban un marco de incentivos más favorable a la empresa pesquera. En 1872, un buen conocedor del sector, C. Fernández Duro, aún reconociendo que, gracias a tales medidas, la pesca española atravesaba un período “de crecimiento y prosperidad”, apuntaba como principal limitación la escasa dimensión de los mercados de consumo, reducidos a las provincias litorales⁶.

Antes del ferrocarril: pescar para el mercado local

En el Cuadro 1 se recogen algunos indicadores significativos del sector en la etapa anterior a la vinculación ferroviaria de Asturias con la Meseta. Desde el segundo tercio del siglo XIX, la emancipación colonial y la consiguiente reducción de los conflictos navales, permitieron la recuperación parcial de las capturas. En el mismo sentido iban a actuar el crecimiento de la población urbana y fabril, así como el impacto de las reformas liberales ya señaladas.

C.1. El sector pesquero antes del ferrocarril. Indicadores.

pescadores

embarcaciones

capturas

⁵ Sobre estas cuestiones véase, J. OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS (2002): “Cambio técnico y especialización pesquera en Asturias, 1880-1930, en *Historia Agraria. Revista de agricultura e historia rural*, 28, diciembre, SEHA Universidad de Murcia, pp. 69-92

⁶ Cfr. C. FERNÁNDEZ DURO (1872): *La pesca en España*, Archivo-Museo Naval, Madrid, ms. 1931.

	<u>embarcados</u>	unidades y (tm)	(tm)
1835	–	332	1.480
1845	–	420	1.856
1858	1.211	282 (985)	2.157
1873/83 ¹	1.586	439 (1.491)	4.054

Fuente: J. OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS (1999): “Las conservas de pescado en Asturias, 1750-1930”, en *Pesca e historia. I Encuentro Internacional de historia económica y social del sector pesquero*. Universidad de Santiago.

Nota: promedios anuales del período.

Con todo, se trataba de un crecimiento básicamente extensivo, asociado más a la acumulación de factores –equipos propulsores, artes y empleo– que a la mejora en la calidad de los mismos. La imagen de tradicionalismo técnico que presidía las actividades extractivas venía dada por: i) predominio de las artes de enmalle pasivo (redes de fondo y deriva) y por los aparejos de anzuelo (palangres y caceas); ii) carácter familiar y artesanal de unas pesquerías de bajura, de corto radio o “mareas” diarias, y vinculada a la explotación de los caladeros locales; iii) predominio de la aparcería marítima (pesca “a la parte”) y retribución en especie (“quiñón”); iv) el régimen de capturas descansaba en las “costeras” pelágicas o de superficie (sardina, bonito), es decir, en los pescados “azules” o grasos destinados a su tratamiento por la industria conservera. Por el contrario, las especies demersales o bentónicas, es decir, los pescados “finos” o de mesa, representaban una parte mínima de los desembarcos.

¿Cuál era en esta etapa el destino de las capturas?

El carácter altamente perecedero del pescado imponía severas restricciones a su comercialización:

“La pesca en fresco, que salpresada pudiera transportarse a todas las poblaciones, no se interna sino por ciertas vías que el lujo y la mayor población acogen, aunque encarecida; pero la economía que se ven obligados a tener en el uso de la sal, hace que se pudra y pierda bastante pesca antes de venir a tierra”⁷

El consumo en fresco queda limitado a los mercados de las villas costeras o a los de las poblaciones inmediatas. El C.2. ilustra acerca de tales limitaciones.

C.2. Destinos de la producción pesquera

<u>Una muestra del comercio de pescado en Castilla en 1810</u> (Medina de Rioseco)		<u>Destinos de las capturas en Asturias (en %)</u>		
Géneros vendidos	kg. (%)		Elaboración de salazones/ escabeches	Consumo en fresco
Sardina/salazón	106.751 (44,29)	1835	66	34
Escabeches	74.650 (30,97)	1858	80	20
Salpresados	56.792 (23,56)	1861	65	35

⁷ Archivo- Museo Naval A. Bazán (Viso del Marqués); sección: Pesca. Asuntos Particulares, legajo 2130.

Frescales	2.829 (1,17)	1867	59	41
		1888	82	18

Fuente: J. OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS (1999), ob. cit., p.4

La ampliación del área de consumo se supeditaba a la disponibilidad de medios de transporte rápidos. Los imperativos de la red ferroviaria quedan patentes si consideramos que a la altura de 1868, la desigual distribución del tendido creaba una clara asimetría en el mercado pesquero español: en Levante y Cataluña, las buenas comunicaciones explicaban que entre un 72 y un 94% de los desembarcos se consumiesen en fresco; en el Cantábrico y Galicia ese porcentaje descendía al 44% en la primera región y al 38% en la segunda⁸. El mayor aislamiento geográfico de las provincias marítimas del Departamento del Ferrol así como la dependencia de la arriería y de los caminos de herradura o carreteros, asociaba la suerte de las capturas a la posibilidad de su previa transformación por la industria conservera. En el caso de la cornisa cantábrica, las circunstancias orográficas suponían dificultades añadidas. Así, en Asturias, los 23 pasos o puertos de montaña que jalonaban la divisoria de cumbres con Castilla, permanecían cerrados a causa de las nieves entre noviembre y abril, justamente en los meses con temperaturas más favorables para distribuir la producción pesquera. En los meses de estío, el calor facilitaba el deterioro y alteración de la pesca, con la consiguiente pérdida de valor de uso y comercial en los mercados finales.

Las comunicaciones acabaron por imponer su lógica sobre la geografía pesquera española, estimulando la especialización y división del trabajo entre las fachadas marítimas. La región cantábrica y gallega acabarían por concentrar la mayor parte del sector conservero nacional: en 1858, Galicia aportaba el 71% de las salazones y el Cantábrico el 83,50% de los escabeches. Dada la ausencia de medios de transporte que permitiesen reducir los tiempos de distribución, la industria conservera se convertía en lugar de paso obligado para la pesca. Al facilitar su consumo diferido y posibilitar su almacenamiento, las conservas regularizaron, en el tiempo y en el espacio, la oferta anual de pescado, amortiguando así la acusada estacionalidad y fluctuaciones de los desembarcos. Como en otras regiones europeas, en España, la relación causal entre desarrollo pesquero e industria conservera, es un hecho probado⁹.

Las dificultades para ensanchar el consumo de pescado fresco en la España interior no eran imputables exclusivamente al ferrocarril. Existían condicionantes por el lado de la demanda que actuaban en semejante dirección. De hecho, en la España del siglo XIX, salvo en las provincias costeras, el pescado no formaba aparte de los hábitos gastronómicos y culinarios de las poblaciones interiores¹⁰. Todavía en 1878 el pescado

⁸ Cfr. J. ORTEGA VALCARCEL (1996): *Gentes de mar en Cantabria*, Banco de Santander y Universidad de Cantabria, Santander, p. 125; E. LÓPEZ LOSA (1999): "Institutions, technical change and the development of the Spanish fishing industry (1858-1936)", en B. ANDERSSON (ed.), *Swedish and the international fisheries*. Rapport fran ekonomisk hisroriska institutionen. Göteborgs Universitet (13), pp. 61-90.

⁹ Cfr. J. CARMONA BADÍA (1994): "Recursos, organización y tecnología en el crecimiento de la industria española de conservas de pescado, 1900-1936", en J. NADAL y J. CATALÁN (eds.), *La cara oculta de la industrialización española. La modernización de los sectores no líderes (siglos XIX XX)*, Alianza Universidad, Madrid, pp.127-162

¹⁰ Cfr. A. GÓMEZ MENDOZA y J. SIMPSON (1988): "El consumo de carne en Madrid durante el primer tercio del siglo XX", en *Moneda y Crédito*, 186, pp. 57-91; F. SIMÓN SEGURA (1978): "Aspectos del nivel de vida del campesinado español en la segunda mitad del siglo XIX. La alimentación", en J. HERNÁNDEZ ANDREU (ed.), *Lecturas de Historia económica de España*, Madrid,

únicamente representaba el 2% del volumen total de mercancías movilizadas por Norte. Con datos referidos a Madrid, cabe señalar que, en 1900, el pescado únicamente representaba el 1,3% –unas 2.000 tm– del peso conjunto de todos los géneros transportados a la Corte desde estaciones situadas a más de 440 km de la capital¹¹. Hizo de esperarse a 1920 para que el ferrocarril llegase a absorber el 83% de todo el pescado comercializado en el interior peninsular.

Al margen de factores de tipo religioso –caso de las prescripciones referidas a los días de ayuno o de abstinencia en la ingesta de carnes–, existían otros de tipo sociocultural que tendían a privilegiar pautas alimenticias favorables al consumo de carne. En ocasiones eran los propios médicos e higienistas quienes reforzaban aquellas pautas: frente al pescado, se defendían las carnes por su mayor saciabilidad y por ser alimentos más “sustanciosos para hombres de mucho ejercicio y fatiga”¹². Utilizando como fuente los “derechos de puertas”, López Losa ha constatado: i) el escaso consumo aparente de pescado en España que, para el período 1858-1883, se movería en torno a los 2,46 kg/habitante/año; ii) el consumo interior de pescado se orientaba hacia las salazones y el bacalao importado. Este último, venía siendo desde el siglo anterior una alternativa competitiva frente a la pesca nacional, rivalizando en las propias provincias marítimas con el pescado fresco. A la ventaja de precio y abastecimiento regular, añadía las ganancias de peso asociadas al “remojo” previo a su condimentación¹³.

Del ferrocarril a la industria conservera: pescar para las fábricas (cercos y traineras)

La apertura de las líneas Castejón-Bilbao (1863), Alar-Santander (1866), Alsasua-Barcelona (1865) y Asturias-Galicia-León (1884), todas ellas anexionadas por Norte entre 1874 y 1885, afectaría, como no podía ser menos, a las estrategias comerciales y empresariales del sector pesquero. Dada la hegemonía ostentada por la industria conservera en la cadena de valor del producto pesquero, no debe extrañar que las primeras respuestas a la oferta de servicios de transporte procediesen de aquella. Ya desde 1830 los conserveros asturianos y gallegos habían protagonizado los esfuerzos pioneros por incorporar los sistemas Appert-Durand de envasado en vidrio y latas. Si embargo, en lo que se ha llamado la “etapa experimental” de la moderna industria conservera, la mayor parte de la producción venía orientándose a los mercados coloniales. En el nacional, el coste de acceso a los mercados interiores, y la competencia del pescado fresco en la costa, limitó la ampliación del consumo de los alimentos enlatados.

La situación iba a modificarse sustancialmente desde los años ochenta, con la apertura ferroviaria del Cantábrico y Galicia hacia los mercados castellanos. Los estrangulamientos, entonces, se trasladaron desde el transporte hacia la oferta de

CECA, pp. 367-405; R. DOMÍNGUEZ MARTÍN (2003): “Autoconsumo, mercantilización y niveles de vida campesinos en la España atlántica, 1750-1930”, en J. M. MARTÍNEZ CARRIÓN (ed.), *El nivel de vida en la España rural, siglos XVIII y XIX*, Universidad de Alicante, pp. 287-321.

¹¹ Cfr. J. OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS (1999), ob. cit., y A. FERNÁNDEZ GARCÍA (1971): *El abastecimiento de Madrid en el reinado de Isabel II*, Madrid.

¹² Cfr. E. LÓPEZ LOSA (2002): “Una aproximación al sector pesquero tradicional vasco, 1800-1880”, ob. cit., 28, diciembre, pp. 13-45.

¹³ Véanse E. LÓPEZ LOSA (2002), ob. cit.; I. MIGUEL LÓPEZ (2000). *El mundo del comercio en Castilla y León a finales del Antiguo Régimen*, Valladolid, pp. 54-57; R. CUBILLO DE LA FUENTE (1998): *El pescado en la alimentación de Castilla y León durante los siglos XVIII XIX*, Universidad de León, pp. 44-95; J. OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS (1986): *Campesinos y artesanos en la Asturias preindustrial, 1750-1850*, S. Cañada, Oviedo, pp. 306-320.

pescado. El sector extractivo se mostraba incapaz de ajustar la cantidad, variedad y regularidad de las capturas a las exigencias de materias primas demandadas por los fabricantes de conservas. Asegurado el abastecimiento de aceite y hojalata, los conserveros, desde las costas vascas a las gallegas, siguiendo la progresión del ferrocarril, habían iniciado la mecanización del procesado y envasado de pescados¹⁴. Sería entonces, a partir de 1880, cuando desde Motrico y Lequeitio hasta Vigo, pasando por Santoña, Candás y Gijón, cuando las fábricas de conservas inician la difusión de nuevas artes de pesca –los cercos de jareta, boliches y copos– y equipos propulsores –traineras–, dentro de una orientación más amplia que contemplaba la integración de los procesos extractivo y transformador. Con el fin de minimizar los riesgos de aprovisionamiento, de diversificar la oferta y de reducir la estacionalidad que imponía la dependencia respecto a determinadas “costeras”, la integración vertical se completaría con el establecimiento de fábricas y almacenes en distintas provincias, así como con la adquisición de talleres para la producción de envases. Entre 1880 y 1900, la industria transformadora, de la mano del ferrocarril conocía una etapa de expansión sin precedentes que se veía acompañada de la progresiva penetración en los mercados interiores¹⁵.

En Asturias, la producción de conservas comienza a superar desde 1900 las 4.000 tm/año. En esa fecha, y por las cuotas aportadas a la *Contribución industrial y de comercio*, Asturias figuraba en el primer lugar de la producción nacional de escabeches, y en el segundo de la de conservas. En 1901 se contabilizaban en la región 30 “bodegas” de salazón, 27 de escabeches y 24 fábricas de enlatados. Empresas como Herrero Hermanos, Albo, Cabo Peñas, Alfageme o Escobio, disponían de plantas en toda la cornisa cantábrica. Desde 1920, la producción sobrepasa las 6.000 tm/año, hasta alcanzar las 9.000 tm en 1930. Durante todo el primer tercio del siglo las conservas asturianas representaron entre un 30 y un 40% del total elaborado por las provincias cantábricas.

Del ferrocarril a las empresas extractivas: pescar para el mercado (arrastre de altura y vapores)

Si en el caso de las conservas, el ferrocarril no hacía sino ensanchar mercados previamente abiertos, en el caso de pescado fresco estaba todo por hacer. Los primeros ensayos para aplicar la propulsión con vapores aparecieron en Cádiz, en 1862, coincidiendo con la apertura del ferrocarril entre esa ciudad y Sevilla. Lo propio sucedería en Huelva años más tarde, con ocasión de la apertura de la línea Huelva-

¹⁴ Cfr. X. CARMONA BADIA (1985): “La industria conservera gallega, 1840-1905”, en *Papeles de Economía Española*, 3 (serie CC. AA), pp. 177-191; L. J. ESCUDERO DOMÍNGUEZ (2000): “La industria transformadora de la pesca. Implantación, dinamismo y afianzamiento del sector en el País Vasco (1841-1905), en *Itsas. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, Memoria, 3, Museo Naval, Diputación Foral de Guipúzcoa, pp. 289-327; J. OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS (1999), ob. cit.; J. ORTEGA VALCERCEL (1996), ob. cit., pp. 154-158.

¹⁵ Tal expansión se constata en el caso asturiano a partir de la documentación empresarial disponible: Cabo Peñas, S. A: *Memorias y Libro de Balances, 1898-1929* (Archivo I. Pando. Luanco). Para la Casa Albo, véase M. R. RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ (1995): *Casa Albo, 1895-1995: Cien años de industria conservera en Candás*, Ayuntamiento de Carreño, Candás. Para otras provincias, además de la bibliografía citada, puede consultarse: J. I. HOMOBONO (dir.) (1993): *Conservas de pescado y litografía en el litoral cantábrico*, FEVE-Consesa-Cámara Oficial de Industria y Navegación de Cantabria, Santander; E. GÓMEZ PELLÓN (ed) (2000): *Santoña: de los escabeches a los salazones. La transformación de una villa litoral de Cantabria*, Universidad de Cantabria.

Badajoz¹⁶. Si en el Levante y en las costas suratlánticas la difusión del vapor se vio entorpecida por la oposición del arrastre a vela, sólidamente implantado allí desde el siglo anterior, en las costas del norte la adaptación del vapor se vio favorecida por las adversas circunstancias meteorológicas que, secularmente, venían limitando la ampliación del radio de acción de las pesquerías. Además, la difusión del vapor en el Mediterráneo había allanado el camino legal para las artes de arrastre. En efecto, aunque la R. O. de 7 de abril de 1866, reconocía los perjuicios sociales que la pesca “industrial” infringía a la artesanal, no podía ignorar la superioridad de la mayor capacidad de captura de la aquella, o las referidas a la regularización de la oferta de pescados y a la caída en los precios de venta. Por lo mismo, el texto legal, aunque imponía restricciones en materia de caladeros y de vedas temporales al arrastre, acababa autorizándolo.

Las ventajas del vapor eran abrumadoras. A las derivadas de la mayor intensidad del esfuerzo pesquero, con su correspondencia en el volumen de capturas, se sumaban otras muchas: abría a la pesca caladeros distantes y recursos inexplorados hasta entonces, facilitaba un acceso más rápido y un mayor tiempo de estancia sobre los mismos, mareas más largas, retornos a puerto más cortos, independencia de la embarcación respecto a los vientos... Al faenar todo el año y en fondos o profundidades en que otras artes no podían hacerlo, el arrastre de altura rompía con la tradicional estacionalidad de las “cosechas” o “costeras”, a la par que ampliaba la gama de especies desembarcadas. Como exponían los primeros promotores de los nuevos artes, el vapor venía a resolver “un problema de economía pública”¹⁷.

Entre 1880 y 1900, la flota arrastrera vasca de vapores de arqueo superior a las 50 TRB, paso de 2 a 17; las capturas, con base 100 en 1883, llegaron a 246 en 1892. El efecto demostración se trasladó a las costas asturianas y la secuencia de cambios producidos por los sistemas intensivos fue también similar –véanse C. 3.

C.3. Los efectos de la difusión del arrastre de altura con vapores

	<u>Capturas totales</u> (tm)		<u>Evolución de la matrícula de vapores</u> (unidades) (arqueo:TRB)
1873-83	4.054		
1908-10	7.511	1900-04	18 668,69
1911-12	9.624	1910-14	32 706,78
1914-17	10.323	1915-19	76 1.776,18
1920	12.897	1920-24	91 2.625,91
1921	17.185	1925-29	74 2.887,16
1922	20.675		
1926-31	26.407		

Rendimiento del esfuerzo pesquero según sistemas de pesca

Sistemas	Embarcaciones	Pescadores	Capturas
----------	---------------	------------	----------

¹⁶ Cfr. S. RIOS JIMÉNEZ (2002): “La industrialización de la pesca en la provincia de Huelva (1800-1900), *Historia Agraria*, ob. cit., 28, pp. 45-68.

¹⁷ Sobre la difusión del arrastre en las costas vasca, véase E. LÓPEZ LOSA (1994): “Cambio técnico y conflicto en las pesquerías vascas: el vapor y el arrastre, 1878-1936”, en *VII Simposio de Historia Económica*, Barcelona, pp. 90-108.

de pesca			(tm/barco/año)
Artes tradicionales ¹	735	2.489	8,07
Artes de cerco	100	1.500	32,44
Arrastre	21	177	132,70

Fuente: J. OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS (2002), ob. cit., pp. 69-91.

Nota: Artes de fondo/deriva y aparejos de anzuelo.

La prensa regional no tardó en hacerse eco de la radical novedad representada por la intensificación pesquera:

“El pequeño industrial y el capital pequeño, se asfixian en la atmósfera enrarecida por la influencia absorbente de los grandes capitales; el patrón se convierte en obrero, al ligero bote y a la lancha bonitera, lo sustituyen hoy los vapores destinados a la pesca por compañías... Los grandes industriales están en su derecho; sostienen en sus barcos y fábricas a docenas de pescadores y obreros, y acuden a satisfacer las exigencias de la demanda en los mercados. El público sale en extremo beneficiado por el precio bajísimo que adquiere la pesca...”¹⁸

El marco legal volvía a girar otra vuelta de tuerca: en 1895 se aprobaba el *Reglamento de libertad de pesca* que venía a sancionar el libre ejercicio de la pesca más allá de las tres millas. En 1898 se promulga un reglamento específico para el arrastre. Ambas disposiciones ponían fin a la gestión comunal y venían a establecer el *laissez-faire* pesquero¹⁹. Así pues, con una antelación de casi dos décadas a la Ley de Comunicaciones Marítimas (1909), en la que se establecía la diferencia legal entre pesca de bajura, altura y gran altura, el Cantábrico había asistido al nacimiento de la pesca industrial: el salario sustituía al “quiñón”, el buque de pesca se convertía en empresa flotante en la que fogoneros, maquinistas y pescadores “de oficio” daban cuenta del proceso de división y especialización del trabajo. Los efectos de arrastre se trasladaron a los servicios auxiliares: suministros navales (carbón, hielo, malletas), astilleros, talleres mecánicos, pescaderías, vagones frigoríficos...

El ferrocarril, como telón de fondo, se convertía en el explicandum de los cambios sobrevenidos en el sector. Gracias a él, el consumo de pescado se había democratizado:

“...las compañías de vapores están constantemente pescando y trayendo a tierra grandes cantidades de merluza que son exportadas a las principales plazas de España, preparándolas por medio de hielo, y pudiendo exportar hasta en vagones frigoríficos... De este modo, pueden comer pescado la mayor parte de los españoles, cosa que antes no ocurría antes...”²⁰

A las ventajas de los costes del transporte frente a otros medios, el ferrocarril añadía su mayor regularidad, capacidad de carga y velocidad. Establecida la dependencia de las pesquerías de alturas respecto al ferrocarril, resultaba lógico que el optimismo de las

¹⁸ En “Aparejos de pesca”, *El Carbayón*, Oviedo, enero, 1889.

¹⁹ Cfr. J. GIRÁLDEZ RIVERO (1996): *Crecimiento y transformación del sector pesquero gallego, 1880-1936*, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid, pp. 210-212

²⁰ Cfr. B. RODRÍGUEZ SANTAMARÍA (1911): “La pesca con vapores en las costas de nuestra península”, *Anuario de Pesca Marítima*, Madrid, pp. 97-111.

expectativas depositadas en los trenes no excluyesen la incertidumbre sobre el grado de tal subordinación. Tan pronto como en 1885, el Congreso Nacional de Agricultura y Pesca, daba testimonio de cómo las preocupaciones de las casas armadoras se volvían ahora hacia la “carestía de tarifas” pues, junto a los derechos de puertas, embalajes, giro y mermas de peso, las tarifas eran responsables de que el precio final del pescado superase hasta en un 63% al de lonja²¹.

Aquella inquietud, ¿tenía fundamento real? A la vista del C. 4 podría parecer que no. Sin embargo si había dos hechos preocupantes. El primero, apuntaba a una estabilización de capturas entre 1908 y 1914, síntoma, a su vez, del deterioro de rendimientos; la excesiva presión sobre los caladeros cantábricos estaba conduciendo a la primera situación de sobrepesca. La segunda, tenía que ver con el lento crecimiento del consumo nacional de pescado: de 4,62 kg/hab/año en 1892, había pasado a 7,03 en 1914 – los datos de Madrid eran de 5,38 kg en 1902 y de 6,09 entre 1909 y 1911²². Aun cuando el ferrocarril jugase un papel determinante en la ampliación del mercado, se hacía imprescindible prestar atención a otras variables: renta familiar disponible, precios relativos del pescado frente a otros bienes sustitutivos o competidores y, claro está, las tarifas. Por lo tanto, aquella preocupación expresada en el Congreso, y que se repetiría en las muchas asambleas patrocinadas estos años por la patronal del sector, la Federación de Armadores de Buques de Pesca, no parecía carecer de fundamento.

C.4. *La ampliación del consumo de pescado fresco.*

	<u>Pescado fresco asturiano</u> <u>en la línea Asturias-Galicia-</u> <u>León</u> (tm / medias trienales)	<u>Pescado fresco gallego despachado</u> <u>por ferrocarril</u> (tm / medias quinquenales)		
			MZOV	Norte
1898-1900	4.077	1889-94	4.482	—
1901-1903	4.536	1895-99	5.127	—
1904-1906	4.673	1900-05	7.766	4.936
1907-1909	5.263	1906-09	9.080	8.451
1910-1912	4.625	1910-14	5.636	7.981
1913-1915	3.923	1915-19	10.228	9.206

Fuente: Para Asturias, Archivo de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, *Memorias...*, cit. Para Galicia, GIRÁLDEZ RIVERO (1996), ob. cit., p. 170.

De la Gran Guerra (1914-1919) a la expansión de los años veinte

A diferencia de lo ocurrido en otros sectores, la prosperidad asociada al ciclo bélico se retrasaría en el caso de la pesca hasta el comienzo de los años veinte. Y ello a pesar de que Asturias fue una de las principales beneficiarias de aquella coyuntura²³. Aunque el

²¹ Véase “Congreso Nacional de Pesca”, en *Revista de Pesca Marítima*, 1885, 30 de junio y 15 de agosto. Un análisis de detalle en J. GIRÁLDEZ RIVERO (1996), ob. cit., pp. 186-205.

²² Cfr. GIRÁLDEZ RIVERO (1996) ob. cit., pp. 167 y 172.

²³ En 1918 en la *Revista Industrial-Minera de Asturias* (64, p. 4) se escribía: “Asturias es hoy la segunda provincia del reino. Sus carbones son la base de la industria y la vida nacional”. Los precios especulativos

pescado se pagó “a precios exorbitantes”²⁴, las capturas permanecieron estabilizadas aquellos años en torno a las 10.000 tm. Los efectos de la sobrepesca se habían paliado temporalmente: las flotas pesqueras de los países beligerantes, al abandonar los caladeros, propiciaron su recuperación. Los problemas provenían de los estrangulamientos introducidos por la guerra en los suministros de maquinaria y calderería, además del encarecimiento de la construcción naval. A todo ello venían a sumarse los elevados costes de explotación: el precio de la tm de carbón había pasado de 20,61 pts en 1913 a 65,51 en 1918²⁵. A mayor abundamiento, una parte de la flota pesquera desplazó su actividad al más lucrativo negocio del tráfico mercante²⁶.

El final del conflicto bélico significó la reanudación de la matrícula de vapores que, muy pronto, volvería a alcanzar los niveles de crecimiento prebélicos. Consiguientemente, el despegue de las capturas se demoraría hasta después de 1920. Lo mismo iba a ocurrir con las expediciones de pescado fresco –véase C.5–. En un estudio sobre el abastecimiento de Madrid, al referirse a los años veinte, se señalaba que,

“La primera Guerra Mundial ha despertado muchas energías dormidas. En la alimentación de Madrid el pescado, salvo alguna especie como la sardina, ocupaba un lugar secundario entre las clases populares, pero iba a aumentar enseguida. En 1920 la pesca llegada a Madrid asciende a 15 millones de kilos, 17,81 por habitante al año...

El transporte se realizaba totalmente en tren, siendo la línea del Norte, que sirve a Galicia y el Cantábrico, la que aportaba la mayor parte, el 83%; las del Sur y Levante, el 14%, y las del Oeste, el 3%...”²⁷

C.5. Expediciones de pescado fresco 1916-1930.

<u>Pescado fresco transportado por Norte</u> (línea Asturias-Galicia-León) (tm/promedios anuales)		<u>Llegadas a Madrid de pescado de Gijón y Avilés</u> (tm)	
1916-1918	4.620	1916	2.725
1918-1921	5.846	1921	6.164
1922-1924	5.596	1922	9.803
1925-1927	8.043	1923	5.897
1928-1930	8.933	1924	4.000
1928	7.500		

Fuente: *Boletín de Pesca*, 113 y 126, 1917 y 1920; R. ARGÜELLES (1931): *Los puertos de pesca en España. Ensayos sobre la organización del problema pesquero nacional*, Tip. La Industria, Gijón, p. 99; Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, *Memorias*, ob. cit.

del transporte estimularon la construcción naval: Astilleros Riera (1915), Sociedad Española de Construcciones Mecánicas (1916), S. A. Astilleros de Avilés (1917). El Registro Mercantil da fe del boom financiero regional: entre 1914 y 1920 se inscribían 392 sociedades, entre ellas, las primeras representativas de la banca mixta – Banco Minero Industrial (1918), Banco de Oviedo (1920), Banco Gijonés de Crédito (1920).

²⁴ Véase *Revista Nacional de Economía*, 5, diciembre 1916/enero 1917.

²⁵ Cfr. S. COLL y C. SUDRÍA (1987): *El carbón en España, 1770-1961. Una historia económica*, Turner, Encasa, Madrid, pp. 487-489; J. OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS (2002), ob. cit., p. 80.

²⁶ Cfr. J. M. VALDALISO (1997): *La navegación regular de cabotaje en España en los siglos XIX y XX: guerra de fletes, conferencias y consorcios navieros*, Vitoria, pp. 3-39.

²⁷ Cfr. A. LÓPEZ GÓMEZ (1953): “El abastecimiento de pescado en Madrid”, en *Estudios Geográficos*, 50, febrero, pp. 527-53.

La lentitud de la línea que unía a Madrid con el sur y con Vigo, favorecía los envíos desde Asturias: el pescado de Vigo tardaba en llegar “tres y hasta cuatro fechas por no existir tren directo, ya que el ramal Vigo-Monforte, donde empalmaba con la línea del Norte, era de diferente compañía”; por lo mismo, las cargas que salían de La Coruña y Gijón, “ganaban un día sobre Vigo”²⁸.

El ciclo expansivo de capturas en los años veinte se apoyó tanto en la motorización de la flota de bajura –generalización de las “motoras”–, como en la renovación técnica de la flota de arrastre de altura. En este último caso, la buena evolución de los precios del pescado y el mantenimiento del poder adquisitivo de los salarios, resultó determinante para orientar las inversiones de las casas armadoras hacia la renovación de los equipos extractivos –ampliación de arqueos, sustitución de los cascos de madera por los de hierro, motores de triple expansión, sistemas de puertas Vigneron-Dahl, telegrafía sin hilos, Sonda, electrificación...–con vistas a mejorar la eficiencia y rendimientos de los buques y ampliar su radio de acción.

Los resultados no se hicieron esperar. En 1920 el 47% de los desembarcos de merluza del Cantábrico procedían de la flota asturiana. Pese a ello, la participación de los gádidos y otras especies finas de elevado valor comercial no dejó de disminuir en la composición del producto pesquero. En 1923 se reconocía que “el constante laboreo de las playas cercanas ha conducido fatalmente a su empobrecimiento, lo que unido “al crecimiento de la flota y al progreso de los medios de captura” exigía a los buques “alejarse más y más de su base natural de operaciones”²⁹. La disminución de las remesas de pescado fresco desde 1922 venía a corroborar la situación de sobrepesca que volvía a amenazar a los caladeros regionales. Tal coyuntura cuestionaba la rentabilidad de las inversiones acometidas en un momento en que, debido a las mareas más largas, los costes de explotación se habían incrementado. La nueva crisis propició la apertura de un debate centrado en tres frentes:

– Cofradías, gremios y pósitos, en tanto representantes de las artes tradicionales, y desde criterios conservacionistas, culpaban a las artes de arrastre del deterioro de las pesquerías de merluza con palangres y volantas, exigiendo de la Administración la reserva de los caladeros a la flota artesanal. Por el contrario, para las autoridades de Marina primarían los argumentos extraccionistas: con el arrastre “son mucho menores los perjuicios que se causan”, pues, gracias a sus capturas, “se consume hoy merluza en el interior de España”³⁰;

– Las empresas pesqueras comenzaron a considerar la distribución y comercialización como un problema estratégico. Siendo cierto que la intensificación del esfuerzo pesquero podía conducir a situaciones en que el pescado “no hallase la debida colocación en los mercados de consumo”, se hacía urgente seguir el ejemplo de las “pescaderías gallegas y montañesas” en las que “las exportaciones de fresco a las provincias interiores estaban perfectamente organizado”³¹;

²⁸ A. LÓPEZ GÓMEZ (1953), ob. cit., pp. 530-531

²⁹ Cfr. “A bordo de los buques pesqueros” (1926), en *Industrias pesqueras*, 50; F. V. Basterrechea (1925): “El problema del arrastre”, en *Asamblea de Pesca Marítima Vasca*, Sociedad de Estudios Vascos, San Sebastián, pp. 14-26.

³⁰ Véase B. RODRÍGUEZ SANTAMARÍA (1910): “Pesca de altura por arrastre en el norte y noroeste de España”, *Anuario de Pesca*, pp. 112-117; y (1923): *Diccionario de las artes de pesca de España y sus posesiones*, Tip. Sucesores de Ribadeneyra, Madrid, p.184.

³¹ Véase “La riqueza pesquera de Asturias” (1924), en *El libro de oro de la economía asturiana*, Oviedo, p. 25; *Boletín de Pescas*, nº 48-52, 1920.

– El último aspecto de debate iba a replantear la necesidad de modificar el modelo pesquero seguido hasta entonces y ligado a la explotación de las pesquerías regionales. Desde 1923, una parte de la flota de altura asturiana iniciaba su despegue hacia los caladeros noratlánticos, norteafricanos y canario-saharianos, desplazando su base de operaciones a los puertos de Cádiz, Huelva, Málaga o Las Palmas, combinando estacionalmente ambas pesquerías³². En esa línea dirigida, a diversificar las áreas de aprovisionamiento, la flota asturiana contaba con la ventaja comparativa de los menores precios del combustible, componente esencial de los costos de explotación.

La entrada en escena de las pesquerías de onda larga acabará por modificar sustancialmente la naturaleza de la empresa pesquera, imponiendo exigencias de gestión y logística hasta entonces negligidas, entre otras: i) se hacía imprescindible disponer de instalaciones frigoríficas a bordo, a fin de prolongar la estancia en los caladeros hasta completar cargas; ii) se requería planificar el abastecimiento de combustible y hielo y otros efectos y suministros; iii) la información sobre precios, mercados, horarios y conexiones ferroviarias, resultaba vital para la gestión de los procesos de desembarco, almacenamiento y comercialización. Por otro lado, los mayores niveles de capitalización iban a traducirse en elevadas barreras de entrada en el sector y, por lo mismo, en un registro mercantil de sociedades más selectivo. La concentración empresarial era ya visible desde mediados de los años veinte, cuando ocho casas armadoras detentaban 38 de los 50 “bous” y “parejas” de arrastre –equivalentes a un 73% del arqueo total de la flota de altura– inscritas en Gijón. Simultáneamente, con vistas a mancomunar activos –lonjas, almacenes, depósitos de carbones, fábricas de hielo, talleres de construcción y reparación naval...–, las principales firmas constituían en 1926 la S. A. Unión de Armadores de Buques de Pesca. Un grupo reducido de las mismas, las que venían integrando las actividades pesqueras y conserveras, –Herrero Hermanos, Hijos de A. Ojeda, Cabo Peñas–, iniciaban la explotación de “cámaras y vagones frigoríficos”³³.

¿Trenes o camiones?: El ferrocarril como limitación a la expansión pesquera

“Un nuevo factor y muy importante en el encarecimiento del pescado español es el elevado costo de los transportes ferroviarios, caros de explotación per se, y porque, además, las Compañías no protegen el tráfico pesquero sino que, por el contrario, más bien parece que se han esforzado en ahogarle con tarifas casi prohibitivas para el exportador, que oscilan, en valor oro, alrededor del triple de las que abonan los exportadores del pescado fresco francés...”³⁴

La viabilidad de la pesca de gran altura hallaba su talón de Aquiles en la capacidad del mercado para absorber una producción más amplia y variada. La abundancia de merluza, pescadilla y pescados planos (lenguado, rodaballo, raya), permitió que muchos de los buques que faenaban en el mar Céltico llegasen a descargar parte de las bodegas

³² Cfr. R. ALVARGONZÁLEZ LANQUINE (1927): “La opinión de un armador”, en *El carbón asturiano y los buques pesqueros*, Ed. Sindicato Hullero de Asturias, Gijón, pp. 34-69; J. OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS (2002), ob. cit., pp. 8-90. Para Galicia, J. GIRÁLDEZ RIVERO (1997): *De las Rías Bajas a Terranova: la expansión de la pesca gallega (1880-1952)*, Ed. Industrias Pesqueras, Vigo; y (2002): “Armadores de Cádiz: competir y cooperar”, en *Historia Agraria*, cit., 28, pp. 91-113.

³³ Cfr. J. OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS (2001): “Traineras, vaporas y motoras: cambio técnico y especialización pesquera en Asturias, 1880-1930”, en VII Congreso de la Asociación de Historia Económica, *Actas*, Universidad de Zaragoza.

³⁴ Cfr. R. ARGÜELLES (1931), ob. cit., p.81.

en Milford Haven para adquirir allí carbón y volver de nuevo a España con cargas completas de pescado³⁵.

El ferrocarril, que había creado los estímulos que llevaron a la modernización de la flota, iba a convertirse ahora, y en tanto no existiesen alternativas de transporte más competitivas, en la clave para la supervivencia de las nuevas empresas. No hay duda de que en los años veinte, los trenes hicieron posible que el consumo de pescado en España se colocase a nivel europeo, mejorando los niveles de Holanda, Alemania, Francia y Suecia, igualando los de Dinamarca (16 kg/habiente/año), y aproximándose a los del Reino Unido (19 kg)³⁶. ¿Sería el ferrocarril ahora, en la segunda mitad de los veinte, capaz de responder al reto de movilizar hacia el mercado volúmenes crecientes de pescado?

En el Congreso Nacional de Pesca de 1928 la Federación española de armadores denunciaba que los impuestos estatales, tasas, arbitrios municipales y portuarios, y tarifas ferroviarias, eran los responsables del encarecimiento del precio en destino de los pescados frescos:

“...el valor promedio de la pesca en puerto para el armador no llega a una peseta por kilo. En cambio, en las poblaciones del interior no es inferior a 3,50 pesetas. A tres pesetas promedio, el pescado no puede constituir una alimentación popular, sino una alimentación de lujo restringida a las clases pudientes, que son reducida minoría en todas partes...”³⁷

Tres años después, a partir de una memoria elaborada por la Junta Central de Puertos, R. Argüelles llegaba a similares conclusiones: frente a las 0,43 pesetas/kg del precio medio de la pesca inglesa, o los 0,70 de la francesa, en España el valor medio en lonja era de 1,01, y de 3,50 pesetas/kg el precio final “de las especies de consumo más corrientes”³⁸. En 1929, la Dirección General de Abastos, a partir de una muestra de 374 poblaciones con “fáciles y regulares comunicaciones con el litoral”, estimaba que el consumo anual medio de pescado en las mismas no alcanzaba los 6,5 kg, resultado que empeoraba sensiblemente de extender el cómputo a todo el territorio nacional³⁹. El propio ministerio de Fomento, a la hora de proponer la necesidad de un “plan de puertos”, exponía que “el tráfico pesquero en España es desfavorable para un buen abastecimiento del mercado” debido “a la mala distribución y al precio y lentitud de transporte”⁴⁰.

De los diversos componentes que afectaban al sobre coste del pescado desde su subasta en lonja, los imputables al ferrocarril no habían dejado de incrementarse: de suponer un 34% de aquel en 1885, pasaron a un 53,7% en 1925 y a un 59% en 1934⁴¹. En Asturias el problema se agravaba porque, salvo Avilés y Gijón, el resto de puertos provinciales carecían de conexión con las estaciones citadas. En 1925 el Gremio de Mareantes de Luanco así lo confirmaba: “...este puerto no cuenta con elementos de transporte de fresco, siendo esta la causa de que no adquiera la industria pesquera toda la importancia que pudiera y debiera tener”⁴²

³⁵ Cfr. V. PAZ ANDRADE (1929): “Geografía e historia del Grande Sole”, en *Industrias pesqueras*, nº 281-282.

³⁶ Cfr. GIRÁLDEZ RIVERO (1996), ob. cit., p. 178.

³⁷ Federación Española de Armadores de Buques de Pesca (1928): *Memoria del Congreso Nacional de Pesca* –sección I, “Transportes”, pp. 241-37, y “Conclusiones”, pp. 129-131. Madrid.

³⁸ Cfr. R. ARGÜELLES (1931), ob. cit., pp. 76-77.

³⁹ “El consumo de pescado en España” (1929), en *Vida marítima*, 877, p. 57.

⁴⁰ “Puertos pesqueros” (1928), en *Boletín de Pesca*, 142, julio.

⁴¹ Cfr. GIRÁLDEZ RIVERO (1996), ob. cit. pp. 186-189.

⁴² Archivo I. Pando (Luanco, Asturias): Gremios de Mar. Actas.

A la falta de enlaces directos venían a sumarse otros problemas:

1º. La llamada “carestía de tarifas” hacía referencia a la discriminación de los costes de transporte según géneros. En el caso de un producto sustitutivo como la carne, las tarifas del pescado resultaban hasta 3 y 4 veces superiores: el coste de transportar entre Vigo y Barcelona un vagón cargado con ganado vivo, ascendía a 470 pesetas, frente a la 3.450 de la misma carga de pescado fresco⁴³. Y ello pese a que la Ley de fomento de las industrias marítimas de 1909 establecía en su artículo 38 que los productos de la pesca “disfrutarán de cuantas ventajas y facilidades administrativas y fiscales sea posible otorgarles”⁴⁴.

La discriminación no sólo se producía en función de origen o naturaleza de las materias primas o alimentos movilizados, sino dentro, incluso, de los propios productos pesqueros: el pescado fresco soportaba portes hasta un 70% más elevados que los de las conservas, pese a que estas últimas se acogían a tarifas de baja velocidad. A mayor abundamiento, la falta de uniformidad tarifaria afectaba diferencialmente a los puertos: a algunos, como Avilés, San Sebastián, o La Coruña, se les aplicaba descuentos por mermas que llegaban al 12%, con la consiguiente ventaja sobre los no acogidos a tales beneficios⁴⁵. Por todos los motivos apuntados, los armadores atribuían a las bajas tarifas francesas que el pescado del país vecino “invadiese los principales centros de consumo del norte de España, e incluso de Madrid, desplazando de ellos a buena parte de la pesca nacional”⁴⁶.

2º. La siguiente preocupación en orden de importancia era la relativa a la velocidad:

“El pescado de Galicia y del Cantábrico, el de volumen mayor, venía en un lentísimo tren mixto de La Coruña, al cual se van uniendo los vagones de los demás puertos – de Vigo, en Monforte; de Gijón, en León; de Santander, en Palencia–, teniendo la llegada a Madrid a las 7 de la mañana para el mercado que empezaba a las 8. Pero los retrasos eran corrientes, con lo que el pescado había de quedar para el día siguiente, con depreciación por pérdida de frescura y acumulación de mercancía”⁴⁷

Aunque el pescado viajaba bajo tarifa de “gran velocidad”, el Congreso de Pesca (1928), tras advertir que se trataba de trenes “de gran velocidad solo de nombre”, demandaba “que el promedio de marcha de los trenes pescaderos acuse una velocidad comercial mínima de 30 km, incluidas las paradas”. A la insuficiente velocidad se añadían los problemas derivados de horarios y frecuencia de salidas así como los tiempos empleados en operaciones de expedición, transbordos y entrega. Aún cuando la legislación admitía la posibilidad de hasta 12 horas de retraso por cada uno de los conceptos citados, en la práctica, “como son tres plazos de 12 horas, pueden retrasarse legalmente por ellos 36 horas” sin derecho alguno a indemnización. Las dificultades se agravaban si en una misma línea o trayecto prestaban servicio varias compañías concesionarias⁴⁸. La consecuencia final de la acumulación de retrasos y de la falta de coordinación horaria, tanto al principio de la cadena comercial como al final de la

⁴³ Cfr. Congreso Nacional de Pesca (1928), *Memoria...*, ob. cit., p.27.

⁴⁴ *Ibidem*, p. 26.

⁴⁵ Cfr. A. I. SINDE CANTORNA (1998): “El transporte de pescado en España y el problema de los vagones frigoríficos”, en *150 años de historia ferroviaria*, Congreso Internacional, pp. 1-21.

⁴⁶ Cfr. R. ARGÜELLES (1931), ob. cit., pp.73-74.

⁴⁷ En A. LÓPEZ GÓMEZ (1953), ob. cit., p.535.

⁴⁸ Véase Congreso Nacional de Pesca (1928), *Memoria...*, ob. cit., pp. 27 y 130-131.

misma, se traducía en la acumulación de stocks y en la depreciación del pescado. Por lo mismo, el ferrocarril, reducía el área de comercialización de las capturas asturianas a los mercados castellanos⁴⁹.

3º. Tampoco el material móvil utilizado por las compañías se libró de la crítica de los armadores. Pese a que la citada Ley de fomento de las industrias marítimas (1909) garantizaba a la pesca “un régimen especial que asegurase su rápida y económica distribución”, la Federación de armadores hacia notar en el Congreso de 1928 que “los Gobiernos han entregado a las compañías de ferrocarriles centenares de millones para adquisiciones de material móvil, y no existe en ellas para transporte de pescado ni un solo vagón frigorífico”.

El pescado se transportaba en vagones abiertos y embalado en hielo. Dado que, en función de la estación del año en que se cursaran los envíos, la carga de hielo podía representar entre un 40 y 50% del peso total desplazado, además de reducir la carga útil, encarecía el coste unitario de la mercancía⁵⁰. Si a ello se suman los frecuentes retrasos y baja velocidad, se entiende que el transporte a distancia implicase necesariamente mermas de peso y pérdida de calidad.

Las soluciones a los tres problemas trataron de combinar el recurso a los vagones frigoríficos con el uso de la carretera. En el primer caso, al retrasarse la fusión del hielo, no solo se reducía la exigencia del mismo en un 25 o 30%, con el consiguiente aumento de la carga útil, sino que se garantizaba la calidad y frescura en los meses de estío. Las dificultades financieras de las compañías Norte y MZOV obligaron a las propias empresas pesqueras a dotarse de este tipo de activos. “Mercader e hijos”, en 1890, y “Pescaderías coruñesas”, en 1911, fueron las pioneras. Hasta que en 1924 no se constituyese “Vapores frigoríficos S. A.” como empresa especializada en el suministro de este tipo de servicios, la adquisición de vapores se limitó a un reducido grupo de empresas: las que venían integrando toda la cadena de valor pesquera y disfrutaban de una fuerte presencia en el mercado⁵¹. Este fue el caso en Asturias de “S. A. Pesquerías Asturianas” (1919), “La Pesquera del Norte de España” (1918) o “Hijos de Ángel Ojeda S. A.” (1926).

La alternativa representada por la carretera solo comenzaría a ser viable y competitiva a partir de los años veinte, en paralelo con el desarrollo de la red viaria y de la oferta de vehículos y combustibles líquidos⁵². De hecho, ya en 1921 la Compañía Norte reconocía una acusada baja en los ingresos por “mensajerías” (géneros frescos) a causa de la competencia del camión⁵³. En Asturias el uso de camiones aparece ya difundido desde

⁴⁹ Sobre estas cuestiones: “El transporte de pescado por carretera” y “La insostenible situación del ferrocarril” (1929), en *Industrias pesqueras*, 55 y 62.

⁵⁰ Véase A. I. SINDE CANTORNA (1998), ob. cit. pp. 12-14.

⁵¹ Cfr. J. L. HERNÁNDEZ ROLDÁN y V. LOZANO HUERTAS (1967): “La industria frigorífica española: antecedentes, evolución, estructura actual y perspectivas”, en *XII Congreso Internacional del Frio*, Organización Sindical Española, Madrid; J. OCHOA (1946): “La pesca mecánica en España”, en *Industrias pesqueras*, 455; F. BELTRÁN CORTÉS (1983): *Apuntes para una historia del frío en España*, CSIC, Madrid; A. I. SINDE CANTORNA (1998), ob. cit., pp. 12-14.

⁵² Cfr. J. M. LÓPEZ CAMINO (1996): “Los orígenes de la industria de la automoción en España”, *Documentos de trabajo* (9608), Universidad Europea de Madrid, Fundación Empresa Pública; G. TORTELLA (1990): “CAMPSA y el monopolio de petróleos, 1927-1947”, en P. Martín Aceña y F. Comín (eds.), *Empresa pública e industrialización en España*, Civitas, Madrid, pp. 81-116; A. GÓMEZ MENDOZA (1991): “Las obras públicas, 1850-1935”, en F. Comín y P. M. Aceña (dirs.), *Historia de la empresa pública en España*, Espasa-Calpe, Madrid, pp. 175-205.

⁵³ Cfr. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1940), *Historia...*, ob. cit., pp. 289-290 y 363-364.

1925. En el caso de Vigo, Giráldez ha documentado el proceso de sustitución entre ambos medios: en 1920 el pescado movilizado en camiones suponía un 10% del volumen total; entre 1923 y 1927, ascendió al 30%, y al 50% en los primeros años treinta. En 1934 Paz Andrade sostenía como “la más concluyente demostración” del fracaso del ferrocarril el hecho de que “la mayor parte del tráfico haya derivado hacia la carretera”⁵⁴.

El relevo no fue un proceso mecánico ni lineal sino desarrollado en función de variables como conexiones ferroviarias de cada plaza, épocas del año con mayor demanda de envíos, entidad financiera de las empresas, o la propia capacidad de respuesta de las compañías de ferrocarril⁵⁵. En esa competencia por captar tráfico, en 1928 se abrirá una línea regular de transporte por carretera entre Pasajes y Barcelona que empleaba de 14 a 16 horas, frente a las 22 o 23 del ferrocarril. En 1929, los camiones hacían el trayecto La Coruña-Madrid en 15 o 16 horas, ahorrando de 20 a 21 horas respecto a los trenes⁵⁶. En 1931, un camión cargado con 150 cajas de pescado de 70 kg cada una (7,5 tm), tardaba entre 12 y 14 horas en el trayecto La Coruña-Madrid, la mitad que los “trenes pescaderos” que circulaban a 30 km/hora. Las compañías ferroviarias reaccionaron inaugurando en 1931 un “tren pescadero” rápido que permitía que los envíos desde La Coruña, Vigo y Gijón a Madrid, ganasen 5 horas. Aunque estas mejoras

“... aumentaron el volumen de transporte, el progreso no iba al mismo ritmo que el experimentado por el camión. Para vencer a este, hubieran sido necesarios verdaderos expresos como los de otros países”⁵⁷

Pero, con ser un factor decisivo, el ahorro de tiempo no era la única ventaja que jugaba a favor de la carretera. A la posibilidad de acceder a rutas y mercados sin conexión ferroviaria, se añadía su mayor versatilidad y autonomía en la gestión de horarios y cargas. Por eso, en 1931, Argüelles sostenía que,

“...son tantos los inconvenientes que al transporte ferroviario de pescado se le presentan, que puede afirmarse hoy, casi con generalidad, que es más barato y, desde luego, más rápido y eficaz para la conservación de la mercancía, transportar el pescado en camiones automóviles. En estas condiciones se le conduce hoy a Madrid desde la mayoría de los centros pesqueros del Norte de nuestra península, y ¡hasta Barcelona!, siendo este género de tráfico comercial, con toda seguridad, el único existente en España en que el camión automóvil puede competirle al ferrocarril con éxito en el tráfico a grandes distancias”⁵⁸.

Desde 1933, y en abierto contraste con lo que sucedía en otras capitales europeas, más de la mitad – el 54%– del pescado fresco que llegaba a Madrid lo hacía por carretera; al año siguiente, ese porcentaje se elevaría al 64%⁵⁹. Tras la Guerra Civil y durante la segunda Guerra Mundial, el ferrocarril recuperaría provisionalmente la hegemonía, pero

⁵⁴ Cfr. GIRÁLDEZ RIVERO (1996), ob. cit., p. 99; V. PAZ ANDRADE (1934), “El transporte de los productos del mar”, en *Vida marítima*, nº 996-997.

⁵⁵ Véase “Ante el nuevo tren pescadero” y “El nuevo tren pescadero” (1931), en *Industrias pesqueras*, nº 14 y 15.

⁵⁶ Cfr. LÓPEZ GÓMEZ (1953), ob. cit., pp. 536-537; “El transporte de pescado por carretera” (1929), en *Industrias pesqueras*, 55; L. R. ARANGO (1926): “El ferrocarril y la carretera”, en *Revista de Obras Públicas*, pp. 56-58.

⁵⁷ Cfr. LÓPEZ GÓMEZ (1953), ob. cit., p. 539.

⁵⁸ Cfr. R. ARGÜELLES (1931), ob. cit., p. 85.

⁵⁹ Véanse LÓPEZ GÓMEZ (1953), ob. cit., p. 542; J. LLEDÓ MARTÍN (1943): *La pesca nacional*, Madrid, pp. 448-449; J. MIRÁS ARAUJO (2003): *La actividad pesquera del puerto de La Coruña, 1914-1960*, Instituto Universitario de Estudios Marítimos, La Coruña.

sería un triunfo efímero, y “ más que por victoria propia, por retirada provisional de su enemigo” a causa de la falta de suministros⁶⁰.

Conclusiones

El ferrocarril, al conectar Asturias con los mercados castellanos, impulsó en un primer momento la modernización de las conservas de pescado. Desde principios de siglo, la regularización de las capturas y su desestacionalización, creó excedentes que acabarían por transformar los hábitos de consumo: el pescado fresco comenzó a sustituir y a competir ventajosamente con salazones, escabeches y otros productos enlatados. La pesca pudo independizarse de su secular dependencia respecto al sector transformador. Pero en ambos casos, el ferrocarril fue el agente dinamizador de la industrialización de los procesos productivos, y el responsable de la transición de la empresa artesanal o precapitalista a la propiamente industrial.

El profesor Giráldez ha mostrado cómo durante el primer tercio del siglo pasado, la producción pesquera contribuyó de forma decisiva a satisfacer las expectativas de consumo inducidas por el aumento de la población urbana e industrial y por las mejoras en el nivel de renta familiar. Si entre 1908-1915 y 1916-1923, el consumo de carne en Madrid descendía de 35,41 a 29,36 kg/habitante/año, el de pescado crecía, entre los mismos años y a escala nacional, de 6,68 a 14,04 kg, tendencia que se mantendría en los años siguientes⁶¹. También en términos agregados el dinamismo del sector pesquero superaría al de los sectores rivales: en pesetas corrientes y con base 100 en 1891-1895, el índice del valor monetario de los productos agrario, ganadero y pesquero en 1931 fue, respectivamente, de 311, 374 y 748⁶². Dados los límites ecológicos del agrosistema español para incrementar la producción forrajera, la pesca jugó un papel decisivo en la resolución de las rigideces que afectaban a la oferta de proteínas⁶³. El ferrocarril sería, en última instancia, el responsable de la expansión del consumo de alimentos perecederos.

Pero, una vez desencadenados los mecanismos de innovación técnica en la pesca, el arrastre de gran altura iba a abrir una brecha en la complementariedad mantenida hasta entonces con el ferrocarril: la demanda de más y mejores servicios de transportes, acabó por desbordar las posibilidades de un medio atezado por sus debilidades estructurales. Llegaba la hora de la carretera.

⁶⁰ Cfr. LÓPEZ GÓMEZ (1953), ob. cit., pp. 548-549.

⁶¹ Cfr. A. GÓMEZ MENDOZA y J. SIMPSON (1988), ob. cit., p. 89; GIRÁLDEZ RIVERO (1996), ob. cit., p. 167.

⁶² Cfr. J. GIRÁLDEZ RIVERO (1991): “Fuentes estadísticas y producción pesquera en España, 1880-1936”, en *Revista de Historia Económica*, 3, otoño, pp. 513-532.

⁶³ Véase M. GONZÁLEZ DE MOLINA (2001): “Condicionamientos ambientales del crecimiento agrario español (siglos XIX y XX)”, en J. Pujol, L. Fernández Prieto, D. Gallego y R. Garrabou, *El pozo de todos los males. Sobre el atraso de la agricultura española contemporánea*, Crítica, Barcelona, pp.43-94.