

Jesús Giráldez Rivero

Universidad de Santiago de Compostela

ARMADORES DE CADIZ: COMPETIR Y COOPERAR.

Desde la tercera década del siglo XX el puerto de Cádiz se configuró como uno de los principales centros de gravedad de la pesca española. Su localización en el Sur de la península, fuera de las principales regiones pesqueras -Cantábrico y Galicia-, su tardío desarrollo, cuando ya habían tenido lugar las transformaciones estructurales de base en el sector, y su orientación hacia el aprovechamiento de los bancos pesqueros norteafricanos, lo convierten en un excelente observatorio para seguir las estrategias mantenidas por los armadores españoles en la primera mitad del novecientos.

Las fuentes utilizadas son básicamente las Actas de la *Asociación de Armadores de Buques de Pesca de Cádiz*. Esta asociación de los armadores gaditanos no es una creación original, sino que sigue una línea organizativa y de actuación semejante a la de otras patronales ya existentes, como la *Asociación General de Industrias Pesqueras y sus Derivadas*, en las Rías Bajas, la *Asociación de Armadores de Vapores de Pesca de Pasajes* o la *Asociación de Armadores de Vapores de Pesca de La Coruña*. En este sentido, la documentación disponible aporta una valiosísima información sobre las estrategias seguidas por los empresarios pesqueros y del papel jugado por estas sociedades patronales en el desarrollo del sector, no sólo en Cádiz sino también en el conjunto de España¹.

1. El despegue de Cádiz como puerto pesquero.

El tradicional predominio de las regiones noratlánticas en el conjunto de la pesca marítima española se acentuó desde finales del siglo XIX, al compás de la modernización que experimentó el sector pesquero. De hecho, en 1920 casi el 90 por de la flota a vapor se concentra en el Cantábrico y Galicia². La región suratlántica, va a

¹ Se dispone de la colección completa de las actas de la Junta Rectora o Directiva, desde 1926 hasta 1967; en las correspondientes a la Asamblea General, falta el libro primero, que iría desde octubre de 1923 hasta febrero de 1933, iniciándose la serie en marzo de 1933 y prolongándose hasta mayo de 1959.

permanecer durante las primeras décadas del siglo como una región secundaria, a excepción de la zona de Huelva, que basará su dinamismo en el desarrollo de la industria conservera. Tanto es así que en 1919, cuando el Ministerio de Marina encarga a Alvaro de Miranda recoger datos para la estadística de pesca, sólo toma “como punto de vista principal la zona de Huelva ya que en aquella región el problema pesquero presenta una importancia no igualada en el resto de Andalucía”. Las propias infraestructuras mostraban estas carencias: “Hoy no existe un puerto que pueda llamarse puerto pesquero, en las condiciones debidas en nuestro litoral Suratlántico.”³.

A la altura de 1920 la pesca en Cádiz tenía todavía un alcance muy limitado: su flota se componía de cinco vapores arrastreros -1 dedicado al bou y cuatro a la pareja-. Pese a que carecía de instalaciones frigoríficas, las condiciones de su puerto le daban ciertas ventajas: “los vapores de arrastre aún con poco espacio pueden atracar al muelle y desembarcar directamente la pesca; el ferrocarril está próximo”⁴. Sin embargo, Cádiz no tardó en consolidarse como un importante puerto pesquero. Su despegue se integra en lo que Paz Andrade denominó “primera etapa de expansión de las pesquerías españolas”⁵. Desde comienzos de los años veinte, el agotamiento relativo de los caladeros situados frente a las costas del Cantábrico y Galicia dio lugar a la búsqueda de nuevas áreas de pesca con mayor poder de captura. Buena parte de la flota de arrastre se desplazó entonces desde sus puertos tradicionales del País Vasco, Cantabria, Asturias o Galicia a nuevas bases del sur peninsular, como Málaga, Algeciras, Huelva y, sobre todo, Cádiz, para poder así beneficiarse de su proximidad a los casi inexplorados caladeros de Marruecos y del Banco Canario-Sahariano, llegando hasta Cabo Blanco y la Bahía del Galgo en Mauritania⁶. Cádiz se convirtió en refugio de una buena parte de

² GIRÁLDEZ, J. (1997), “Las bases históricas de la actividad pesquera en España”, *Papeles de Economía Española*, 71, p. 33-46.

³ Alvaro de Miranda , “Notas de estadística de pesca en la costa andaluza”, *Boletín de Pesca*, T. 1921, Sección de Estadística. p. 121.

⁴ “La pesca marítima en España en 1920. Costa Sud-atlántica y Canarias”, Fernando de Buen.- Puerto de Cádiz, datos recogidos por Ignacio Fort. *Boletín de Pesca*, T. 1922

⁵ Paz Andrade, V.(1973), “El proceso de expansión de las pesquerías españolas”, *ICE*, 478, pp.83-94.

⁶ Las primeras expediciones de buques de pesca a esta zona serían en 1905 por bous de A Coruña. También antes de la Primera Guerra Mundial se desplazarían a Cádiz algunas casas armadoras gallegas como “Tejero, Mariñas y Cia”, de A Coruña, o los Dominguez Macaya de Vigo. Giráldez (1996), pp. 274-275. Sobre los caladeros marroquíes, MORALES ALMIÑANA, *Playas de Pesca*, “Marruecos Español”, Madrid, 1944

las flotas del norte y especialmente de la gallega⁷. En 1927 se calcula que “más del sesenta por cien de las embarcaciones que en Cádiz y Huelva explotan desde hace tres años la industria pesquera están matriculadas en Vigo y La Coruña”. Al año siguiente, el puerto de Cádiz, se sitúa por flota -21 vapores con 1.352 toneladas- en séptimo lugar entre los puertos pesqueros españoles; tercero por volumen de descargas -16.000 toneladas- y, segundo por exportación al interior -12.000 toneladas-⁸. Desde comienzos de los años treinta, y al margen de coyunturas concretas, Cádiz siempre aparece situado tercamente entre los diez primeros puertos pesqueros españoles, tanto desde el punto de vista de la producción como de la flota.

Cuadro 1
Desembarcos en los principales puertos (Tms)

	Cádiz	Vigo	A Coruña	Pasajes	Huelva
1930-32	13895	38969	20882		
1933-35	20000	53872	20224	13376*	
1936-38	11317	55563	11902		
1939-41	20208	45375	23281	25302	19012
1942-44	15225	47220	21456	15410	15161
1945-47	12443	64237	32763	58595	16958
1948-50	16737	62446	35119	29099	18756

*corresponden sólo a la media de 1932 y 1934, aportados por López Losa, E. “El sector pesquero y la industria transformadora de pescado en el País Vasco (1800-1936). Una historia económica”, Tesis doctoral, pro. ms.

Fuente: elaborada a partir de los *Anuarios Estadísticos de Pesca (AEP)* y *ANE* y completando los años de la guerra civil para en Cádiz por el *Boletín de la COCIN*, para Vigo con *Industrias Pesqueras* y; para Coruña, *Memorias de la JOP*.

Cuadro 2
Embarcaciones de pesca que radican en el puerto de Cádiz

	Vapores		Motores		Total de Cádiz*	
	Número	Tonelaje	Número	Tonelaje	Número	Tonelaje
1932-34	77	6983	15	261	164	7325
1940-42	64	9026	12	1094	75	10125
1943-45	62	7796	26	1977	88	10809
1946-48	50	7160	18	791	68	7003
1949-50	76	7278	28	1080	103	8358

Fuente: elaboración propia a partir de los *Anuarios Estadísticos de Pesca*.

⁷ En 1924 la *Memoria de la Asociación General de Industrias Pesqueras y sus Derivadas* indica: “agotadas las playas del norte, de ruina en ruina, nuestras casas armadoras, antes de llegar a una bancarrota definitiva... han buscado en Cádiz el reducto. La flota pesquera de Cádiz no es de Cádiz: está formada por unidades gallegas, asturianas, guipuzcoanas, onubenses, levantinas, malagueñas, sevillanas y, ¡hasta gaditanas!”.

⁸ Paz Andrade, V., (1928), *Los puertos nacionales de pesca en España*, Vigo, pp.17-19; Argüelles, R. (1931), *Los puertos de Pesca en España. Ensayos sobre la organización del problema pesquero nacional*, Gijón, 1931, pp.98-99.

*Las diferencias existentes en el total respecto a la suma de vapores y motoras se deben a la inclusión de los barcos de vela y remo.

El desplazamiento de las unidades pesqueras del norte desde comienzos de los años veinte tuvo dos consecuencias principales: por un lado, la adopción por parte de los armadores de Cádiz y otros puertos andaluces como base permanente de sus barcos, desarrollando una flota pesquera propia; y, por otro, ya a partir de 1928, cuando se comienzan a explotar los fondos de la plataforma continental europea, el inicio de una emigración golondrina de la flota de altura compuesta mayoritariamente por parejas viguesas: en verano trabajando en los fondos europeos y marchando con los primeros temporales del otoño a Cádiz, para aprovechar las aguas africanas. De esta forma, se sentaban las bases para que Cádiz se convirtiera pronto en un puerto de importancia clave en la pesca española.

La constitución de la *Asociación de Armadores de Buques de Pesca de Cadiz*, ya en octubre de 1923, es un fiel reflejo de las nuevas fuerzas que empujaban la pesca gaditana. El propio origen de sus fundadores así lo evidencia: de catorce armadores once son gallegos, dos andaluces y uno vasco. En los años siguientes, Cádiz se convirtió en centro de convergencia de armadores procedentes del norte, pero también de Andalucía, Levante o Cataluña. Sin embargo, fueron los gallegos, concretamente los de Vigo, quienes dominaron la vida pesquera de la ciudad: apellidos como Barreras, Veiga, Freire, Montenegro, Fontán, Pujales, Vieira, Rodal, Dominguez Macaya, Rodríguez Rincón, etc., son buena muestra de las empresas pesqueras gallegas instaladas en Cádiz⁹.

Dada la escasa dimensión y el carácter familiar de la mayoría de estas casas armadoras, la gestión de su actividad correspondía a uno o varios miembros de la familia, generalmente hijos desplazados a Cádiz estacionalmente o de forma más o menos permanente¹⁰. Sólo en aquellas empresas de cierta envergadura, la administración se

⁹Una buena descripción de los armadores gaditanos en VEIGA, B. (1973), *AR.CO.MAR. Cádiz, 50 aniversario*. Sobre las relaciones entre Cádiz y los armadores de Villajoyosa, núcleo de fabricación redera, en LLORCA BAUS, C. (1985), *La vila del Mar*, Ayto de Villajoyosa.

¹⁰ Ahora bien, el carácter familiar de la mayoría de estas empresas no dice nada sobre su dimensión y estructura, toda vez que alguna de estas tenían una flota importante e integraban verticalmente diversas actividades. Es el caso de los Dominguez Macaya, propietario de doce buques en Cádiz, una fábrica de

encomendó a gerentes asentados en la ciudad; fue el caso de “Pesquerías Cantábricas” de García Jove, o de “Pescaderías Coruñesas” de Luis Lamigueiro¹¹. La labor de los armadores englobaba todos los aspectos relacionados con la actividad empresarial en tierra -avituallamientos, contrataciones, comercialización, gestión financiera, etc.-, ya que, independientemente del tipo de empresas de que se tratara, toda la responsabilidad de la actividad pesquera siguió recayendo en la figura de los patrones de pesca, personal de la máxima confianza del armador y que procedían mayoritariamente de los puertos de origen, lo mismo que las tripulaciones, que se desplazaban con los barcos.

Precisamente, la conversión de Cádiz en puerto base de una numerosa flota estacional y una importante flota permanente fue resultado no sólo de su especial ubicación respecto a unos caladeros y mercados de consumo, sino también fruto de estrategias concretas desplegadas por los propios armadores. En este sentido, la actuación de la sociedad patronal pesquera fue un elemento decisivo para dotarse de unos servicios imprescindibles que les permitiera conseguir ventajas competitivas en un mercado dominado por los puertos y armadores de Galicia y el Cantábrico.

El rápido desarrollo de la pesca en Cádiz no generó de forma automática la aparición de los servicios especializados requeridos por el sector; por ello, los armadores, cuando fue posible, tuvieron que acudir a la escasa oferta existente, y, cuando no, crearlos ellos mismos. Debieron enfrentarse a una serie de problemas, fundamentalmente, el abastecimiento de carbón, el aprovisionamiento de hielo y la organización de todo el proceso de comercialización: lonja, subastas, etc. La solución a estos problemas no fue homogénea. Los armadores desplegaron una gran diversidad de estrategias que oscilaron desde la clara externalización a la cuasi-integración. En todo caso, la coordinación y la cooperación a través de la asociación fueron elementos claves para conseguir economías de escala y/o generar economías externas: suministro de inputs claves, transmisión de información, acceso a mercados, creación de instituciones, etc.

2. El carbón: abaratar su precio y asegurar su abastecimiento.

hielo, un taller mecánico, un dique flotante y ocho freidurías de pescado en Sevilla. Fue él quién inició la pesca del Bacalao en Terranova, estableciendo un secadero del mismo en Palmeira.

Hasta que a mediados de los años cincuenta se difundieron los combustibles líquidos, el carbón era un elemento fundamental en la estructura de costes de una empresa pesquera, representando entre el 30 y el 50 por 100 de los totales. Hasta los años veinte el precio del carbón no fue una preocupación para el sector, salvo en coyunturas excepcionales como la de la primera guerra mundial, pero a partir de esta fecha conseguir el abaratamiento de este input pasó a ser un objetivo primordial. La caída de los rendimientos pesqueros y el acceso a nuevos bancos alejados de los puertos base dieron lugar a un aumento en los costes de operaciones que, añadido al encarecimiento progresivo del precio del carbón, hizo que los armadores decidieran buscar la forma de abastecerse directamente prescindiendo de los intermediarios¹².

En Cádiz el suministro de carbón estaba en manos de seis empresas, situación que se reflejaba en un elevado precio del combustible. Esto dio lugar a que la Asociación de Armadores comenzara a estudiar desde septiembre de 1927 la posibilidad de proveerse por su cuenta. La iniciativa cristalizó en el mes de diciembre con la constitución de la denominada *Cooperativa Carbonera de Armadores de Buques de Pesca de Cádiz*. Su finalidad era clara: “cooperar al fomento de los intereses de la pesca, que persigue la Asociación que la funda e inspecciona, poniendo a los asociados como consumidores, en relación directa con los productores de combustibles”. Para proveerse de carbón en la Cooperativa sólo se requería estar inscritos en la *Asociación de Armadores de Cádiz*, o en cualquier otra de cualquier punto, “que otorgue igual derecho a los de Cádiz”. Los orígenes y la movilidad de gran parte de la flota temporal que acudía a Cádiz así lo exigía. De hecho, en la propia sesión fundacional se acuerda extender los beneficios a todos los armadores de la Federación Nacional, “cuyos barcos llegaran a Cádiz por cualquier causa” y en la siguiente sesión se modifica el reglamento para que puedan ser socios todos los propietarios o arrendatarios de pesqueros “y aquellas otras industrias abastecedoras o coadyuvantes de la pesca”. Además, la cooperativa ofrecía a los socios la posibilidad de financiarles la adquisición de carbón, efectuando los “préstamos que la asamblea acuerde sin rendimiento alguno, que tiendan a procurarle la adquisición de

¹¹ VEIGA, B. (1973). Sobre la empresas pesqueras en esta época; SINDE, A. (1999), *Las empresas pesqueras en la provincia de A Coruña 1900-1960*, Tesis de Licenciatura, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Santiago de Compostela, pro ms.

¹² GIRÁLDEZ, J. (1996), *Crecimiento y transformación del sector pesquero gallego (1880-1936)*, Ministerio de Agricultura, pp. 322 y ss ; SINDE, A. (1999).

combustible para sus buques, libre de utilidad para terceros”. Constituida sin capital social, las operaciones de funcionamiento se basaban en el crédito bancario avalado por los socios protectores, obligados a abastecerse en la cooperativa, y operando “con las cantidades que en concepto de garantías vayan aportando sus socios al consumir artículos de la misma”¹³.

Cuadro 3
Carbón vendido (Tms.)

	Cooperativa Carbonera (Cádiz)	Asociación General de Industrias Pesqueras y sus Derivadas (Vigo)
1928	20.431	12572
1929	19.786	15171
1930	16.945	16390
1931	13.648	12723
1932	18.907	7994

Elaboración propia a partir de los balances de la Cooperativa Carbonera; Libro Primero de Actas de la Cooperativa Carbonera de Cádiz. y las *Memorias de la Asociación General de Industrias Pesqueras y sus Derivadas*.

El número de socios cooperativos pasó de 24 en 1927-28, primer año de funcionamiento, a 40 en 1930; y los barcos de 40 a 85¹⁴. Aunque el cuadro anterior parece reflejar un fracaso inmediato de la Cooperativa, dado el descenso notable del carbón suministrado, no debe entenderse así; en la base de esta caída estaría la explotación de los bancos del Gran Sol, que se inicia en 1928 y se acentúa en los años siguientes, y la huelga de 1931, que paraliza la flota en plena campaña de invierno. Por otra parte, comparando las cifras de Cádiz con las de Vigo, donde la flota era mucho más nutrida, se puede observar perfectamente el volumen sustancialmente superior comercializado por la entidad gaditana, hecho en el cual sin duda incidían unas imperfecciones del mercado más agobiantes.

Si bien la Cooperativa suministraba carbón a todos los armadores que lo desearan, lo cierto es que un grupo muy reducido, -Esmeraldo Dominguez Macaya, José Monís García, Gaspar Lloret Zaragoza, Freire y Lustres y la Pesquera Vasco-Gallega S.A.- eran los consumidores preferentes: sus vapores consumieron nada menos que un 76 por

¹³Actas de la Cooperativa Carbonera de Armadores de Buques de Pesca de Cádiz, Libro 1.

¹⁴ Cooperativa Carbonera de Armadores de Buques de Pesca de Cádiz, *Memoria Reglamentaria y Balance del año 1930*, Cádiz, 1931, p. 5.

100 de todo el carbón suministrado en 1930 y un 89 por 100 en 1931¹⁵. Aunque carecemos de datos para otros años, su peso en el consumo era tan decisivo que de hecho dominaban toda la vida de la Cooperativa: avalando los créditos como socios protectores, participando en el Consejo de Administración y ocupando los puestos directivos. En este sentido, lo que se refleja en Cádiz no está muy alejado de lo que sucedía en otros puertos, donde los armadores ya habían organizado la comercialización del carbón. En Vigo, un pequeño grupo de armadores también tenía un peso decisivo en el total del suministrado por la Asociación General de Industrias Pesqueras y Derivadas¹⁶. Este grupo de grandes armadores jugaba un papel clave, no sólo en la gestión de la compra de carbones sino como financiador de los pequeños, aportando sus avales bancarios y convirtiendo sus excesos de fianzas provisionales en fondo de reserva, lo que conseguía disminuir las necesidades crediticias para el pago inmediato de los cargamentos. Pero también es indudable que eran ellos los principales beneficiarios del régimen cooperativo.

La constitución de la *Cooperativa Carbonera* dio lugar a un abaratamiento de los precios del carbón que en el primer cargamento osciló de 5 a 9 pesetas la tonelada, y siguió presionando a la baja en los siguientes, forzando a los almacenistas a reducir también sus precios. De hecho, en su memoria de 1930, hace constar que la cooperativa “pudo contener el precio del carbón en límites prudentes, sin destrucción del comercio ecuaníme y facilitar la adquisición directa de carbones a los armadores que lo han deseado”¹⁷. Sin embargo, el transporte desde la zona de almacenaje, arbitrios, etc., encarecía el carbón frente a otros puertos, restando competitividad a la pesca gaditana¹⁸. En 1932 la propia Cooperativa reconocía que factores de este tipo provocaban una notable diferencia en el precio respecto a otros puertos -entre las 7 y las 12 pesetas-

¹⁵Cooperativa Carbonera de Armadores de Buques de Pesca de Cádiz, *Memoria Reglamentaria y Balance del año 1930 y 1931*, Cádiz.

¹⁶En este caso era algo menor, en 1930 cuatro armadores compraron en torno al 40 por 100; AGIPD, *Memoria que presenta el Comité de la Asociación de estas Industrias correspondiente al año 1930*, Vigo, 1931.

¹⁷ Cooperativa Carbonera de Armadores de Buques de Pesca de Cádiz, *Memoria Reglamentaria y Balance del año 1930*, p. 7. La Cooperativa de Cádiz cumplía respecto a los precios el mismo papel que estaba jugando la AGIPD: “nuestro precio es el que ejerce la regularización para la venta de carbones en Vigo”, AGIPD, Memoria, 1929, p.6.

¹⁸ Ese mismo año, el precio medio del carbón suministrado por la *Asociación General de Industrias Pesqueras y sus Derivadas de Vigo* fue de 67'97 pesetas la tonelada, frente a las 75'11 de Cádiz.

planteándose la necesidad de instalar un depósito flotante, dotado de los medios mecánicos precisos. Sin embargo, este proyecto nunca se llevó a cabo¹⁹. La presión de la Cooperativa provocó una reacción en contra de los carboneros que, constituidos en *Sindicato de Almacenistas*, iniciaron desde comienzos de 1933 una guerra de precios, suministrando carbón “a precios muy inferiores a los que resulta comprarlos a la cooperativa”²⁰. Ante la nueva situación, los almacenistas propondrán un acuerdo por el cual los armadores intervendrían en las compras y fijarían el precio, más los gastos justificados y “una utilidad a convenir, quedando los sobrantes a favor del Sindicato, en compensación de deudas y fallidos que pudieran ocurrir”.

Por su parte, los cooperativistas se enfrentaban a la necesidad de mecanizar los trabajos de carboneo, lo que les obligaba a la constitución de un capital social. Todo esto provocó diversas bajas en la cooperativa y un intenso debate en la propia *Asociación de Armadores* sobre su participación en el suministro directo. El resultado fue aparentemente salomónico: la cooperativa podría continuar en su funcionamiento y los que lo desearan, como bloque independiente de la Asociación, llegar a acuerdos con el *Sindicato de Almacenistas*. El resultado en la práctica fue un debilitamiento de la *Cooperativa Carbonera*. Es decir, fracasada parcialmente la tentativa de cuasi integración vertical que representaba la cooperativa, al ser incapaz de monopolizar el abastecimiento de la flota y asegurar la provisión de un input clave a precios más bajos que los del mercado, los armadores acudirán al establecimiento de acuerdos con los suministradores. El mantenimiento de la cooperativa, refugio de los grandes armadores, servirá de garantía. De esta forma, se abrirá una fase de colaboración entre armadores, almacenistas y cooperativa hasta la después de la guerra civil, decisiva para mecanizar

¹⁹ Las dificultades partían de los Almacenistas, encabezados por Ramón de Carranza. Este no sólo tenía almacén de carbón sino que poseía una flota pesquera de ocho vapores y varias almadras. De hecho, es este el que consigue que la Cámara de Comercio se oponga a la instalación de un depósito flotante para el abastecimiento de carbón a la flota pesquera. *Boletín de la COCIN de Cádiz*, 30-IX-1934. Las vinculaciones de Ramón de Carranza con la COCIN, el mundo de los negocios y la política se pueden ver en PIÑEIRO BLANCA, J.M. (1998), *Ramón de Carranza. Un oligarca gaditano en la crisis de la Restauración*, Cádiz.

²⁰ Según explicará el presidente de la Cooperativa “los precios a que compra la entidad, no difieren de forma importante del que pagan los comerciantes; lo que ocurre es que al Sindicato de Almacenistas le interesa, como es lógico, destruir la Cooperativa, quitándole asociados aunque sea con pérdidas, para luego, una vez destruida nuestra institución, desquitarse ampliamente de las pérdidas”. Se repetía lo que había sucedido en Vigo pocos años antes cuando “la lucha de precios sostenida por los almacenistas de carbón de Vigo, hubo necesidad de vender a un precio inferior al de costo”. ACC, 15-II-1931; AGIPD, *Memoria 1929*, p. 6.

los trabajos de carboneo en el Depósito Franco, y, por tanto, abaratar los precios del carbón en Cádiz²¹.

Sin embargo, las grandes dificultades en el abastecimiento de carbón que caracterizaron los años de la guerra civil y la posguerra hicieron replantear esta estrategia. Hasta bien entrada la década de los cincuenta fueron muy frecuentes los paros de una flota desabastecida de carbón. El problema para los armadores no derivaba tanto de los precios como del propio suministro o de la calidad del carbón²². La asignación de cupos por parte del Estado, a todas luces insuficientes, que no garantizaban el normal funcionamiento de la flota y en la práctica no se distribuían ni regularmente ni en su totalidad, dio lugar a que no tardaran en plantearse asumir de nuevo la comercialización directa del carbón.

De hecho, desde 1936 el problema del abastecimiento de carbón en Cádiz pasó a ocupar un lugar principal entre las preocupaciones de los armadores, especialmente en la temporada de otoño e invierno, cuando la falta de combustible se agravaba por la recalada de numerosas unidades procedentes de los puertos del norte. Ya en enero de 1937, la *Asociación de Armadores* telegrafiará a todos los puertos “en el sentido de evitar una aglomeración de buques dedicados a las faenas de pesca”, tanto por el problema de los mercados como por el de los suministros. En agosto de ese mismo año la Cooperativa suspenderá sus funciones ante la imposibilidad de efectuar importaciones por la falta de reservas financieras y las deudas de algunos armadores. Pese a que su suspensión se vio con preocupación en la junta directiva de la Asociación, toda vez que la falta de ese control pudiera dar lugar a abusos de los almacenistas, su integración como sección propia de la Asociación se desechó en asamblea general, siendo clave para ello la oposición de algunos armadores, especialmente Joaquín Otero Bárcena, a su

²¹ La colaboración no se ciñó sólo a estos aspectos sino también a otros como los seguros de los obreros, VEIGA, B. (1973), p.75.

²² Sobre los problemas del carbón en esta etapa, COLL, S. y SUDRIÁ, C., (1987), *El carbón en España 1770-1961. Una historia Económica*, pp.549-601.y SUDRIA, C. (1987), “Un factor determinante: la energía”, en NADAL, J; CARRERAS, A; y SUDRIA, C, eds.: *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*, Barcelona, Ariel, pp.313-363. Sobre los problemas del suministro de carbón a la flota pesquera en la posguerra ver LLEDO MARTIN, J. *La pesca nacional*, Madrid, 1943, pp. 313-347; GIRÁLDEZ, (1997), *De las rías a Terranova: la expansión de la pesca gallega (1880-1950)*, Vigo, Industrias Pesqueras, pp. 34 y ss.

vez representante del *Sindicato de Almacenistas*, entidad que canalizaba el abastecimiento de carbón²³.

Sin embargo, desde 1939 la situación tendió a empeorar, agravándose en los años siguientes. La escasez de carbón, el mal suministro y el frecuente agotamiento de las existencias, forzaron paros continuos de la flota. El problema se acentuaba a finales del otoño, con la afluencia de barcos, cuando la flota en Cádiz era dos o tres veces mayor que la de épocas normales. Por otra parte, el control de precios, entregas, etc., pactados entre Asociación y Sindicato eran reiteradamente incumplidos por los almacenistas. En un intento de solución, a finales de 1940 la Asociación acordó una serie de medidas: no suministrar carbón a los barcos forasteros, salvo el necesario para la vuelta a su base de origen; modificar el reglamento a fin de atender sólo a los buques asociados, y, finalmente, implantar el suministro directo de carbón, cuestión que ahora decidió de forma unánime la asamblea²⁴.

En este sentido, se iniciaron conversaciones con el *Sindicato de Almacenistas* para el traspaso del negocio y poder “llegar en plazo breve a la supresión de intermediarios”. Por su parte, la *Cooperativa Carbonera* cedió su activo y pasivo a la Asociación, que internalizó su actividad, comenzando a funcionar desde el primero de enero de 1941 como sección de la misma. En adelante, la Asociación trató de evitar los errores cometidos con anterioridad: “... no es completa su finalidad si no pretendemos hacer desaparecer la competencia. Difícilmente y sin notorios beneficios podríamos llevar a cabo la empresa si a nuestras espaldas dejamos competidores que en legítima defensa de su comercio aprovecharían cualquier circunstancia propicia para romper nuestra unidad y hacer fracasar la obra”. La necesidad de prescindir de los almacenistas era clave toda vez que a ellos pertenecían las grúas mecánicas para el carboneo de los buques. Pero, las negociaciones con los almacenistas no tuvieron el éxito esperado: “mientras unos se

²³ AJR, 28-VIII-1937; AAG, 28-XII-1938.

²⁴ Uno de los problemas surgidos era que los almacenistas no respetaban la distribución de los cupos ni los precios establecidos por la asociación, lo que provocó continuas quejas. En la memoria que se hace a la asamblea general se indica que. “se puede cifrar el consumo anual de carbón sin riesgo de exceso, y sólo a efectos de exposición en sesenta mil toneladas. El precio medio de venta durante el presente año no ha sido inferior a ciento treinta por tonelada, arrojando por tanto como satisfecho durante el ejercicio siete millones ochocientas mil pesetas. Partiendo de esta cifra y estimando con una gran modestia el beneficio industrial de nuestros proveedores en un diez por ciento, alcanzamos como beneficio mínimo anual que pasa de armadores a intermediarios setecientas mil ochocientas pesetas, cuya cifra permitiría sin dificultad amortizar en pocos años el capital” AAG, 19-X-1940.

negaban a vender sus negocios, otros pidieron cifras tan astronómicas que la Directiva ni siquiera las ha podido tomar en consideración”.

Sin embargo, y pese a que las gestiones para obtener carbón directamente se iniciaron con éxito notable, incluso se consiguió que fuera concedido a la Asociación el reparto del cupo total de carbón asturiano para pesqueros, todos los esfuerzos realizados no consiguieron que en los años siguientes se normalizara el abastecimiento. Las requisas de barcos y cargamentos, las dificultades para encontrar transporte, los cupos absorbidos por puertos del norte, etc., dieron lugar a que las cantidades asignadas a Cádiz no llegaran puntualmente, debiendo permanecer los barcos amarrados muchos días al mes y generando protestas entre los asociados, tanto por la falta de combustible como por el propio funcionamiento de la Cooperativa²⁵. También las arbitrarias decisiones administrativas generaban confusión, contribuyendo a la falta de combustible. Así, en abril de 1944 se instituyó a la *Federación de Armadores de Buques de Pesca* como único comprador y distribuidor del carbón destinado a la flota, pero las presiones de los almacenistas y de algunos armadores que compraban directamente a los mineros hicieron que a mediados de 1945 se suspendiesen las funciones de la Federación, creándose una oficina central -Unicarbón- para su compra. Aunque en los años siguientes se mantuvieron los problemas de abastecimiento, el crecimiento de la producción y el desplazamiento desde 1946 de muchas unidades hacia el norte, por la apertura de los bancos del Gran Sol, muy productivos a causa de la veda forzosa impuesta por la Segunda Guerra Mundial, limitaron las consecuencias (ver Cuadros 1 y 2). Sólo a partir de 1949, con el regreso de estos barcos a Cádiz, la cuestión del abastecimiento volvió a plantearse, pero sin revestir la gravedad y la persistencia de comienzos de la década.

Si bien el papel jugado por la asociación gaditana durante esta primera etapa de la autarquía pudiera parecer un fracaso, toda vez que no consiguió un abastecimiento de carbón continuado y abundante, no cabe duda que fue fundamental para mantener no sólo un suministro todo lo suficiente y regular que permitían las circunstancias y un control de los precios, sino también garantizar una distribución equitativa entre todos los armadores, al actuar como una institución que evitaba las discriminaciones que se

²⁵ La situación llegó a un punto tal que la propia Asociación atravesará por difíciles momentos ante la caída de los ingresos derivada de la paralización de la flota por falta de combustible.

podieran derivar de una posición económica o política si se negociaba individualmente con los almacenistas.

3. El abastecimiento de hielo: integrar el monopolio.

Otro de los inputs básicos para la actividad pesquera era el hielo, imprescindible para mantener el pescado en buenas condiciones, tanto para llevarlo a puerto una vez capturado como para la exportación a los mercados consumidores del interior. A mediados de los años veinte las dos fábricas de hielo existentes en Cádiz eran propiedad de los hermanos Dominguez Macaya, armadores de Vigo, uno de los cuales, Esmeraldo, se desplazara con sus buques a Cádiz en 1911, y de Benito Mariñas García, que como gerente y accionista de la sociedad pesquera “Tejero, Mariñas y Cia” de A Coruña llegara a Cádiz en 1905. El rápido despegue de la pesca gaditana y el hecho de que el suministro estuviera en manos de sólo dos empresas provocaba continuas deficiencias en el mismo, por lo que ya en 1924 la Asociación se planteara la construcción de su propia fábrica. El aumento de la demanda llevó a Benito Mariñas a iniciar la construcción de otro establecimiento en el depósito franco, buscando asegurarse la clientela con la concesión de descuentos de hasta un 10 por 100 en las futuras facturas de hielo, y un año más tarde también se amplió la de los Dominguez Macaya²⁶.

Pese a estas ampliaciones, el precio del hielo seguía siendo muy elevado y el suministro deficiente. El miedo a que el abastecimiento cayera en manos de un solo empresario, hizo que la Asociación volviera a plantearse el disponer de su propio suministro, proponiendo a los fabricantes en 1932 la adquisición de sus establecimientos²⁷. Las gestiones fracasaron por desacuerdos en el precio, y, es más, a comienzos de 1933 los Dominguez Macaya vendieron su fábrica a Manuel Sibón, concesionario de la venta del pescado de la Asociación, quién no tardó en arrendársela a Benito Mariñas²⁸. Llegada la

²⁶ VEIGA, B. (1973), pp. 69-73.

²⁷ AAG, 7-IV-1932

situación de monopolio a la que tanto habían temido, los armadores reiniciaron los trámites para construir su propia fábrica. Con la finalidad de romper el acuerdo de la Asociación, Benito Mariñas forzó la firma de contratos exclusivos, por los que los armadores se comprometían “a no establecer ninguna industria frigorífica por su propia cuenta ni cooperar directa ni indirectamente con persona o entidad que pretenda establecerla en Cádiz”, “bajo la amenaza de que para los que no lo hicieran subiría el precio a 50 pesetas”²⁹. Esta coacción aceleró las gestiones por parte de la Asociación que finalmente cristalizan en un proyecto firme a comienzos de 1934, forzando a Benito Mariñas a vender sus establecimientos. La operación que ascendía a dos millones quinientas mil pesetas pagaderos en seis años, fue cancelada totalmente a finales de 1940. La frase con que en las actas se refleja el acuerdo de adquisición ilustra claramente la situación pasada. “El día de hoy ha de ser considerado como memorable, porque marcará históricamente la hora en que los armadores lograron liberar a la pesca de Cádiz de una de sus opresiones más formidables”³⁰. La Asociación se hacía así con el monopolio de la venta de hielo en Cádiz, integrándolo como sección propia dentro de la misma entidad. El balance que se hace al cabo de un año es altamente positivo: con un precio del hielo de 40 pesetas por tonelada, posteriormente rebajado a 35, “se encuentra a punto de devolver 5 pesetas por cada tonelada consumida en el ejercicio de 1934-35, sin perjuicio de otra devolución, tal vez del doble en su día. El ahorro así originado para la producción pesquera se cifra en 500.000 pesetas mensuales”³¹.

Sin embargo, el final de la guerra civil abrió un período de grandes dificultades para la producción de hielo. El envejecimiento de los equipos y los problemas para su renovación se conjugaron con un mal abastecimiento de amoníaco y graves carencias en el suministro eléctrico. La caída en la producción de hielo fue muy acusada, de 200

²⁸ A la hora de entender las relaciones entre los armadores merece destacarse el hecho de que uno de los propietarios de la fábrica de hielo de Cádiz, Manuel Domínguez Macaya, fuese al mismo tiempo presidente de la AGIPD de Vigo, y que su hermano Esmeraldo, presidente de la Asociación de Armadores de Buques de Pesca de Cádiz durante 1927, no dudara en señalar tras la venta de su fábrica, que como fabricante de hielo gaditano, “ha preferido sufrir grandes pérdidas económicas antes de prestarse a acuerdos explotadores de los armadores”. VEIGA, B. (1975), p.119. Esto no impidió que fuese nombrado Presidente Honorario y que su retrato figurase el salón de actos de la Asociación. A fin de cuentas el negocio es el negocio y así se debe entender la cooperación.

²⁹ AAG, 26-IX-1933.

³⁰ AAG, 24-VIII-1934

³¹ AAG, 4-II-1935

toneladas diarias en 1940 a 80 en 1944, haciendo, además, inservible la cámara frigorífica³². Esto, unido al aumento de la flota en Cádiz y a la llegada masiva de unidades forasteras en la época invernal, hizo que desde 1944 se diera preferencia al abastecimiento de los barcos gaditanos. No obstante, se seguirán produciendo grandes demoras en el suministro a la flota, se deberá suspender el abastecimiento local y destinar toda la producción de hielo a la exportación del pescado³³. Las grandes pérdidas económicas en que incurrió la sección de hielo de la Asociación le llevó a plantearse la construcción de una nueva fábrica en el puerto pesquero; en 1946 ya se disponía de la concesión de los terrenos, se habían efectuado costosas obras de cimentación y se tenían contratados parte de los equipos. Pero debido a problemas con la concesión, que le obligaba a finalizar las obras en un plazo de dieciocho meses, imposible de cumplir por los retrasos en la entrega de materiales, se optó por ampliar y mejorar la ya existente en el depósito franco, concentrando allí toda la producción, hasta entonces diseminada en tres centros. Con un coste aproximado de 4.000.000 de pesetas y un plazo de construcción mucho más breve, se garantizaba una producción diaria similar –en torno a 300 toneladas diarias-³⁴

Pese a que las instalaciones entraron en funcionamiento a finales de 1947, el recrudecimiento de las restricciones eléctricas en los años siguientes volvió a reproducir los mismos problemas, relanzándose la idea de construir la nueva fábrica. Sin embargo, este proyecto se vio condicionado por la entrada en escena de Industrias Gaditanas de Frío Industrial, SA (IGFISA), empresa del INI. En su proceso de creación fueron invitados a participar, por un lado, el Consorcio de la Zona Franca y, por otro, la iniciativa privada representada por los armadores. Si el Consorcio entró aportando el 25 por 100 del capital, los armadores no se mostraron interesados: “por diferentes causas, entre las cuales aparecen la escasa potencialidad económica, que haría necesaria su agrupación para abordar el negocio y sobre todo, el que la explotación del Frigorífico en

³² AAG, 6-VI-1940, 8- XII-1944.

³³ En 1945 la memoria de la sociedad *Frigoríficos Vigo*, refleja perfectamente la situación a la que se había llegado: “no se pudo atender la enorme demanda que se produjo por la recalada en Vigo de las embarcaciones pesqueras de todos los puertos del Sur a causa de la carencia de hielo casi absoluta en sus bases respectivas”. Archivo Histórico Provincial de Pontevedra, Hacienda, Administración de Rentas Públicas, Balances de Sociedades, Leg. G-11340. Ante esta situación, las gestiones se dirigieron a intentar proveer a la flota en Ceuta y Tánger.

³⁴ En previsión de restricciones eléctricas, disponía de un motor a gas-oil que permitiría independizar una parte sustancial de la producción.

su primera etapa esté destinada a conservación de productos argentinos, principalmente carne, sin que vean inmediata una utilización del frío para sus pescados”³⁵.

Es indudable que el interés de los armadores no estaba en los productos congelados sino en los frescos; no demandaban, por tanto, túneles de congelación, sino un aumento de la oferta de hielo, que no dependía tanto de la capacidad instalada en Cádiz como de su escasa utilización por la irregularidad del suministro eléctrico³⁶. Sin embargo, también otras razones debieron influir en la decisión de los armadores: por un lado, el endeudamiento de la Asociación debido a la construcción de la nueva fábrica y la reforma de sus instalaciones frigoríficas, que entraran en funcionamiento poco antes de las consultas y que exigían continuas mejoras; por otro, y no de menor importancia, la amenaza que para su monopolio de venta de hielo y de refrigeración del pescado podía representar la creación de IGFISA.

Aunque el desinterés de los armadores por el proyecto del INI no tuvo consecuencias inmediatas para su actividad, a medida que avancen las obras de construcción de la planta de IGFISA y su puesta en marcha se haga inminente, comenzarán las presiones por parte de diversos organismos oficiales. A finales de 1950 se recibía la comunicación de trasladar la fábrica del Depósito Franco a la Dársena Pesquera en un plazo de cuatro años, al tiempo que la Junta de Obras del Puerto obligaba a renovar continuamente su concesión administrativa³⁷. Una verdadera espada de Damocles que pesará sobre todas las decisiones posteriores de la Asociación. En 1952 el gerente de IGFISA expone

³⁵ “Estación Frigorífica de Cádiz. Gestiones para constitución de Sociedad que la construya y explote. Nota Informativa”, Archivo del INI, leg.200.28. (documento facilitado por Xan Carmona). No sabemos si las gestiones fueron simplemente a nivel individual o si se discutió en Junta Directiva, por faltar el tomo correspondiente a esos años, pero, en todo caso, en las Actas de la Asamblea General de la Asociación no consta que tal propuesta de participación se discutiera ni que se le comunicara, lo que debería haberse hecho dado el alcance de la misma. Sobre IGFISA ver GÓMEZ MENDOZA, A. (ed) (2001), *De mitos y milagros. El Instituto Nacional de Autarquía (1941-1963)*, pp. 98-115. Un problema similar se planteó en los años veinte en el puerto de Lorient-Keroman, cuando las instalaciones de congelación debieron ser modificadas por la falta de interés de los armadores en este sistema, que si lo tenían en cambio por las cámaras frigoríficas y la fabricación de hielo. ROBERT-MULLER, CH. (1944), *Pêches et pêcheurs de la Bretagne Atlantique*, Paris, pp.227-229.

³⁶ El proyecto de IGFISA sólo incrementaba la capacidad de producción de hielo en 75 toneladas diarias cuando la pesca de bajura de Cádiz demandaba 30 toneladas diarias. AJD, 13-X-1950. IGFISA. *Memoria y Balance del ejercicio 1954*. Archivo del INI (documento cedido por Xan Carmona).

³⁷En 1952 en una entrevista mantenida con el presidente de la Asociación, el Alcalde y a la vez presidente del Consorcio de la Zona Franca comunica la conveniencia y formas de llegar a acuerdos con IGFISA. AJD, 17-XII-1952.

claramente sus intenciones: se habría de consumir necesariamente toda su producción y “atemperar la nuestra a sus necesidades”³⁸.

En tanto que dependían de las prórrogas de la Zona Franca, de la JOP de Cádiz y de diversas instancias ministeriales, los armadores se vieron obligados a aceptar los contratos impuestos por IGFISA: se convertían en compradores exclusivos de su hielo, pero sin práctica capacidad de incidencia en la fijación del precio, al cual, además, se debía adaptar el de la Asociación ³⁹. Aunque esto provocó una subida del precio del hielo, los perjuicios causados a los armadores deben ser matizados: bien porque pudieron discriminar el precio de venta final entre asociados, forasteros y consumo local; bien porque los ingresos generados por el sobreprecio revertieron parcialmente en ellos mismos a través de los remanentes destinados a un fondo creado para la construcción de la nueva fábrica.

Pero, la presión de ejercía IGFISA sobre los diversos organismos oficiales no cesó. De hecho en 1957 se puso como condición para la construcción de la nueva fábrica que no se instalasen más frigorías que las existentes en la vieja⁴⁰. Finalmente los armadores tuvieron que firmar un contrato por cinco años para la compra del hielo de IGFISA, contrato que aprovechó la empresa del INI para solicitar la ampliación de sus instalaciones⁴¹. Después de muchos avatares, sólo a finales de 1959 pudo comenzar a funcionar la fábrica de la Asociación; con una inversión que rondaba los treinta

³⁸ Casualmente, tras el primer acuerdo, la Zona Franca concede una prórroga de tres años que demora el traslado de la fábrica de la Asociación.

³⁹ El precio fijado para la compra del hielo sería de 110 pesetas tonelada, cuando ellos tenían establecido desde 1952 un precio de costo de 95 pesetas. IGFISA. *Memoria y Balance del ejercicio 1954*. Archivo del INI (documento cedido por Xan Carmona).

⁴⁰ En una entrevista que mantiene el presidente de la Asociación con el alcalde, le manifestará la conveniencia de que “se garantice la compra de la producción de hielo que IGFISA realice, así como hacer constar mediante certificación de la delegación de Industria, nuestro compromiso de no instalar en la fábrica a construir más frigorías que las que actualmente posee nuestra fábrica del depósito franco”. AAG, 13-II-1957. Sobre las presiones a los armadores a base de las prórrogas. En la Asamblea del 16-X-1956 se dice claramente que esta “no se concederá sino se inician antes gestiones con IGFISA a base de comprometerlos a comprar toda su producción de hielo en las condiciones que ellos quieran”; AAG 10-XI-1956; 17-VII-1957; AJR, 20-XII-1957.

⁴¹ En la *Memoria y Balance del ejercicio de 1959* de IGFISA se dice “se realizaron gestiones con la Asociación de Armadores de Buques de Pesca de Cádiz, que culminaron en un acuerdo de venta en exclusiva de nuestra producción por un período de cinco años”; AAG, 30-III-1957; 14-VI-1958;

millones de pesetas, de los que casi diez habían sido aportados por el Instituto Social de la Marina, tenía una capacidad de producción de 300 toneladas diarias⁴².

4.- Controlando el proceso de comercialización.

Si los armadores intervinieron hacia atrás para asegurarse el suministro de inputs, también actuarán hacia delante, sobre el proceso de comercialización y distribución del pescado. Sin embargo, en éste caso las opciones fueron diversas; integraron ciertas fases y externalizaron otras; en todo caso su actuación se dirigió a asegurar la calidad del producto, ampliar mercados, reducir riesgos, conseguir un margen de beneficios más elevado o evitar discriminaciones entre armadores.

Desde comienzos de los años veinte el aumento masivo de los desembarcos en Cádiz hizo necesaria la creación de las estructuras necesarias para la comercialización del pescado. En 1923 la recién constituida Asociación inició las gestiones para que la JOP de Cádiz construyera una lonja, que no fructificarán hasta 1927. La concesión de la misma al Ayuntamiento daría lugar al posterior arrendamiento por la Asociación que, a cambio de un canon anual, eliminaba los arbitrios municipales sobre el pescado de plaza y exportación. Al igual que en otros puertos, en Cádiz la explotación de la Lonja era un buen negocio; además, el porcentaje pagado sobre las ventas recaía en los propios armadores, que dedicarían el remanente a diversos fines. Así, en 1933 el superávit neto de la Asociación por este concepto representó el 33 por 100 de los ingresos totales de la lonja⁴³.

Si una lonja de pescado organizada por los armadores era clave para asegurar el control de las ventas y el proceso de valorización del pescado, no era menos importante la constitución de una serie de figuras y canales de comercialización apropiados. La primera, el vendedor; es decir, aquél que vendía las caladas a los exportadores, a través de la subasta a la baja, y posteriormente entregaba su importe a los armadores,

⁴² En octubre de 1959, el INI indica una producción diaria de 75 toneladas de hielo para IGFISA y de 180 para la Asociación de Armadores.. INI (1959) *Primer Censo Nacional de la Industria Frigorífica*.

⁴³ VEIGA, B. (1973), pp. 62-63; *Escrito que la Asociación de Armadores de Buques de Pesca de Cádiz dirige al Excmo. Sr. Presidente del Consejo de Ministros*, mecanografiado; AAG, 11-IV-1934.

percibiendo una comisión. Antes de 1933 existían diversos vendedores, pero desde ese año, coincidiendo con la concesión de la lonja, la Asociación contratará la venta a un vendedor a cambio de un porcentaje, estableciendo un reglamento. Sin embargo, la imposibilidad de controlar su cumplimiento permitió que éste manipulara la subasta en beneficio propio, decidiendo entonces la Asociación organizar la venta directa⁴⁴.

Ahora bien, la internalización de la actividad no era sencilla, existían costes financieros y de organización que se debían asumir. El informe de la Junta Directiva es muy clarificador, toda vez que en las funciones desempeñadas por los vendedores, que muchas veces se obvian, se encontraban precisamente las dificultades para su implantación: “primero, era preciso garantizar a los armadores especialmente débiles el cobro de sus caladas en la fecha que el cumplimiento de sus obligaciones lo exigiera. Segundo, el empleo del personal técnico plenamente capacitado.... Tercero, la procuración de medios económicos suficientes a fin de que los cobros no sufran demoras perjudiciales para los armadores. Cuarto, la investigación de la magnitud de los créditos otorgables a cada uno de los exportadores. Y, por último, el estudio concienzudo de la técnica profesional que el servicio demandaba”⁴⁵. A finales de 1935, y tras un período de adaptación de tres meses, comenzó a funcionar la venta directa. Aunque es difícil de valorar su éxito o fracaso inmediato, toda vez que algunas deudas de los vendedores para con los armadores tardaron en saldarse y el inicio de la guerra civil alteró todo el proceso de comercialización, la rebaja en 1938 desde el 3 por 100 al 1’5 por 100 de la comisión cobrada por ventas, refleja su éxito.

La segunda figura del proceso de comercialización era el exportador, que adquiría el pescado en la subasta y lo remitía a los mercados finales. Sin embargo, esta figura no aparece en Cádiz hasta los años treinta, retraso difícil explicar si no se tienen en cuenta las diversas formas de comercialización existentes⁴⁶. Por un lado, las empresas

⁴⁴ En el reglamento se delegaba en el propio vendedor el “evitar todo tipo de confabulaciones en perjuicio de los precios normales que deben regir, y, a tal efecto, queda facultado en defensa de este deber para rematar a su favor las partidas que estime oportunas”; AAG, 30-III-1933. AABPC, “El servicio de contratación de y venta del pescado”, mecanografiado, s.f.; “Proyecto de ordenanza para el percibo de los derechos de subasta, voceo y remate del pescado fresco, así como del disfrute de la lonja de preparación del mismo para los mercados exteriores”, mecanografiado, s.f..

⁴⁵ AAG, 28-X-1935.

⁴⁶ VEIGA, B. (1973), p. 67.

concentradas verticalmente, como Pescaderías Coruñesas o Pescaderías Cantábricas, que actuaban como compradores y remitentes de pescado desde diversos puertos, incluido Cádiz⁴⁷: su desaparición a finales de los años veinte, permitió consolidar un grupo de grandes asentadores en los mercados centrales, que a partir de entonces orientaron o canalizaron la exportación desde los propios puertos⁴⁸. Por otro, los propios vendedores gaditanos que compartieron esta función con la actividad de exportación. Finalmente, el papel de exportadores que ejercían muchos armadores, enviando sus capturas a comisionistas radicados en las distintas plazas⁴⁹; sin embargo, en los años treinta el aumento de los costes de producción junto a una rápida expansión de la oferta, que hundió los precios del pescado, incrementó el riesgo de la comercialización propia, reduciendo las ventajas que se podían obtener a través de la misma. También en estos años comenzó a funcionar la lonja, que no sólo concentró las operaciones de compra y venta sino que fijó un marco institucional estable y transparente, clave para la actuación de los exportadores.

Por eso, no debe extrañar que sea en estos años cuando aparezca y se consolide en Cádiz un grupo de grandes exportadores, varios de los cuales no eran más que agentes de asentadores del mercado madrileño de los Mostenses⁵⁰. Precisamente, la acumulación en Madrid de buena parte del pescado descargado en los puertos gallegos y del norte, especialmente merluza y pescadilla, hizo que la Asociación se plantease diversas salidas para evitar el exceso de oferta, que conllevaba fuertes oscilaciones en los precios. Primero, la apertura de mercados alternativos; algo impensable sin la “existencia de un grupo fuerte de exportadores pequeños que adquieran partidas para el consumo de mercados cortos. ...que quitaran de Madrid cien, doscientas o trescientas

⁴⁷ SINDE, A., (1999). Las empresas concentradas verticalmente no se limitaban a estas que canalizaban el pescado en fresco para su venta en los mercados finales sino que otras como Dominguez Macaya disponía en Sevilla de una red de despachos denominados “Pescaderías Gallegas”, donde se vendía pescado crudo y frito. VEIGA, B. (1973), p.118.

⁴⁸ SINDE, A., (1998), “El transporte de pescado en España y el problema de los vagones frigoríficos: 1890-1950”, comunicación al congreso internacional *150 años de Historia Ferroviaria*, Alicante, 5 a 9 de octubre. GIRÁLDEZ, J. (1996), pp. 343-349.

⁴⁹ “La aparición de los exportadores fue un descanso para los armadores que tenían por misión obligada remitir sus cajas de pescado a través de toda la geografía hispana cubriendo todo el varillaje desde Valladolid a Barcelona y pueblos intermedios”. VEIGA, B. (1973), p.68

⁵⁰ VEIGA, B., (1973), p.67

cajas”⁵¹. En este sentido, desplegaron toda una estrategia tendente a estimular ventas reducidas, mediante la concesión de créditos a pequeños exportadores, que cubrirán las plazas secundarias al sur de Madrid. Es decir, los armadores también aparecen respaldando financieramente a pequeños comerciantes, a fin de desarrollar y profundizar unos mercados pescaderos, muy deficientemente abastecidos desde los puertos del norte⁵². Segundo, la creación de una cámara frigorífica “que permitiera revalorizar el pescado al permitir racionalizar los envíos a Madrid”, que sólo fue posible una vez integrada la producción de hielo⁵³. Sin embargo, y pese a que las gestiones para su construcción se iniciaron a finales de 1935, el inicio de la guerra civil, con el cierre del mercado madrileño, retrasó su construcción hasta 1938.

Ahora bien, la actuación de los armadores en la comercialización no se limitó sólo a organizar y potenciar el desarrollo de instituciones o figuras de la cadena comercial sino que también intervinieron en otras actividades claves, que se suelen olvidar pero no por ello menos importantes; así, integraron y organizaron las collas de descarga y arrastre, fundamentales para asegurar la calidad del pescado, o la transmisión de información. A este respecto, la Asociación, a través de diversos agentes situados en puertos y plazas, proporcionará una información diaria sobre la cotización del pescado en los distintos mercados, tanto productores como consumidores, por medio de pizarras instaladas en el local social. Esto permitía a los armadores organizar sus descargas o envíos en función de los distintos precios, a fin de obtener un mayor beneficio. El mismo sentido tenía el servicio telefónico que ofrecía, descargando al mismo tiempo a los armadores de este coste fijo, o sus gestiones para que se instalara en Cádiz un servicio de telegrafía sin hilos dirigido a los buques de pesca, financiando incluso las instalaciones de tierra, pues permitía no sólo seguir las faenas de pesca desde tierra, sino también orientar lugares y horarios de descarga.

En lo que se refiere a los transportes, Cádiz no tuvo unos problemas específicos, y, de hecho la Asociación sólo intervino en muy contadas ocasiones. Así, en 1923 ante la

⁵¹ Se planteó incluso que fuera la propia Asociación la que abriera estos mercados “a ser posible a precios conocidos, sin perjuicio de que luego pusiéramos a disposición de los exportadores los clientes que se fueran logrando” AG, 20-I-1934.

⁵² VEIGA, B., (1973) p.68.

⁵³ AG, 28-X-1935.

escasez de vagones frigoríficos se solicitó a Lamigueiro el envío de veinte unidades; posteriormente, acordó favorecer a “*Pescaderías Cantábricas*”, empresa asociada y también propietaria de vagones frigoríficos, hasta que la sociedad madrileña “*Vagones Frigoríficos*” se hizo cargo del servicio; precisamente, en junio de 1936, y por su actuación en una huelga de camiones, se ordena “que todas las expediciones de los armadores se efectúen por ferrocarril”⁵⁴. Durante la guerra, y ante la falta de mercados, la Asociación se planteó no sólo el favorecer a las empresas dedicadas al transporte de pescado mediante camiones sino, que organizó un servicio propio de transporte de pescado, constituyéndolo como sección propia, si bien su dimensión siempre fue muy limitada⁵⁵.

En definitiva, en lo que respecta al proceso de comercialización, la Asociación adaptó sus estrategias en función de las necesidades de cada una de las fases. Integró aquellas cuyos costes de transacción eran más gravosos o imprescindibles para asegurar la valorización de las caladas, estimulando el desarrollo externo de aquellas otras de control difícil o de riesgo más elevado. En todo caso, su papel no quedó ahí: complejos reglamentos de descargas y ventas trataban de asegurar la igualdad de los agentes participantes y la calidad del producto, con una minuciosa vigilancia de su cumplimiento, algo fundamental desde el punto de vista del funcionamiento y la confianza institucional.

5. Industrias auxiliares

La pesca gaditana dispuso desde su despegue de toda una serie de empresas que cubrían sus necesidades de mantenimiento y reparación de los buques. Astilleros como la Constructora Naval o Matagorda, y talleres mecánicos como los de Dominguez Macaya, Pescaderías Cantábricas, Ramón de Carranza, Moreno, etc. Sin embargo, al margen de los diques secos existentes en los dos grandes astilleros, sólo se disponía del varadero “San Idelfonso”, desde 1927 propiedad de Benito Mariñas, y “El Cachorro”, dique

⁵⁴ AAG, 18-VI-1936

⁵⁵ VEIGA, B. (1973), pp. 67-68. AJD, 18-XII-1936; 28-XII-1936, 18-IX-1940.; AG. 28-II-1938; 30-III-1950. También actuó la Asociación delante de las empresas ferroviarias para disponer de trenes adecuados y horarios convenientes, a fin de que los retrasos no perjudicaran la exportación; AAG 3-III-1944.

flotante perteneciente a los Dominguez Macaya. La fuerte demanda de reparaciones se encontró con una escasez de diques, lo que daba lugar no sólo a precios elevados sino también a prolongadas esperas⁵⁶. En 1933 y con este fin se iniciaron las gestiones con los Dominguez Macaya, propietarios de uno de ellos, planteándose la posibilidad de su compra por un grupo de armadores, como sociedad independiente. Ahora bien, el riesgo que existía de que los otros propietarios de varaderos entablasen una lucha de precios, sin que, por otra parte, se pudiera asegurar su uso por los asociados, hizo que se desechara esta idea; además, el dique sólo era apto para barcos pareja y no para trawlers, por lo que su adquisición podía plantear conflictos entre los armadores. Las gestiones quedaron en punto muerto ante la imposibilidad de encontrar un dique apropiado, teniendo que esperar hasta 1939 que se presentara la oportunidad de adquirirlo. Efectuada la operación, con un coste de 1.050.000 pesetas se negoció su empleo con la Constructora Naval, que se mostró dispuesto a repararlo y a adquirirlo a largo plazo, lo cual no debe extrañar toda vez que en esos años la reparación de pesqueros constituía una de las principales actividades del astillero. El contrato, que tenía una duración de quince años, contemplaba ventajas especiales para su uso por los armadores⁵⁷.

6. Conclusiones.

La Asociación de Armadores de Buques de Pesca de Cádiz nace y se configura como una patronal pesquera, un núcleo organizativo que articulará toda una red de empresas familiares centradas, salvo casos excepcionales, en la fase extractiva. Esta organización resultó el marco idóneo para el establecimiento de estrategias comunes, derivadas de la necesidad de desarrollar toda una serie de servicios imprescindibles para la actividad pesquera o que tenían unos elevados costes de transacción. Los mecanismos que actuaron para que la Asociación permaneciera a lo largo de los años como ese núcleo organizativo, partieron de la convicción de los asociados de su necesidad para generar

⁵⁶ A finales de 1933 la Constructora Naval se comprometió a especializarse aún más en las reparaciones de pesqueros, con plantillas específicas, si se aseguraba un determinado volumen de tonelaje, concediendo a cambio importantes rebajas de precios. La oferta se desechó debido a que la solución sólo pasaba por una ampliación de las instalaciones que evitara las esperas y los conflictos. AJD, 12-X-1933.

⁵⁷ HOUP, S. y ORTIZ-VILLAJOS (dir.) *Astilleros Españoles 1872-1998*, p. 158. AJD, 16-I-1939, 23-II-1939, 14-III-1939, 10-IX-1942; AAG, 9-X-1939 y 9-II-1940, 13-V-1940. Esto conllevó conflictos a la hora de establecer las tarifas, toda vez que el astillero pretendía equipararlas a las existentes en Matagorda, más elevadas por tratarse de un dique seco, con costosos gastos de achique, mientras que los

economías externas, reducir costes, proveerse de inputs o financiar a armadores en dificultades. Y estos, sin duda, fueron factores mucho más decisivos que las sanciones con que se penalizaban los comportamientos oportunistas. De hecho, sólo en casos contados el incumplimiento de los reglamentos o acuerdos de la Asociación que garantizaban la igualdad en los servicios prestados a los armadores exigió su aplicación.

En lo que se refiere a las decisiones estratégicas tomadas por la Asociación variaron según lo requería cada circunstancia concreta. Así, la coyuntura económica de los años treinta, caracterizada por la caída de los precios del pescado y la elevación de los costes de producción, estimuló una estrategia de actuación concretada en un programa de cuatro puntos expuesto por la Junta Directiva en marzo de 1933: primero, abaratamiento del carbón; segundo, abaratamiento del hielo; tercero, abaratamiento de las operaciones de venta, y, cuarto, construcción de una cámara frigorífica a fin de regularizar los envíos a Madrid. Este programa, que, como vimos, tomó cuerpo en los años siguientes, se convirtió en la columna vertebral de la Asociación, lo que no significa que anteriormente no se hubiera trabajado en las mismas cuestiones ni tampoco que en ellas se agotaran todos los esfuerzos⁵⁸.

Sin embargo, como también vimos, las estrategias fueron diferentes para cada caso. En el suministro de carbón y hielo, inputs claves para la actividad pesquera, los armadores, a fin de abaratar y/o asegurar su abastecimiento, integraron el suministro dentro de la Asociación. Aunque esto no es novedoso, toda vez que procesos similares se desarrollaron en puertos como el de Vigo, si lo fue su alcance y forma: una acción cooperativa que logró eliminar o suavizar los monopolios privados existentes, transfiriéndolos a la Asociación de Armadores. En lo que se refiere a la forma de cuasi-integración, cooperativas integradas dentro de la patronal como secciones autónomas, también fue sustancialmente distinta a la seguida por los armadores de Vigo o A Coruña, donde para proveerse de determinados inputs o dirigir el proceso de

armadores partían de las que regían para el empleo de los mismos artefactos en puertos como Pasajes o Málaga.

⁵⁸ La Asociación también actuó en muy distintos aspectos, por ejemplo, la venta organizada del pescado llamado de cuero, con importancia en las caladas pero sin interés desde el punto de vista del consumo humano; contactos con empresas proveedoras de distintos inputs y servicios, etc. Durante la autarquía, su papel fue clave como organizadora y proveedora de cables, malletas, cordelerías, etc., pero también como negociadora con distintas empresas de la cesión provisional de carbón, abastecimiento de hielo en otros puertos a la flota de Cádiz, etc.

comercialización optaron preferentemente por modos de integración no formal en base a sociedades jurídicamente independientes, anónimas, limitadas o, incluso cooperativas, pero siempre externas a las asociaciones patronales⁵⁹. A la hora de explicar esta diferencia se deben tener en cuenta las economías externas, más desarrolladas en los puertos del norte y noroeste que en Cádiz, a causa de su tardío desarrollo pesquero, su carácter específico, centrado básicamente en la pesca al arrastre para la exportación, y la estacionalidad de una gran parte de la flota. Sin duda, estos factores contribuyeron a dificultar el empleo de esas otras fórmulas.

También la misma lonja administrada por la Asociación, que al mismo tiempo integra la venta, a fin de reducir costes de transacción, se muestra como un elemento diferenciador respecto a otros puertos, en los que era el ayuntamiento, como en Vigo, la Junta de Obras del Puerto, en A Coruña, o una sociedad de armadores, en Pasajes⁶⁰. La misma aparición de los exportadores sustituyendo a empresas concentradas verticalmente o a los propios armadores, respondió no sólo a circunstancias generales del sector, sino también a una estrategia consciente de la Asociación. En todo caso, la Asociación se inhibió cuando la provisión de inputs o servicios -reparaciones mecánicas, efectos navales, etc.- quedaban suficientemente garantizados, con frecuencia también por armadores miembros de la organización. Así, la posibilidad de organizar un taller propio de fabricación de cajas se desechó por considerar que los productores existentes aseguraban el suministro en condiciones razonables, y lo mismo sucedió en 1939, cuando la amenaza de cierre del varadero de Benito Mariñas se conjuró retirándose la Asociación de las negociaciones y permitiendo que lo adquiriera una entidad particular⁶¹. Esa necesidad de dotarse de servicios, especialmente los portuarios, se plasmó también en su participación en distintos organismos -Cámara de Comercio, Junta de Obras del Puerto o el mismo Ayuntamiento-, e incluso en la financiación de un

⁵⁹ En 1946 cuando la Asociación se transformó, por imperativo legal en cooperativa, se hace constar expresamente en el preámbulo al reglamento que “hemos procurado ser fieles al espíritu que inspira la ley de cooperación y a sus preceptos fundamentales, limitándonos a acoplar el régimen antiguo a dichos principios, empresa facilitada por haber actuado siempre la Asociación de Armadores en sistema cooperativo.”, AR.CO.MAR., (1947), *Estatutos de la Asociación de Armadores de Buques de Pesca de Cádiz*. “Cooperativa del Mar” AR.COMAR, Cádiz; SINDE, A. (1999).

⁶⁰ GIRÁLDEZ, J (1996), pp. 247-48. El puerto de Pasajes era explotado por una sociedad concesionaria de armadores. “Muelles y Almacenes para Vapores de Pesca en Pasajes S.A.”; Arrantxale;. “Muelles y Almacenes para Vapores de Pesca en Pasajes S.A.”, *Vasconia Industrial y Pesquera*, nº extraordinario, octubre de 1925, pp. 37-42.

⁶¹ AJD, 23-II-1939; 14-III-1939.

órgano de prensa, “El Noticiero Gaditano”, a fin de crear estados de opinión favorables a sus necesidades.

Ya para finalizar, indicar que la Asociación de Armadores de Buques de Pesca se configura como la plasmación local de una red de empresas, pero cuyo funcionamiento supera con frecuencia ese ámbito, toda vez que armadores presentes en la Asociación gaditana participaban también en asociaciones y en sociedades, extractivas o relacionadas con la pesca, radicadas en los puertos donde tenía base su flota. En definitiva, un complejo entramado empresarial que se extiende por los principales puertos, desde San Sebastián a Barcelona, y que se aglutina orgánicamente en la Federación Nacional de Armadores de Buques de Pesca. El estudio de este entramado empresarial y de estas asociaciones patronales ha de permitir un conocimiento más profundo de las pautas de crecimiento seguidas por el sector pesquero en España.