

La actividad pesquera en el puerto de A Coruña, 1914-1960*

Jesús Mirás Araujo

Universidade da Coruña

Introducción

En los últimos años la historiografía gallega ha llevado a cabo un esfuerzo creciente por superar la tradicional visión “ruralista” de nuestra sociedad, prestando una atención especial a su economía industrial. Uno de los mejores exponentes de esta tendencia son los estudios sobre explotación de los recursos pesqueros, que permitieron la creación de un tejido industrial en el primer tercio del siglo XX, gracias a la constitución de un sector conservero que ejerció importantes funciones de arrastre sobre otras actividades (Villares, 1996: 24). Sin embargo, la historiografía regional es cronológicamente desigual; aunque en las últimas décadas han proliferado estudios socioeconómicos sobre el sector durante los siglos XIX y XX, existen algunos importantes déficits¹.

La mayoría de investigadores ha coincidido en señalar que la pesca ha sido un factor clave en el desarrollo socioeconómico regional. Los puertos gallegos destacaron por los capítulos pesca y emigración, y los dos principales, Vigo y A Coruña, lograron su desarrollo en los dos últimos siglos gracias fundamentalmente a una actividad pesquera que sirvió de base para la consolidación de otros tráficos². En consecuencia, durante la mayor parte del siglo XX la pesca ha constituido uno de los factores preponderantes de la economía de A Coruña. El puerto ha dado asiento a una de las más

* Agradezco al profesor Alberte Martínez su paciencia al leer el trabajo, así como sus sugerencias y su ayuda a la hora de facilitarme diversas informaciones complementarias. Los errores son responsabilidad exclusiva del autor.

¹ Fernández Casanova, 1998; Pérez Sánchez, 1997. La historiografía gallega se ha concentrado en el período que abarca desde el despegue del sector, a finales del siglo XIX, a la guerra civil o la inmediata posguerra, mientras que los economistas han venido ocupándose de las últimas décadas. Por tanto, las principales lagunas se circunscriben a gran parte del siglo XIX y a buena parte del período posterior a la guerra civil, con la excepción fundamental de los trabajos de J. Carmona. Por otra parte, los estudios realizados sobre la actividad pesquera a nivel nacional también han recibido un considerable impulso desde las ciencias sociales (Ansola, 1998).

² Para Vigo *vid.* Souto (1990). En otras ciudades litorales se detecta un fenómeno similar, vinculado al desarrollo portuario. Delgado (1995: 45) resalta la situación de las ciudades litorales “en las que la renovación, reforma y ampliación de las infraestructuras portuarias permitió una mayor conexión con el comercio internacional, si bien para alguna de ellas tal posibilidad resultó limitada como consecuencia de la mala articulación por vía terrestre con su traspaís. Un ejemplo arquetípico es el de A Coruña cuyo desarrollo portuario, y como consecuencia también su crecimiento urbano, fue obstaculizado hasta bien

potentes flotas pesqueras nacionales, lo que facilitó el nacimiento y desarrollo de numerosas actividades derivadas, industriales y terciarias, que formaron la base económica urbana.

La Primera Guerra Mundial marcó una línea divisoria en el desarrollo de la actividad pesquera coruñesa, coincidiendo con el auge del sector en Galicia -y en particular en el puerto de Vigo-, pues permitió que el complejo creado a su alrededor se beneficiase de la favorable coyuntura. Por este motivo, aunque en realidad el análisis tome como punto de partida la posguerra mundial, debido principalmente a la ausencia de Memorias en la Junta de Obras del Puerto de A Coruña para esos años, es necesario hacer referencia a lo ocurrido durante el conflicto. El estudio finaliza en los años sesenta, cuando la legislación estatal introdujo modificaciones que condujeron al sector por una senda nueva de crecimiento.

Una evolución irregular: de la crisis bélica y posterior expansión a una etapa primorriverista recesiva

A Coruña cuenta con una larga tradición pesquera. A pesar de ello, no había sobresalido a nivel nacional hasta el siglo actual. Sólo comenzó a adquirir protagonismo cuando en el último cuarto del siglo XIX se inauguró la remisión de pescado fresco, coincidiendo con la conexión ferroviaria con el interior peninsular. Desde entonces, ha venido ocupando los primeros puestos del ranking pesquero, aunque a cierta distancia de Vigo - principal puerto pesquero nacional- en cuanto a volumen de capturas (*Gráficos 1 y 2*); las diferencias, en cambio, han sido menores respecto al valor, debido al peso que tenía en Vigo la pesca de la sardina (Giráldez, 1996: 105).

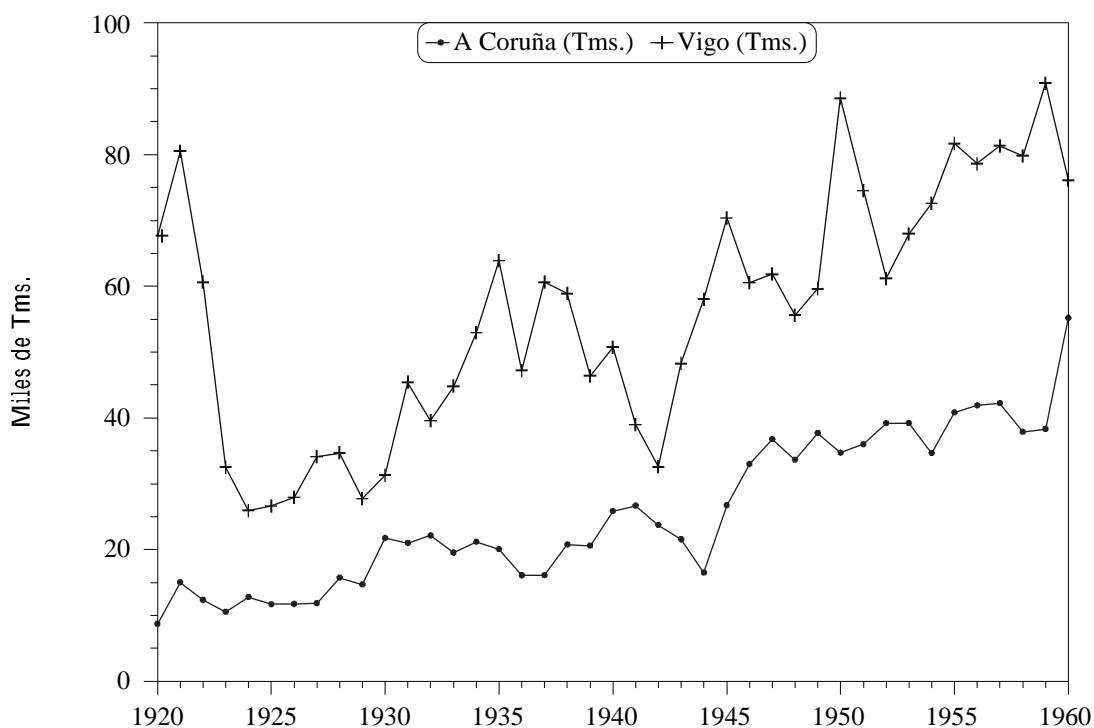
El tránsito entre siglos coincide con el inicio de las transformaciones en la pesca gallega, gracias a varios factores: la introducción del vapor, primero en Vigo y casi inmediatamente en A Coruña, lo que favoreció la penetración de nuevos tipos de técnicas y de relaciones industriales³; las transformaciones en los medios de extracción (artes y embarcaciones), la estructura organizativa del sector y las actividades derivadas, etc. (Carmona, 1990; Carmona y García Lombardero, 1988; Paz Andrade, 1969, 1963).

entrado el siglo actual”

³ Pereira (1992: 154). Y la aparición de graves conflictos socioeconómicos y ecológicos en Galicia, a consecuencia de las transformaciones iniciadas en la pesca (Giráldez, 1993; Colectivo Xerminal, 1990), a los que A Coruña no fue ajena (Pereira, 1992).

En términos generales, la producción gallega presenta una tendencia similar a la española, aunque con un comportamiento más brusco⁴.

Gráfico 1.- Volumen de las capturas en A Coruña y Vigo, 1920-1960⁵



FUENTE: Memorias de la Junta de Obras del Puerto de A Coruña, Giráldez (1996), Anuarios Estadísticos de España

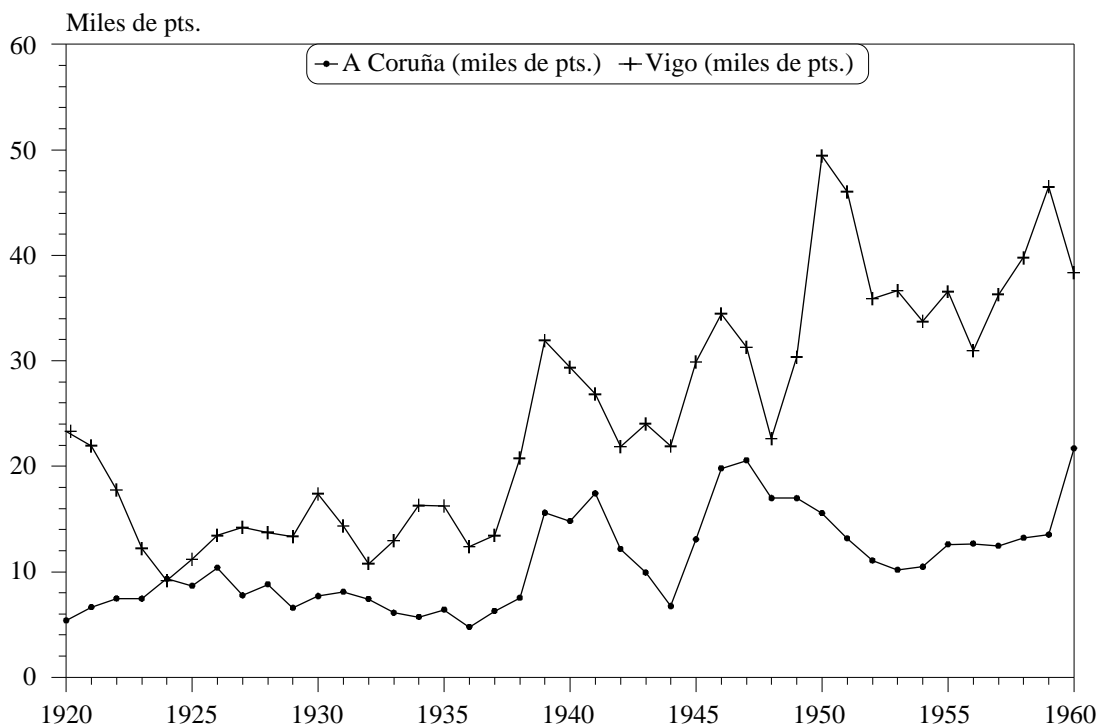
Al primer tercio del siglo XX se le suele calificar como la etapa industrializadora de la pesca gallega (Giráldez, 1996), coincidiendo con una considerable expansión de la industria alimentaria en España y con una serie de importantes transformaciones en la economía regional. La estrechez de la plataforma continental y el subsiguiente desarrollo de la flota marcaron el inicio de un proceso de expansión hacia nuevos caladeros (Paz Andrade, 1958), dando origen a la implantación de la flota de arrastre y la pesca de altura, aunque persistió el dualismo entre sectores tecnológicamente punta y los modelos de explotación tradicionales (Labarta, 1985, 1978; González Laxe, 1976)⁶.

⁴ La aportación gallega se vio afectada por las fluctuaciones en las capturas de sardina y por su menor valor. Además, en los años veinte coincidió una expansión pesquera en otras regiones con un aumento de las descargas de parte de la flota gallega y su emigración hacia otros puertos (Giráldez, 1996: 97).

⁵ Los datos comienzan en 1920, debido a que las Memorias de la J.O.P. de A Coruña sólo se encuentran disponibles a partir de ese año.

⁶ Tesis no compartida por Sanz (1983).

Gráfico 2.- Valor de la pesca capturada en A Coruña y Vigo, 1920-1960
(en pesetas constantes de 1913)



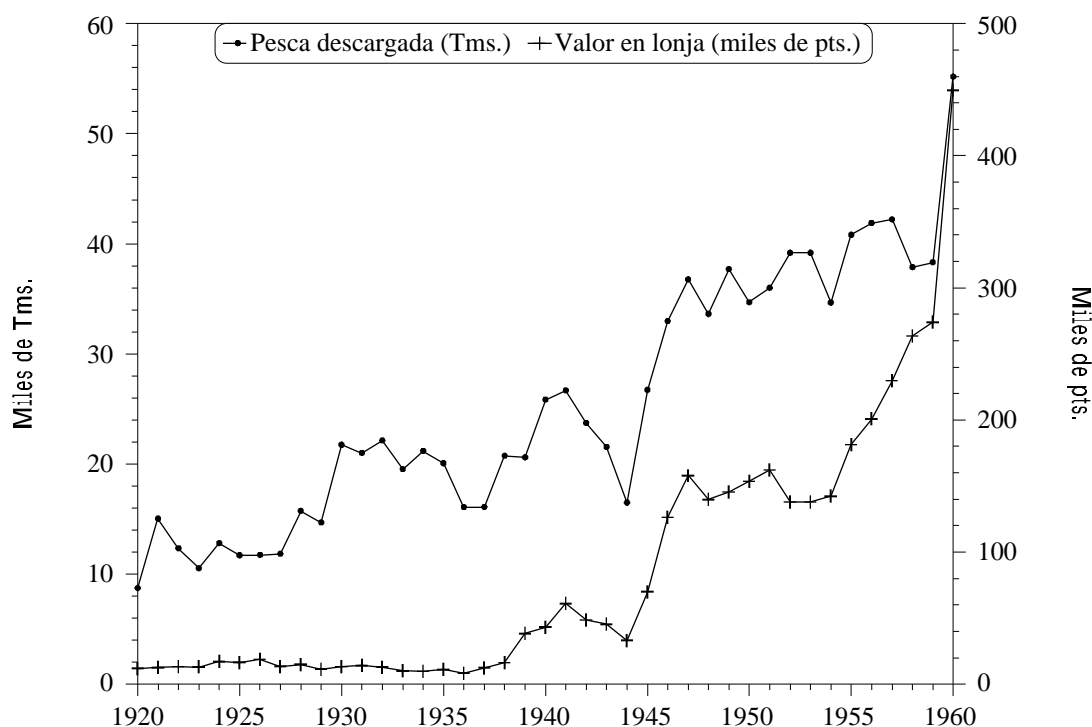
FUENTE: Vid. Gráfico 1

Sin embargo, la actividad pesquera experimentó fuertes fluctuaciones (*Gráfico 3*)⁷. Aunque la primera década del siglo constituyó una etapa de crecimiento (Giráldez, 1996), entre 1906-1912 se desencadenó una crisis, como consecuencia de la desaparición de la más importante especie de las pesquerías gallegas, la sardina⁸. Escenarios semejantes se repetirán con demasiada frecuencia a lo largo del siglo.

La Primera Guerra Mundial representó un acontecimiento clave para el futuro de la pesca. No obstante, inicialmente la guerra afectó de forma negativa a la actividad pesquera coruñesa, de manera semejante a otros sectores de la economía española (García Delgado, 1983). Durante la mayor parte del conflicto concurren varios factores que repercutieron en una relativa paralización, tanto del sector como del conjunto de la economía urbana.

⁷ Las fluctuaciones son algo más marcadas en el tonelaje capturado que en el valor. No obstante, en el gráfico resaltan más, debido a que la serie de tonelaje distorsiona la visualización de los datos de valor.

⁸ Desapareció entre 1907-1909, prolongándose su ausencia hasta 1912. Pero hacia 1906, a juicio de los armadores de bous, la situación ya era difícil en A Coruña, no por escasez de capturas, sino por exceso de trabas a la producción, lo que condujo a una huelga en 1908, en la que protestaban ante la “desastrosa” marcha del negocio (Eiroa, 1997: 129). Para Giráldez (1997: 18-19) la crisis se caracterizó por un descenso en los rendimientos de los caladeros, los precios de la pesca y los beneficios de los armadores.

Gráfico 3.- Pesca descargada en A Coruña, 1920-1960 (pesetas corrientes)

FUENTE: J.O.P. de A Coruña

En primer lugar, se produjo un fuerte aumento de los costes empresariales⁹. El mayor crecimiento correspondió al capítulo materias primas; pero en especial el carbón, que se vino a sumar a los graves problemas para el abastecimiento de combustible propios del conflicto (Coll y Sudrià, 1987). El problema del carbón se presentó varias veces, pero en 1916 alcanzó cotas serias, hasta el punto de desembocar en una huelga de buques pesqueros, que se inició en primavera y se prolongó por espacio de varios meses¹⁰. Otros capítulos destacados fueron el aceite, cables de acero, redes, y otros pertrechos, que comparten una tendencia inflacionista especialmente virulenta de las principales subsistencias¹¹. Asimismo, las dificultades para la importación de determinados inputs y de maquinaria se multiplicaron y, lo que es peor, se observa una

⁹ Bernárdez, A. (1917), “Los negocios de Galicia”, *Revista Nacional de Economía*, nº 7.

¹⁰ Se llegó a proponer la importación de carbón norteamericano, con destino al Mediterráneo, incluso pagando fletes elevados. El carbón asturiano se destinaría exclusivamente a la flota del Norte y Noroeste, para poder disminuir sus precios de salida. *Actas del Pleno de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de La Coruña*, 17 de abril de 1916.

¹¹ Bernárdez, A. (1917), “Galicia en el Tercer año de la Guerra”, *Revista Nacional de Economía*, nº 6, pp. 470-476. *Informe de los Inspectores de Trabajo sobre la influencia de la guerra europea en las industrias españolas (1917-1918)*, Madrid, 1919, vol. 2. “Los precios se elevan de día en día, resultando [...] difícil adquirir los necesarios acopios, por las oscilaciones de los mercados y escasez de los transportes, tanto marítimos como terrestres”. *Cooperativa Militar y Civil (S.M.), Memoria del año 1916, presentada a la Junta General en 1917: año XXVI*, La Coruña, Imprenta Garcybarra, pp. 6.

contracción en el volumen de capturas, con los consiguientes efectos sobre las actividades vinculadas (Giráldez: 1997, 21-22).

Finalmente, la pesca asistió impotente a las dificultades financieras de las compañías ferroviarias (Tedde, 1978), que obligaron a una fuerte subida de las tarifas que resultaron perjudiciales para un sector cuya mercancía -se afirmaba categóricamente por parte de los sectores interesados- era gravada con unas cargas equiparables a las de los bienes de lujo¹². Las remisiones de pescado eran origen de frecuentes conflictos entre los productores coruñeses y la Compañía de los Ferrocarriles del Norte. En ocasiones, eran simples divergencias en torno al horario de los trenes pescaderos. Pero era aun más habitual que la Compañía amenazase con la supresión de los trenes, ante coyunturas desfavorables, sobre todo durante la guerra mundial¹³. En contrapartida, la demanda de pescado en el mercado español se incrementó¹⁴, lo que unido a la subida general del coste de la vida, provocó una fuerte subida de los precios del pescado¹⁵.

La situación comenzó a experimentar un relativo alivio hacia finales del conflicto, presagiando el gran cambio que se produjo después de la guerra. Finalizada la contienda fue cuando verdaderamente se inició una nueva etapa en la historia de las pesquerías regionales y coruñesas¹⁶. Las capturas experimentaron un espectacular incremento, debido a la caída de la actividad de los primeros tres años de conflicto y a la casi total paralización de la mayor parte de las flotas europeas, lo que trajo a los caladeros la necesaria recuperación tras el esfuerzo extractivo anterior. Esta etapa de expansión se prolongó

¹² “En la actualidad sólo llegan frescos al interior del país pescados de lujo, los más caros, los que pueden resistir el precio elevado de la conservación y del transporte por múltiples medios, no siempre rápidos”. *Primer Congreso Nacional de Pesca Marítima, celebrado en Madrid del 17 al 23 de noviembre de 1918*, Madrid, Ministerio de Marina, pp. 48. Las subidas en las tarifas, además, no afectaron sólo al pescado, sino a otros diversos portes como los del hielo, encareciendo aun más la partida correspondiente a gastos de transporte. Algo muy parecido ocurría con el otro gran producto de exportación gallego, el ganado vacuno; aunque la subida parece haber sido inferior al alza general de los precios de la carne en los mercados (Martínez López, 1995: 1931-95). Sin embargo, y aunque lamentablemente no dispongo de una estadística comparativa, sería necesario discernir si en las tarifas sobre el pescado las compañías incurrían en un verdadero agravio en relación a otro tipo de productos.

¹³ Todavía en 1959 RENFE barajaba la supresión de algunos trenes, debido a lo antieconómico de los envíos de pescado a Madrid. *Orientación Económica y Financiera*, XVII, 68, 1959, pp. 7.

¹⁴ Tal y como muestra Giráldez (1996: 165-167). Por un lado, se observa que las remisiones de pescado por medio de las dos compañías ferroviarias que operaban en Galicia se incrementaron, aunque los de la Compañía del Norte tuvieron un perfil más irregular que los de la M.Z.O.V. (Giráldez, 1996: 295). Por otro lado, Martínez López (1996: 26) ha descubierto que el consumo de pescado en España experimentó una tasa de crecimiento mayor durante la guerra y, sobre todo, la posguerra, superando incluso el consumo per cápita de carne hacia 1919-1922.

¹⁵ Como consecuencia de lo anterior, el precio real del pescado sufrió una subida mayor que la de otras fuentes de proteínas (Martínez López: 1996, 28).

¹⁶ Con la introducción de modernos sistemas de pesca, mejora en los equipos de captura, uso del acero en los cascos, generalización del arrastre unilateral y acceso a nuevos caladeros (Paz Andrade, 1973, 1960).

hasta aproximadamente 1921, aproximadamente igual que en el resto de Galicia (Giráldez, 1996).

Después de la guerra, por otro lado, se generalizó la utilización del camión como medio de transporte para el pescado fresco¹⁷, como única alternativa a unas tarifas ferroviarias que se mantuvieron a un nivel elevado durante todo el primer tercio del siglo, e incluso con posterioridad a la guerra civil. Las referencias a los problemas del transporte ferroviario son continuas. Los “trenes pescaderos” no disponían de vagones suficientes, sus horarios eran excesivamente rígidos, el material móvil se encontraba en pésimo estado, las condiciones del transporte eran inapropiadas y antihigiénicas, pues los vagones isotérmicos eran prácticamente inexistentes y el transporte se efectuaba en vagones ordinarios, cubierto bajo embalaje con hielo, etc. Incluso la conexión con el ferrocarril desde el puerto y las propias dependencias de la estación eran inadecuadas para el servicio¹⁸. El transporte por carretera llegó a ser tan importante que, a pesar de que a principios de siglo el ferrocarril monopolizaba las remisiones de pescado fresco, llegó a movilizar casi dos tercios de las expediciones (Pérez y Romaní, 1984: 141)¹⁹.

Sin embargo, en vísperas de la etapa primorriverista, el sector pesquero comienza a presentar unos síntomas de agotamiento que se irán agudizando con el tiempo, y que perdurarán prácticamente hasta los últimos años de la dictadura²⁰. Aunque la crisis de adaptación posbélica afectó más tardíamente al sector, la actividad pesquera en A Coruña atravesó probablemente la situación más crítica del primer tercio del siglo. Los años veinte fueron bastante duros para la pesca, debido al agotamiento de los caladeros

¹⁷ *Estudio realizado para conocer las causas del decrecimiento mercantil de La Coruña*, La Coruña, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de La Coruña, 1935, pp. 5. Aunque en A Coruña este transporte se desarrolló con algo más de lentitud que en Vigo, hacia los años treinta estaba plenamente consolidado, habiéndose casi abandonado el transporte ferroviario. Consejo de Industria, *Apuntes para el momento de la industria española de 1930*, Madrid, s.f. (c. 1932).

¹⁸ *Actas Pleno COCINC*, mayo de 1924. Las compañías ferroviarias españolas no se habían modernizado suficientemente y consideraban todavía al pescado como mercancía de última clase. Las consecuencias se sufrieron especialmente en los puertos gallegos (Lledó, 1943: 431-437), ante lo cual se alzaron numerosas voces de protesta. *Memoria del Congreso Nacional de Pesca de 1928*, San Sebastián, 1928.

¹⁹ Sus ventajas son conocidas: eliminación de rigideces de horarios y recorrido, de tiempos muertos, mayor rapidez, envío de pequeñas partidas y menor coste. Sin embargo, la guerra civil y la posguerra abortaron esta tendencia, debido a la falta de camiones, las restricciones de gasolina, la carencia de neumáticos, etc., lo que terminó hundiendo casi por completo el transporte por carretera (Giráldez, 1997: 60-61). No obstante, entre los años cincuenta y setenta, de nuevo se alteró la estructura del tráfico en beneficio del camión y en detrimento del ferrocarril. *Vid. Estadísticas de transportes. Series cronológicas (1950-1980)*, Madrid, Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones, 1983.

²⁰ Giráldez (1996: 302) sitúa esta fase en torno a 1920. En A Coruña podemos retrasarlo hasta 1921, si tomamos como indicador el volumen de capturas e incluso el valor nominal de la pesca. No obstante, si empleamos el valor en pesetas constantes de 1913, todavía se aprecia un moderado crecimiento hasta mediados de la década, a consecuencia del escenario deflacionista imperante por entonces.

(Giráldez, 1989: 7), cada vez más alejados, además, de las costas españolas, a las rigideces de la demanda, y a la subida de los costes de producción²¹. Aunque la crisis ya estaba en marcha, en el capítulo de costes debió influir la decisión del Ayuntamiento de establecer un arbitrio sobre la contratación de la pesca descargada en 1924²². El resultado, el fuerte encarecimiento del pescado, tanto en su valor en lonja, como en su posterior venta para consumo local y en el interior²³.

El momento más delicado se vivió en los años centrales de la década. La crisis tocó fondo en 1923, cuando se registraron las cifras más bajas de producción del período. La disminución afectó principalmente a la sardina, que desapareció de las costas en 1917-1924 (Romaní, 1981: 69). Pero las especies de arrastre también sufrieron un retroceso, provocando una de las mayores crisis del puerto. Las capturas se recuperaron coyunturalmente en 1924, aunque hasta 1927 el volumen continuó estancado a los niveles de 1923. Los precios tampoco se recuperaron. En realidad, éstos presentan un estado de práctica atrofia hasta la guerra civil, cuando no de fuerte caída en términos reales, lo que forzó la orientación hacia otras especies pelágicas²⁴.

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

Sin embargo, la situación no era comparativamente peor que la de otros sectores industriales. De hecho, la producción pesquera continuó aumentando durante determinados años. Pero los beneficios individuales de los productores disminuyeron, ya que la industria

²¹ El coste de adquisición del carbón figuraba de nuevo como la primera partida de gasto de las empresas pesqueras. En 1921 se inauguró un régimen de primas directas a la producción española (Real Decreto de 17 de marzo), para, más tarde, establecer primas al carbón nacional que saliese en cabotaje por los puertos de Asturias. Y en 1927 se estableció la obligatoriedad del consumo de carbón nacional. Perpiñá, R. (1935), "Memorandum sobre la política del carbón", reproducción en *De Economía Crítica (1930-1936)*, Valencia, Institución Alfonso el Magnánimo, 1982, pp. 141-302. Los resultados para la pesca costera fueron catastróficos -a la flota de altura se le permitía utilizar hasta un 80 % de carbón extranjero-. El carbón nacional era más caro y de menor calidad, restaba espacio en el barco para otros usos, tenía un menor poder calorífico, un menor rendimiento, tardaba más tiempo en alcanzar la presión necesaria para poner en marcha las máquinas, y tenía una mayor proporción de menudos, lo que a la larga terminaba averiando las máquinas. *Actas Pleno COCINC*, 1927.

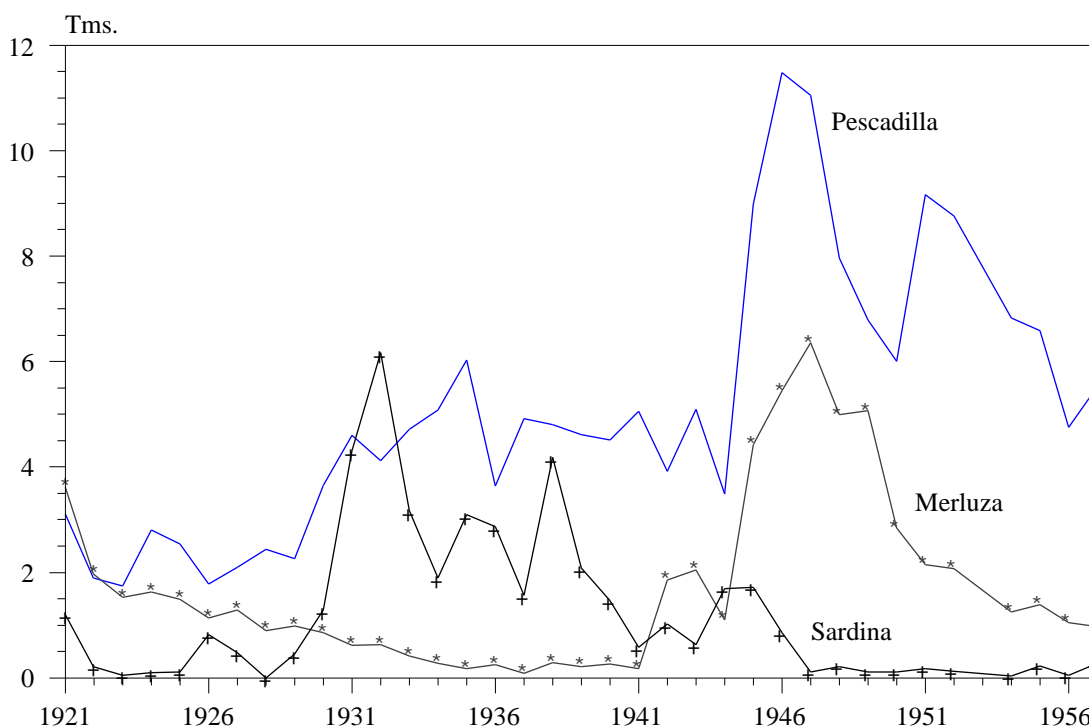
²² Gravamen similar al de otros puertos. Argüelles, R. (1931), *Los puertos de pesca en España. Ensayos sobre la organización del problema pesquero nacional*, Gijón, Tip. La Industria, pp. 145-147. El arbitrio gravaba la carga y descarga de los aparejos del trabajo pesquero, hasta que se suprimió en 1926. *Actas Pleno COCINC*, años 1924-1926.

²³ También contribuyeron otros factores: los aranceles que gravaban los elementos auxiliares, la falta de elementos técnicos para la pesca, el elevado número de intermediarios, etc. (Argüelles, 1931: 65-83).

²⁴ En Galicia, los precios tocaron techo en 1920. En los años siguientes, los precios en lonja, tanto de especies pelágicas como demersales, descendieron o se estancaron (Giráldez, 1996: 303).

se encontraba en un período de transformación, en el que se invirtieron elevados volúmenes de capital en la adquisición de nuevos elementos y utillaje²⁵. Las industrias derivadas también se resintieron. Las causas de la crisis conservera radicaban en el elevado precio de la pesca y de los inputs –aceite, hojalata, etc.–, la depresión de los mercados exteriores debido a la revalorización de la peseta, y posteriormente la crisis internacional²⁶.

Gráfico 4.- Fluctuaciones en las capturas de las especies pelágicas y demersales más importantes



La crisis pesquera levantó numerosas voces de protesta, que insistían en la necesidad de conseguir una mejora de los puertos pesqueros regionales²⁷. Sin embargo, las obras se acometían a la zaga de las necesidades, y ante el aumento de la actividad pesquera, la mayoría de las instalaciones eran incapaces de satisfacer las necesidades de la flota (García-Ramos, 1967: 84). De los tiempos de la Dictadura datan los primeros intentos de ordenar la actividad portuaria nacional²⁸; pero la eficacia de estas medidas fue prácticamente nula. La principal exigencia era subsanar la falta de un muelle pesquero

²⁵ Peña, L., *Nuevas orientaciones sociales*, Vigo, El Pueblo Gallego, s.f., (c. 1929), pp. 103.

²⁶ Argüelles (1931).

²⁷ Peña, L., “Población y producción. La estructura económica de Galicia”, *El Pueblo Gallego*, 1930, enero. La responsabilidad de la situación recaía en la Ley de Puertos de 1880, que había clasificado los puertos en: de interés general, de primero y segundo orden y de refugio, siendo estos últimos los que devinieron en los puertos pesqueros. Cuando esta red de puertos pesqueros se construyó, respondió a razones particulares y de influencia política, y no a criterios de utilidad pública (Lledó, 1943: 306).

²⁸ Real Decreto-Ley de 30 de abril de 1926, creando la Junta Central de Puertos, ley que sentó las bases de la política de obras portuarias dictatoriales y Real Decreto-Ley de 19 enero de 1928 (Ley de Puertos).

especializado en A Coruña, y posibilitar los recursos precisos para emprender una reforma estructural del puerto, como vía de estímulo del tráfico mercantil²⁹. La falta de “utillaje”, de líneas de atraque, de infraestructuras para las labores de descarga y posterior manipulación de la pesca, de aprovisionamiento de la flota, la deficiente organización de los servicios de arrumbadores del puerto, etc. eran algunos de los principales problemas³⁰. Estos, con todo, eran comunes a la mayoría de los puertos españoles, incluidos los de mayor rango jerárquico³¹.

Cuadro 1.- Medias quinquenales de las especies más importantes (Porcentaje que representan sobre el total de peces descargados cada año)³²

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

FUENTE: Memorias de la J.O.P.

Sólo se dispondrá de un muelle pesquero a mediados de los años sesenta. En la Coruña de posguerra el pescado se solía descargar en el Muelle de la Palloza, a pesar de ser un muelle de atraque de petroleros, mercantes, etc.³³. De este modo, entraban en

²⁹ Aunque entre 1884 y 1906 se perfiló la estructura del puerto (Nárdiz y Acinas, 1998: 13, 45, 56), algunas obras importantes debieron esperar varios años, lo que trastornó el funcionamiento global del puerto, ya que las prioridades de la autoridad portuaria iban por otros derroteros: Muelle de Trasatlánticos, dragado del puerto, muros de terraplenado, etc. Como botón de muestra de las escasas actuaciones en infraestructuras pesqueras, valga que la construcción del Varadero del Parrote, que serviría para reparar buques, pero sobre todo para la flota pesquera local, no fue sacada a subasta pública hasta 1936 por el M.O.P. (a cargo de la Junta de Obras del Puerto), con un presupuesto de 480.000 pts. *Revista de Obras Públicas*, nº 71, 1936.

³⁰ *Estudio realizado para conocer las causas del decrecimiento mercantil de La Coruña*, La Coruña, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de La Coruña, 1935, pp. 16.

³¹ En 1931 existían en España bastantes puertos que, aun con un elevado volumen de pesca, no contaban con los elementos precisos para un funcionamiento eficiente (calados, fácil carboneo, hielo, varaderos, etc.): *A Coruña*, Pasajes, Gijón, Cádiz, Bilbao, Málaga, Vigo, Huelva, etc. (Argüelles, 1931: 93). En los años cuarenta tampoco existía ningún puerto de pesca completamente equipado (Lledó, 1943: 306).

³² Se ha optado por tomar las medias quinquenales, para minimizar los efectos de las fluctuaciones en las capturas. El Total representa la suma de los porcentajes de las especies recogidas en el cuadro, de manera que se puede apreciar que, en conjunto, representaban en torno a 2/3 del total de las capturas. La única excepción tiene lugar en el primer quinquenio, debido a que las Memorias de la J.O.P. recogían un número más reducido de especies entre 1921 y 1927, lo que distorsiona el porcentaje final. Por último, las especies escachos y jurela sólo desagregan a partir de 1928, figurando conjuntamente entre 1921-1927.

³³ El 5 de octubre de 1945 se formuló un Proyecto de Puerto Pesquero, que, sin embargo, más tarde se convirtió en el Muelle de San Diego. Novoa, X. y Noya, J.L. (1995), “La Coruña: De la gestación del puerto a la remodelación de un sector portuario”, *Revista de Puertos*, III, nº 32. En 1949 se aprobó un

competencia los usos del muelle, quedando muy a menudo relegada la pesca a un lugar secundario. Como resultado, la flota coruñesa se veía impelida a “emigrar” hacia otras localizaciones más favorables, donde poder disponer de esos servicios (Neira, 1947).

Cuadro 2.- Procedencia y destino del tráfico de carbón en el puerto de A Coruña (Tms.)³⁴

	Procedencia		Destino	
	Carbón de Cabotaje	Carbón de importación	Flota pesquera	Suministro general buques
1921	32.898,5	32.746,5	51.000,0	10.680,0
1925	21.859,8	38.498,3	50.286,0	2.752,0
1930	25.098,3	39.820,1	41.404,7	7.089,4
1935	28.273,9	46.515,7	44.420,6	974,0
1940	87.062,4	2.250,2	62.139,6	2.677,5
1945	78.857,3	-	22.962,7	26.657,4
1949	31.999,8	58.541,0	48.713,6	2.973,6

FUENTE: Memorias de la J.O.P.

De todos modos, A Coruña se consolidó como uno de los más importantes puertos de pesca de altura del Norte y Noroeste peninsular, y uno de los principales exportadores de pescado fresco a mediados de los años veinte³⁵. Las especies más capturadas eran las demersales, siendo las más destacadas la merluza y la pescadilla, de gran aceptación para el consumo en fresco y principales productos comercializados hacia el interior (*Cuadro 1*). Por detrás de éstas, la sardina (y la parrocha) o el bonito, con destino ambos a la conserva, el jurel, la castañeta, el besugo, el gallo, el escacho, el chicharro o el bacalao³⁶. Sin embargo, el ranking sufrió modificaciones, debido a las fluctuaciones en las capturas –sobre todo de la sardina- y de la demanda (*Cuadro 1* y *Gráfico 4*)³⁷.

nuevo Proyecto de Puerto Pesquero –continuación del anterior- en la zona de San Diego, iniciándose las obras en 1954. Pero cinco años más tarde fue transformado, para convertirlo en muelle comercial.

³⁴ El carbón procedía fundamentalmente de las descargas de cabotaje y de importación. De aquí se distribuía al suministro general de buques, del que una parte se destinaba a la flota pesquera (columna 3).

³⁵ La mayor parte de la producción se destinaba a consumo en fresco. *La Coruña puerto pesquero nacional*, La Coruña, 1927.

³⁶ En Galicia las especies más pescadas han sido generalmente muy similares: merluza y pescadilla, besugo, sardina, jurel, congrio, gallos, abadejo, bocarte, etc. García-Ramos (1967: 81); “La pesca en España”, *Información Comercial Española*, 349, 1962, pp. 133-141.

³⁷ La industria tradicionalmente era la que demandaba un porcentaje mayor de especies. Cuando ésta trabajaba a ritmos más lentos, sus efectos se hacían notar sobre la producción y los precios. Sánchez Ramos, J. (1961), “Las industrias derivadas de la pesca”, *Información Comercial Española*, 337, pp. 121-135. La salazón actuaba como válvula reguladora ante las oscilaciones que experimentaba la pesca. En años de superabundancia, el consumo en fresco y la industria conservera eran incapaces de absorber toda la producción. Cuando fallaba la absorción de la pesca, era cuando actuaba la salazón, por tratarse de una industria que almacenaba en lagares, mediante sal, grandes cantidades de producto. Espárrago, M. (1944), “Aspecto económico de los puertos de la costa gallega”, en Filgueira, J., Arízun, R. y Espárrago, M., *Galicia y el mar*, Madrid, Real Sociedad Geográfica, pp. 96-140.

El período republicano: la interrupción de la recuperación de finales de los años veinte

La década de los años treinta se abrió manteniendo la tendencia iniciada a finales del decenio anterior. Estos años fueron testigo de la consolidación de las principales empresas pesqueras de A Coruña, del asentamiento definitivo de los “trawlers” y del perfeccionamiento de las técnicas de pesca de comienzos de siglo, si bien todo ello a un ritmo algo más lento que en el sur de Galicia. La flota de fresco inició una expansión que se mantendría hasta comienzos de los setenta (González Laxe, 1984: 99). De hecho, todavía en 1930 se aprecia un notorio aumento de las capturas, lo que aparentemente constituye un signo del afianzamiento del sector pesquero en la ciudad³⁸.

Sin embargo, durante el período republicano se manifestaron síntomas de un claro estancamiento³⁹. Los años 1931-37 se caracterizaron por un marcado descenso en las capturas. La caída del valor económico de la pesca fue especialmente significativa en A Coruña. En el sector de exportación de pescado en fresco, la norma fue el exceso de oferta, debido a la apertura de nuevas áreas de pesca altamente productivas, que no encontraban salida en el mercado, por rigideces de demanda. La crisis se agravó por efecto de la confluencia de otros factores. En primer lugar, el aumento de los costes de producción –sobre todo, los gastos generales–, lo que dio lugar a un fuerte descenso de los beneficios empresariales (*Cuadro 3*), porque a las empresas pesqueras les resultaba imposible repercutir los costes sobre el precio final, igual que ocurría en otros puertos (Giráldez, 1996: 334). En segundo lugar, la desfavorable política estatal, que cerró los flujos crediticios para la renovación de la flota, cuando la lejanía de los caladeros requería unidades más eficientes. Probablemente, la inquietud social ante la depresión presionó a las autoridades a desviar recursos hacia otros destinos⁴⁰. En tercer lugar, la crisis mundial forzó el amarre de los buques. Finalmente, la competencia de otros alimentos sustitutivos del pescado repercutió en un descenso de su demanda⁴¹.

³⁸ La producción de hielo se incrementaba continuamente –no así los beneficios, por la subida de los costes–, debido a la creciente demanda del sector. Compañía Frigorífica, S.A., Memorias, 1930-1936. A.R.G., Hacienda, Utilidades. Por otra parte, entre 1932-34 se registran algunas de las mejoras costeras de sardina del primer tercio de siglo, que ocasionaron un fuerte descenso de precios causante de una saturación de los consumidores –fresco, fábricas de conservas y salazones– (Romaní, 1981: 113).

³⁹ “La Coruña y su puerto”, *Galicia Industrial y Comercial*, marzo 1934, pp. 9-10.

⁴⁰ La política laboral del régimen ocasionó un aumento de los costes. Este período fue un hervidero de conflictividad en los puertos gallegos, en demanda de mejoras en las condiciones de trabajo (Fernández Casanova, 1998: 164-165; Colectivo Xerminal, 1990). En A Coruña, los años finales del régimen se caracterizaron por continuas reivindicaciones, en respuesta a la crisis económica. *Galicia comercial e industrial*, nº 112, julio 1935.

⁴¹ Aunque sería necesario un análisis comparativo global, la situación de la flota se calificaba desde los

Cuadro 3.- Beneficios obtenidos por varios armadoras, navieros y consignatarias de A Coruña (1930-1936)

	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
VIUDA DE ELADIO PEREZ Y CIA.	30.354,13	-263,86	23.379,52	-9.944,14	-11.123,94	-21.189,05	-19.094,45
ARMADORES DE BUQUES PESQUEROS,S.L.	32.962,64	40.918,49	38.671,21	33.936,79	30.114,42	4.137,43	19.267,14
LABRA,SOUTO Y DIAZ,S.L.	8.581,72	4.806,24	4.374,83	4.683,90	4.108,88	-13.049,22	-16.611,65
MARTINEZ Y ANTOLI	39.049,00	-15.069,24	-7.034,48				
PEREZ,ALEJO Y CIA.,S.L.	11.833,04	49.298,87	3.327,01	13.732,69	8.836,60	44.854,04	-24.707,14
RODRIGUEZ RINCON	-	-	-	3.196,81	3.259,27	5.089,46	-15.980,48
MARTINEZ Y NEIRA	-	-	-	-5.826,64	22.690,57	4.595,93	-10.131,25

FUENTE: Archivo del Reino de Galicia, Hacienda, Utilidades

La base industrial asociada a la pesca también se resintió con la crisis. La industria conservera gallega, basada aun en la sardina, fue desplazada de su principal destino, los mercados internacionales. Estos venían atravesando una acentuada crisis, lo que acarrió un enorme descenso de las exportaciones conserveras coruñesas. Esto la obligó a reorientarse hacia el mercado interior. El cambio se realizó de forma rápida, gracias al descenso en los costes de algunas materias primas -en especial, el pescado-, debido a que la extraordinaria abundancia de algunas especies deprimió su precio en lonja (Carmona, 1990: 39). No obstante, fue muy frecuente que las empresas, para conquistar el mercado interior, “forzasen” una disminución de sus precios, con la consiguiente disminución de los beneficios⁴². También tuvo algo que ver la mejora en la distribución de la renta y la tendencia positiva del consumo durante los años de la República⁴³.

El crecimiento durante el paréntesis bélico y la “prosperidad ficticia” de los años cuarenta

La guerra civil quebró buena parte de las tendencias previas de desarrollo de la economía gallega (Fernández Prieto, 1996). El sector pesquero no fue una excepción⁴⁴. Compartió las mismas dificultades que otros sectores económicos, y el destino que le deparaba el régimen a las actividades primarias. Galicia ejerció el papel de las zonas de retaguardia en una guerra: actuar como fuente de abastecimiento. Su producción industrial, agrícola y *pesquera* fue militarizada, pasando a depender de las Intendencias militares, que

estamentos pesqueros de “verdaderamente angustiosa”. Archivo COCINC, Legajo A.D./153, carpeta “Pesca-Crisis de la flota”.

⁴² “La Pesquera del Norte de España, S.A.”, Memorias, años 1930-1936, A.R.G., Hacienda, Utilidades.

⁴³ Massó, G. (1967), “Industria conservera de pescados”, en *Galicia y su desarrollo económico*, Bilbao, Banco de Vizcaya, pp. 111-124.

⁴⁴ Para González Laxe (1976: 28), la guerra civil marcó una honda línea divisoria. Para Giráldez (1997: 34), las consecuencias de la guerra fueron limitadas en Galicia. Esta ocasionó un acusado descenso de los desembarcos en 1936 –máximo 1937-. Pero desde 1938 la situación comenzó a estabilizarse. En A Coruña las capturas recuperaron su ritmo; no así en Vigo, debido al desplazamiento hacia otros puertos.

centralizaban los suministros; además de proporcionar soldados, buques, capital y otros medios para el frente⁴⁵. Por ello, los armadores debieron soportar algunos sacrificios durante la guerra⁴⁶.

La guerra tuvo un fuerte impacto sobre la producción pesquera, sobre todo a causa de la espectacular subida de los precios de la pesca (Lledó, 1943: 103), de los costes empresariales, de la suspensión del normal suministro de inputs y materiales, y de la interrupción del normal funcionamiento de los mercados, debido a las dificultades de transporte. Pero, como contrapartida, rompió con la excesiva presión sobre los recursos, que había conducido con frecuencia a situaciones próximas a la sobrepesca. La guerra permitió que los bancos de pesca, menos presionados, pudiesen recuperarse (Varela, 1985: 136), de modo que para el puerto de A Coruña marcó el comienzo de una nueva y positiva etapa. Salvo un estancamiento breve en 1939, entre 1937-41 las capturas crecieron a un ritmo notable, acompañado de una fuerte subida en los precios. Esta fase formó parte de un nuevo período en la producción pesquera española, que desde aproximadamente 1938 llegó hasta finales de los años cuarenta (Paz Andrade, 1973: 88).

Por su parte, las industrias conserveras funcionaron anormalmente. La mayor parte de las operaciones eran “contratadas” con las Intendencias Militares, arrojando resultados negativos, debido a los reducidos precios de venta frente al elevado valor en lonja, aunque al menos garantizase la colocación de parte de la producción⁴⁷. Finalizada la guerra, el sector, mantuvo las mismas pautas de crisis de preguerra, sólo que de manera más profunda y prolongada. Los obstáculos eran numerosos: falta de hojalata, estaño, caucho, aceite, etc.; subida de los precios de la pesca y los insumos⁴⁸; excesiva presión tributaria; escasez de medios financieros; creciente competencia en el exterior - restricciones, regímenes de contingentación, bloqueo de saldos, insuficiencia de divisas, etc.-, lo que prácticamente le hizo perder esos mercados⁴⁹, etc. El índice de utilización

⁴⁵ *Os Anos Despois (1936-1953)*, A Nosa Terra, Vigo, 1987.

⁴⁶ Un número elevado de buques mercantes y pesqueros fueron movilizados para el ejército franquista. Sólo fueron devueltos a sus propietarios por Orden de 25 de mayo de 1939 (Lledó, 1943: 56-57). Pero, en realidad, la pérdida de unidades fue prácticamente nula en A Coruña (Giráldez, 1997: 32).

⁴⁷ Los resultados, aunque hubiese beneficios, se calificaban de desastrosos. “La Pesquera del Norte de España, S.A.”, Memorias, años 1936-39; “Herrero Hermanos, S.A.”, Memorias, años 1936-39.

⁴⁸ Las fábricas gallegas dependían de la sardina, y la escasez de ésta desde 1946 sumió a la industria en un prolongado letargo, del que comenzó a salir, principalmente, merced a la diversificación de la oferta productiva hacia otras especies. García Barbancho, A. (1960), “Industrias derivadas de la pesca”, *Información Comercial Española*, 325, pp. 131-139.

⁴⁹ A.R.G., Hacienda, Memorias de empresas. Las exportaciones cayeron en picado entre 1939-52. En 1952 se aprecia una ligera recuperación, pero sin alcanzar los niveles de preguerra. Ordax, M. (1963),

de la capacidad productiva de las fábricas en A Coruña y Galicia se hallaba muy por debajo de su potencial, estando totalmente paradas durante la mayor parte del año⁵⁰. La situación fue realmente crítica, en los años cuarenta y durante más de veinte años⁵¹. Realmente, no se aprecian síntomas de mejoría hasta los años sesenta⁵².

La posguerra estuvo presidida por una nueva política pesquera, apoyada en el creciente interés del Estado por aumentar la producción de pescado, tal vez porque el mar se reveló como una alternativa frente a la penuria de alimentos en España⁵³. Para A Coruña significó la consolidación de una flota industrial con destino a la pesca de altura. La Segunda Guerra Mundial tuvo un poderoso impacto sobre la actividad pesquera coruñesa. Al principio, el conflicto no acarrió una paralización absoluta de la flota, pues a pesar de encontrarse algunos caladeros en zona de guerra, la pesca se reorientó hacia el Sur. Después de 1941, en cambio, una dura crisis se cernió sobre el puerto. Capturas y precios cayeron en picado, ante las dificultades para faenar en caladeros afectados por el rumbo del conflicto. La actividad descendió de manera tan significativa, que los buques se veían obligados a operar a un tercio de su capacidad⁵⁴. En 1944 comenzó una nueva fase de espectacular crecimiento de las capturas y de los precios –el mayor de toda la primera mitad del siglo, tanto en términos nominales como reales-, que se prolongó hasta aproximadamente 1947, atribuible a la desaparición de las limitaciones impuestas por los países beligerantes y la recuperación de las áreas habituales de pesca de la flota de arrastre, favorecidas por el descanso de los caladeros⁵⁵. A partir de entonces, las capturas pasaron a comportarse de manera tremendamente irregular.

Sin embargo, en este caso, los indicadores capturas y precios no son suficientes para caracterizar estos años. En realidad, el período que abarca las dos guerras y la posguerra fue testigo de un prolongado estancamiento (Pérez y Romaní, 1984: 20). Porque, tomado en su conjunto, en A Coruña los empresarios padecieron la irregularidad de las

“Aspectos del comercio exterior gallego”, *Información Comercial Española*, 354, pp. 157-164.

⁵⁰ Banco de La Coruña, *Palabras pronunciadas por el Director General en la Junta de Accionistas celebrada el día 8 de marzo de 1947*, La Coruña, Impr. Moret, pp. 7.

⁵¹ Ponte, A., “Los problemas de la industria conservera gallega”, *El Economista*, 1949, noviembre.

⁵² López Capont, F. (1963), “Presente y futuro de la industria conservera gallega”, *Información Comercial Española*, 354, pp. 133-140; Ordax (1963: 162).

⁵³ Leyes de 2 de junio de 1939 de crédito naval y de 24 de octubre de 1939 de protección y fomento de la industria nacional. Pusieron en marcha un plan de crédito estatal para la renovación de la flota pesquera, que formaba parte de la orientación autárquica e intervencionista del Estado.

⁵⁴ “Nuestras actividades pesqueras”, *Orientación Económica y Financiera*, II, 11, mayo, 1944, pp. 13; *Informe sobre la situación económica de La Coruña*, La Coruña, COCINC, 1945, pp. 2.

⁵⁵ “Nuestras actividades pesqueras”, *Orientación Económica y Financiera*, IV, 22, 1946, pp. 12-13. En Galicia, tras el declive de 1941-42, las capturas fueron extraordinarias en 1944, dentro de una tendencia de

capturas. En determinados momentos, se producía una notoria escasez de ciertas especies, mientras que en otros años se incrementaba el tonelaje, pero con una menor recaudación, debido al descenso de su valor, complicando cualquier intento de planificación del negocio. Con anterioridad, los beneficios de la actividad pesquera habían sido relativamente satisfactorios para los armadores. Pero a partir de entonces, la tendencia cambió (*Cuadro 4*). A pesar de que la crisis afectó al conjunto del sector pesquero español, en estos años el puerto de A Coruña perdió posiciones, como consecuencia, además, del vigoroso crecimiento de otros puertos: Las Palmas, Tenerife, Algeciras, y algún otro (*Cuadro 5*)⁵⁶.

**Cuadro 4.- Cuenta de Resultados del armador
“Pedro Campo y Ugidos. Sucesor de J. Mardomingo”**

PERDIDAS	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947
Gtos.generales	161.143,5	93.583,4	83.944,6	140.716,5	185.986,7	390.276,0	174.134,6
Gtos.de viaje	33.358,8	16.352,0	10.666,4	6.105,0	8.726,0	12.691,5	2.987,0
Gtos.domésticos	12.070,0	13.000,0	14.500,0	13.500,0	16.000,0	16.500,0	15.000,0
Vapores Parejas	145.352,7		61.469,8	61.241,6		613.320,1	276.161,1
Contrib.-subsid.	65.003,6	65.544,6	129.543,6	25.387,8	21.688,5	40.020,2	59.739,4
Carbón					1.044.944,4		
Otros	28.574,80	33.807,60	12.569,50	19.152,50	3.993,50	40.155,30	313.235,30
<i>BENEFICIO</i>	70.443,3	11.101,6			59.692,6	169.204,2	
TOTAL	515.946,6	233.389,2	312.693,9	266.103,4	1.341.031,6	1.282.167,2	841.257,3
GANANCIAS	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947
Bou “Txit Ona”	515.946,6	111.738,1	172.292,2	205.390,6	579.961,8		511029,5
Vapores Parejas		121.651,2			673.841,4	1282167,2	
Exportación					87.228,4		
<i>PERDIDA</i>			-140.401,8	-60.712,9			-330.227,8
TOTAL	515.946,6	233.389,2	312.693,9	266.103,4	1.341.031,6	1.282.167,2	841.257,3

FUENTE: Archivo del Reino de Galicia, Hacienda, Utilidades. Legajo 1724

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

Por otra parte, en la posguerra, la penuria energética fue una constante (Catalán, 1995; Sudrià, 1987). Hasta mediados de los años cincuenta, la oferta fue incapaz de

crecimiento continuado hasta 1947.

⁵⁶ El Ayuntamiento estableció una exacción sobre la pesca descargada inferior a la de otros puertos, siendo una de las posibles causas del crecimiento comparado de la producción pesquera e incluso de que los buques con base en Vigo descargasen el pescado en A Coruña. *Industrias Pesqueras*, diciembre 1952.

satisfacer la demanda, especialmente de petróleo, debido a los problemas para su adquisición al exterior. Ese déficit tuvo consecuencias desastrosas para la economía, pero particularmente para el sector de los transportes (Sudrià, 1987: 327-331). El sistema de cupos asignaba a la flota unas cantidades de gas-oil irrisorias, por lo que la flota a motor únicamente podía pescar de ocho a diez días al mes (Lledó, 1943: 338). Las dificultades de aprovisionamiento llevaron a algunos buques a desplazarse a Canarias⁵⁷. La situación era aun peor para los buques a vapor. La producción nacional de carbón era exigua, y las cantidades fijadas por la Comisión Reguladora para la distribución del carbón apenas permitían que la flota coruñesa faenase con dificultades entre doce y dieciocho días al mes, cifra muy inferior a la capacidad de trabajo normal. Los cupos ni siquiera se cumplían - apenas se recibía un 60% del cupo asignado-, debido a la escasez de buques de cabotaje para remitir el carbón asturiano, las prolongadas esperas en los turnos de carga del carbón, las carestías en los fletes, etc. Además, la calidad del carbón y el poder calorífico que desarrollaba eran deficientes. Por todo ello, la flota se veía sometida a repetidas demoras, e incluso a la traslación hacia otros puertos donde el carboneo fuese más fluido y barato (Lledó, 1943: 338-344).

Cuadro 5.- Pesca desembarcada (Tms.) y valor (Miles de pts.). (1940 = 100)

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

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

Con este panorama, las embarcaciones coruñesas experimentaron una transformación paulatina pero lenta. En los años cuarenta se impusieron gradualmente las embarcaciones impulsadas por derivados del petróleo, acelerándose la sustitución desde mediados de la década, primero en embarcaciones pequeñas y medianas, para

⁵⁷ *Problema que se ha presentado en La Coruña debido a la escasez de carburantes líquidos para la flota pesquera de altura y gran altura*, La Coruña, COCINC, s.a., abril 1948.

después hacerlo en los grandes arrastreros⁵⁸. No obstante, la flota adolecía de limitaciones técnicas. Los cambios no estuvieron acompañados de un incremento de la productividad, ya que el aumento del número de unidades no se vio compensando por un aumento paralelo de la producción por buque y por trabajador⁵⁹. Las embarcaciones a vapor seguían siendo mayoritarias, mientras que en la flota española moderna dominaban los motores de combustión interna⁶⁰.

Tras esta fase de “prosperidad ficticia” del período 1940-47, cuyo indicador más engañoso fue la subida de los precios en lonja, identificamos otra etapa que podemos calificar con mayor claridad todavía de crítica, dentro de una coyuntura económica desfavorable⁶¹. Aunque en 1947 se registró un ligero aumento del volumen de capturas, entre 1947-51 la irregularidad fue la nota dominante. Los costes continuaron creciendo. Las industrias pesqueras y conservera se resintieron fuertemente, debido también a las malas costeras de sardina y bonito⁶², el descenso del precio del pescado, las dificultades en el suministro de hielo⁶³, los fuertes temporales en Grand Sole y la disminución del tonelaje capturado⁶⁴. Además, la estructura productiva del sector conservero gallego sufría los efectos de la limitada renovación del equipo industrial, convirtiendo en anticuadas muchas de sus unidades productivas⁶⁵.

⁵⁸ El proceso se había iniciado en los años veinte, pero se frenó en la década siguiente, debido a las dificultades financieras de las empresas. Finalizada la guerra, se observa una sustitución provisional del motor por las calderas de vapor en el puerto de A Coruña, circunstancia motivada por las restricciones en el aprovisionamiento de combustibles líquidos durante la guerra mundial (Lledó, 1943: 312).

⁵⁹ Un buen número de los buques con base en el puerto herculino se vio obligado a faenar dentro de un radio de acción próximo al litoral, con resultados pobres. “Importancia y potencialidad de la industria pesquera”, *Orientación Económica y Financiera*, I, 2-3, julio-agosto, 1943, pp. 12-14.

⁶⁰ En *El Ideal Gallego*, 22 de septiembre de 1954 el Jefe Nacional del Sindicato de Pesca apuntaba que la flota coruñesa era anticuada, lo que hacía imprescindible su urgente renovación. Sin embargo, ésta no se realizó inmediatamente, pues en los años cincuenta todavía era una cuestión polémica en los medios pesqueros (Varela, 1985: 146). Los armadores y la patronal estaban convencidos de que la alternativa a los combustibles sólidos no reportaba beneficios. De ahí que no sorprenda la permanencia de un considerable número de embarcaciones a vela o a remo. Estas no desaparecieron hasta los años sesenta, aunque algunas de ellas adoptaron pequeños motores.

⁶¹ *Impresión general sobre el desenvolvimiento económico de La Coruña durante el año 1947*, La Coruña, COCINC, 1948. La pesca en los años 1948-49 presentaba un estado deplorable, debido al fuerte descenso de las capturas. La pesca de bajura, por su parte, vivía un período de penuria, caracterizado por unos rendimientos muy pobres. Banco de La Coruña, *Palabras pronunciadas por el Director General en la Junta de Accionistas celebrada el día 4 de marzo de 1950*, La Coruña, Impr. Moret, pp. 5 y 8.

⁶² En 1947 y 1948 se dio una gran abundancia de sardina; pero a finales de ese año la sardina desapareció del litoral gallego, y no volvió a aparecer hasta 1956 (Romaní, 1981: 104, 114).

⁶³ Compañía Frigorífica, S.A., *Memoria 1944*, A.R.G., Hacienda, legajo 689.

⁶⁴ *Informe sobre la situación económica de La Coruña durante el año 1948*, La Coruña, COCINC, 1949; *Impresión general sobre la coyuntura económica de La Coruña durante el año 1949*, La Coruña, COCINC.

⁶⁵ Las provincias de A Coruña y Pontevedra reunían a principios de los sesenta casi un tercio de las fábricas de conservas españolas. Pero la utilización de la capacidad productiva era muy baja. Quirós, F. (1966), “La industria española de conservas de pescado”, *Estudios Geográficos*, 104, pp. 505-513.

Los años cincuenta: entre las dificultades empresariales y la preparación para el gran salto de los años sesenta

La siguiente etapa coincide con un nuevo salto de las pesquerías españolas (Paz Andrade, 1973), simultánea a un descenso en los rendimientos de la flota que operaba en los caladeros más próximos a Galicia, explotados de manera irracional. Se pueden distinguir dos comportamientos bastante bien diferenciados. En primer lugar, durante la primera mitad de la década la industria coruñesa tuvo que soportar una situación de languidez⁶⁶. Las capturas crecieron hasta 1953, aunque no así su valor, que sufrió una brusca caída en términos reales, debido a la saturación de los mercados. La situación tampoco mejoró sustancialmente en los años centrales, pues los factores responsables de la coyuntura no habían cambiado⁶⁷. Sin embargo, en el segundo quinquenio, coincidieron un aumento del volumen de capturas, del valor de la pesca y de sus precios medios unitarios⁶⁸, paralelo a la reactivación económica general española, dando como resultado que A Coruña se convirtiese en uno de los puertos pesqueros de mayor desarrollo⁶⁹. Con todo, no creo que sea posible hablar de crecimiento, debido a la permanencia de una serie de problemas, similares a los de la década previa.

Cuadro 6.- Cuenta de Resultados de la empresa “Paz y Lariño, S.R.C.” (1948-1953)

PERDIDAS	1948	1949	1950	1951	1952	1953
Gtos.generales	1.939.344,05	1.953.034,45	1.972.596,45	2.225.323,30	2.017.047,30	1.066.309,90
Pertrechos	241.012,90	302.703,35	209.681,65	407.707,90	273.272,50	155.305,85
Vapor Angelita	42.649,50	31.417,50				
Impuestos				17.326,85		
BENEFICIO		17.550,80		17.047,75		
	2.223.006,45	2.304.706,10	2.182.278,10	2.667.405,80	2.290.319,80	1.221.615,75
GANANCIAS	1948	1949	1950	1951	1952	1953
Mareas	2.223.006,45	2.304.706,10	2.161.487,45	2.667.405,80	2.218.350,50	1.191.471,00
PERDIDA			-20.790,65		-71.969,30	-30.144,00
	2.223.006,45	2.304.706,10	2.182.278,10	2.667.405,80	2.290.319,80	1.221.615,75

FUENTE: Archivo del Reino de Galicia, Hacienda, Utilidades. Legajo 1949

En primer lugar, la industria pesquera hubo de soportar un notorio incremento de los gastos de explotación, con la consiguiente reducción de los beneficios (*Cuadro 6*),

⁶⁶ Aunque el comportamiento fue más depresivo en A Coruña, en Galicia las capturas registraron un índice muy bajo entre 1951-54, coincidiendo con el agotamiento de los bancos de merluza y sardina cercanos, acompañados en muchos casos de un descenso en las ventas (Varela, 1985: 207).

⁶⁷ “Informe sobre el desarrollo de la economía coruñesa en 1954 y situación de la misma a principios de 1955”, *Orientación Económica y Financiera*, XII, 54, 1955, pp. 4.

⁶⁸ *La economía coruñesa en 1957*, La Coruña, COCINC, 1958. Ya en 1955 se había registrado una cierta mejoría, pues el volumen de pesca y, sobre todo, su valoración habían crecido notablemente. San Vicente, M. (1955), “El puerto de La Coruña, en el año 1955”, *Orientación Económica y Financiera*, XIII, 56, pp. 8.

⁶⁹ Desde la guerra mundial A Coruña escaló posiciones en el ranking pesquero, gracias a un avance sostenido,

además de una marcada irregularidad en las capturas⁷⁰. 1952 marca el inicio de la etapa más delicada del decenio⁷¹. Varios factores incidieron en el factor coste⁷². Por un lado, el envejecimiento de la flota. Por otro, y como aspecto más importante, el aumento de los precios de las materias primas y del carbón, sus dos componentes principales, junto con las dificultades de suministro, a consecuencia del sistema de cupos vigente⁷³. Algo similar ocurrió con los efectos de pesca⁷⁴.

Antes de los años cincuenta existían dos procedimientos de acceso al carbón: el suministro en puertos asturianos para barcos que tenían asignado un cupo de producción nacional y la importación bajo licencia desde Inglaterra. Sin embargo, en abril de 1953 la primera posibilidad fue anulada, prohibiéndose el carboneo en Asturias a precio oficial a buques sin base en esa región. El resto de la flota tuvo que adquirir el llamado carbón de “excedente de producción”, a precios abusivos⁷⁵. La importación de carbón continuó con los obstáculos de posguerra. Las demoras y anulaciones de las licencias de importación eran la norma. El resultado fue que en 1953 fue imposible obtener carbón asturiano y extranjero, y el disponible para la flota era en condiciones de calidad y precio inadecuadas⁷⁶. Al año siguiente, el carbón inglés se encareció debido a la apreciación del cambio de la libra, suprimiéndose más tarde prácticamente su importación⁷⁷. Entonces se planteó la posibilidad de sustituirlo definitivamente por carbón español, de mayor precio⁷⁸.

aunque algunos puertos, como Pasajes, Algeciras o Las Palmas mostrasen tasas de crecimiento notables.

⁷⁰ *Orientación Económica y Financiera*, VIII, 39, 1950, pp. 5; *Orientación Económica y Financiera*, X, 44, 1952, pp. 8.

⁷¹ Archivo COCINC, Legajo A.D./153, carpeta “Pesca-Crisis de la flota”.

⁷² No fue un fenómeno exclusivo de la pesca coruñesa, sino de la totalidad de la flota pesquera española. Circular del Consejo Superior de Cámaras de Comercio, mayo de 1953. Archivo COCINC, Legajo A.D./153, carpeta “Pesca-Crisis de la flota”. En España, los gastos de explotación de la industria pesquera en 1954 se habían elevado en un 500 % con respecto a 1936.

⁷³ El consumo de carbón suponía el 40-50 % -en ocasiones casi dos tercios- de los gastos de explotación. A finales de los años cuarenta, el precio medio de venta por Tm. de carbón en Pasajes era de 276 pts.; en Vigo, 285; en Ceuta, 280 y en A *Coruña*, 335 pts. En 1953, se había elevado a 600 pts./Tm. Un bou precisaba unas 2.660 Tms. anuales de carbón, de modo que el gasto total en combustible pasó por término de medio de 741.000 pts. bou/año en 1947 a 1.560.000 en 1953. *Informe del Concejal Sr. D. Antonio Pedreira Ríos a la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de La Coruña*, 1950. “Los problemas de la industria pesquera expuestos por la Cámara de Comercio”, *Orientación Económica y Financiera*, XI, 49, 1953.

⁷⁴ El precio de los cables creció desde las 8,60 pts./kg. en 1947 a las 26,50 pts./kg. en 1953. El precio de la cordelería pasó de las 13 pts./kg. a 36 en igual período de tiempo.

⁷⁵ Antes de diciembre de 1951 el cupo de carbón asturiano era de 9.600 Tms. mensuales. A partir de enero de 1952 se redujo a 6.432 Tms., del que sólo 5.432 eran utilizables, pues el resto era de baja calidad. Desde entonces, la pesca dejó de ser industria preferente, obligando a adquirir el carbón de exceso de producción.

⁷⁶ Archivo COCINC, Legajo A.D./154, carpeta “Pesca-Combustible de la flota pesquera”.

⁷⁷ “Informe sobre el desarrollo de la economía coruñesa en 1954 y situación de la misma a principios de 1955”, *Orientación Económica y Financiera*, XII, 54, marzo, 1955, pp. 4.

⁷⁸ “Carbón peor y más caro para la flota pesquera”, *El Ideal Gallego*, 23 de noviembre de 1954.

El aumento de costes no fue compensado por una subida suficiente del precio del pescado. Además, se mantenía el sistema de subasta de la pesca sobre el muelle, lo que subordinaba totalmente la mercancía a los intermediarios⁷⁹. La ausencia de la voluntad del armador en la fijación del precio daba lugar a una evolución divergente entre ingresos y gastos de explotación. La inestabilidad y las fuertes fluctuaciones dificultaban la planificación por parte de los armadores, al escapar dicho proceso a su control. El problema era probablemente de demanda: el relativamente bajo consumo de pescado en Galicia y en España, en comparación con otro tipo de fuentes de proteínas⁸⁰. Con excepciones, ni las ciudades ni las zonas rurales tenían un consumo de pescado elevado⁸¹. Además, los hábitos de consumo eran inelásticos. Ante situaciones de escasez de determinadas especies, éstas eran difícilmente sustituibles por otras, que tenían una menor demanda, y se vendían a bajos precios a las fábricas de subproductos⁸².

Conclusiones

El crecimiento de la producción pesquera en A Coruña a largo plazo, durante la primera mitad del siglo XX, ha sido ciertamente notable. De ser un puerto de pesca más a principios de siglo, pasó a convertirse en uno de los principales a finales de los años cincuenta. A medio plazo, las diversas etapas por las que atravesó la producción pesquera coruñesa se ajustan con bastante exactitud al comportamiento español y, lógicamente, gallego. Un primer tercio del siglo, en general, de despegue y consolidación, en el que el impulso partió de las pesquerías de altura, principalmente. Este período estuvo, sin embargo, sometido al influjo de diversos factores coyunturales -técnicos, políticos, socioeconómicos y biológicos-. Las distorsiones causadas principalmente por las guerras y por la crisis económica del período republicano –sin olvidar la crisis de buena parte del período dictatorial- repercutieron, por un lado, en las fluctuaciones en las capturas y, por otro, en la caída de la rentabilidad empresarial, tanto de armadores, navieros,

⁷⁹ “Los problemas de la industria pesquera expuestos por la Cámara de Comercio”, *Orientación Económica y Financiera*, XI, 49, 1953. Hasta que el pescado llegaba al consumidor, debía recorrer un camino salpicado de intermediarios que obtenían elevados beneficios, y que incrementaban los precios. “La pesca en España”, op. cit., 1962, pp. 140. *Informe del Concejal Sr. D. Antonio Pedreira Ríos...*, op. cit.

⁸⁰ La drástica fijación de los salarios, simultáneamente con las fuertes tensiones inflacionistas, recortaron el consumo privado en la posguerra (García Delgado: 1986, 177-179). No obstante, los precios reales del pescado descendieron desde principios de los años cuarenta hasta prácticamente mediados de los años cincuenta. A partir de entonces, los precios comenzaron lentamente a recuperarse. De este modo, durante las dos décadas posteriores a la guerra civil, el pescado fue conquistando cuotas crecientes de mercado, porque comparativamente la subida de los precios de la carne fueron sustancialmente superiores (Martínez López: 1996, 26-28; García Barbancho, 1960).

⁸¹ Sólo una pequeña parte del pescado fresco desembarcado en Galicia se consumía en la región. El resto se debía transportar a los grandes núcleos urbanos de otras zonas (García-Ramos, 1967: 83).

consignatarios, etc., como de otros negocios vinculados (suministro de hielo, carbón, aguada, pertrechos, conservas, etc.). Las secuelas se dejaron sentir inevitablemente en el conjunto de la economía urbana, dependiente en gran medida de los tráficos generados por el puerto, siendo la pesca uno de los más influyentes

Una segunda gran etapa nació con el siguiente período bélico (guerra civil y Segunda Guerra Mundial). Este período estuvo marcado igualmente por las fluctuaciones de las especies más importantes desembarcadas en el puerto; pero, sobre todo, por los condicionantes político-económicos a que el régimen franquista sometió a las actividades primarias e industriales. Todo ello combinado ejerció un impacto negativo en la actividad pesquera. A corto plazo, la inestabilidad volvió a ser la nota dominante, pues los años cuarenta presentan dos tramos bastante diferenciados, lo mismo que los años cincuenta: en ambos casos, crisis inicial, con posterior recuperación, pero siempre dentro del contexto inflacionario general de la economía española que bloqueaba un desarrollo armónico del sector pesquero coruñés. Sin embargo, y a pesar de las continuas fluctuaciones, éste consiguió sentar unas bases sobre las, que desde los años sesenta, poder dar un salto cualitativo importante a nivel nacional.

Bibliografía

- ANSOLA, A. (1998), “Pesca de bajura y capitalismo: un proceso complejo y unas relaciones peculiares”, *Sociología del Trabajo*, 35, pp. 57-79.
- CARMONA, J. (1990), “Crisis y transformación de la base industrial gallega, 1850-1936”, en CARRERAS, A. y NADAL, J. (dir. y coord.), *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*, Barcelona, Ariel, pp. 23-48.
- CARMONA, J. y GARCÍA LOMBARDEO, J. (1988), “De fábrica dispersa a pariente de la aldea: La cuestión industrial en los orígenes de la Galicia contemporánea”, en FERNÁNDEZ DE PINEDO, E. y HERNÁNDEZ MARCO, J.L. (eds.), *La industrialización del Norte de España*, Barcelona, Crítica-Universidad del País Vasco, pp. 80-98.
- CATALÁN, J. (1995), *La economía española y la Segunda Guerra Mundial*, Barcelona, Ariel.
- COLECTIVO XERMINAL (1990), “Crise económica e loitas sociais na Galicia republicana: o conflito pesqueiro vigúes en 1932”, en BARREIRO FERNÁNDEZ, X.R. *et al.*, *O movemento obreiro en Galicia. Catro ensaios*, Vigo, Xerais, pp. 139-312.
- COLL, S. y SUDRIÀ, C. (1987), *El carbón en España 1770-1961. Una historia económica*, Madrid, Turner.
- DELGADO, C. (1995), *Las pequeñas y medianas capitales de provincia en el proceso de modernización del sistema urbano español*, Las Palmas, Universidad de Las Palmas.
- EIROA, F. (1997), *Historia y desarrollo de la pesca de arrastre en Galicia. Siglos XVIII al XX*, A Coruña, Diputación Provincial de A Coruña.
- FERNÁNDEZ CASANOVA, C. (1998), “Cambio económico, adaptación e resistencias nos séculos XIX (dende 1870) e XX”, en FERNÁNDEZ CASANOVA, C. (coord.), *Historia da pesca en Galicia*, Santiago, Universidade de Santiago de Compostela, pp. 139-206.
- FERNÁNDEZ PRIETO, L. (1996), “Guerra Civil e Franquismo”, en VV.AA., *Nova Historia de Galicia*, A Coruña, Tambre, pp. 449-510.

⁸² Archivo COCINC, Legajo A.D./153, carpeta “Pesca-Crisis de la flota”.

- FREIRE, J. (1984), "Pasado, presente y futuro del puerto pesquero de La Coruña", en *Presente y futuro de La Coruña, II*, Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses, pp. 129-140.
- GARCÍA BARBANCHO, A. (1960), "Análisis de la alimentación española", *Anales de Economía*, 66, pp. 73-119; 67, pp. 271-367.
- GARCÍA DELGADO, J.L. (1983), "Prosperidad y crisis en la industria española entre 1914 y 1922. Una reconsideración", en ANES, G., ROJO, L.A. y TEDDE, P. (ed.), *Historia económica y pensamiento social*, Madrid, Alianza, pp. 539-560.
- GARCÍA DELGADO, J.L. (1986), "Estancamiento industrial e intervención económica durante el primer franquismo", en FONTANA, J. (ed.), *España bajo el franquismo*, Barcelona, Crítica, pp. 170-191.
- GARCÍA-RAMOS, C. (1967), "Pesca", en *Galicia y su desarrollo económico*, Bilbao, Banco de Vizcaya, pp. 81-96.
- GIRÁLDEZ, J. (1989), "Aproximación ao sector pesqueiro galego no primeiro terço do século XX", *Agália*, Monográfico 2, pp. 7-31
- GIRÁLDEZ, J. (1993), "El conflicto por los nuevos artes: conservacionismo o conservadurismo en la pesca gallega de comienzos del siglo XX", en GONZÁLEZ DE MOLINA, M. y MARTÍNEZ ALIER, J. (eds.), *Historia y Ecología, Ayer*, nº 11, pp. 233-251.
- GIRÁLDEZ, J. (1996), *Crecimiento y transformación del sector pesquero gallego, 1880-1936*, Madrid, MAPA.
- GIRÁLDEZ, J. (1997), *De las Rías a Terranova: La expansión de la pesca gallega (1880-1950)*, Vigo, SIPSA.
- GONZÁLEZ LAXE, F.I. (1976), *Problemas da pesca costeira galega*, Vigo, Galaxia.
- GONZÁLEZ LAXE, F.I. (1984), "La Coruña y su perspectiva histórica pesquera", en *Presente y futuro de La Coruña, II*, Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses, pp. 97-128.
- LABARTA, U. (1978), *A pesca galega e a súa investigación*, A Coruña.
- LABARTA, U. (1985), *A Galicia mariñeira*, Vigo, Galaxia.
- LLEDÓ, J. (1943), *La pesca nacional*, Madrid, Ediciones Pegaso.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, A. (1995), *Cooperativismo y transformaciones agrarias en Galicia (1886-1943)*, Madrid, MAPA.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, A. (1996), "Perspectiva histórica de la ganadería gallega: de la complementariedad a la crisis de la intensificación láctea (1850-1995)", en DOMÍNGUEZ MARTÍN, R. (ed.), *La vocación ganadera del norte de España. Del modelo tradicional a los desafíos del mercado mundial*, Madrid, MAPA, pp. 17-57.
- NÁRDIZ, C. y ACINAS, J.R. (1998), *El Puerto y la ciudad de A Coruña*, A Coruña, Autoridad Portuaria de A Coruña.
- NEIRA, J. (1947), *Cuestiones de pesca contadas por un pescador*, La Coruña.
- PAZ ANDRADE, V. (1958), *Sistema económica de la pesca en Galicia*, Buenos Aires, Citania.
- PAZ ANDRADE, V. (1963), "Evolución del sector pesquero en Galicia", *Información Comercial Española*, 354, pp. 105-118.
- PAZ ANDRADE, V. (1969), "Evolución del sector pesquero en Galicia", en *Perspectivas de Galicia ante el Segundo Plan de Desarrollo*, La Coruña, Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses, pp. 77-103.
- PAZ ANDRADE, V. (1973), "El proceso de expansión de las pesquerías españolas", *Información Comercial Española*, 478, pp. 83-94.
- PEREIRA, D. (1992), "Asociacionismo e conflictividade na Galiza mariñeira (1870-1936)", en PEREIRA, D. (coord.), *Os conquistadores modernos. Movemento obreiro na Galicia de anteguerra*, Vigo, A Nosa Terra, pp. 151-172.
- PÉREZ, M.L. y ROMANÍ, R.G. (1984), *Galicia y sus puertos. Pesca y tráfico marítimo*, Santiago, Universidade de Santiago de Compostela.
- PÉREZ SÁNCHEZ, J.A. (1997), "La pesca y su explotación en la investigación geográfica gallega. Un análisis crítico de las estadísticas pesqueras", *Semata. Ciencias Sociais e Humanidades*, vol. 9, pp. 129-142.
- ROMANÍ, A. (1981), *La pesca de bajura en Galicia*, A Coruña, Ed. do Castro

- SANZ, L.V. (1983), “En torno a la penetración de las relaciones capitalistas de producción en la pesca costera gallega”, *Agricultura y Sociedad*, 28, pp. 205-221.
- SOUTO, X.M. (1990), *Vigo. Cien años de historia urbana (1880-1980)*, Vigo, Xerais.
- SUDRIÀ, C. (1987), “Un factor determinante: la energía”, en NADAL, J., CARRERAS, A. y SUDRIÀ, C. (comps.), *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*, Barcelona, Ariel, pp. 313-363.
- TEDDE, P. (1978), “Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)”, en ARTOLA, M. (dir.), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943. 2. Economía y ferrocarriles*, Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España, pp. 9-354.
- VARELA, M.M. (1985), *Procesos de producción el sector pesquero en Galicia*, Santiago, Universidad de Santiago de Compostela.
- VILLARES, R. (1996), “La historiografía gallega actual”, en AGIRREAZKUENAGA, J. y URQUIJO, M. (eds.), *Perspectivas de historia local: Galicia y Portugal*, Bilbao, Universidad del País Vasco, pp. 11-26.