

ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA
HISTÓRICA, LITERARIA
Y ARTÍSTICA

PUBLICACION CUATRIMESTRAL

2.^a ÉPOCA
AÑO 1989



TOMO LXXII
NÚM. 219

SEVILLA, 1989

ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA HISTÓRICA, LITERARIA Y ARTÍSTICA
2.ª ÉPOCA

1989

ENERO-ABRIL

Número 219

DIRECTORA: ANTONIA HEREDIA HERRERA

CONSEJO DE REDACCION

MIGUEL ANGEL PINO MENCHEN, PRESIDENTE DE LA DIPUTACION PROVINCIAL

ISABEL POZUELO MEÑO

FRANCISCO MORALES PADRÓN
OCTAVIO GIL MUNILLA
ANTONIO DOMÍNGUEZ ORTIZ
MANUEL GONZÁLEZ JIMÉNEZ
ANTONIO COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ
JOSÉ M^a DE LA PEÑA CÁMARA
VÍCTOR PÉREZ ESCOLANO

JOSÉ HERNÁNDEZ DÍAZ
PEDRO M. PIÑERO RAMÍREZ
ROGELIO REYES CANO
ESTEBAN TORRE SERRANO
ENRIQUE VALDIVIESO GONZÁLEZ
JUANA GIL BERMEJO
ANTONIO MIGUEL BERNAL

CARLOS ÁLVAREZ SANTALO

SECRETARÍA Y AMINISTRACIÓN:
CONCEPCIÓN ARRIBAS RODRÍGUEZ

REDACCIÓN, ADMINISTRACIÓN Y DISTRIBUCIÓN: PLAZA DEL TRIUNFO, 1
TELÉFONO 22 28 70 - EXT. 213 Y 22 87 31
SEVILLA (ESPAÑA)

SUMARIO

PRESENTACION

	Páginas
COMELLAS, José Luis	1

ARTÍCULOS

CABALLOS RUFINO, Antonio: <i>M. Vlpius Traianus pater</i>	9
DE CIRES ORDÓÑEZ, Juan Manuel; GARCÍA BALLESTEROS, Pedro E. y VÍLCHEZ VITIENES, Carlos A.: <i>Negros antes que esclavos</i>	29
AGUADO DE LOS REYES, Jesús: <i>La peste de 1649: Las collaciones de Santa Cruz y San Roque</i>	45
NÚÑEZ ROLDÁN, Francisco: <i>Aproximación al estudio de la estratificación social en el mundo rural según los niveles de ingresos anuales</i>	57
VILAPLANA MONTES, Manuel: <i>Nota biográfica sobre monseñor Ilundain. Actividad y magisterio hasta su nombramiento como arzobispo de Sevilla</i>	69
QUINTANA TORET, Francisco Javier: <i>Endeudamiento municipal, mercado financiero y tesoros en Andalucía. Los censualistas del concejo malagueño (siglos XVI y XVII)</i>	81
SÁNCHEZ LORA, J. Luis: <i>Volumen y estructura del capital. Morón de la Frontera: 1700-1780</i>	107
GAMERO ROJAS, Mercedes: <i>Papel del clero sevillano en la actividad económica de finales del Antiguo Régimen: el mercado de la tierra</i>	125

PARIAS SÁINZ DE ROZAS, María: *La nobleza sevillana del siglo XIX y su vinculación al mercado de la tierra* 151

LÓPEZ OLLERO, María Alejandra: *Los inventarios de bienes del clero regular de la provincia de Cádiz (1835-1837)* 167

RODRÍGUEZ BERNAL, Eduardo: *El tráfico del puerto de Sevilla desde 1900 a 1935* 175

ÁLVAREZ PANTOJA, María José: *Banqueros privados en la Sevilla del siglo XIX: Juan Pedro Lacave* 199

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio: *Un modelo de financiación del tráfico con Indias: El riesgo marítimo en las flotas de 1765 y 1768* 219

MISCELÁNEA

WAGNER, Klaus: *A propósito de unos libros de la propiedad de Pero Mexía* 249

LIBROS

Temas sevillanos en la prensa local (mayo-agosto, 1988)

REAL HEREDIA, José J. y ZAHINO PEÑAFORT, Luisa 255

Crítica de Libros

AGUILAR PIÑAL, Francisco. *Roda fortuna*. Antonio Cascales 271

WAGNER, Klaus. *Historia de los Alumbrados (1570-1630) IV, Los Alumbrados de Sevilla (1605-1630)*. Álvaro Huerga 276

EL TRÁFICO DEL PUERTO DE SEVILLA DESDE 1900 A 1935

1.— FUENTES, OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

La Junta de Obras del Puerto de Sevilla comenzó a publicar en 1900 unas Memorias comerciales de periodicidad anual que recogen los volúmenes de todas las mercancías cargadas y descargadas en el mismo, aunque no sus valores, y el carácter nacional o internacional de las transacciones, incluso con la indicación de los lugares de destino o procedencia en muchos años (1). Su conjunto constituye una preciosa fuente para el estudio de la vida económica de la ciudad y de la zona de influencia del Puerto que ha sido utilizada ya en anteriores investigaciones, pero ninguna ha aportado hasta ahora datos pormenorizados de los veinte primeros años del siglo (2). Cubrir este vacío existente es precisamente el principal objetivo que nos proponemos alcanzar con este artículo, aunque hemos decidido presentar la serie hasta 1935 con el fin de ofrecer una visión de conjunto de la coyuntura económica del primer tercio del siglo XX.

(1) JUNTA DE OBRAS DE LA RÍA DEL GUADALQUIVIR Y PUERTO DE SEVILLA: *Resumen de Importación y Exportación y Movimiento General de Mercaderías, Embarcaciones y Trenes*, Sevilla, 1900 a 1935.

(2) González Dorado recoge en su clásica obra la evolución de la carga y descarga desde 1900, aunque sólo estudia con detalles las principales mercancías a partir de 1941, vid. GONZÁLEZ DORADO, Antonio: *Sevilla, centralidad regional y organización interna de su espacio urbano*, Madrid, Ed. Moneda y Crédito (Servicio de Estudios del Banco Urquijo en Sevilla), 1975, págs. 158 y ss. En la tesis doctoral de J.M. Macarro Vera se analizan los volúmenes totales de tráfico portuario y de varias partidas durante el periodo 1925-1936, vid. MACARRO VERA, J.M.: *La utopía revolucionaria. Sevilla en la Segunda República*, Sevilla, Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Sevilla. (Col. Investigación), 1985, págs. 14 y ss. Por último, en otro estudio nuestro, hemos empleado estas mismas fuentes para aproximarnos a la coyuntura económica sevillana en torno a la crisis de 1929, vid. RODRÍGUEZ BERNAL, Eduardo: *Las repercusiones de la crisis de 1929 en el tráfico comercial del Puerto de Sevilla*, en «Comunicaciones presentadas al I Congreso de Profesores Investigadores de la Asociación de Profesores de Geografía e Historia de Bachillerato Hespérides», tomo I, Sevilla, 1984.

Así pues, este trabajo consiste en un análisis de la evolución de los volúmenes de carga y descarga totales del Puerto de Sevilla, con la especificación del carácter nacional o internacional de las transacciones, y de diez y siete mercancías seleccionadas entre las más importantes, bien por su volumen o por su capacidad de proporcionar de forma indirecta informaciones sobre otros elementos de la vida económica sevillana y su ámbito portuario (3). Concretamente, los productos escogidos entre los de la carga del Puerto son aceite de oliva, aceitunas, naranjas, minerales, corcho, azulejos, ladrillos y loza fina; y, de los que se descargan, carbones, petróleos, hierros y aceros, maderas, cales y cementos, maquinaria general, arados y aparatos agrícolas, tejidos y bacalao. De todos ellos adjuntamos una representación gráfica de la evolución cronológica de los números índices con base 100 en 1900 acompañada de un breve comentario (4). Ahora bien, toda vez que se utiliza sólo esta fuente de datos, será preciso entender que las conclusiones que pudieran extraerse sobre otras actividades económicas, que no sean las propiamente comerciales del Puerto, son relativas y dan por supuesto una evolución similar de otras estructuras que por ahora se desconocen. Hecha esta advertencia y conscientes de las limitaciones que implica, creemos no obstante que las variables elegidas permiten obtener no sólo un conocimiento fidedigno del tráfico portuario sino también una apreciada aproximación a la evolución de la actividad industrial, —tanto de forma general como en los sectores de las manufacturas del hierro, la construcción, el corcho, la cerámica y las agroindustrias de la oliva,— la inversión empresarial y los niveles de consumo de la población.

2.— CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL TRAFICO DEL PUERTO DE SEVILLA

La relación de los productos de carga y descarga del Puerto constituye un buen exponente del escaso grado de industrialización de la

(3) Se desconoce la extensión del área económica a la que sirve el Puerto en esta época. González Dorado informa de los resultados que obtuvieron sobre la fijación del hinterland del Puerto de Sevilla la Comisión de Transportes de la Comisaría del Plan de Desarrollo, en su «Informe sobre el Canal Sevilla-Bonanza» de 1962, el grupo Netherlands Engineering Consultants (NEDECO) en su «Report of the economic feasibility of improving the waterway to the port of Sevilla» de 1963, y una elaboración propia. Los tres coinciden en señalar como tal una región de unos 80.000 Km² repartidos entre las provincias de Sevilla, Córdoba, Badajoz y Cáceres, casi en su integridad, y parte de las de Toledo, Ciudad Real y Jaén. Vid GONZÁLEZ DORADO, op. cit. págs. 192 y ss.

(4) Por limitaciones de espacio no nos es posible incluir también las series numéricas de los valores e índices que se representan en los gráficos. Estimamos que estos datos pueden ser de interés para otros estudiosos, por lo que es nuestra intención publicarlos en las Actas del VIII Congreso de Profesores Investigadores de la Asociación Hespérides que se celebrará en septiembre de 1989.

región y de su carácter agrícola y proveedor de materias primas minerales. Entre las mercancías que se exportan son los «minerales» los que destacan en primer lugar por la cuantía de su tonelaje. Dentro de esta denominación se incluyen los minerales de «El Cerro del Hierro» de la Sierra Norte sevillana, seguidos a gran distancia de los cupríferos de Aznalcóllar. Además de éstos, las Memorias registran aparte los volúmenes de la salida de azogue y algunos metales semielaborados, como el plomo en barras o el zinc en lingotes. En las restantes partidas de carga destacan sobre todo diversos productos agrarios como el aceite de oliva, las aceitunas, las naranjas, el corcho, las leguminosas, etc. y algunos manufacturados, relacionados con industrias tradicionales como la loza fina, la cerámica de Triana o el jabón (5).

La variedad de los productos descargados es mucho mayor ya que aparecen registrados todo tipo de productos industriales junto a bastantes alimenticios. Los carbones y petróleos ocupan respectivamente el primero y el segundo puesto según los volúmenes (6).

Por último, precisemos que el Puerto de Sevilla se relaciona con todos los de España y con muchos otros extranjeros, sobre todo europeos y americanos. El peso del comercio exterior es mayor que el nacional, pero las fuentes utilizadas no permiten cuantificar para todos los años los volúmenes según los puertos de destino o procedencia, aunque sí lo hemos podido hacer para el comercio internacional a partir de 1922. Los resultados obtenidos se exponen en el siguiente cuadro (7).

CUADRO N.º 1
PRINCIPALES PAÍSES CON LOS QUE COMERCIA EL
PUERTO DE SEVILLA. 1922 - 1935

IMPORTACIÓN	% VOLUMEN	EXPORTACIÓN	% VOLUMEN
REINO UNIDO	26,5	REINO UNIDO	23,9
MARRUECOS	11,2	PAÍSES BAJOS	13,5
ESTADOS UNIDOS	7,6	ESTADOS UNIDOS	7,9
SUECIA	5,8	FRANCIA	7,9
FRANCIA	5,0	ALEMANIA	7,2
PAÍSES IBEROAMER.	2,5	PAÍSES IBEROAMER.	6,9

(5) Las Memorias de la Junta de Obras del Puerto dan la siguiente relación de los principales productos exportados: abonos, aceites de oliva y orujo, aceitunas, alpiste, azogue, cáscara de cobre, cebada y avena, corcho, garbanzos, habas, harinas, jabón común, ladrillos, loza fina, maíz, minerales, naranjas, paja de trigo y cebada, plomo en barras, regaliz en rama, sal común, salvados, vinos y zinc en lingotes.

(6) Las Memorias de la Junta de Obras dan la siguiente relación de los principales productos importados: aceite industrial, arroz, asfalto, azúcar, azufre, bacalao, brea, café, cales y cementos, carbones minerales, cebada y avena, duelas, hierros y aceros, madera de todas clases, maquinaria, minerales de fosfato, papel y cartón, petróleos y gasolina, pescado fresco, sosa cáustica, tabaco en rama, tejidos, tierra para loza y trigo.

(7) RODRÍGUEZ BERNAL, op. cit., pág. 252.

3.— ANÁLISIS DE LA COYUNTURA DEL TRÁFICO

La coyuntura española del período abarcado en este artículo está muy bien estudiada y es de sobre conocida. Así, parafraseando a García Delgado (8), podemos decir que hasta 1930 se observan tres etapas bastante definidas. La primera llegaría hasta 1913, años en los que la economía española se recupera de la crisis de los últimos lustros del XIX. La segunda se extiende entre 1914 y 1922 y en ella se dan tres fases, calificadas por este mismo historiador como de zozobra inicial, auge espectacular y crisis del armisticio. La tercera llega hasta 1930 y es de expansión. En el quinquenio final, la economía española se ve sometida a las repercusiones de la depresión internacional y a los efectos de la desconfianza en el nuevo Estado republicano, en unos momentos en los que afloran además graves problemas estructurales (9).

En nuestra investigación nos ha interesado primeramente relacionar la coyuntura comercial del Puerto hispalense con la de España y, por ello, para comprobar si las etapas mencionadas anteriormente se

(8) GARCÍA DELGADO, José Luis: *La industrialización española en el primer tercio del siglo XX*, en la «Historia de España. Los comienzos del siglo XX. La población, la economía, la sociedad (1898-1931)», tomo XXXVII, Madrid, Espasa Calpe, 1984. Asimismo, remitimos a la abundante bibliografía que se cita en esta obra. Para la coyuntura sevillana de 1900 a 1920 vid. GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, M.^a Angeles: *Conflictividad social en la ciudad de Sevilla. 1900-1917*, tesis de licenciatura, Universidad de Sevilla, 1986. Para la coyuntura sevillana de 1918 a 1920 vid. MACARRO VERA, J.M.: *Análisis de las huelgas en la ciudad de Sevilla en los años 1918-1920*, en «Actas del I Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía Contemporánea. (Siglos XIX y XX)», tomo II, Córdoba, Publicaciones del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1979; y *Los conflictos sociales en la ciudad de Sevilla en los años 1918-1920*, en «Seis estudios sobre el proletariado andaluz», Córdoba, Publicaciones del Ayuntamiento de Córdoba, 1984.

(9) Sobre las repercusiones de la crisis de 1929 en España cfr. FLORENSA PALAU, Senén: *España ante la crisis de 1929 y la Gran Depresión. La economía de la II República*, tesis doctoral de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad Complutense, Madrid, 1978; *Comercio exterior y control de cambios en la España de la anteguerra, 1929-1936*, en VIÑAS, Angel et al.: «Política comercial en España (1931-1975)», Madrid, Banco Exterior de España, 1979; *España frente a la Gran Depresión. Cambio, precios y comercio exterior bajo la Segunda República*, en «Azaña», Madrid, Edascal, 1980; *Economía y política económica de la Segunda República*, en «Arbor», n.º 426, 427, junio-julio, 1981; FLORENSA y Enrique Vidal Pérez, *Los más relevantes aspectos económico-sociales al principio y al fin de la II República*, en CALLE SAIZ, Ricardo: «La Hacienda Pública en la II República Española», Madrid, Instituto de estudios Fiscales, 1981. HERNÁNDEZ ANDREU, Juan: *Depresión Económica en España 1925-1934*, Madrid, Instituto de estudios Fiscales 1980. PALAFOX, Jordi: *Contradicciones del capitalismo español durante la depresión económica de los años treinta*, en «Información Comercial Española», junio, 1976. Para las repercusiones en Sevilla, véanse MACARRO VERA, *La utopía...*, y RODRÍGUEZ BERNAL, op. cit.

distinguen también en éste, se han elaborado los gráficos n.º 1 y 2 que representan, respectivamente, la evolución de la carga y descarga totales del Puerto, además de la especificación en cada uno de los volúmenes constitutivos del mercado nacional o extranjero. Si analizamos las dos curvas de los totales, apreciamos un comportamiento idéntico entre ellas. Primero, una etapa de expansión hasta 1913; después, una depresión hasta 1919 que ocupa los valores más bajos de toda la serie; en tercer lugar una expansión que es cortada por la crisis manifiesta en 1930; y, al final, una leve recuperación a partir de 1934, año en el que se inicia también una reactivación de la economía española coincidiendo con la llegada al poder de los gobiernos republicanos de derecha. A simple vista se da, pues, una coincidencia con la evolución nacional. Asimismo, se observa en dichos gráficos el peso relativo del comercio exterior, —que condiciona en gran medida los valores totales y origina una trayectoria similar para ambas curvas—, y algunas notables diferencias de ésta respecto a las del tráfico con puertos españoles. Este último tiene, en efecto, unas oscilaciones de menor amplitud y las dos depresiones de origen extranjero, —Gran Guerra y años treinta—, resultan mucho más suaves, lo cual coincide también con otras manifestaciones de la coyuntura económica española (10).

Sin embargo, con el mismo objetivo declarado, se ha considerado interesante perfeccionar dicha comparación mediante la utilización de un método estadístico que nos diera una medida numérica fácilmente estimable, por lo que decidimos calcular también la posible correlación existente entre los números índices de los volúmenes de importación y exportación de España (11), con los del Puerto de Sevilla. La base 100 se ha puesto en 1901, por imperativo de los datos nacionales, y se han logrado para los dos casos valores muy positivos. Concretamente, el coeficiente de correlación de los índices de importación de España y del Puerto de Sevilla es $r = 0,9267$ y el de la exportación $r = 0,7762$ (12). Existe, pues, una gran correlación positiva entre las variables elegidas. Como complemento a estos resultados, adjuntamos la representación gráfica de las series de número índices que han sido objeto de este cálculo: las dos curvas de importación aparecen en el gráfico n.º 3 y las de exportación en el n.º 4.

(10) La sensibilidad de la economía española respecto a la coyuntura internacional ha sido objeto de diversas y opuestas interpretaciones, unas que valoran de forma importante el comercio exterior, (vid. por ejemplo PERPIÑA GRAU, Román: *De Economía Hispana*, Barcelona, Labor, 1936), y otras que la consideran relativamente al margen de estas fluctuaciones por los altos niveles proteccionistas, (vid. SERVICIO DE ESTUDIOS DEL BANCO DE ESPAÑA: *Ritmo de la crisis económica española en relación con la mundial*, Madrid, 1934).

(11) Vid. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA: *Principales actividades de la vida española en la primera mitad del siglo XX*, 1952, pág. 93.

(12) Recordamos que la correlación es más intensa cuanto más se aproximan los resultados al valor 1.

Otro tratamiento al que se han sometido estos datos es el siguiente. Hemos dicho ya que los minerales constituyen con mucho la partida más voluminosa que sale del Puerto, -70,2% 1900 y 56,1% en 1929 respecto al total— y, dado que estos porcentajes podrían condicionar la evolución de la curva de la carga total de tal manera que se encubriera el comportamiento de las restantes mercancías, —pues resulta claro que una exportación de esa naturaleza no tiene que estar necesariamente relacionada con los grados de actividad de otros sectores económicos de la ciudad y su región, sino más bien con otros factores externos—, hemos optado por restar a los volúmenes de la carga total los de los minerales y comprobar la posible veracidad de esta hipótesis. El gráfico n.º 5 contiene los resultados de esta operación. Las conclusiones creemos que son evidentes tras una simple observación: las líneas una y dos muestran un paralelismo muy acusado, pero la número tres, que es la que debe centrar ahora nuestra atención, tiene una evolución con rasgos muy distintos a las anteriores. Especialmente sobresale el hecho de que los volúmenes más altos de la serie aparezcan a partir de 1922, (con la cota máxima en 1930), y que las consecuencias de la depresión internacional de los años siguientes sean mucho menores que las que se aparentaban en principio. Nótese particularmente que el valor del tonelaje de 1934, año de la sima de esta depresión, es mayor al de 1923 y superado tan sólo en los años anteriores por el de 1916. La hipótesis inicial queda, pues, confirmada y, a través de la nueva curva obtenida, en la que se elimina el efecto distorsionador de los minerales, se logra una imagen mucho más real de la evolución económica sevillana.

Las otras dos curvas del gráfico n.º 5, —la de la carga total y la de los minerales—, corren parejas de acuerdo a la coyuntura descrita y se aprecia lógicamente como los minerales, —destinados en gran parte al Reino Unido y otros países de Europa Occidental—, sí se muestran muy sensibles a los efectos de la coyuntura económica internacional. El año de 1913 fue concretamente el de máxima exportación de minerales con un total de 843.113 tms., de las que 621.689, el 73,7%, fueron al extranjero. En este año, que es también el de máxima carga total del Puerto de todo el período, los minerales alcanzan el 80,8% de la salida total de mercancías. La importancia que adquirió esta partida fue notable también en el orden técnico, pues Luis Moliní, director de la Junta de Obras del Puerto a principios de este siglo, reconoce que la explotación de la mina de «El Cerro del Hierro», iniciada en 1895, supuso un cambio sustancial en el tráfico de la ría del Guadalquivir, al requerir la entrada de buques de transporte de minerales de gran tonelaje y calado que exigían mejoras sensibles en las condiciones de navegabilidad de la ría. Fue éste el factor fundamental que obligó a realizar un proyecto de obras que culminaría en

1916 con la construcción de la corta de Tablada o de Alfonso XIII y la realización de un nuevo muelle de 800 metros (13).

Un procedimiento parecido al anterior se ha empleado para las curvas de la descarga total y los carbones y petróleos, que son los productos que alcanzan mayor tonelaje de todos los que entran por el Puerto. Los carbones componen aproximadamente el 30% de la descarga total, —28% en 1900, 30,2% en 1929, año de máxima descarga—, y los petróleos aumentan su participación a medida que transcurren los años, con porcentajes del 6,8 y el 13,4 respecto al total en estas mismas fechas. Con los datos obtenidos se ha confeccionado el gráfico n.º 6 de escala logarítmica. Al contrario que en el caso anterior la curva resultante, —la número cuatro—, apenas se diferencia de la de los valores totales, es decir, no hay encubrimiento del desarrollo del tráfico de las restantes mercancías, lo cual resulta también lógico en tanto que el consumo de energía es un índice fiel del grado de actividad económica general. De cualquier forma, merece la pena observar el descenso sufrido en los años de la Guerra, —punto mínimo en 1918—, que provocó graves problemas económicos y sociales en la ciudad (14). Por último llamamos la atención sobre la subida de los valores del petróleo a partir de 1923, lo que indica cierta modernización de las estructuras productivas con la incorporación de nuevas tecnologías.

Precisamente la inversión empresarial ha sido también objeto de estudio por medio del análisis de los volúmenes de descarga de «maquinaria general» y «arados y aparatos agrícolas» (gráfico n.º 7). Las Memorias no dan datos de estos últimos para todos los años y por ello se ha considerado como base de los números índices el año 1905, primero del que se tiene información. Los valores así obtenidos para la maquinaria agrícola son superiores a los de la maquinaria general, por lo que se observa que hubo una mayor inversión relativa en la mecanización del sector primario que en la industrialización de la ciudad. En ambas curvas sobresalen también la reinversión de los beneficios tras el final de la Guerra Mundial y la caída registrada en la II República, —índice 17 de la maquinaria general en 1934—, lo cual se corresponde también con los datos que los Anuarios Estadísticos dan para la importación de maquinaria en España (15). Tras la postguerra se debe

(13) Vid. MOLINI, Luis: *Proyecto de las obras de mejora del puerto de Sevilla, de la ría del Guadalquivir y de su desembocadura*, Sevilla 1903.

(14) Vid. GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, op. cit. y MACARRO VERA, *El inicio de los conflictos...*

(15) La importación de maquinaria en España fue de 73.779 tms. en 1929 y 19.400 en 1934. Vid. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA: *Anuarios Estadísticos de España*. A nuestro juicio este descenso debe ser interpretado más por las circunstancias políticas internas que por los efectos de la depresión internacional, en tanto que otras variables económicas no bajan de forma tan pronunciada.

subrayar que se dio una importante modernización de la agricultura, que se mantiene en niveles altos hasta 1931, inclusive, y se recupera de nuevo en 1935. En cambio, la incorporación de maquinaria general no muestra un esfuerzo continuado, sino más bien esporádico, pues sólo destacan algunos años como 1913, 1926 y 1928, lo que parece mostrar que no se supo aprovechar a fondo las bases alcistas para acrecentar más la débil industrialización.

En el gráfico siguiente, el n.º 8, de escala logarítmica, se exponen los índices de otras tres mercancías descargadas que se relacionan con la actividad industrial: hierros y aceros, cales y cementos y maderas. Sus evoluciones repiten la coyuntura del período descrita y reflejan de modo indirecto el grado de actividad. Obsérvese, no obstante, que los índices de la entrada de hierros y aceros no se distancian tanto del valor 100 como las cales y cementos y las maderas (16), lo que interpretamos como consecuencia, por un lado, de la atonía industrial y, por otro, del considerable desarrollo del sector de la construcción que caracteriza la vida de la capital sevillana desde 1910 hasta 1929 por las obras de edificación, urbanismo y de la Exposición Ibero-Americana que se llevan a cabo en estos años. Sin embargo, recordemos que fueron los poderes públicos quienes promovieron gran parte de estas realizaciones y quienes, consecuentemente, afrontaron los costes financieros de las mismas, por lo que, en nuestra opinión, no se deben estimar las alzas de estas curvas como efectos de un denodado y modernizador esfuerzo empresarial industrial sino, más bien y fundamentalmente, como resultados de unas acciones políticas puntuales. La caída registrada en los años treinta se debe relacionar, pues, tanto con las coyunturas internacional y nacional como con el fin de estas obras. La posterior historia nos demuestra, en efecto, que estas cuantiosas inversiones públicas no consiguieron modificar sensiblemente las estructuras de producción industrial.

El gráfico n.º 9 recoge también con una escala logarítmica la evolución de los números índices de la carga de loza fina, azulejos y ladrillos, que han sido los tres productos industriales considerados más significativos de todos los que salen por el Puerto. Por su denominación creemos que la loza fina debe referirse a la que se producía en la fábrica de Pickman en la Cartuja. Su curva es de tendencia a la baja en todo el período, por lo que se puede mantener la hipótesis de que esta empresa atravesó una época difícil en el primer tercio del siglo XX, a no ser que existieran otros canales de comercialización que des-

(16) Téngase en cuenta además que en 1920 se constituyó en Sevilla la «Sociedad Andaluza de Cemento Portland» y que en 1923 comenzó a funcionar con una producción que se destinaba en gran medida a la propia ciudad.

conocemos. Los azulejos y los ladrillos informan de la actividad de industrias muy tradicionales en Sevilla. Es de gran interés la curva de los azulejos, en tanto que estos son años en los que la cerámica trianera obtiene altas calidades, con las fábricas de Manuel Ramos Rejano y Manuel García Montalván, entre otras, en las que colaboran artistas de la talla de Gustavo Bacarisas. La demanda de cerámica que suponen las obras de la Exposición Iberoamericana permiten estos años de esplendor y la difusión de unas técnicas y estilo fraguados a finales del XIX bajo la dirección artística de José Gestoso (17). Ignoramos cuáles fueron los factores de promoción de la exportación de esta artesanía, pero habría que pensar tanto en la demanda de las colonias de emigrantes españoles en Hispano-América y Norte de África —regiones éstas hacia donde se dirigen altos volúmenes de las ventas— como en la surgida entre los turistas que visitaran las iniciales obras de la Exposición Ibero-Americana. Desde luego se debe admitir que la cerámica y azulejos de las glorietas del Parque de María Luisa y Plaza de América, terminados en 1914, y muy especialmente la del Pabellón Real, se convirtieron en los mejores escaparates que estos trabajos artísticos pudieran llegar a tener ante los ojos de los visitantes de la ciudad. De cualquier forma, sean cuales fueren las causas que lo motivaran, la verdad es que a partir de 1912 las exportaciones al extranjero comienzan a tomar importancia, como lo evidencia el hecho de que en este mismo año el 56,7% del total de la carga de azulejos fuera al extranjero, bajan después mucho durante la Gran Guerra y desde 1923 alcanzan porcentajes altísimos, —por ejemplo, el 92,3% en 1926—, que se mantienen hasta el final del período, —80,2% en 1935—, aunque los volúmenes, como tal comercio volcado al exterior, descendieron considerablemente. Por su parte los ladrillos, destinados fundamentalmente al mercado interno, repiten la coyuntura general y son de destacar las simas que presentan en las depresiones. A juzgar por estos datos, los años treinta y los finales de la Guerra debieron ser muy duros para todo el sector.

En la selección realizada se han elegido también tres productos agrícolas que destinan sus ventas al exterior en un porcentaje elevado. Nos referimos al aceite de oliva, las aceitunas y las naranjas. Los dos primeros aparecen en el gráfico n.º 10. La coyuntura es claramente alcista, con altibajos que vienen dados por las oscilaciones de la producción, pero se notan los descensos relativos de las dos depresiones. La conquista de nuevos mercados en el exterior y el aumento de la superficie cultivada explican ambas trayectorias, que deben ser valoradas

(17) VILLAR MOVELLÁN, Alberto: *Arquitectura del Regionalismo en Sevilla 1900-1935*, Sevilla, Publicaciones de la Excma. Diputación Provincial de Sevilla, (Sección Arte, Serie 1.ª, n.º 12), 1979, págs. 53 y ss.

también desde un punto de vista social, por ser éste un cultivo que requiere una gran mano de obra temporal y por los puestos de trabajo que se debieron crear en los almacenes y fábricas de aceitunas donde todas las labores de clasificación, deshuesado, relleno se hacían manualmente con gran número mujeres trabajadoras. En 1900 tan sólo el 12,8% del aceite de oliva se destinaba al extranjero, pero este porcentaje crece hasta alcanzar valores en torno al 60% en 1913 y la década de los veinte, —67,5% en 1926—. En la depresión de los treinta, la exportación se resiente más que las ventas destinadas al mercado nacional y el porcentaje de aquélla sobre el total de la carga desciende alrededor del 40%. Las aceitunas tienen aún proporciones mayores de venta al exterior, que aumentan, al igual que el aceite, con el transcurso del tiempo. Estados Unidos de Norteamérica es el principal comprador y otros países hispanoamericanos le van a la zaga. En 1900 la exportación de este fruto constituía el 47,5% del total, pero en 1913 era ya del 79,4% y próximo al 85% en los años veinte, porcentajes elevados que en este caso se mantienen durante los años treinta.

La carga de naranjas que se efectuaba en el Puerto, gráfico n.º 11, se dirigía casi en su totalidad al extranjero. A modo de muestreo digamos que el fruto exportado respecto al total de la carga fue el 99,9 en 1900, el 99,2 en 1913, el 85,3 en 1926 y el 97,7 en 1933. La curva no coincide con la coyuntura general ni con la exportación de naranjas de España hasta 1926, fecha a partir de la cual sí se comporta de acuerdo con la tendencia general. Sobresale el hecho de que la depresión de los años treinta no ocasiona unos efectos más notables, tratándose de una mercancía destinada al mercado internacional, pero hemos de recordar que tampoco los volúmenes de la exportación española de naranjas se vieron muy afectados, a pesar de las restricciones como las que supusieron los acuerdos de la Conferencia de Ottawa en 1932, aunque sí los valores de dichas exportaciones expresados en pesetas-oro (18). De cualquier forma, ignoramos las posibles causas de la evolución que tiene durante los años anteriores, pero ahí quedan los datos expuestos para futuras investigaciones.

En este mismo gráfico se representa también la salida del corcho, que muestra claros altibajos quizás relacionados con su característico ritmo de producción. Es un producto que se destina en gran parte a mercados exteriores ya que la exportación alcanza sobre el total porcentajes del 61,5 en 1900, 76,3 en 1913, 89,9 en 1926 y 82,5 en 1933. Por este motivo, su curva refleja muy bien la coyuntura general descrita. Nos consta que existían varias industrias corcheras en Sevilla que

(18) Cfr. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA: *Principales actividades...*, pág. 97.

creaban muchos puestos de trabajo, por lo que las depresiones provocaron mucho paro en el sector y graves problemas sociales (19).

Por último, el gráfico n.º 12 se ha confeccionado con los índices de la entrada por el Puerto de dos productos de consumo, —los tejidos y el bacalao—, y tiene la intención de ofrecer una aproximación a los niveles de vida de la población. En este sentido, conviene precisar que el bacalao era un alimento importante, casi de consumo diario en la dieta de los trabajadores. Una interpretación correcta de estos datos exige relacionarlos con la evolución de la población de Sevilla, que crece en este período de forma notable gracias en gran parte a la inmigración, de forma que pasa de 148.315 habitantes en 1900 a 228.729 en 1930 (20). Pues bien, si observamos la curva de los tejidos, resulta interesante reparar en lo reducido de sus valores, que no se despegan mucho del índice 100 a pesar del aumento de la población ya señalado. Es más, la fase expansiva de la Dictadura no se muestra en esta variable, aunque sí hay una similitud con la coyuntura general en los restantes años. Por su parte, la curva del bacalao es de tendencia alcista y hay que ponerla en relación con el incremento demográfico. Es de destacar que durante los años de la Guerra tiene índices superiores al del año 1912 salvo en 1916, que aumenta sus volúmenes de forma notoria a partir de 1919, los baja considerablemente en 1931 y mantiene valores inferiores a los precedentes durante la II República. Hechos estos comentarios y dando por supuesto un comportamiento similar de otras vías de entrada de mercancías que aún no se han desvelado, si consideramos los tejidos como prototipo de los bienes de consumo industrial y un artículo de necesidad de segundo orden tras los alimenticios, se puede extraer la conclusión de que el nivel de vida general de los sevillanos no mejoró, pues sus rentas no les permitieron ampliar las compras de bienes que no fueran los estrictamente indispensables para la supervivencia. Además, en los momentos más duros de las depresiones, las bajadas que experimenta el bacalao hace pensar que posiblemente tuvieron que resentirse incluso los niveles mínimos de manutención de gran parte de la población.

Eduardo RODRÍGUEZ BERNAL

(19) Vid. GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, op. cit. pág. 43 y MACARRO VERA: *la utopía...*, pág. 71.

(20) GONZÁLEZ DORADO, op. cit. págs. 31 y ss.

VOLÚMENES DE CARGA PUERTO DE SEVILLA

TMS.

1200000

1000000

800000

600000

400000

200000

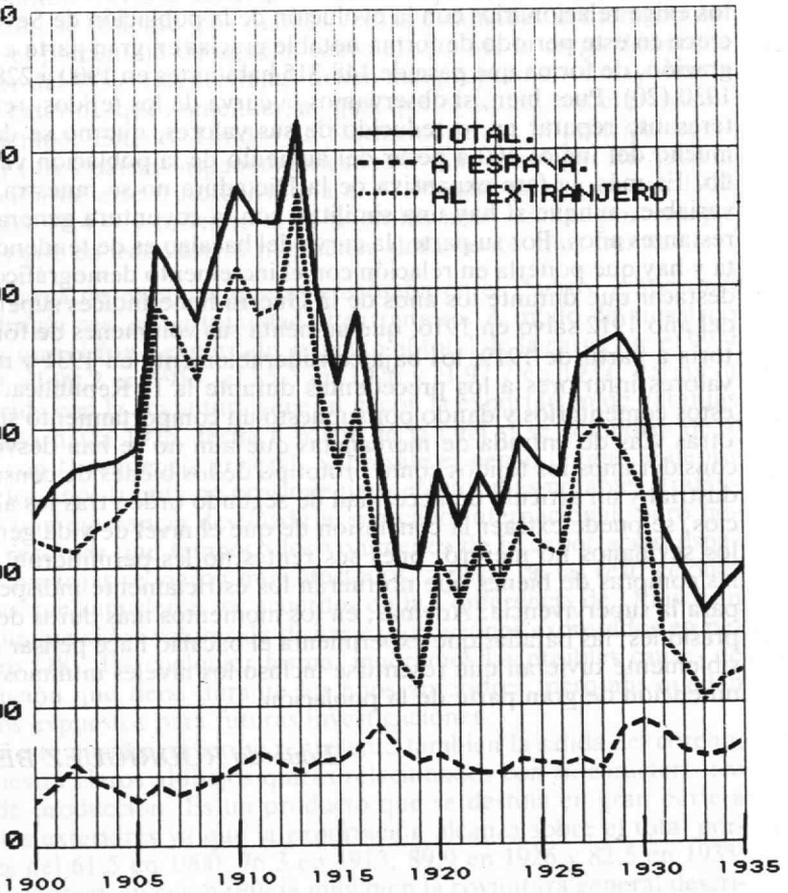


GRÁFICO 1

VOLÚMENES DE DESCARGA PUERTO DE SEVILLA

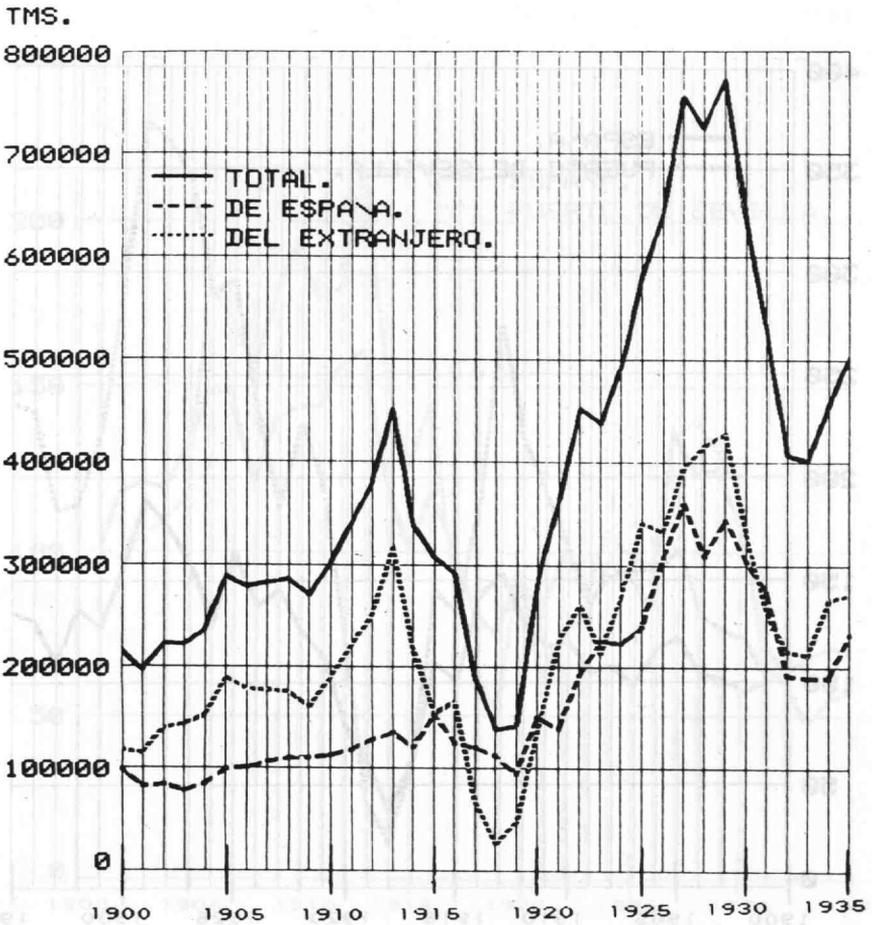


GRÁFICO 2

IMPORTACIONES DE ESPAÑA Y PUERTO DE SEVILLA
ÍNDICES DE VOLÚMENES. (1901=100)

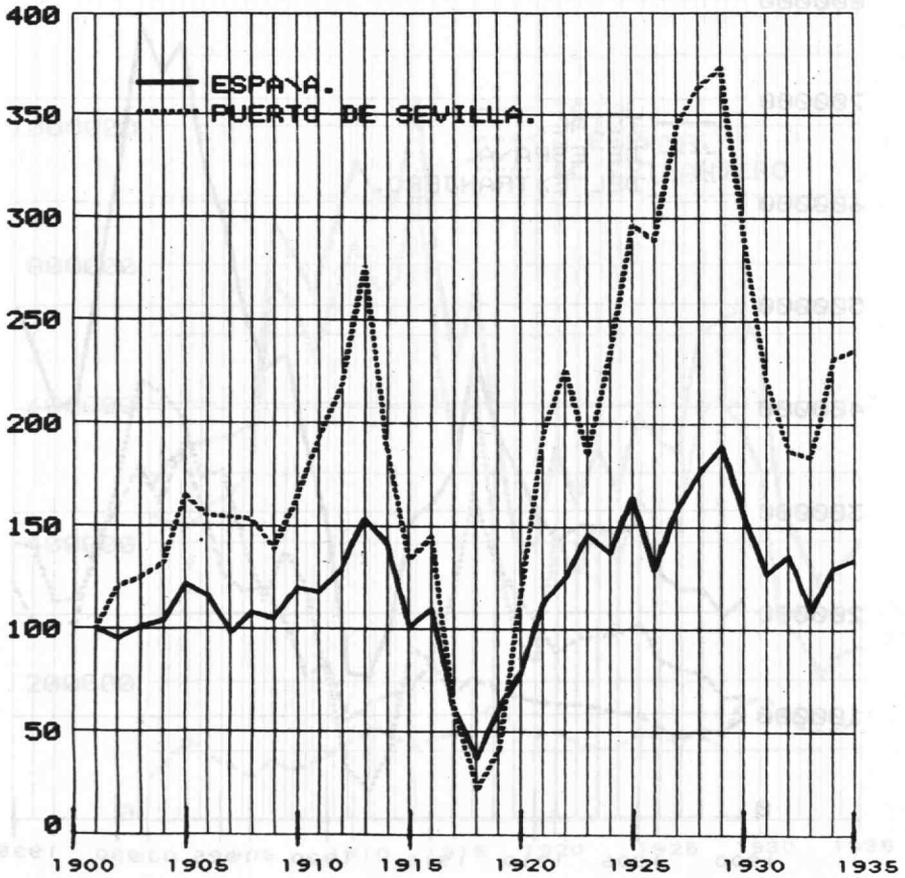


GRÁFICO 3

EXPORTACIONES DE ESPAÑA Y PUERTO DE SEVILLA
 ÍNDICES DE VOLÚMENES. (1901=100)

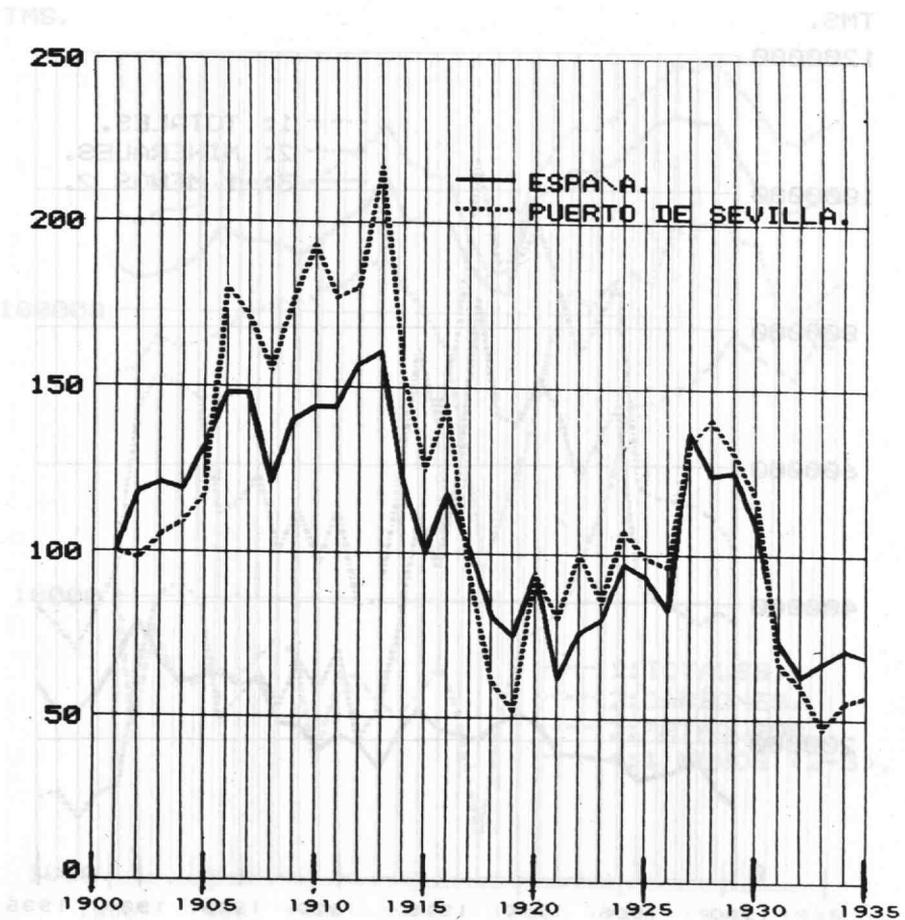


GRÁFICO 4

VOLÚMENES DE CARGA PUERTO DE SEVILLA

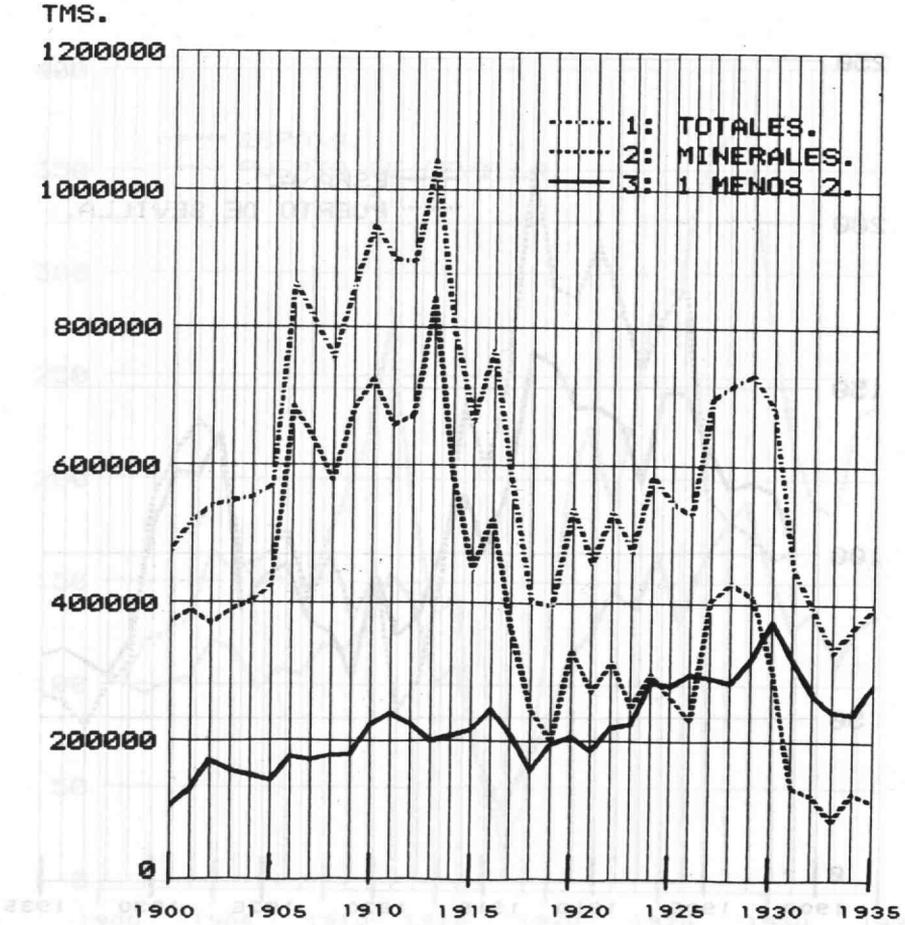


GRÁFICO 5

VOLÚMENES DE DESCARGA

PUERTO DE SEVILLA

TMS.

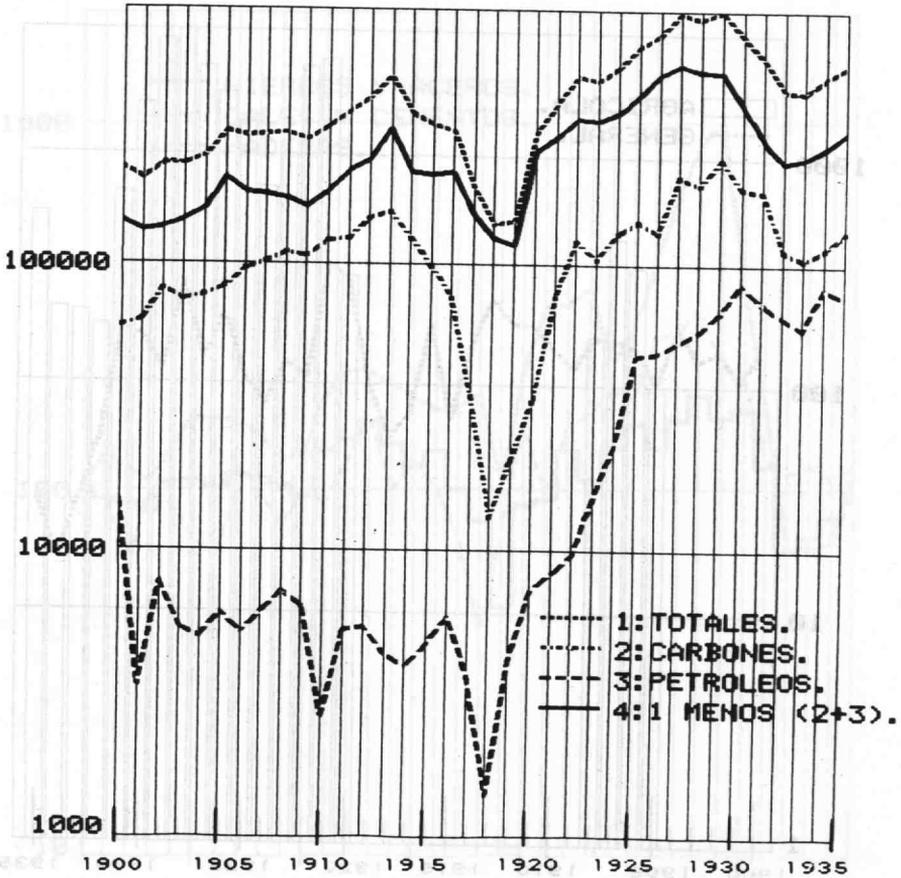


GRÁFICO 6

DESCARGA DE MERCANCÍAS: MAQUINARIA
NÚMEROS ÍNDICES DE VOLÚMENES
ÍNDICES. (1905=100)

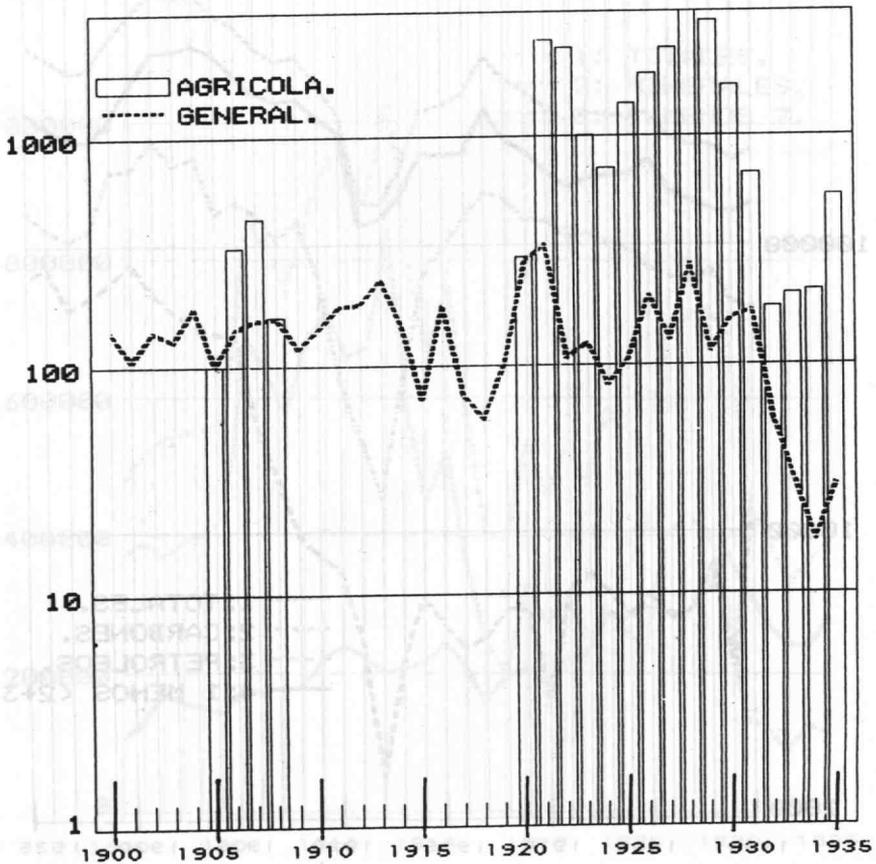


GRÁFICO 7

DESCARGA DE MERCANCÍAS
NÚMEROS ÍNDICES DE VOLÚMENES
ÍNDICES (1900=100)

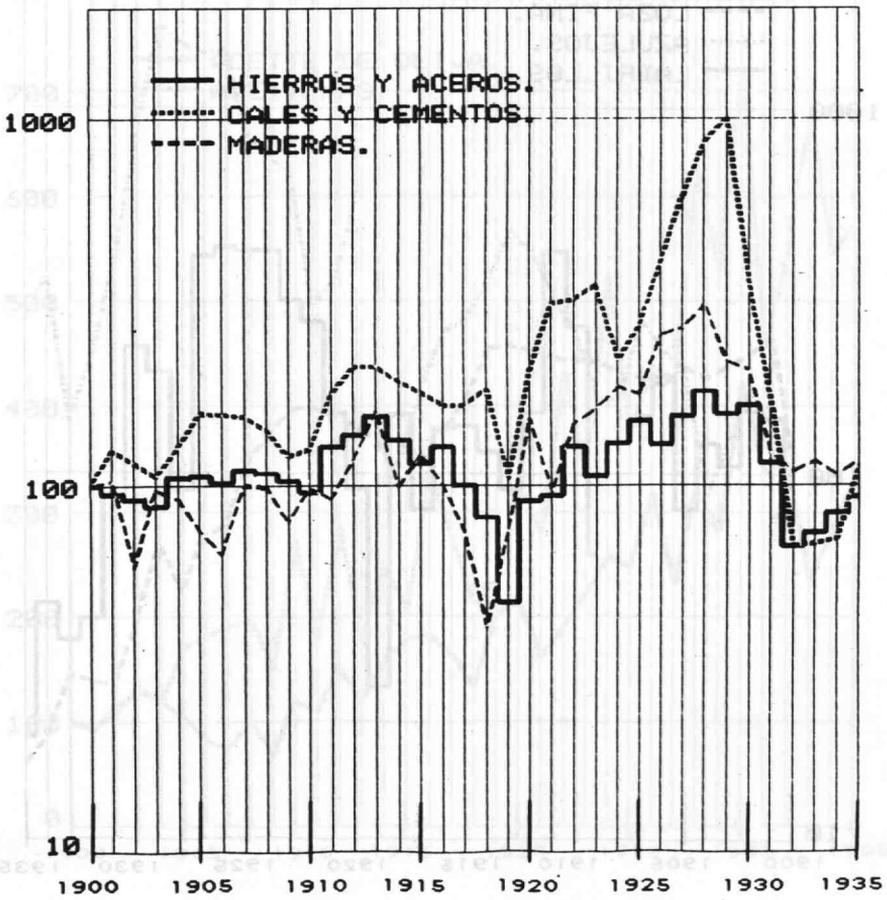


GRÁFICO 8

CARGA DE MERCANCÍAS
 NÚMEROS ÍNDICES DE VOLÚMENES
 ÍNDICES. (1900=100)

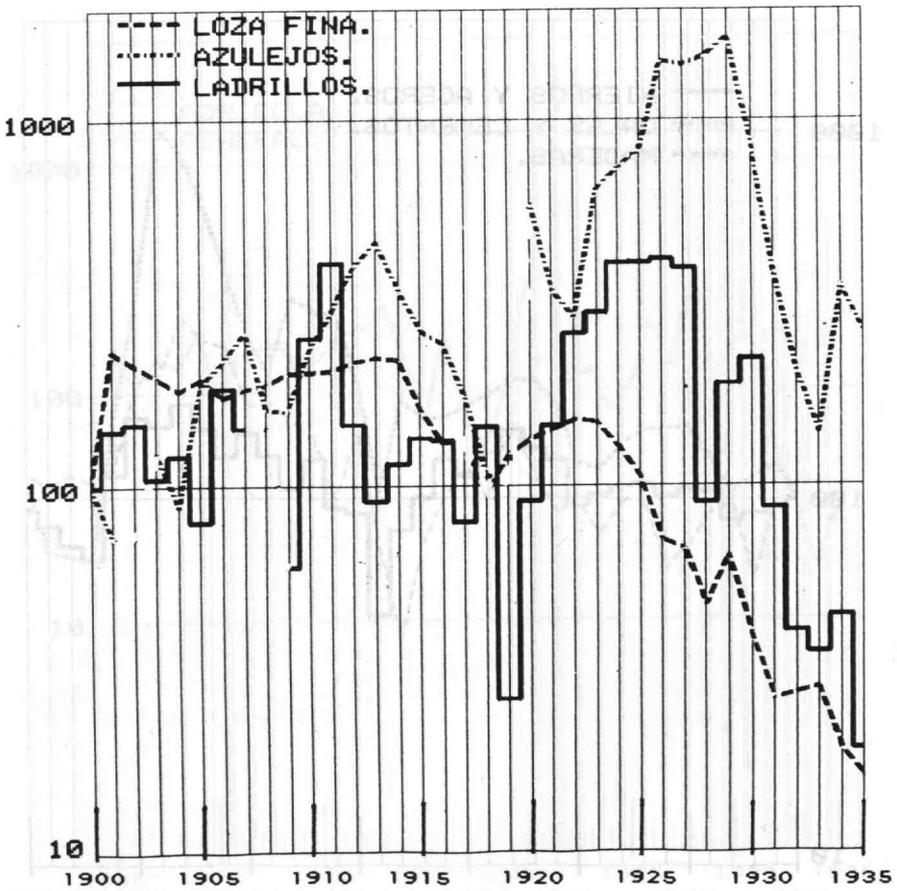


GRÁFICO 9

CARGA DE MERCANCÍAS
NÚMEROS ÍNDICES DE VOLÚMENES
ÍNDICES. (1900=100)

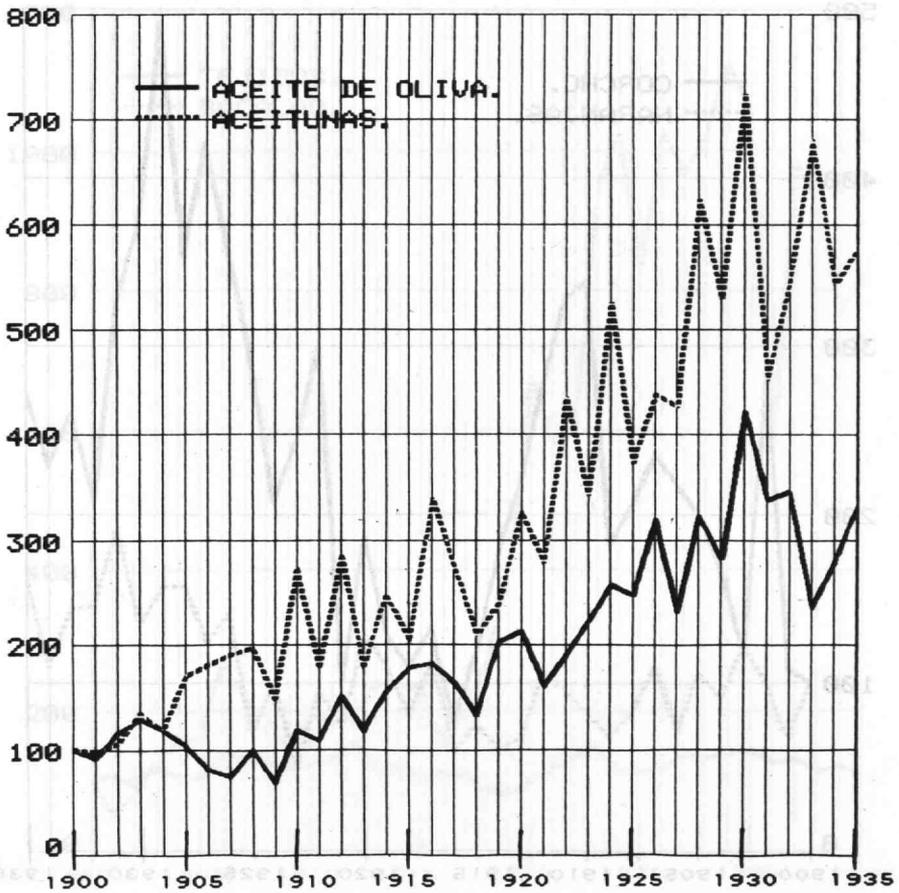


GRÁFICO 10

CARGA DE MERCANCÍAS
 NÚMEROS ÍNDICES DE VOLÚMENES
 ÍNDICES. (1900=100)

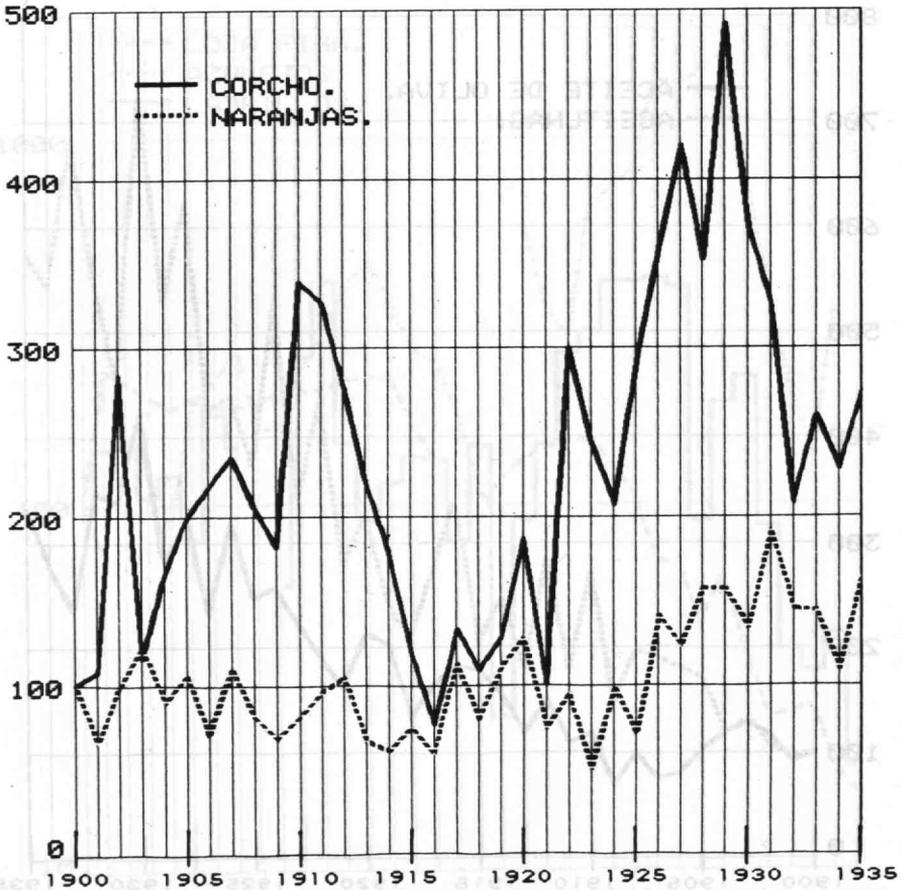


GRÁFICO 11

DESCARGA DE MERCANCÍAS
NÚMEROS ÍNDICES DE VOLÚMENES
ÍNDICES. (1900=100)

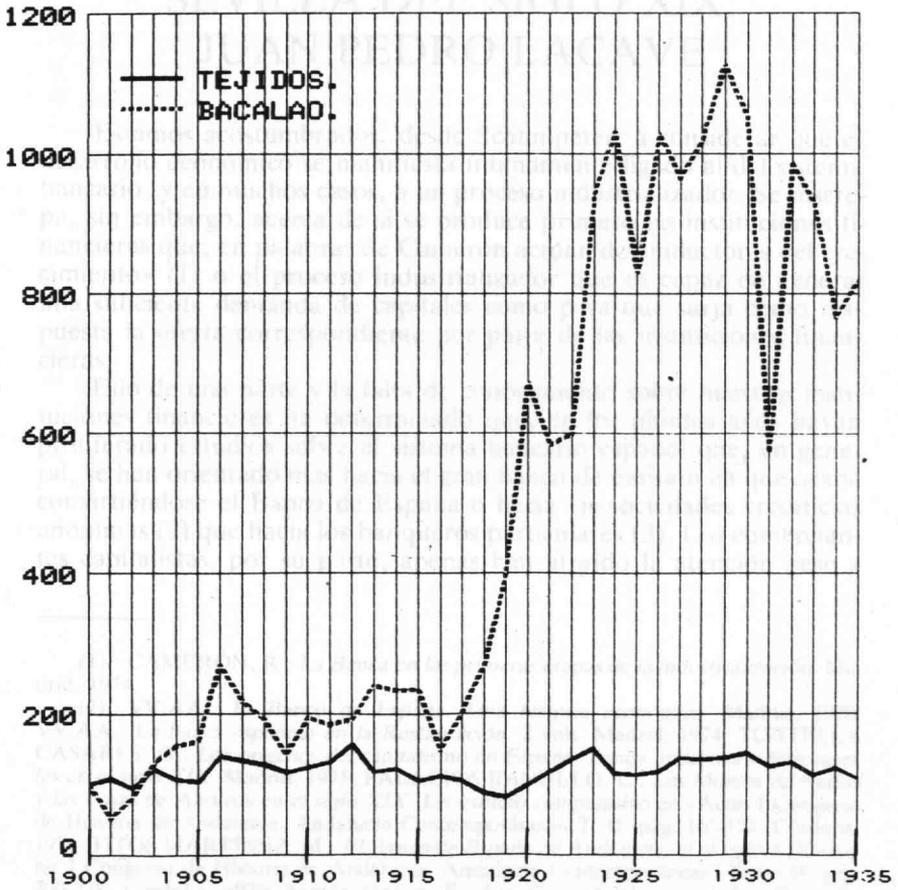


GRÁFICO 12