

Puertos e hinterland en el sur de España. Las clases mercantiles en el litoral andaluz en 1931.

Pilar Fernández Sánchez, Luis González Ruiz y Gregorio Núñez¹
Universidad de Granada.

Resumen:

Las áreas portuarias generan un denso y variado conjunto de negocios y profesiones. Funcionarios públicos, comerciantes, mayoristas y empresas privadas domiciliados en ellas cubren variados segmentos de actividad ellos ligados al objetivo común de asegurar y promover el tráfico portuario. En el sur de España, durante el primer tercio del siglo XX, catorce áreas portuarias de media y gran importancia configuraban un ambiente de gran interés para este tipo de análisis; un ambiente cuya estructura estudiamos en estas páginas en términos de escala y de diversificación de la clase mercantil y profesional como un conjunto interactivo. La configuración y distribución territorial del tejido empresarial en dichos entornos portuarios en 1931 pone en evidencia la considerable atracción que ejercían dichas áreas portuarias, que operaba estrechamente ligados a su entorno regional. No obstante esa atracción ejercida sobre ciertas actividades mercantiles, cabe pensar —por imperativos tal vez de la política económica ya entonces centenaria— que su efecto se viera reducido por una orientación muy acusada hacia el mercado interior, disminuyendo en proporción las actividades de exportación-importación. Dos tablas estadísticas incluidas en el texto detallan por primera vez la escala y la diversificación de dicho tejido socio-empresarial.

Abstract:

Port areas generate a dense and variegated set of businesses and professions. Public servants, traders, wholesalers and private companies located in it cover different segments of activity linked to the common objective. In the south of Spain during the first third of the twentieth century fourteen medium or large scale port areas offer an interesting environment for these approach; an environment whose structure in 1931 we study in these pages in terms of scale and diversification. The configuration and space distribution of the business fabric in such port environments shows a considerable attraction of these port areas, which operated closely linked to their regional environment. Although the Spanish ports showed a significant attraction for certain commercial activities, it is possible to think — by imperatives of economic policy already centennial — that its effect was reduced by a very strong orientation of the regional economy towards national market, reducing in proportion export-import activities. Two statistical tables included in the text detail for the first time the scale and diversification of this socio-business fabric.

¹ Pilar Fernández Sánchez, Orcid ID 0000-0002-5834-1452. Luis González Ruiz, Orcid ID 0000-0002-9469-5442. Gregorio Núñez Romero-Balmas, Orcid ID 0000-0003-1793-5817.

1. Introducción.

En la actualidad un puerto es un concepto muy claro para cualquier lector o espectador y, por supuesto, aparece claramente definido conforme a diferentes puntos de vista, desde el paisaje hasta las estadísticas oficiales, pasando por las disposiciones administrativas y estudios técnicos de diverso tipo, las instituciones y la actividad económica misma. Se trata siempre de un lugar especialmente accesible, por mar y por tierra, en una costa marítima y/o fluvial, singularmente protegido por la naturaleza y/o la ingeniería. Desde los faros y las balizas de acceso a las grúas de carga, masivas inversiones en obras públicas le dan uno de sus aspectos más característicos. Dicho lugar opera como punto de contacto entre los mundos marítimo y terrestre, estructura y función singulares y especializadas que configuran un mundo complejo y rico destinado a resolver los problemas ligados al tráfico y al intercambio, a reglamentar su operatoria y a aprovechar las ingentes oportunidades que ofrece el tráfico de cualquier tipo, así como otras actividades particulares entre las que destaca la pesca. La historia de la humanidad, en general, y la de los Estados modernos en particular, aparece enhebrada, del principio al fin y en toda su complejidad con la historia de los puertos; un término que, en el pasado, estaba menos claramente definido de lo que lo está en la actualidad, aspecto del que da fe una rica terminología.²

Dados la importancia de los puertos y los esfuerzos ingentes realizados para mejorarlos y reglamentarlos, la historia administrativa presenta notable capacidad para aclararnos el aspecto poliédrico y cambiante de los mismos. Así pues vemos que la Administración española en la etapa de la Restauración, una de las más decididas y coherentes en lo que a la promoción de puertos en nuestra historia contemporánea, intervenía a través de numerosos organismos del más alto nivel como los ministerios de Hacienda, Fomento y Marina; y hasta el de Ultramar, mientras existió ese Ministerio. Todos ellos tenían competencias singulares en el equipamiento y la gestión de los puertos y la ordenación del tráfico a través de ellos. En conjunto la Administración española de finales del siglo XIX promovía un nutrido y variado conjunto de intervenciones que, en lo fundamental, cubrían desde el control del comercio marítimo —en particular las aduanas, de diferentes clases y competencias—, a la programación, ejecución y financiación de importantes infraestructuras —obras públicas e instalaciones accesorias— pasando por la gestión del puerto mismo —normalmente encomendada a las autoridades de Marina y a organismos especializados—. Desde el punto de vista histórico-administrativo cabe sostener que los términos clave, aquellos que acreditan la existencia de un puerto moderno y hasta la simple decisión de construirlo, era la creación de una «Junta de obras» del puerto correspondiente y la dotación de un número variable de empleos como «prácticos del puerto». Un concepto que genera por sí mismo un nuevo nivel de

² Por el lado de la denominación de los puertos mismos y sus diferentes variedades históricas y categorías podemos recordar términos como amarradero, apostadero, embarcadero, fondeadero, surgidero o varadero. Por el lado de las instalaciones típicamente portuarias nos limitaremos a citar como más típicas los términos dársena, muelle, andén, dique, pantalán, escollera o rompeolas. La variedad del objeto y de los puntos de vista con que se le estudia queda claramente en evidencia en la terminología.

complejidad funcional y organizativa que habrá que estudiar detalladamente en el futuro.³

Recientemente hemos emprendido un estudio sobre las clases mercantiles y profesionales en las ocho provincias andaluzas; un proyecto que, lógicamente, incluirá las numerosas plazas mercantiles de la región dotadas de servicios e instalaciones portuarias, de cualquier tipo o categoría. Nuestro trabajo pretende censar y localizar a nivel municipal a todos los funcionarios, profesionales y empresarios operativos en diferentes etapas de nuestra historia contemporánea y estudiar el variadísimo conjunto de actividades profesionales, industriales y de servicios que realizaban. Para ello estamos vaciando las publicaciones mercantiles de diferentes años del primer tercio del siglo XX y, más concretamente, el *Anuario General de España*, del que la casa Bailly-Baillière y Riera publicó diferentes ediciones a lo largo de más de cincuenta años. Las posibilidades que encierra esta fuente para el estudio de las profesiones mercantiles y de la estructura comercial de España ya han quedado descritas en otras publicaciones.⁴ En

³ Aunque no es uno de los temas principales de la historiografía económica y empresarial, la historia de los puertos andaluces cuenta con una nutrida y variada serie de publicaciones que, a modo de un arroyo que no cesa, nos ilustra y contextualiza algunos de los aspectos principales en los entornos portuarios más importantes de la región. Una breve relación, ordenada por orden cronológico, puede servir como guía y necesario contexto a las páginas que siguen. v. Cabrera Pablos, F. R. y Olmedo Checa, M. *El puerto de Málaga, 30 siglos de vida, 400 años de historia*. Málaga: Junta de Obras del Puerto; 1988. Torrejón Chaves, Juan; Rodríguez-Villasante, Antonio, y Valverde, Carlos. *La actividad naval-militar. Influencia en su entorno*. Barcelona: Empresa Nacional Bazán; 1991. González Tascón, Ignacio y otros. *Puertos españoles en la historia*. Madrid: CEHOPU; 1994. Fábregas García, Adela. *El puerto de Motril*. 1996. López Fernández, Domingo A. «Historia y formación del espacio portuario de Motril» en Fábregas García, Adela y otros. *El puerto de Motril*. Motril. 1996; pp. 113-287. Valdaliso Gago, Jesús María. *La navegación regular de cabotaje en España en los siglos XIX y XX: guerras de fletes, conferencias y consorcios navieros*. Vitoria: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco; 1997. Ferrero Blanco, M. D. «Huelva se abre al mundo: La minería y el puerto» en: Monteagudo, Jesús, ed. *Historia del puerto de Huelva*. Huelva; 1999. Rodríguez, Jose Antonio. *Los puertos andaluces en la historia. Ayamonte, puerto y ciudad*. Empresa pública de Puertos de Andalucía / Consejería de Obras Públicas y Transportes; 2001. Ruiz Romero de la Cruz, Elena. *Historia de la navegación comercial española: tráfico de los puertos de titularidad estatal desde la antigüedad a la conclusión del siglo XX*. Madrid: Ente público de Puertos del Estado; 2004. Rodríguez Barrientos, Manuel. *El puerto de Algeciras y sus prácticos*. 2005. Téllez, Juan José. *El puerto y la ciudad de Algeciras: Cien años de historia compartida a través de la fotografía*. 2006. Ríos Jimenez, Segundo. «Origen y desarrollo de la industria de conservas de pescado en Andalucía (1879-1936)» en *Revista de Historia Industrial*. 2005; 29. Grindlay Moreno, Alejandro Luis. *Puerto y ciudad en Andalucía oriental*. 2008. Florido del Corral, David. *El espacio portuario de Conil: Infraestructuras socioeconómicas, políticas y de ingeniería*. 2010. Mojarro Bayo, Ana María. *La historia del puerto de Huelva (1873-1930)*. 2010. Sanchez Picón, Andrés y Cuéllar Villar, Domingo. *El puerto de Almería (1805-2008): Una historia económica e institucional*. Almería: Autoridad Portuaria de Almería; 2010.

⁴ v. González Ruiz, Luis y Núñez Romero-Balmas, Gregorio. «Estadísticas para la historia: Uso estadístico de fuentes mercantiles». Herrerías Velasco, José Manuel and Callejón Céspedes, José, Eds. *Investigaciones en métodos cuantitativos para la economía y la empresa. Homenaje al profesor Rafael Herrerías Pleguezuelo*. Granada: Editorial Universidad de Granada; 2016; pp. 319-334. [<http://hdl.handle.net/10481/43516>]. Sobre un sector y una provincia concretas v. Gonzalez Ruiz, Luis y Núñez Romero-Balmas, Gregorio. «La fragua del turismo: Empresas y actividades turísticas en la Almería de 1931. en: González Ruiz, Luis; López-Burgos del Barrio, Maria Antonia, y Núñez Romero-

estas páginas nos proponemos explorar las oportunidades de dicha fuente, concretamente su edición de 1931 [en adelante AGE-1931], para el estudio del mundo portuario en diferentes aspectos, desde la intervención de la Administración pública a las ejecución de actividades propiamente portuarias —carga y descarga, almacenamiento, negociación, abastecimiento de buques, etc. en el ramo comercial y descarga y procesamiento de la pesca en el ramo pesquero— pasando por las más variadas formas de las actividades mercantiles más o menos involucradas en las actividades portuarias.

Uno de los aspectos que nuestra fuente permite resolver es, precisamente, la determinación práctica, efectiva y concreta de un determinado punto como puerto en 1931. A dicho efecto hemos recurrido a la terminología; tomaremos ciertos términos seleccionados y comprobaremos qué plazas mercantiles contaban con dichas actividades o grupos de actividades que consideramos directamente ligadas a la actividad portuaria.⁵

Tal como puede apreciarse en la Tabla 1 nos encontramos ante un listado de 34 municipios portuarios localizados a todo lo largo del litoral del golfo de Cádiz y el norte del mar de Alborán, incluido el puerto fluvial de Sevilla. Dado que el litoral de las cinco provincias tiene 1.101 kilómetros, el conjunto representa un promedio de 31 puertos por cada mil kilómetros de costa. De ellos al menos diez —uno por cada ciento diez kilómetros de costa— pueden considerarse importantes conforme a la diversidad de las actividades típicamente portuarias que acabamos de documentar. Excepto los grandes puertos pesqueros atlánticos de Ayamonte e Isla Cristina, muy especializados, todos los demás cuentan con servicios de aduana y consignación de mercancías. Cinco entre los

Balmas, Gregorio. *La hostelería almeriense antes del turismo de masas*. Granada: Godel - Grupo de estudios históricos sobre la Empresa; 2015; pp. 37-111. [<http://hdl.handle.net/10481/38949>].

- ⁵ Los términos rastreados, más o menos precisos según los casos, son los siguientes:
1. «Puerto» o «puertos» (que incluye desde los ingenieros y los prácticos a las ya mencionadas Juntas de Obras).
 2. «Aduana» o «aduanas» (que incluye tanto a los funcionarios públicos como a los agentes privados).
 3. «Consigna#» (consignaciones, consignatarios sin más, consignatarios de buques, etc.).
 4. «Marina» (normalmente militares de Comandancias, Ayudantías y Capitanías, pero también prácticos del puerto correspondiente y otros funcionarios sometidos a la legislación militar).
 5. «Marítim#» (desde la Sanidad marítima a los agentes de transportes y de seguros marítimos y los suministradores de artículos especializados).
 6. «Cónsul» y «consular» (miembros del cuerpo consular, en todos sus grados, incluso honoríficos).
 7. «Armador».
 8. «Naviero».
 9. «Vapores».
 10. «Pesca#» (desde los abonos de pescado o el fletamento de vapores de pesca a los exportadores y los fabricantes de conservas de pescado).
 11. «Salazones».
 12. «Marisco».

El resultado de esta búsqueda aparece recogido en la Tabla número 1 donde aparecen todos los municipios andaluces en los que se documenta alguno de los términos indicados, lo que nos proporciona un listado muy amplio y jerarquizado en cierta medida por orden de importancia y una cierta indicación de sus respectivas especialidades.

mayores puertos mencionados estaban emplazados en municipios capitales de provincia. Junto a estos diez puertos principales figuran otros doce que podemos considerar de importancia media, varios de ellos dedicados a la pesca, y doce más de escasa relevancia. Pero ni siquiera estos últimos pueden considerarse del todo faltos de interés ya que entre ellos aparece el de San Fernando, en la bahía de Cádiz, especializado en la Marina de guerra, o el de Coria del Río, prácticamente anejo al puerto de Sevilla, que figura como sede de algunas instalaciones de construcción de barcos. En la provincia de Granada los puertos de Albuñol y Salobreña, a la sazón dotados de aduana aunque por poco tiempo ya, ejemplifican el interés de la historia administrativa para el estudio de la historia portuaria.⁶

Tabla 1.

Los puertos andaluces en 1931 según la descripción del AGA															
Las casillas indican los términos recogidos en la matriz de búsqueda que aparecen registrados en cada puerto															
Ind.	Provincia	Puerto	Aduana	Consigna	Marina	Marítim	Consular	Puerto	Armador	Navieros	Vapores	Pesca	Salazones	Marisco	SUMA DE TÉRMINOS
1	Almería	Adra	Sí	Sí		Sí	Sí	Sí		Sí	Sí	Sí			8
2		Almería	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí			Sí	Sí	Sí		9
3		Carboneras		Sí											1
4		Garrucha	Sí	Sí		Sí	Sí	Sí	Sí	Sí		Sí	Sí		9
5	Cádiz	Algeciras	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí			Sí			8
6		Cádiz	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí		Sí	Sí			9
7		Chipiona										Sí			1
8		Conil							Sí			Sí			2
9		La Línea	Sí	Sí									Sí		3
10		Puerto de Santa María	Sí		Sí	Sí	Sí	Sí	Sí						6
11		Puerto Real								Sí	Sí				2
12		Rota		Sí		Sí			Sí	Sí		Sí		Sí	6
13		San Fernando			Sí				Sí						2
14		San Roque					Sí					Sí			2
15	Sanlúcar de Barrameda	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí					Sí			6	
16	Tarifa		Sí					Sí	Sí	Sí	Sí			5	
17	Vejer de la Frontera										Sí			1	
18	Granada	Albuñol	Sí	Sí					Sí						3
19		Almuñécar	Sí	Sí					Sí						3
20		Motril	Sí	Sí	Sí	Sí		Sí				Sí			6
21		Salobreña	Sí												1
22	Huelva	Ayamonte			Sí	Sí	Sí	Sí	Sí			Sí	Sí	Sí	8
23		Huelva	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí		Sí	Sí	Sí	11
24		Isla Cristina			Sí	Sí	Sí	Sí	Sí		Sí	Sí	Sí	Sí	9
25		Lepe								Sí					2
26		Moguer			Sí				Sí						2
27	Málaga	Estepona	Sí	Sí		Sí			Sí		Sí		Sí		6
28		Fuengirola				Sí			Sí			Sí	Sí		4
29		Málaga	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí			Sí	Sí		9
30		Marbella	Sí	Sí		Sí	Sí					Sí	Sí		6
31		Nerja	Sí	Sí					Sí			Sí			4
32		Velez Málaga			Sí							Sí			2
33	Sevilla	Coria del Río							Sí						1
34		Sevilla	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí		Sí	Sí	Sí			9
SUMA DE CASOS			18	19	14	17	14	14	19	8	7	22	10	4	

Fuente: elaboración propia a partir del AGA, 1931

Además de las plazas costeras mencionadas las actividades que hemos rastreado aparecen también en algunos municipios interiores. Es de destacar el caso de Granada, provincia cuya capital provincial, muy en el interior, atraía a la jefatura de la

⁶ A modo de ejemplo sobre las vicisitudes de la aduana de Albuñol en la época que estudiamos puede consultarse la Orden del Ministerio de Hacienda suprimiendo esa aduana y dejando su puerto como mero «punto habilitado de quinta clase». *Gaceta de Madrid* 237, de 25/08/1933, pp. 1291 a 1292.

administración de aduanas, a algún que otro consignatario de buques y a la totalidad del cuerpo consular de la provincia. Todo ello en detrimento del puerto de Motril, a 49 kilómetros al sur, que queda tan aislado geográficamente como disminuido en términos de actividades profesionales. Otro tanto sucede con Jerez de la Frontera. Aunque no se trata de una capital provincial como Granada, también en este caso la importancia de la plaza y la proximidad al Puerto de Santa María, apenas a trece kilómetros, pueden explicar la presencia de consignatarios, cónsules y propietarios de vapores de pesca domiciliados en la plaza. Destaquemos el caso atípico de Antequera, sede de los funcionarios de Aduanas que estaban encargados de la supervisión de las fábricas de alcohol y que poco tenían que ver con la actividad portuaria.

Dispuestos a entrar en materia recordemos que en los puertos se desarrollan normalmente tres tipos de actividades: las propiamente ligadas al concepto de puerto — carga y descarga, atraque y desatraque, estiba y desestiba de los mismos, suministros y provisiones para buques y reparación de los mismos, etc.—; las actividades complementarias a las anteriores —almacenamiento, entrega y recepción de mercancías, crédito y gestión de caja, seguros, etc.— y las actividades pesqueras — abastecimiento y apresto de barcos pesqueros, descarga y tratamiento de la pesca y actividades industriales complementarias como la producción de hielo artificial, a menudo en el muelle mismo para facilitar la carga directa de los pesqueros— y la fabricación de conservas y salazones. A ellos debemos añadir, dada la época que nos ocupa, la construcción y, por supuesto, la gestión del puerto mismo.

Dichas actividades podían gestionarse directamente por la Administración, con la nómina de funcionarios correspondientes, o correr a cargo de los particulares. Todo ello nos proporciona un largo elenco de funcionarios, profesionales y empresarios, que aparecen detalladamente documentados en AGE-1931.

2. Los puertos y el tejido empresarial de los entornos portuarios.

A poco que prospere, el desarrollo de la actividad mercantil en un punto determinado genera una nutrida y amplia variedad de actividades especializadas, destinadas unas, por el lado de la demanda, a resolver los problemas ligados al tráfico y la manipulación física o administrativa de las mercancías transportadas, y otras, por el lado de la oferta, a aprovechar las oportunidades profesionales y mercantiles que encierra dicha actividad.

Eran, por tanto, muchos los titulares de todo tipo de empleos o negocios que se afanan en el entorno portuario y que anunciaban a la posible clientela una gama más o menos amplia de actividades y servicios. Algunas de ellas —vg. los agentes comerciales— definidas legalmente. Otras, fruto simplemente de la práctica mercantil. Una larga serie de intermediarios que se designaban a sí mismos como «agentes» de diverso tipo, «corredores» de diferentes productos, «almacenistas» especializados o no, «representantes» de empresas foráneas, «comisionistas», «corresponsales», o «peritos» con diferentes capacidades, y muchos más. En los casos más avanzados se llegó a la

formación de organismos igualmente especializados como fueron colegios profesionales de Agentes Comerciales o de Agentes y Comisionistas de Aduanas hasta Cámaras de Comercio y Navegación, y otros varios creados igualmente por decisión legal en unos casos o por la mera iniciativa de los interesados.

Tomada titular por titular, dicha gama de actividades proporciona una serie nutrida y variada de carteras profesionales que resulta muy significativa de la concepción del negocio por parte de sus protagonistas mismos.⁷ Tomada, en cambio, en términos agregados y sin referirnos a cada titular concreto disponemos de una amplia serie de profesiones mercantiles, entre las cuales los agentes comerciales, comisionistas y de seguros (sin especialidad) resultan ser los más numerosos, generalizados y probablemente significativos de todo el conjunto. A los anteriores hay que añadir los abogados y procuradores, los notarios y corredores de comercio, los banqueros y otros muchos profesionales y empresarios más, finamente especializados hasta llegar a unos contados profesores y peritos mercantiles, encargados de la gestión financiera de las firmas mercantiles, y los aún más escasos traductores e intérpretes, que en pocas ocasiones se anuncian como traductores jurados. Como era de esperar el desarrollo de los negocios generaba una densa y nutrida red de servicios complementarios, poco o nada estudiada hasta el momento, que presentamos de forma resumida en las Tablas 2.1. y 2.2.

Como vemos la información aparece agrupada por provincias y, dentro de ellas, se recoge el conjunto provincial y cada uno de los puertos principales. Las cifras agregadas [v. Tabla 2.2 columnas 11 y 12] correspondientes a las seis provincias meridionales indican que los empresarios y profesionales del territorio ejercían hasta 8.289 actividades de los ramos que hemos retenido como «servicios a las empresas» (en general). De ellas más de un tercio —3.203, equivalente al 38,6% del total— se concentraban en los catorce municipios portuarios de mayor importancia.

Estas cifras preliminares permiten, por un lado, subrayar la amplia difusión y arraigo por todo el territorio estudiado de las profesiones mercantiles más importantes, pero también evidencian incluso en este segmento, en principio no especializado en los puertos, una positiva atracción ejercida por los municipios portuarios principales. Entre los servicios a las empresas (en general) que manifiestan una mayor atracción por las zonas portuarias, lo que tal vez hubiera justificado clasificarlas como actividades propiamente portuarias, conviene destacar a los profesores y peritos mercantiles y a los

⁷ Denominamos «titular» a cada una de las personas físicas o jurídicas citadas en el AGE-1931 como funcionarios, profesionales o empresarios. Denominamos «actividad» cada uno de los ramos que ejercían. Aunque eran muchos los titulares que ejercían una actividad única y especializada son también muy numerosos, variados y muy significativos quienes ejercitaban dos o más actividades diferentes. Es lo que hemos denominado «cartera de actividades», cuyo análisis en estas páginas resultar muy prometedor.

traductores e intérpretes, algunos de ellos significativamente inscritos como «intérpretes de buques».⁸

Tabla 2.1.

Profesionales mercantiles en las provincias litorales del sur de España (1931) (1)											
Número de actividades desempeñadas por los diferentes titulares											
		Almería				Granada		Málaga			
		Provincia	Puertos principales			Provincia	Puertos principales	Provincia	Puertos principales		
		Almería (Provincia)	Adra	Garrucha	Almería (Capital)	Granada (Provincia)	Moril	Málaga (provincia)	Estepona	Marbella	Málaga (capital)
Servicios a las empresas	Abogados	165		5	52	220	11	182	5	1	79
	Bancos / Banqueros / Corresponsales	57	1	4	4	45	1	57		2	13
	Comerciales, agentes	249	7	1	156	375	19	556	10	5	354
	Comisionistas, agentes	72	3		7	104		200	3	5	71
	Consignaciones										
	Corredores de comercio	5			2	14	2	11			11
	Informes comerciales, agencias	43		1	6	44		43	1		8
	Negocios, agentes	20			1	33		57			11
	Notarios	23	1		4	33	2	26	1	1	8
	Procuradores	48			23	58	7	74	1	2	35
	Profesores y peritos mercantiles	12			8	1		93			92
	Representantes	26			18	13		7		1	
	Seguros (sin especialidad)	40	3	2	1	74	7	80	1	4	14
	Traductores e intérpretes / Intérpretes jurados	4			4	4		2			2
	Transportes, agentes (Marítimos y terrestres)					41		107	2	6	59
	Servicios a la empresa (Total)	764	17	13	286	1.059	49	1.495	24	27	757
Servicios portuarios	Buques, corredores							2			2
	Consignatarios de buques	30	2	3	11	9	8	63	1	1	59
	Efectos navales	5		3	2			5		1	3
	Embarques, agentes	1									
	Fletadores / Fletamentos	2		2				4			4
	Junta de Obras del Puerto	6			6			12			12
	Marítimos, agentes	6	1	5				4	1	3	
	Navieros	6	2	4							
	Peritos en buques										
	Pesca, redes										
	Provisiones para buques	3			3						
	Seguros marítimos	15			15	1	1	29			29
	Útiles y artículos de pesca	1	1					7		1	3
	Vapores de pesca										
Vapores, agentes	4	2		2			1	1			
Servicios portuarios (Total)	118	6	17	50	10	9	127	3	6	112	

Fuente: Elaboración propia a partir de AGA 1931

Por su lado las actividades más especializadas que hemos recogido como «servicios portuarios» tan sólo suman 562 actividades, apenas un 6,8% de los anteriores, pero entre ellas, como era de esperar, la atracción ejercida por los puertos es mucho más potente, lo que se manifiesta en que 427 de ellas (un 76%) estaban domiciliadas en los municipios portuarios principales.

Advirtamos que los empresarios y profesionales que ofrecían sus servicios en las rúbricas de agentes marítimos, navieros y peritos de buques mostraban una orientación muy acusada hacia los pequeños puertos pesqueros del litoral atlántico, en las provincias de Cádiz y Huelva. Por ello aparecen relativamente sub representados en los puertos principales mencionados.

En conclusión, la gama de actividades y servicios a las empresas ofrecidas por los profesionales y empresarios de las provincias litorales en 1931 aparecen, unas, ampliamente difundidas por el territorio, que parece bien articulado para gestionar sus

⁸ Probablemente los cónsules, de carrera u honorarios, muy mayoritariamente instalados en los puertos principales, ejercían también tareas de traducción y de intermediación más o menos limitada a los navíos de las nacionalidades que representaban.

actividades comerciales; otras, claramente especializadas, muestran una atracción muy vigorosa hacia los puertos. Pero incluso las primeras aparecen atraídas, aunque en proporción menor, hacia los puertos mismos.

Tabla 2.2.

Profesionales mercantiles en las provincias litorales del sur de España (1931) (2)														
Número de actividades desempeñadas por los diferentes titulares														
		Cádiz				Sevilla			Huelva				Suma de seis provincias litorales	Suma de puertos principales
		Provincia	Puertos Principales			Provincia	Puertos principales	Provincia	Puertos principales					
		Cádiz (Provincia)	Algeciras	Puerto de San Pedro de María	Cádiz (Capital)	Sevilla (Provincia)	Sevilla (Capital)	Huelva (Provincia)	Ayamonte	Isla Cristina	Huelva (Capital)			
Servicios a las empresas	Abogados	292	10	5	35	437	280	96	5			33	1.392	521
	Bancos / Banqueros / Corresponsales	65	3	3	9	108	16	46	3	2		7	378	68
	Comerciales, agentes	505	3	31	189	1.149	788	279	24			101	3.113	1.688
	Comisionistas, agentes	185	21	31	13	175	2	97			5	4	833	165
	Consignaciones	19				9							28	9
	Corredores de comercio	21	4	1	5	35	15	6				6	92	46
	Informes comerciales, agencias	41	1	1		70	11	40			1	7	281	37
	Negocios, agentes	62	3	2		73	9	31				6	276	32
	Notarios	25	1	1	4	46	13	16	1	1		3	169	41
	Procuradores	67	4	4	15	114	48	37	5			13	398	157
	Profesores y peritos mercantiles	97	2		58	53	51	9				8	265	219
	Representantes	11				33		21			1		111	20
	Seguros (sin especialidad)	125	11	7		192		94	6	5		15	605	76
	Traductores e intérpretes / Intérpretes jurados	3			1	2		10					25	17
	Transportes, agentes (Marítimos y terrestres)	65	5		11	69	16	41	1			5	323	105
	Servicios a la empresa (Total)	1.583	68	86	340	2.565	1.258	823	45	15		218	8.289	3.203
	Servicios portuarios	Buques, corredores												2
Consignatarios de buques		29	8		11	23	23	7				6	161	133
Efectos navales		13	1		6	2	2	11	2	5		4	36	29
Embarques, agentes													1	0
Fletadores / Fletamentos		11			6								17	12
Junta de Obras del Puerto		13	3	4	6	9	9	11				11	51	51
Marítimos, agentes		2	2			5	5	29	6				46	23
Navieros		15				13	13	12				5	46	24
Peritos en buques		2			1								2	1
Pesca, redes								6				6	6	6
Provisiones para buques		4			1	2	2	4					13	10
Seguros marítimos		37			31	19	19	10				10	111	105
Útiles y artículos de pesca		1			1								9	6
Vapores de pesca						2	2	1		1			3	3
Vapores, agentes		13			8			1					19	13
Servicios portuarios (Total)		140	14	4	71	75	75	92	8	6		46	562	427

Fuente: Elaboración propia a partir de AGA 1931

Esto nos lleva a plantear algunos problemas que no han sido tomados en consideración en estas páginas. El primero es la aparición en la muestra de municipios capitales de provincia y el papel de los ferrocarriles el segundo. Las capitales de las provincias litorales, excepto Granada, son municipios costeros y todas cuentan con un puerto importante. Tenían también al menos una línea de ferrocarril. En qué medida el factor capitalidad o el factor ferrocarril refuerzan y condicionan el aspecto portuario en la configuración del tejido de servicios que hemos puesto en evidencia es algo que tendremos que estudiar más adelante en términos mucho más detallados que los presentes.

3. El subsistema exportador y los servicios anejos.

Los titulares —profesionales, empresarios y comerciantes— recogidos en el AGA-1931 anunciaban a menudo sus actividades como «exportadores», un ramo de actividad que a menudo perfilaban indicando qué productos o segmentos concretos incluían en sus respectivas carteras de actividades. Como puede verse en la Tabla 3 su número era realmente importante y aparecen distribuidos por todo el territorio de las seis provincias objeto de nuestro estudio. Nada menos que 4.486 actividades diferentes localizadas en las ciudades y pueblos de dicho territorio y no sólo en los puertos. La diversidad de tales

actividades queda en evidencia si consideramos la cifra de 117 rúbricas diferentes, de importancia muy desigual, claro está. Entre ellas aparecen actividades francamente marginales —nada menos que 29 casos únicos, que cubren una variada gama de productos de interés local desde el anís, en la provincia de Granada, y las alcaparras, en la de Almería, la pulpa y la cáscara de naranja, en Sevilla, y la miel, en Huelva, pasando por las arvejas, en Málaga, y los artículos de caza, en Cádiz—. Pero por el otro extremo conviene mencionar a quienes se ocupaban de la exportación de granos y cereales, uvas, vinos, frutos del país (con diversas denominaciones), almendras, remolacha, ganado, aceite, castañas y naranjas; todos ellos cuentan con más de un centenar de menciones diferenciadas, es decir diferentes comerciantes dispuestos a intervenir en su comercialización, repartidas por casi todo el territorio de las seis provincias. En conjunto la distribución sectorial dibuja el panorama típico de la base agrícola exportadora de la región con bastante más detalle, eso sí, que la habitual y socorrida mención a la terna mediterránea del trigo/harinas, aceitunas/aceite y uvas/vino. Todas esas actividades, las diez más ampliamente representadas, y otras muchas que aparecen en la tabla con menor importancia, a menudo daban salida a productos agrícolas poco o nada elaborados en línea con las especialidades típicas del entorno natural mediterráneo.

En el caso que nos ocupa cabe sospechar que el término «exportador», a menudo asociado a los de «cosechero», «almacenista», «tratante» y otros parecidos, reflejaba un punto de vista diferente del usual hoy, más amplio que el tráfico transfronterizo más allá de los límites del Estado nacional y al margen de las competencias de la Administración aduanera. A menudo se refería a simples exportaciones interregionales o interprovinciales realizadas por ferrocarril o navegación de cabotaje y destinadas al mercado interior español. La abundancia de exportadores de granos y cereales y muchos de los exportadores de vino y aceite —por lo general establecidos en comarcas interiores dotadas de ferrocarril—, muchos de ellos imposibles de colocar en los mercados internacionales, lo pone claramente de manifiesto.

Tal vez por eso mismo el término «exportador» presenta un rasgo aparentemente contradictorio pero realmente interesante en el caso que nos interesa cual es su relativamente escasa presencia en los puertos principales de la región. De las diez mayores rúbricas de actividad, que agrupan a 2.903 entradas de nuestra población (un 61,2% del total) nada menos, solamente 321 (un 7,2% del total) aparecen localizadas en municipios portuarios. Solamente los exportadores de productos menos difundidos que los anteriores como el coñac, los higos secos, los frutos del país y los minerales muestran una localización de sus empresas más orientada hacia los entornos portuarios en una proporción superior al cincuenta por ciento. Es preciso descender hasta actividades muy minoritarias y localizadas como el tocino, el regaliz, los carbones vegetales y la pulpa de frutas para encontrar exportadores especializados que, ahora sí, aparecen sola y exclusivamente en ciudades portuarias y parecen responder más a un incentivo de la demanda que a oportunidades básicas de la oferta.

El subsistema exportador de productos agrarios aparece, pues, bastante desarrollado y bien distribuido por todo el territorio para articular las principales comarcas, pero no manifestaba una clara orientación hacia los puertos; unos puertos que, por ende, practicaban tanto el tráfico de cabotaje como la navegación de altura. Cabe pensar, pues, que dichas exportaciones se orientaban también pero en escasa medida hacia los mercados internacionales. Un rasgo estructural que probablemente responda a la política comercial seguida por el Estado español durante más de un siglo y que, en la medida en que no ofrecía facilidades para la comercialización en mercados exteriores, podía dificultar la diversificación de las actividades destinadas a aprovechar las capacidades locales en consonancia con las oportunidades existentes en los mercados exteriores. Una opción cuya importancia ha puesto de relieve la evolución ulterior de la economía exportadora española sesenta años más tarde.

Es de destacar para terminar la importancia de la pesca y de los productos pesqueros, más o menos elaborados, un segmento que en este caso sí que muestra una clara orientación hacia los puertos principales; los mejor equipados para el uso de modernos barcos de pesca y con significativas economías de escala. Pensamos que lo dicho en el párrafo anterior sobre el entendimiento que debemos darle al término «exportador» en el caso de los granos y cereales debe aplicarse también aquí con la peculiaridad de que, a diferencia de las producciones agrícolas, los puertos en sí mismos concentran el tejido productivo y son sus productos los que se exportaban y se siguen exportando, a los mercados exteriores, por supuesto —salazones y conservas—, pero sobre todo al mercado interior de pesca y marisco frescos.

4. Conclusiones.

En las páginas precedentes hemos presentado un proyecto de investigación orientado a describir con detalle las clases medias andaluzas y, en particular, las profesiones y empresas que caracterizan su actividad económica y social. En esta ocasión nos hemos limitado a las provincias costeras del litoral meridional y nos hemos preguntado expresamente por el papel que los catorce puertos principales y su entorno inmediato ejercían sobre el tejido empresarial y profesional de la región.

Para ello recurrimos a fuentes mercantiles que nos proporcionan listados completos y localizados de los profesionales y empresarios que operaban en cada territorio o plaza mercantil (titulares) y el conjunto de las especialidades que ofrecía en ellos cada uno esos titulares (actividades). Dado el carácter de esta ponencia nos hemos limitado a considerar las actividades que se pueden clasificar en tres segmentos singulares: los servicios a las empresas, los servicios propiamente portuarios y la intermediación en las exportaciones. A ellas se añaden las actividades pesqueras o vinculadas a la pesca. En toda ocasión hemos considerado la totalidad del territorio de las seis provincias y detallado los municipios en los que se localizaban los puertos principales de la región.

Como era de esperar el desarrollo de los negocios generaba una densa y nutrida red de servicios complementarios a las actividades productivas y de transporte que ha sido poco o nada estudiada hasta el momento.

La descripción contenida en las Tablas 2 y 3 nos muestra un territorio servido por una red de profesionales especializados en actividades vinculadas al comercio mayorista y de exportación y a los servicios a las empresas. Una cierta homogeneidad en la distribución territorial, por tanto, que opera sobre una base agraria con matices importantes que no son del caso pero que al menos dejan uno de interés para la comunicación que nos ocupa: los puertos, los importantes al menos, ejercían una atracción positiva pero limitada sobre las actividades de servicios a las empresas (en general) y las de los exportadores, cuya presencia estaba difundida más bien por el conjunto del territorio. Los especialistas en servicios portuarios, como era de esperar, muestran una acusada concentración, en algunos casos absoluta, en los municipios portuarios. Los puertos menos importantes se limitaban a menudo a funciones de apoyo a las actividades pesqueras o a actividades muy especializadas.

Parece singularmente sugerente la distribución de los exportadores, que parece más orientada a favorecer la recogida y canalización de los productos agrarios hacia mercados de fuera de la región y/o del país que a promover la diversificación de actividades y la generación de otras nuevas orientadas al mercado internacional.

Aparte de la descripción y localización de las actividades mencionadas, el estudio que presentamos propone algunos problemas de interés que convendrá seguir en el futuro. En particular será necesario aislar en lo posible los efectos combinados de la geografía portuaria, la ferroviaria y la administrativa. El hecho de que los más importantes de los puertos mencionados, con su tejido de empresas auxiliares más nutrido y diversificado, radiquen en municipios capitales de provincia y el que todos ellos estuvieran dotados de ferrocarril complica notablemente el análisis aunque sin duda ofrece un interés adicional para profundizar en la materia. De este modo en el futuro tal vez haya que estudiar no sólo el efecto aislado de los puertos sobre el tejido empresarial sino también el de los ferrocarriles sobre la configuración del tejido profesional mercantil en Andalucía. Tal vez incluso sea necesario distinguirlos del que articula la base productiva y exportadora del territorio en dos o tres subconjuntos, la intermediación portuaria, la intermediación ferroviaria y las actividades directamente productivas, y sus interacciones recíprocas.

Granada, mayo de 2017