



Investigaciones Geográficas (Esp)
E-ISSN: 1989-9890
inst.geografia@ua.es
Universidad de Alicante
España

Miras Araujo, Jesús
El tráfico mercantil portuario en una etapa de transición: A Coruña, 1913-1960
Investigaciones Geográficas (Esp), núm. 33, enero-abril, 2004, pp. 119-140
Universidad de Alicante
Alicante, España

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17603307>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

EL TRÁFICO MERCANTIL PORTUARIO EN UNA ETAPA DE TRANSICIÓN: A CORUÑA, 1913-1960

Jesús Mirás Araujo
Departamento de Economía Aplicada I
Universidade da Coruña

RESUMEN

El trabajo tiene como objetivo cubrir una laguna histórica en el análisis del puerto de A Coruña, manifestada en el menor interés concitado por el siglo XX y en la perspectiva excesivamente globalizadora de los estudios. Se trata de profundizar en el análisis de los tráficos mercantiles más significativos de este período, mediante el empleo de las Memorias de la Junta de Obras del Puerto. En conjunto, se observa un considerable crecimiento del movimiento portuario, aunque A Coruña conservó su carácter de puerto predominantemente de descarga. Las principales mercancías fueron el carbón mineral (de procedencia británica y más tarde también nacional, y que era redistribuido vía tráfico de litoral, a la flota pesquera principalmente) y el agua común; y, en menor medida, ciertas materias primas (sal, madera, arena) y productos industriales (cemento, abonos). Sin embargo, a pesar de su protagonismo a nivel local, ni el comercio de cabotaje ni el exterior conquistaron volúmenes de tráfico equiparables a los mayores puertos nacionales, con una composición, además, menos compleja. Todo ello constituye un reflejo de las características de la economía urbana y de su entorno geográfico, debido a sus repercusiones sobre un menor volumen de demanda y de oferta agregadas.

Palabras clave: geografía portuaria, puertos, tráfico marítimo, cabotaje, transporte de mercancías, tráfico portuario.

ABSTRACT

This work aims to fill a historical gap in the analysis of the port of A Coruña, which can be seen in the scarce interest that the twentieth century has received, and in a excessively aggregate nature of the studies. I try to go deeply into the analysis of the most significant goods traffics of this period, through the use of the Port Authority reports. We can observe a considerable growth of the port traffic as a whole, though A Coruña maintained its character as a predominantly unloading port. The main goods were coal (from United Kingdom and later from northern Spain, which was redistributed through seaboard traffic, mainly to the fishing fleet) and water supply; and, in smaller numbers,

several inputs (salt, wood, sand) and industrial goods (cement, fertilizers). Nevertheless, despite its importance at the local level, neither coastal traffic nor overseas trade conquered a level of traffic as the larger Spanish ports, and besides they had a less complex composition. These features were a consequence of the characteristics of the urban economy and its hinterland, because it had repercussions on a smaller aggregate supply and demand.

Key words: port geography, ports, maritime traffic, coastal traffic, goods transport, port traffic.

1. Introducción

El presente trabajo tiene un doble objetivo. Por un lado, analizar un período relativamente descuidado por una literatura excesivamente globalizadora respecto al análisis económico sobre la ciudad de A Coruña, en particular sobre el principal generador de efectos inducidos, el puerto. Por otro lado, se trata de determinar cuáles fueron los tráficos mercantiles más relevantes durante un período que se ha caracterizado como de transición, entre un modelo portuario, el del siglo XIX, que —al amparo de la industrialización— supuso la modernización de algunos puertos españoles, y el modelo que se consolida a partir del denominado desarrollismo (Guimerá, 2000: 54-57).

El marco cronológico elegido se caracterizó, además, por la existencia de diversas coyunturas, de notoria influencia en el movimiento portuario: guerra europea, inestabilidad de entreguerras y crisis de los años treinta, guerra civil y mundial, autarquía, etc. El punto de llegada se encuentra bien definido por el giro liberalizador en la política económica franquista de finales de los años cincuenta. Además, con frecuencia se ha insistido en que no fue hasta principios de los sesenta cuando A Coruña comenzó a consolidar su protagonismo portuario a nivel nacional (Domínguez, 1971). Aunque, probablemente, el hecho más importante que obliga a acotar el período estudiado en los inicios del desarrollismo fue la instalación de la Refinería de petróleo en el año 1962, que coincidió aproximadamente en el tiempo con otra promoción trascendental, la construcción del dique de abrigo «Barrié de la Maza». Esto, unido a la creación de un polo de desarrollo industrial en la ciudad a principios de esa década, modificó drásticamente el tráfico mercantil portuario (Meijide, 1964; Martín, 1967).

La fuente empleada han sido las *Memorias* publicadas por la Junta de Obras del Puerto. En ellas, los datos se expresan en términos cuantitativos, sin mención del valor (excepto para la pesca). Esto supone una limitación, pues obliga a comparar cantidades de mercancías de muy diversa naturaleza y valor; lo mismo ocurre con sus densidades, pues los volúmenes requeridos en el traslado y manipulación son distintos. Presenta, en cambio, la ventaja de su homogeneidad, dado que las unidades no han sufrido modificaciones, obviando la necesidad de deflactar las series.

2. El irregular comportamiento a largo plazo del tráfico mercantil

La mayoría de estudios coincide en señalar el temprano desarrollo del puerto de A Coruña (Parrilla, 1996; Barreiro, 1986; González, 1985) y su carácter de pilar de la actividad económica urbana, a pesar de los avatares históricos que provocaron sucesivas etapas de crisis y recuperación del tráfico mercantil.

Existe constancia de que el siglo XVI fue testigo de un importante crecimiento, asociado en aquel momento al desarrollo de la actividad pesquera y del comercio exterior (Gil, 1981-85, 1976). Tras un largo período de estancamiento, el último tercio del siglo XVIII

presenció la etapa probablemente más brillante del puerto en términos comparativos, gracias al establecimiento de los Correos Marítimos, en el año 1764, a la promulgación de la Ley de Comercio Libre, en 1778, y la creación del Real Consulado Marítimo y Terrestre, en 1785¹. A esta etapa siguió una nueva fase de declive durante la primera mitad del siglo XIX, como consecuencia de la pérdida de las colonias americanas. Sin embargo, la posterior reactivación de nuevos negocios vinculados al tráfico de pasajeros dio un nuevo impulso a la economía urbana, siendo éste el pilar fundamental de la actividad portuaria hasta la llegada del siglo XX.

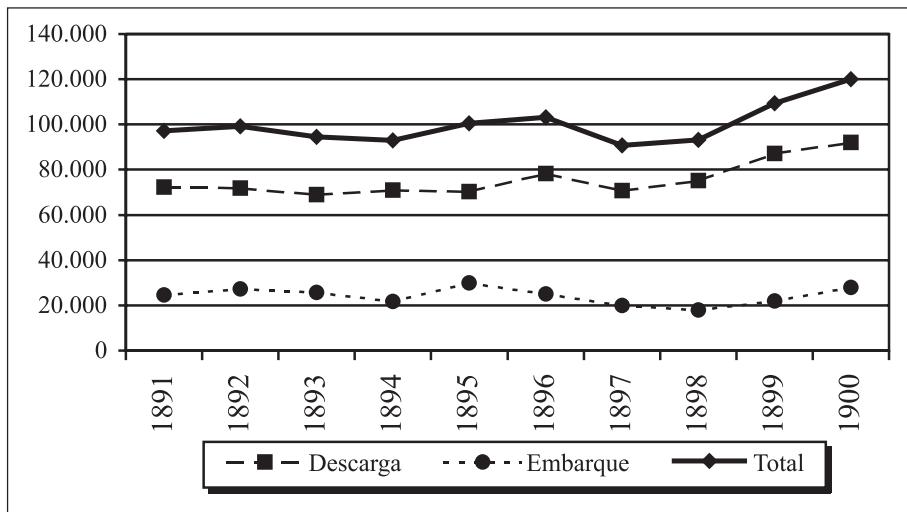


FIGURA 1. Movimiento de mercancías en el puerto de A Coruña a finales del siglo XIX (Tms)
Fuente: Valcárcel (1923).

El tráfico mercantil había experimentado un suave pero continuo crecimiento desde finales del siglo XIX hasta la Primera Guerra Mundial, si exceptuamos la negativa coyuntura que rodeó al bienio 1897-1898 (Figura 1)². Se intuye que durante los primeros años del siglo XX la favorable evolución económica regional colaboró al crecimiento del tráfico portuario (Mirás, 1997). A nivel peninsular, el puerto de A Coruña ocupaba una posición intermedia dentro de la jerarquía portuaria española (Tabla 1) y, por tanto, desempeñaba un papel secundario, en comparación con los mayores puertos del país (Rivas, 1960). Esta circunstancia ha estado determinada por las características económicas urbanas y regionales, y es coherente con la posición intermedia de la ciudad dentro de la jerarquía urbana nacional.

A pesar de todo, desde finales del siglo XIX la importancia del puerto coruñés había ido creciendo continuamente. En 1897 era el séptimo puerto nacional, si nos atenemos al

1 Alonso (1991), Meijide (1984). Para el período 1791-1800 sabemos que el tráfico mercantil había alcanzado un promedio anual de 14.054 toneladas. Archivo de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de La Coruña (COINC), 1963.

2 El promedio anual de movimiento de mercancías entre 1891 y 1900 se situó en torno a las 101.071 toneladas (75.809 correspondientes a descargas y 25.262 a embarques), frente a las aproximadamente 37.000 toneladas de promedio para el período 1841-1850. Archivo COINC, 1963.

Tabla 1
RANKING PORTUARIO ESPAÑOL (TRÁFICO GLOBAL, EN MILES DE TMS)

	1929	1933	1937	1940	1944	1948	1952	1956	1960
Bilbao	4.692	2.705	849	2.585	1.711	2.568	5.014	4.509	4.370
Barcelona	3.674	3.025		2.085	2.185	2.588	3.334	3.514	3.808
Huelva	3.447	2.244	2.492	1.213	788	1.577	2.312	2.267	2.583
Gijón	2.337	2.010		2.260	2.444	2.666	3.122	3.246	4.245
Valencia	1.931	1.349		961	889	1.132	1.541	1.646	1.921
Sevilla	1.408	719	921	735	753	1.034	1.245	1.587	1.640
Santander	1.138	680	134	666	444	712	903	1.584	1.494
Avilés	907	764	49	877	902	945	1.268	1.457	3.391
Almería	880	351		177	316	509	783	835	1.109
Cartagena	735	471		290	316	413	2.322	4.290	8.252
Pasajes	692	714	392	638	604	870	966	1.127	1.316
Málaga	690	492	231	594	631	728	843	738	875
Alicante	647	602		371	501	658	780	873	979
Cádiz	605	175	260	282	337	144	366	605	559
Tarragona	554	509		287	272	493	518	741	916
Palma	403	263	142	268	251	413	507	551	676
Vigo	313	341	401	300	275	1.023	419	849	998
Ferrol	214	72	31	82	92		158	137	252
A Coruña	213	212	168	346	289	381	434	840	1.144
Castellón	162	160					96	53	49
Algeciras	84	33	52	90	80	144	93	106	63
Santa Cruz		820	719	850	451	1.916	2.400	2.850	5.367
Las Palmas		1.368	877	604	403	351	1.447	2.375	2.533
Melilla			1.451	542	791	994	1.127	1.593	1.705
Ceuta			216	173	348	1.259	516	877	792
S. Esteban de Pravia							1.308	1.144	1.336

Fuente: Anuarios Estadísticos de España.

volumen de recaudación de su Aduana, ocupando su provincia marítima el tercer lugar (Tabla 2)³. La distancia con los puertos inmediatamente superiores no era excesiva, excepto con los dos grandes puertos mediterráneos. Ya en aquel tiempo, como un signo estructural de larga duración, el puerto coruñés mostraba un marcado predominio de las descargas sobre los embarques⁴.

Durante la primera década del siglo XX, el tráfico mercantil atravesó un período, en general, próspero. Al igual que había ocurrido durante la mayor parte del siglo XIX, el principal responsable del crecimiento fue la entrada de mercancías, tanto vía exterior como, sobre todo, vía cabotaje. En realidad, la serie agregada ha mostrado siempre una fuerte dependencia de las descargas. Solamente en coyunturas especiales, como la de la Primera Guerra Mundial, los embarques experimentaron un cierto crecimiento.

Como se puede apreciar en la Figura 2, el tráfico mercantil pasó de aproximadamente 155.000 tms en el año 1904 a 307.000 tms en 1913, con un crecimiento final del 97,73 %, es decir, un 9,77 % anual acumulativo. Esto equivale al mayor crecimiento registrado en

Tabla 2
RECAUDACIÓN EN ADUANA POR CABOTAJE EN 1897 (MILLONES DE PESETAS)

Puerto	Recaudación	Provincia marítima	Recaudación
1. Barcelona	405,8	1. Barcelona	406,8
2. Valencia	108,4	2. Valencia	119,2
3. Sevilla	91,5	3. A Coruña	98,1
4. Alicante	85,4	4. Sevilla	91,5
5. Bilbao	83,5	5. Alicante	89,3
6. Málaga	71,6	6. Vizcaya	86,2
7. A Coruña	67,8	7. Málaga	75,7
8. Gijón	53,2	8. Oviedo	70,0
9. Santander	44,3	9. Pontevedra	64,0
10. Cádiz	33,8	10. Cádiz	59,0
11. Vigo	27,4	11. Santander	52,0

Fuente: Tettamancy (1900: 511)

³ Datos publicados por la Dirección General de Aduanas en 1899. A este comercio habría que añadir el realizado por vía ferroviaria, que Tettamancy (1900: 511) estimaba en unos 38 millones de pesetas y unas 36.000 tms. para esa misma fecha.

⁴ Una característica que se ha acentuado todavía más tras la instalación de la Refinería de petróleo en el año 1962, a través de las importaciones de crudo, fundamentalmente del mundo árabe, y, sobre todo, de Libia. La refinería, situada en el lugar de Bens, a 5 km. de A Coruña, se enlazó con el puerto por medio de oleoductos subterráneos. Originalmente tenía una capacidad de tratamiento de más de 2 millones de toneladas, aunque pronto se autorizaría su ampliación hasta 4 millones, en un primer paso, y 6 millones más adelante.

todo el primer tercio del siglo XX, superando la también favorable coyuntura de los años centrales de la década de los veinte. Los mayores incrementos se aprecian en el tramo final de los años diez, como culminación de una excepcional fase de crecimiento a nivel internacional, de la que también obtuvieron resultados positivos las economías española y gallega.

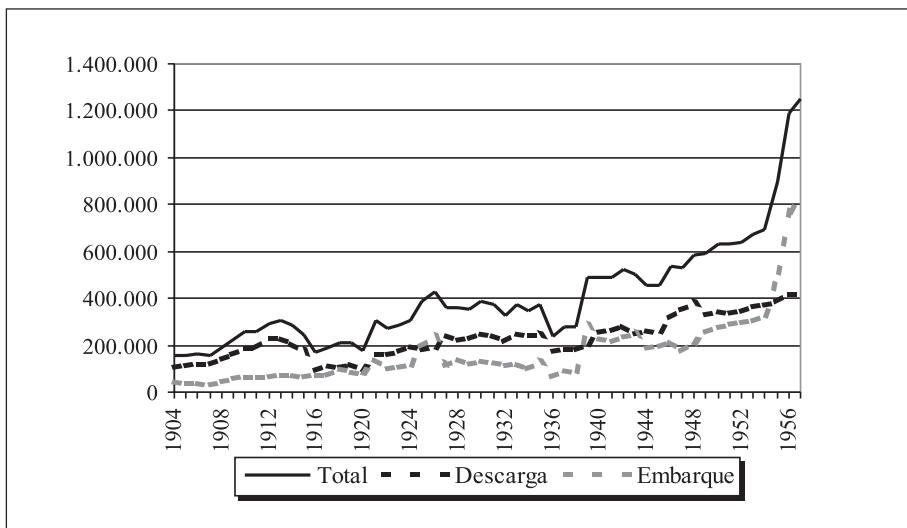


FIGURA 2. Tráfico mercantil por el puerto de A Coruña, 1904-1957 (Tms)

Fuente: Para 1904-1915, Valcárcel (1923).

Para 1916-1957, Memorias de la Junta de Obras del Puerto de La Coruña. No incluye el tráfico pesquero

Si individualizamos, por categoría de tráfico, descubrimos que las descargas crecieron a un ritmo global del 109,57 % (10,96 % anual acumulativo) entre 1904 y 1913, con los mismos picos que el tráfico global. Mientras que, por el contrario, los embarques sólo aumentaron un 68,26 %, con varios años de caídas importantes, como fueron 1907 (-16,72 %), 1905 (-8,56 %) y 1911 (-4,49 %), lo que revela una fuerte irregularidad y, paradójicamente, una menor capacidad de control sobre este tipo de movimiento portuario. Esto sólo puede ser un síntoma de la baja capacidad competitiva de la economía urbana y regional en los mercados extrarregionales, incluido, naturalmente, el mercado exterior.

Tras el desencadenamiento de la guerra en Europa, la actividad portuaria, así como el conjunto de la economía urbana de A Coruña experimentaron una fase de decrecimiento. El período más crítico transcurrió entre 1914 y 1916, cuando la actividad portuaria cayó un 71,29 %, aunque la responsabilidad del descenso es atribuible a los embarques de mercancías, que experimentaron una disminución mayor que las descargas. La conclusión es clara: A Coruña no formó parte de aquéllos espacios que aprovecharon las ventajas exportadoras creadas por la guerra. Los puertos con situación continental se beneficiaron de la disponibilidad de comunicaciones terrestres y de la rentabilidad de la actividad naviera. En cambio, la influencia sobre A Coruña fue relativa, en tanto se trataba de un puerto con una situación periférica a nivel europeo y un nivel de relaciones exteriores poco significativo (Tabla 3); aunque, en contrapartida, el

Tabla 3

*PORCENTAJE DEL TRÁFICO EXTERIOR Y DE CABOTAJE DE LOS PUERTOS
ESPAÑOLES EN RELACIÓN CON EL TRÁFICO TOTAL EN CADA PUERTO
(EXCLUIDO EL TRÁFICO DE LITORAL)*

COMERCIO EXTERIOR				COMERCIO DE CABOTAJE					
	1930	1939	1950	1960		1930	1939	1950	1960
Las Palmas	92,3	78,7	36,2	78,8	Avilés	100	93,6	96,7	73,8
Santa Cruz	92,2	62,1	67,5	78,8	Vilagarcía	99,1	96,7		
Huelva	89,3	81,5	77,9	60,2	Gijón	94,5	95,2	96,8	88,6
Almería	81,8	19,1	64,5	48,2	Palma	74	72,6	100	81,7
Castellón	76,3	47		67,3	Cádiz	68,9	79,6	54	59,9
Valencia	69,8	47,4	45,2	42,4	A Coruña	63,8	91,2	76,2	50,2
Cartagena	68,7	43,5	42,7	59	Ferrol	59,9	100	0	50
Sevilla	65,2	45,8	12,2	40,2	Pasajes	57,6	76,7	95,7	65,5
Tarragona	61,9	19,5	11,1	35,4	Algeciras	57,5	70	80,4	57,1
Bilbao	59,4	42,3	17,3	18	Santander	49,3	62,4	62,2	63,6
Vigo	58,2	18,2	13,3	60,2	Alicante	45,4	61,6	51,4	60,8
Málaga	57,3	29,7	27,2	37,7	Barcelona	43,7	76,7	41,3	63,9
Barcelona	56,3	23,3	58,7	36,1	Málaga	42,7	70,3	72,8	62,3
Alicante	54,6	38,4	48,6	39,2	Vigo	41,8	81,8	86,7	39,8
Santander	50,7	37,6	37,8	36,4	Bilbao	40,6	57,7	82,7	82
Algeciras	42,5	30	19,6	42,9	Tarragona	38,1	80,5	88,9	64,6
Pasajes	42,4	23,3	4,3	34,5	Sevilla	34,8	54,2	87,8	59,8
Ferrol	40,1	0	100	50	Cartagena	31,3	56,5	57,3	41
A Coruña	36,2	8,8	23,8	49,8	Valencia	30,2	52,6	54,8	57,6
Cádiz	31,1	20,4	46	40,1	Castellón	23,7	53		32,7
Palma	26	27,4	0	18,3	Almería	18,2	80,9	35,5	51,8
Gijón	5,5	4,8	3,2	11,4	Huelva	10,7	18,5	22,1	39,8
Vilagarcía	0,9	3,3			Santa Cruz	7,8	37,9	32,5	21,2
Avilés	0	6,4	3,3	26,2	Las Palmas	7,7	21,3	63,8	21,2
Ceuta		36,1	1,8	58,5	Ceuta		63,9	98,2	41,5
Melilla		85,9	60,6	90,1	Melilla		14,1	39,4	9,9
S. Esteban de Pravia			0	0	S. Esteban de Pravia		100	100	

Fuente: Anuarios Estadísticos de España.

comercio de cabotaje tenía un peso considerable (Tabla 4). Únicamente se aprecia una recuperación, en buena medida ficticia, hacia el final del conflicto (en 1917 el tráfico creció un 11,40 %, y en 1918 un 11,75 %), que se debió al crecimiento del tráfico de litoral de carbón mineral, con destino mayoritariamente hacia la flota pesquera local.

Las causas de esta situación hay que buscarlas en las dificultades del contexto internacional. La guerra tuvo un negativo impacto en los negocios de A Coruña, que dependían en alto grado del movimiento portuario. De ahí que determinadas actividades del sector terciario (consignación, representación, agencias, comercio, etc.) atravesasen una coyuntura azarosa, aunque también algunas actividades industriales y manufactureras sufrieron el impacto de la guerra. Además, la escasez de mercancías y la inflación propia de los años de la guerra contribuyeron a deteriorar notablemente la situación social en la ciudad.

Tabla 4
DISTRIBUCIÓN DE LA COMERCIALIZACIÓN POR CABOTAJE ENTRE LOS PRINCIPALES PUERTOS (% SOBRE PESETAS CORRIENTES)

Puertos	1890	1895	1900	1905	1910	1915	1920
Barcelona	23,64	29,74	22,53	30,80	17,09	16,77	14,33
Sevilla	8,79	8,20	7,00	5,79	7,60	7,38	13,55
Bilbao	5,96	4,16	5,17	5,39	6,36	6,51	7,90
Alicante	5,38	4,61	5,97	5,38	6,27	5,52	4,20
Málaga	4,41	5,52	6,73	3,97	5,25	4,14	1,52
Palma	4,35	2,84	2,92	3,54	4,39	5,26	4,84
Cádiz	4,31	2,38	2,66	2,33	3,33	3,36	5,08
Santander	4,29	4,59	3,57	2,45	1,26	3,80	4,88
Valencia	4,19	3,37	8,45	7,31	10,62	10,09	6,77
Gijón	4,08	3,24	3,59	3,77	3,75	4,11	4,61
A Coruña	3,80	3,71	3,34	2,98	3,10	3,26	2,02
Total	73,20	72,36	71,93	73,71	69,02	70,20	69,70

Fuente: Frax (1981: 132)

Por otra parte, durante el conflicto se multiplicaron las dificultades para el movimiento de pasajeros en dirección a América Latina, debido, por un lado, al bloqueo naval en aguas europeas, y por otro, a las dificultades económicas que atravesaban los países de destino de la emigración. Esto provocó la lógica disminución de las salidas de emigrantes, e incidió negativamente en los negocios marítimos que explotaban los beneficios económicos derivados de este tráfico.

Hasta la Guerra Civil se extiende una etapa de esplendor, que se encuadra dentro del período de crecimiento económico que acompañó a la Dictadura de Primo de Rivera (Lindoso y Mirás, 2001). El clima de «tranquilidad» social bajo el que se desarrolló la actividad económica a partir de 1923 contribuyó decididamente a una recuperación de los negocios de los sectores industrial y terciario. El resultado fue un considerable incremento de los intercambios mercantiles con otros espacios económicos. Si bien el viraje nacionista que caracteriza el primer tercio del siglo XX —sensiblemente fortalecido durante la guerra— no facilitó la comunicación comercial con el exterior, el puerto experimentó una revitalización de las relaciones con otros puertos nacionales, vía tráfico de cabotaje (Figura 3 y Figura 4).

El crecimiento de la actividad portuaria se quebró con la llegada de la República y con el desencadenamiento de la crisis de los años treinta, a pesar de que ya a finales de los años

veinte el tráfico muestra un descenso ficticio, cuya verdadera causa fue únicamente la caída de algunos embarques puntuales de mercancías de litoral (carbón, hielo, agua), en buena medida asociados a la crisis pesquera de esos años.

Inicialmente, la depresión, en apariencia, no tuvo repercusiones inmediatas de signo negativo. El relativo aislamiento de la economía española y la política distributiva republicana probablemente contribuyeron a moderar los efectos de la crisis, al menos durante sus primeras manifestaciones, allanando el camino para la actividad marítima nacional. No obstante, cuando la crisis dejó sentir sus efectos, hacia 1931 (con una caída del 3,80 % del tráfico global) y con mayor claridad en 1933 (-12,86), el movimiento portuario comenzó a padecer las consecuencias, tanto en los embarques como en las descargas. La depresión reforzó las actitudes proteccionistas de muchos países afectando, de este modo, al comercio exterior. En torno a 1934 el puerto atravesaba un momento crítico, que se agravó en los dos años siguientes.

Tabla 5
COSTE COMPARADO DE LAS OPERACIONES DE LOS PUERTOS DE A CORUÑA Y NORTE DE ESPAÑA (PESETAS CORRIENTES)

Coste por tonelada	A Coruña	Vigo	Musel	Santander	Pasajes	Bilbao
Mercancías:						
Primer grupo	6,35	3,9	3,5	4	-	-
Segundo grupo	7,25	-	-	-	2,25	3,5
Tercer grupo	8,15	4,65	4,75	5	-	-
Jornales. Jornada:						
Ordinaria	15	13	15	14	11,50 a 13,50	12,00 a 13,50
Festiva (cabotaje)	30	-	-	-	-	-
Festiva (altura)	25	19	26,25	28	-	27
Medios jornales	hay	no hay	no hay	hay	hay	hay
Recargo por seguros	25%	16 a 22 %	33%	40%	20 a 22 %	19% y 0,10 tonelada

Fuente: *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, p. 8.

Las opiniones de los contemporáneos coincidían en tal sentido. Las lamentaciones más amargas provenían de los empresarios, expresadas a través de la Patronal y de la Cámara de Comercio, quienes se quejaban en repetidas ocasiones de la paralización del movimiento comercial e industrial, vinculada a la ralentización del puerto. La causa, siempre según su opinión, era la desventajosa posición de A Coruña en relación a otros puertos en varios puntos trascendentales. En primer lugar, en términos de costes, pues, aparentemente, era el puerto más caro del norte de España (Tabla 5). En segundo lugar, en términos de dotación de infraestructuras portuarias. Y, finalmente, en cuanto a la organización del trabajo, que se realizaba de manera escasamente eficiente⁵. Algunas operaciones resultaban difíciles y se realizaban inefficientemente, en particular el carboneo. La conflictividad obrera o la organización de las operaciones de carga y descarga por parte de la patronal es probable

⁵ «La Coruña y su puerto», *Galicia Industrial y Comercial*, marzo 1934, pp. 9-10.

que incidiesen también en la disminución del número de buques que realizaban aprovisionamiento, pues tales deficiencias desincentivaban las escalas. Además, los derechos consulares que se abonaban eran elevados y el relativamente reducido volumen de carga transportado no podía soportar tales costes⁶.

Por otra parte, en este período se acentuó la competencia de otros puertos y otros sistemas de transporte. Durante la década anterior había aumentado el número de puertos habilitados para operaciones aduaneras. Además, el desarrollo del transporte por carretera posterior a la guerra europea trajo consigo un decrecimiento del papel de la ciudad como distribuidora del mercado interior y una pérdida de los mercados del litoral⁷.

La Guerra Civil originó una fuerte contracción, con una disminución del 36,8 % del tráfico global sólo en el año 1936. Sin embargo, durante las fases finales del conflicto, el tráfico comenzó a recuperarse con relativa celeridad, permitiendo incluso superar los niveles prebélicos. Tal coyuntura fue tan sólo aparente, debido a la concentración en un reducido número de partidas: determinadas remisiones de cabotaje y, sobre todo, un enorme incremento del tráfico de aguada a los buques. El papel de Galicia como zona de retaguardia, suministradora de bienes para el territorio controlado por el bando *nacional* explica en buena medida el crecimiento de los años 1937 y 1939. Tras la guerra, el

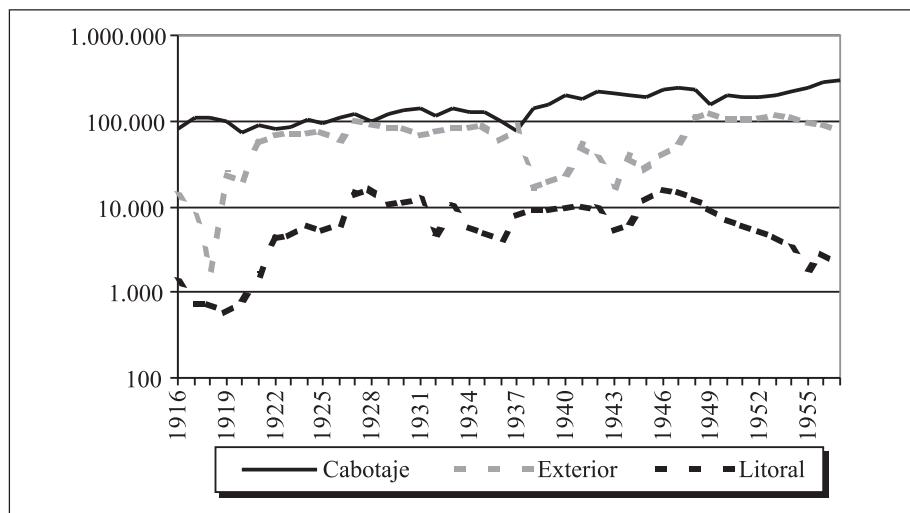


FIGURA 3. Tráfico mercantil de bahía, cabotaje y exterior. Descarga (tms)
Fuente: Memorias de la Junta de Obras del Puerto de La Coruña. No incluye el tráfico pesquero.

6 Estudio realizado para conocer las causas del decrecimiento mercantil de La Coruña. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de La Coruña, La Coruña, 1935, p. 8.

7 A Coruña perdía mercados, siendo sustituida por Vigo, eficaz competidor, especialmente en la zona al sur de Fisterra. Mientras en A Coruña el estancamiento dominaba el panorama portuario, Vigo atravesaba una situación más favorable, debido a su mayor dinamismo. De hecho, casi no existía comercio portuario con las Aduanas de Betanzos, Pontedeume, S. Uxía de Riveira, Muros y Povoa do Caramiñal. En el resto, se había registrado una considerable disminución. *Estudio..., op. cit.*

aumento en las remisiones de cabotaje y el enorme incremento de las descargas de litoral rompieron esta tendencia (Figura 3). Ambos factores apuntan a una mayor facilidad para abastecer la demanda de otras áreas, siendo el litoral mediterráneo el más beneficiado.

La autarquía franquista repercutió negativamente en la ciudad, en forma de una dramática ralentización del tráfico, tanto vía demanda como vía oferta, que acompañó a la desaceleración económica urbana (Mirás, 2000, 1999). Entre 1940 y 1945 el movimiento cayó un 7,5 % acumulativo; pero el descenso se debió paradójicamente más a la disminución de los embarques (-27,77%), en particular hacia el exterior, que de las descargas (+25,68%). La protección exterior, con todo, devino en un descenso de las importaciones⁸, aunque éste se vio parcialmente compensado por el tráfico de cabotaje y por la positiva evolución de la pesca, gracias en parte a la recuperación de los caladeros⁹. La ralentización del crecimiento económico dio como resultado una fuerte disminución de los intercambios (Figura 3 y Figura 4), que la competencia del transporte terrestre no explica suficientemente¹⁰.

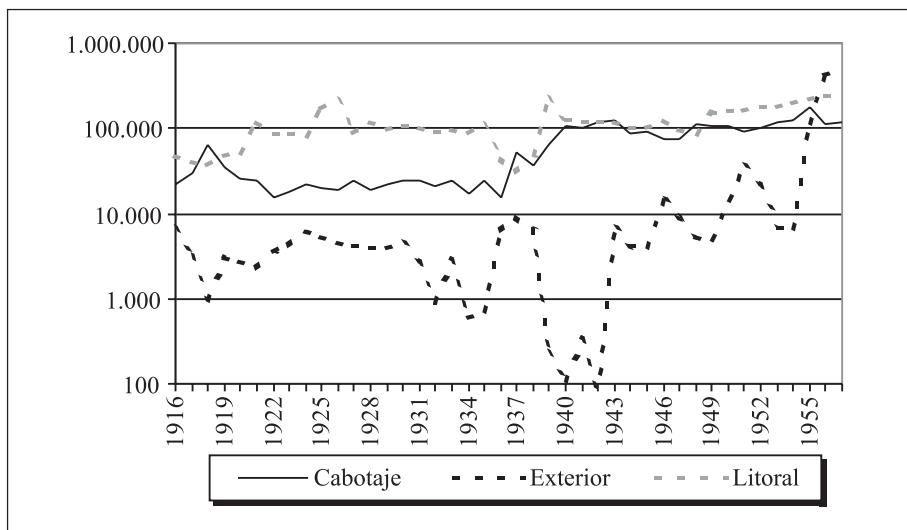


FIGURA 4. Tráfico mercantil de bahía, cabotaje y exterior. Embarque (tms)
Fuente: Memorias de la Junta de Obras del Puerto de La Coruña. No incluye el tráfico pesquero.

8 La dramática escasez impulsó un aumento de las importaciones de bienes de consumo. Más adelante, éstas cambiaron de signo, siendo sustituidas por inputs y bienes manufacturados.

9 «Nuestras actividades pesqueras», *Orientación Económica y Financiera*, IV, 22, 1946, pp. 12-13.

10 Sobre todo, si tenemos en cuenta las crónicas dificultades de comunicación de Galicia con el interior. Aunque la competencia de los transportes terrestres se comienza a notar durante la posguerra, es sobre todo en el incipiente transporte por carretera más que vía ferrocarril. La revalorización de los transportes marítimos se encuentra también cercana en el tiempo, fruto de las innovaciones tecnológicas y de la naturaleza de las nuevas mercancías dominantes en el tráfico mundial. Tras la Segunda Guerra Mundial, las transformaciones del sistema económico dieron lugar a una intensificación del papel de los puertos, coincidiendo con una fase de intensa transformación estructural y morfológica. Ello significó un espectacular incremento del tonelaje transportado y un reforzamiento del papel del mar como vía de circulación (Vigarié, 1985).

La Segunda Guerra Mundial introdujo desarticulaciones adicionales en el tráfico portuario, aunque su evolución se vio condicionada fundamentalmente por el entorno político-económico imperante en el país. De hecho, dadas las penurias económicas por las que atravesaba la economía nacional, en A Coruña se aprecia un crecimiento de las importaciones de sustancias alimenticias, bienes a los que los estrangulamientos productivos en el sector primario no eran capaces de dar respuesta. La otra cara de la moneda fueron las enormes dificultades para la adquisición de materias primas en el extranjero, al tiempo que las exportaciones sufrían un bloqueo, como efecto de la expansión de las zonas de guerra en el mar¹¹. Esto debería haber conducido a un crecimiento compensatorio de la navegación de cabotaje. En cambio, descubrimos un relativo estancamiento de este tráfico. El ritmo de crecimiento económico se ralentizó en España, con el resultado de una fuerte caída de este tipo de transporte¹². Se constata, además, una paralización de las actividades económicas urbanas (Mirás, 1999). Durante la segunda mitad de la década de los cuarenta, la actividad portuaria se normalizó, a pesar del marco autárquico en el que desarrollaba la actividad económica, lo que posibilitó que el tráfico total creciese un 51,01 % entre 1946 y 1950, si bien el mayor incremento correspondió a los embarques (102,98%).

A pesar de que en los primeros cincuenta la economía local y regional fue testigo de una visible recuperación, el tráfico no experimentó un crecimiento significativo¹³. La explicación del estancamiento habría que buscarla en factores de coste. Los fletes de cabotaje sufrían un aumento constante y, además, las Compañías de navegación eran reacias a recalcar en A Coruña, debido a las deficiencias en la organización de los servicios portuarios, en comparación con otros puertos más grandes de la mitad septentrional. Por esa razón, muchas mercancías debían ir a otros puertos o ser remitidas vía ferrocarril. Los más afectados fueron los embarques de maderas, envases y otras mercancías similares hacia el Sur y Levante. Aunque tal situación ya se padecía desde años atrás, se endureció durante la primera mitad de la década. Así, algunas de las principales exportaciones de la provincia —wolframio, piritas quemadas, etc.— se redistribuyeron mediante este sistema, circunstancia grave si tenemos en cuenta la importancia del tráfico de materias primas en el puerto, junto con los combustibles —carbón— y determinados productos fabricados.

Durante los años siguientes, el crecimiento del tráfico no fue demasiado acelerado. Muchas mercancías comenzaron a desplazarse hacia el ferrocarril y la carretera, por efecto de unos fletes en continuo crecimiento¹⁴. En realidad, el coste por tonelada y en distancias iguales, era inferior al del transporte terrestre. Pero la exoneración de hecho de las responsabilidades del naviero sobre averías y faltas de mercancías anulaba aquella ventaja¹⁵.

11 Sánchez, F. (1943), «Las importaciones en la actualidad», *Orientación Económica y Financiera*, I, 1, junio, p. 5; «La actual coyuntura económica», *Orientación Económica y Financiera*, II, 7-8, enero-febrero, 1944, p. 11.

12 En un informe enviado por la compañía de navegación Ybarra y Cía. a la Subsecretaría de la Marina Mercante a principios de 1951 se explicaba la contracción de la carga general en la navegación regular de cabotaje que se venía observando desde al menos el año 1947 en base a la caída del empleo en todos los sectores (a consecuencia del aislamiento económico principalmente). Pero también por efecto del encarecimiento del transporte marítimo, a causa de un «mayor costo de las operaciones de carga y descarga... [y] los robos y los fletes, así como el mal trato de las mercancías», aun cuando se reconocía que el precio del transporte marítimo (flete) fuera muy inferior al porte ferroviario (en torno al 25-50% de éste). Subsecretaría de la Marina Mercante (1951), *Estudio sobre los problemas actuales del tráfico de cabotaje, presentado por la Naviera Ybarra*, S. en C. Oficina Técnica del Consejo Ordenador de la Marina Mercante e Industrias Marítimas, Madrid.

13 *Orientación Económica y Financiera*, X, 44, febrero, 1952, p. 8.

14 «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, p. 6.

15 *Orientación Económica y Financiera*, XVI, 60, marzo, 1957, p. 9.

Finalmente, desde mediados de los años cincuenta, el puerto se adentró por una nueva senda de crecimiento, siguiendo la tendencia de la economía mundial y española. El aumento del tráfico posibilitó que A Coruña consolidase su posición dentro del ranking, como puerto intermedio (Tabla 6), en línea con el tamaño y las funciones económicas que ejercía la ciudad por entonces. Diversos sucesos tuvieron una fuerte influencia. La firma, en otoño de 1953, del primer acuerdo entre España y Estados Unidos permitió el inicio de las primeras importaciones de bienes de consumo, materias primas para la industria y bienes de inversión¹⁶. No se puede olvidar, además, la incidencia de las primeras medidas liberalizadoras de la economía, de positivos efectos sobre la economía portuaria nacional, que constituyeron el antípodo del Plan de Estabilización¹⁷. Las primeras medidas liberalizadoras incidieron transitoriamente en una contención del déficit exterior de la economía española, lo que facilitó las importaciones y el crecimiento industrial.

Tabla 6
RELACIÓN DE PUERTOS MÁS IMPORTANTES (MEDIAS 1958-60)

Puerto	Índice de tráfico	Puerto	Índice de tráfico	Puerto	Índice de tráfico
1. Barcelona	2.708	11. Huelva	1.360	21. Ceuta	627
2. Gijón-Musel	2.469	12. Vigo	1.350	22. S. Esteban Pravia	589
3. Bilbao	2.333	13. Santander	1.132	23. Cádiz	539
4. Cartagena	2.318	14. Málaga	962	24. Algeciras	536
5. S. Cruz Tenerife	2.318	15. Alicante	919	25. Ferrol	304
6. La Luz-Las Palmas	2.256	16. A Coruña	890	26. P. Santa María	216
7. Avilés	1.929	17. Melilla	815	27. Pontevedra	203
8. Valencia	1.700	18. Tarragona	807	28. Vilagarcía	173
9. Pasajes	1.519	19. Palma	645	29. Castellón	127
10. Sevilla	1.413	20. Almería	645		

Fuente: Bosque (1963: 604)

La dinamización del movimiento portuario se tradujo en una línea de febril actividad, manifestada en la construcción de diversas obras de envergadura, cuyo destino era dotar al puerto de los medios adecuados con que hacer frente al volumen de tráfico previsto para

16 Aunque la recuperación de la demanda, con el consiguiente incremento de las importaciones, en una economía con una fuerte propensión a importar y una baja capacidad de cobertura, generó fuertes tensiones inflacionistas. A lo que habría que añadir que la peseta se encontraba sobrevalorada. Sin embargo, los efectos fueron en general positivos para los intercambios comerciales (García, 1986: 292). Asimismo, los acontecimientos de Suez (1956) también tuvieron efecto, debido a la desviación del tráfico que antes utilizaba el Canal hacia el Atlántico (Bosque: 1963: 603).

17 Los momentos estelares de estas reformas se dieron en los años 1950-51, 1957 y 1959, aunque dentro de un proceso de «tira y afloja». Las medidas que anticiparon el cambio se dieron en los años 1957-1958, aunque todavía con bastante inseguridad (García, 1986).

principios de los años sesenta. La promoción más importante, la instalación de la Refinería de petróleo, hizo necesario acometer con enorme celeridad la construcción de un muelle petrolero. Se estimaba que esta industria habría de significar un aumento de tráfico para el puerto, comprendida la entrada y salida de productos derivados del petróleo, de unas 3.600.000 tms/año, calculándose que en el año 1970 alcanzase las 6.500.000 tms. El aprovechamiento de otros derivados de la refinería también produciría un aumento del tráfico de carga general. Si a ello se uniese el crecimiento industrial previsto para A Coruña al amparo de la creación del polo de desarrollo, las instalaciones portuarias resultaban claramente insuficientes. En previsión de ello, se redactó en octubre de 1962 un Plan General de Ordenación y Obras del Puerto de La Coruña, en el que se fijaron las directrices que guiarían en lo sucesivo los planes de obras e instalaciones.

Entre las realizaciones más significativas, sobresalió la construcción del dique de abrigo «Barrié de la Mazá», cuya repercusión más trascendental tal vez fuese el permitir un aprovechamiento más eficaz de la bahía. Gracias al abrigo que proporcionó dicho dique, resultó utilizable toda su zona SO, a lo largo de la cual se habrían de construir los muelles para petroleros, graneles, etc. Por tanto, lo que estaba en marcha era una auténtica reestructuración del puerto, acondicionándolo con instalaciones y utillaje adecuado para hacer posible un tráfico previsto para 1970 del siguiente orden: petróleos, 4.000.000 tms; pesca, 82.000 tms; graneles sueltos, 1.150.000 tms; carga general, 750.000 y graneles ensilados, 300.000 tms¹⁸.

No obstante, es preciso puntualizar que el crecimiento de las exportaciones desde mediados de los cincuenta se explica, principalmente, por factores exógenos. El principal, indudablemente, fue la aceleración de las exportaciones de mineral de hierro. Sin su contribución, la progresión habría sido similar a la de años anteriores¹⁹. Otros tráficos experimentaron asimismo un notorio impulso: las descargas de piritas de hierro, materias primas para abono, carbón mineral, aceites pesados para motores, gasolina y bencina, fuel-oil y carga general, y los embarques de carga general y abonos químicos²⁰. La progresión de algunas de estas mercancías se explica por el mayor número de buques que hacían escala, para atender las nuevas demandas de flete a que dio lugar el incremento en los programas de embarques. Además, la navegación de cabotaje comenzó a superar la crisis de la primera parte de la década. Paulatinamente las compañías navieras volvieron a efectuar escalas con mayor asiduidad, evitando así las anteriores situaciones de estrangulamiento.

3. La distribución sectorial del tráfico mercantil. El binomio productos industriales-materias primas

En términos estructurales, el tráfico mercantil más importante fue el de cabotaje, una circunstancia que se consolidó todavía más tras el final de la Guerra Civil. Su supremacía tan sólo era contestada por el denominado tráfico de litoral o de bahía, pues el puerto

18 Archivo COCINC, 1963.

19 Así lo reconoce asimismo el informe *La economía coruñesa en 1957*, La Coruña, COCINC, 1958. Aunque en 1958 tuvo lugar una relativa ralentización del movimiento portuario, localizada en el embarque de gran cabotaje y altura, al reducirse los envíos de minerales, debido a la baja cotización en los mercados internacionales y al descenso de la demanda. *Orientación Económica y Financiera*, XVII, 68, marzo, 1959, pp. 11.

20 San Vicente Linares, M. (1956), «El puerto de La Coruña, en el año 1955», *Orientación Económica y Financiera*, XIV, 57, marzo, pp. 7-10.

ejercía una función redistribuidora de determinados inputs con destino a la flota pesquera local (carbón y, en menor medida, agua, hielo y otros). Las relaciones mercantiles exteriores eran poco significativas, a causa del bajo nivel de desarrollo económico urbano y regional, hecho que bloqueó históricamente la función exportadora del puerto coruñés, al igual que ha ocurrido en otros muchos puertos españoles que no dieron el salto hasta convertirse en puertos de primer nivel. De ahí el predominio abrumador de las importaciones, cimentado en las adquisiciones de bienes manufacturados (nacionales y extranjeros), contando como moneda de cambio únicamente con las producciones agropecuarias y los artículos de una industria metropolitana escasamente consolidada.

Para discernir cuáles eran las partidas cuantitativamente más importantes del movimiento mercantil, se ha realizado una agregación en cuatro grandes categorías, siguiendo la metodología empleada por de la Puerta (1994) (*Vid. Figura 5, Figura 6 y Figura 7*). El dominio inicial de las partidas denominadas genéricamente *Alimentos* se explica por las características económicas de la región: una sociedad tradicional que exportaba, y consumía, bienes primarios, importando predominantemente bienes manufacturados. Este grupo de mercancías se componía de numerosas rúbricas con un peso individual no muy elevado, pero significativo (aceite de oliva, azúcar, maíz, harinas, sal, vinos, trigo). Productos de consumo ordinario, del *hinterland* o, sobre todo, de importación, mostrando un escaso desarrollo de las industrias alimenticias locales, restringidas a la satisfacción de las necesidades del mercado urbano. Pero su participación disminuyó, a causa de las transformaciones en las pautas de consumo.

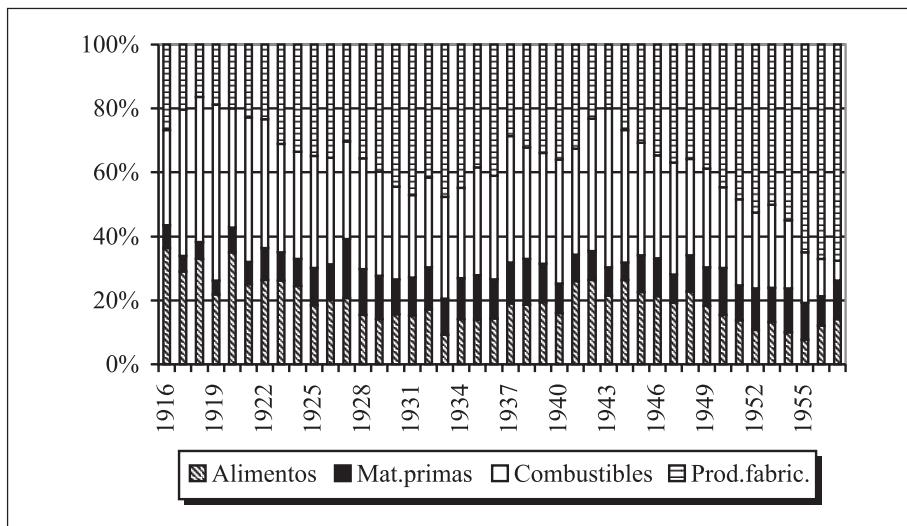


FIGURA 5. Distribución sectorial del volumen total de descargas registradas por el puerto (tms)

Fuente: Memorias de la Junta de Obras del Puerto de La Coruña.

No incluye el tráfico pesquero.

Uno de los más destacados era el comercio de *trigo*. Tradicionalmente este cereal había tenido escasa relevancia; sin embargo, entre los años cuarenta y mediados de los cincuenta, registró un considerable incremento, a causa de la carencia de bienes de consumo de todo

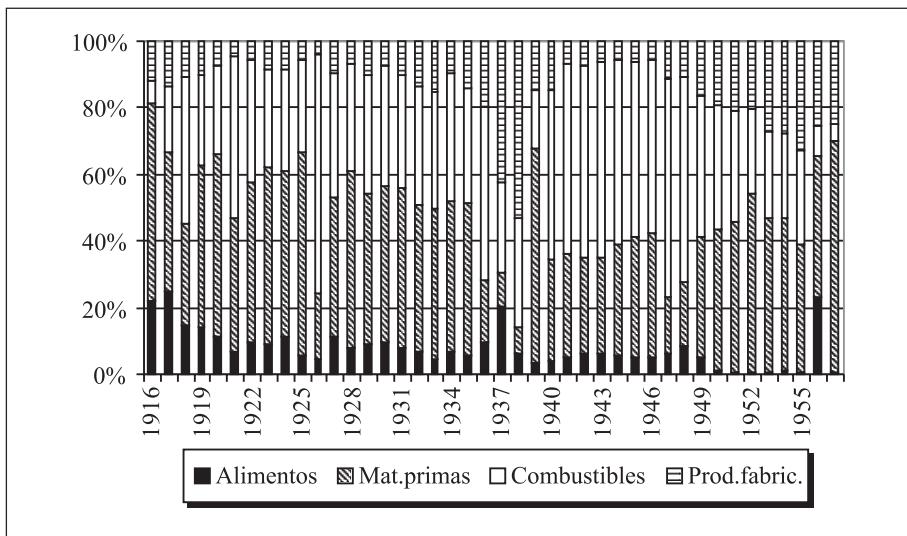


FIGURA 6. Distribución sectorial del volumen total de embarques (tms)

Fuente: Memorias de la Junta de Obras del Puerto de La Coruña.

No incluye el tráfico pesquero

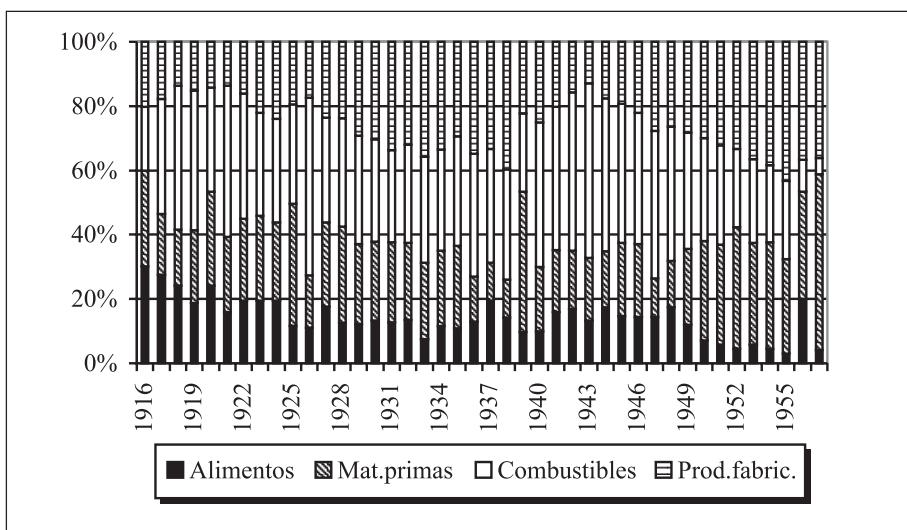


FIGURA 7. Distribución sectorial del tráfico portuario global (tms)

Fuente: Memorias de la Junta de Obras del Puerto de La Coruña.

No incluye el tráfico pesquero.

tipo que sufrió la economía nacional y regional, y que afectó, entre otros, a los alimentos. Esto explica su importación, principalmente de Argentina²¹. La delicada coyuntura impidió la progresión de las entradas de cabotaje, pero éstas crecieron conforme se normalizaba la situación de la agricultura, remitiéndose en parte hacia el resto de la región. Sin embargo, aun fueron necesarias elevadas importaciones, perdiendo lentamente protagonismo.

Algo similar ocurría con el *maíz*, procedente de España y, sobre todo, del extranjero. Antes de la Guerra Civil, su origen se encontraba en los países del cuadrante noroccidental europeo (Bélgica especialmente), aunque probablemente estas áreas actuasen en calidad de redistribuidoras del cereal norteamericano, pues en los años siguientes Estados Unidos cobró un especial protagonismo. Su relativa escasez en Galicia, debido a una agricultura de autoconsumo, y a una progresiva orientación pecuaria, obligaba a satisfacer la demanda en el exterior. El resto de mercancías compartían características comunes. Satisfacían una demanda urbana —y regional—, vía cabotaje. El *aceite de oliva* se obtenía del sur de España (al igual que el *azúcar*, si bien predominaban las importaciones, de países como Cuba), aunque en cantidades no elevadas, pues su consumo no estaba demasiado generalizado. Finalmente, la *sal*, también del sur (y Levante) satisfacía los requerimientos del consumo urbano y de algunos procesos industriales, tales como la salazón y otros de conservación de alimentos, por entonces aun muy difundidos.

La fuerte participación del capítulo correspondiente a los *combustibles* tuvo su origen en la importación de elevados volúmenes de *carbón mineral*. El principal destinatario era la flota pesquera, junto con ciertos procesos industriales urbanos, así como la redistribución hacia otros puntos de la región. Esta partida, en unión del suministro de agua común (*o aguada*), totalizaba unos porcentajes muy elevados dentro del tráfico mercantil global, mostrando las debilidades estructurales del mismo. En Galicia, la carencia de carbón obligaba a su obtención vía importación, española o extranjera, aunque su procedencia era mayoritariamente británica, con fuerte concentración en un puerto, Cardiff, que, en ocasiones, llegaba a acaparar los envíos. También se remitieron partidas importantes desde New Port, Port Talbot o Newcastle²².

A partir de finales de los años cuarenta, las Memorias no diferencian puertos de origen o de destino, sino sólo países, mostrando de todos modos un quasi monopolio británico. En vísperas de la guerra española, adquirió especial protagonismo el puerto de Rotterdam, principal suministrador durante el conflicto, al constituir la salida natural del carbón alemán de la cuenca del Ruhr. Tras el paréntesis de la Guerra Mundial, que provocó la práctica suspensión de las importaciones (las escasas partidas procedían siempre de Cardiff), se produjo la normalización definitiva del tráfico. A partir de entonces, el principal abastecedor continuó siendo Inglaterra, si bien con una presencia destacada de países como Holanda o Bélgica.

En una economía escasamente industrializada, la dependencia de los *productos fabricados* y, por tanto, de las descargas del exterior y, sobre todo de cabotaje, era muy acusada. Existía un número elevado de mercancías de notable importancia: cemento, abonos, tabaco. Y otras de menor peso: aceites pesados para motores, hielo, materiales de construcción, hierros y aceros, gasolina y bencina, hojalata, tejidos, etc. Mercancías destinadas a la

21 Este cereal no era componente esencial de la dieta alimenticia en Galicia y su cultivo no estaba tan generalizado como otros. En A Coruña, su demanda era más elevada; de ahí que una parte se destinase al abastecimiento local. De todos modos, las autoridades demandaron con insistencia el establecimiento de depósitos, para paliar posibles situaciones de estrangulamiento en la demanda.

22 La razón, el elevado precio de los carbones nacionales, incluso en los transportes a través del Cantábrico (Coll y Sudriá, 1987).

Tabla 7
PRINCIPALES MERCANCÍAS DEL TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (PORCENTAJE)

Mercancías	1916	1920	1925	1930	1935	1940	1945	1950	1955	1957
Agua común	24,07	21,98	31,90	16,39	16,14	12,48	12,89	20,18	16,90	17,06
Carbones minerales	19,53	31,02	30,63	31,21	33,84	44,80	43,10	32,04	24,38	5,05
Sal	8,14	6,18	3,57	4,66	4,53	3,52	5,93	2,90	1,53	1,33
Abonos	3,08	1,09	4,24	4,91	7,59	6,48	2,69	6,66	7,67	4,03
Cemento	2,60	1,98	2,41	6,73	4,38	4,25	3,02	3,83	2,95	3,07
Madera sin labrar	2,54	2,84	3,04	3,18	2,55	3,20	3,64	4,47	2,45	1,47
Tabaco	2,20	1,23	2,91	1,37	2,23	0,93	0,68	0,40	0,47	0,45
Maíz	2,19	6,38	1,17	0,48	0,08	0,03				0,01
Hierros y aceros	1,41	1,18	2,15	1,26	0,80	1,50	1,08	0,32	0,28	0,35
Arena	0,49	0,19	1,21	2,60	1,40	2,01	2,51	1,83	0,24	0,17
Trigo	0,38	0,35	0,10	0,11	0,07	0,39	0,73	1,43		
Gasolina y bencina	0,30	0,04	1,09	5,05	4,52	0,72	1,23	1,84	2,16	1,26
Aceites pesados motores					3,28	3,32	4,39	1,61	8,25	17,72
Mineral de hierro					0,04	2,34	1,46	1,47	3,26	6,40
Hielo									6,12	6,36
Aceite de oliva				1,08	1,14	1,33	0,66	1,69	0,75	0,08
TOTAL	66,94	74,49	85,50	82,43	85,12	86,84	82,29	94,30	89,60	85,23

Fuente: Memorias de la Junta de Obras del Puerto de La Coruña. No incluye el tráfico pesquero.

Tabla 8
PRINCIPALES MERCANCÍAS DEL TRÁFICO TOTAL DE LITORAL (PORCENTAJE)

Mercancías	1916	1920	1925	1930	1935	1940	1945	1950	1955	1957
Agua común	85,60	73,34	66,64	49,56	51,86	42,84	46,66	45,74	41,84	50,90
Carbón mineral	9,94	24,59	29,85	40,32	41,07	48,05	41,70	26,99	17,01	4,28
Arena	1,73	0,65	2,50	7,84	4,47	6,91	9,08	4,07	0,57	0,41
Aceites pesados motores				0,03	2,10	1,77	0,81	8,91	23,13	25,23
Hielo								13,88	15,75	17,12
TOTAL	97,27	98,58	99,00	97,75	99,50	99,57	98,25	99,60	98,30	97,93

Fuente: Memorias de la Junta de Obras del Puerto de La Coruña. No incluye el tráfico pesquero.

construcción urbana; artículos que satisfacían la demanda del *hinterland* y del proceso de modernización agrícola; productos que cubrían las limitaciones de la industria local; y bienes de industrias que ofertaban inputs a instalaciones urbanas, o destinaban parte de su producción al mercado nacional.

Tabla 9
PRINCIPALES MERCANCÍAS DEL COMERCIO EXTERIOR TOTAL (PORCENTAJE)

Mercancías	1916	1920	1925	1930	1935	1940	1945	1950	1955	1957
Carbón mineral	33,92	18,60	47,15	45,19	51,27	9,14		47,05	25,03	0,15
Maíz	6,02	23,07	3,51	0,90						
Madera sin labrar	3,66	1,79	10,62	6,76	7,11	1,45	0,76	0,76	0,01	
Abonos		1,78	13,48	1,57	21,87	59,50		32,35	31,27	9,03
Aceites motores				13,38	2,22		14,29	9,20	8,86	
Gasolina				4,52	19,61	12,04		14,97	5,99	
Mineral hierro									31,46	76,02
Trigo		2,02						3,39		
TOTAL	43,61	47,27	79,27	87,40	94,52	70,09	30,02	98,75	96,63	85,20

Fuente: Memorias de la Junta de Obras del Puerto de La Coruña. No incluye el tráfico pesquero.

Tabla 10
PRINCIPALES MERCANCÍAS DEL COMERCIO TOTAL DE CABOTAJE
(PORCENTAJE)

Mercancías	1916	1920	1925	1930	1935	1940	1945	1950	1955	1957
Carbón mineral	21,22	37,42	19,81	16,23	18,37	46,24	48,34	29,95	26,63	9,53
Sal	13,53	10,85	11,82	10,92	10,46	5,37	8,90	4,62	2,43	2,81
Abonos	5,08	1,51	4,19	10,61	4,13	5,07	4,10	2,31	2,48	1,16
Cemento	3,87	3,36	7,86	15,72	10,05	6,48	4,62	6,19	4,85	6,83
Tabaco	3,66	2,18	4,63	2,97	5,14	1,34	1,03	0,64	0,78	0,94
Madera sin labrar	3,38	4,58	2,35	3,62	1,69	4,74	5,50	7,03	4,04	3,14
Aceite oliva				3,57	2,66	3,05	1,01	2,59	1,21	0,13
Aceites motores					0,06	4,85	5,91	0,58	7,78	18,80
Agua común								16,30	14,05	18,98
Mineral hierro					0,08	5,41	2,23	2,26	5,28	0,37
TOTAL	50,75	59,89	54,24	62,87	63,15	78,40	77,92	81,31	74,57	69,84

Fuente: Memorias de la Junta de Obras del Puerto de La Coruña. No incluye el tráfico pesquero.

Los aceites pesados para motores registraron un considerable aumento a partir de 1929. La mayor parte del tráfico era de cabotaje, predominando las salidas (gracias a la función redistribuidora de la ciudad). El comercio exterior se limitaba a la importación, siendo los Estados Unidos el país que monopolizaba los envíos. Pero existía un tráfico de litoral de gran importancia, con una única dirección, el suministro de buques. Los abonos, químicos, se obtenían vía cabotaje, de las áreas más industrializadas del país, así como vía importación, en forma de fosfatos de cal, procedentes del África sahariana, con destino a la factoría que la empresa Cros, S.A., tenía instalada en A Coruña desde el año 1930. De ahí, ambos productos se distribuían vía terrestre hacia el resto de la región. La fabricación de hielo era una importante industria subsidiaria de la pesca. Su aparición en las estadísticas

se registra hacia finales de los años cuarenta. Anteriormente, se había limitado al mercado urbano, pero el desarrollo de la actividad pesquera permitió una expansión productiva con destino a los puertos de Galicia, norte de España, y a los buques de la flota pesquera.

Todavía más importante era la manufactura del *tabaco*. La Fábrica de monopolio existente en A Coruña era la principal industria urbana en términos de empleo, y demandaba importantes cantidades de materia prima, obtenida mayoritariamente de países como Cuba, Estados Unidos y, ocasionalmente, Indias Holandesas, Filipinas, etc.. Pero el tráfico de cabotaje tuvo también un destacado papel, como fuente de materias primas y, sobre todo, de manufacturas (norte de España —destacando Santander—, junto con algunas remesas del sur). El mercado fundamental de los productos era el resto del país.

En las *materias primas* predominaban los embarques —de minerales y de bienes agrícolas—, estando integradas por unas pocas partidas esenciales. Las principales, agua común, arena, madera sin labrar, mineral de hierro, que totalizaban un elevado porcentaje. Las descargas se destinaban principalmente a la construcción urbana o proporcionaban inputs para industrias locales, subsidiarias de la pesca y la conserva.

Las primeras cifras significativas de *mineral de hierro* datan de los primeros treinta. La siderurgia local, constituida por pequeñas fundiciones de escasa proyección, demandaban poco mineral, cuyo origen se hallaba en el norte de España. La explotación de los yacimientos regionales no estaba suficientemente desarrollada²³, lo que bloqueó la consolidación del sector (del Cueto, 1922). Con la Guerra Civil, se registran las primeras salidas de mineral, aunque se tratase de una exportación puramente coyuntural. En años posteriores, la materia prima siguió siendo nacional, con muy escasos embarques. Sin embargo, a partir de 1950 se aprecia una nueva corriente de exportaciones, cuya participación comienza a ser paulatinamente significativa, como antípico del fortísimo crecimiento de 1955-1957, cuando llegan a totalizar el 30 % del tráfico global.

Un caso especial es el de la minería de *wolframio*. En vísperas de la Primera Guerra Mundial la producción española —complementaria a la del estaño— era muy reducida y se hallaba concentrada en las provincias de A Coruña y Pontevedra. Esta minería experimentó un fuerte auge coyuntural en Galicia y en España, a consecuencia del aumento de la demanda provocado por la guerra, decayendo la producción una vez acabado el conflicto. Con el desencadenamiento de la Segunda Guerra Mundial se reactivó la producción en Galicia. El motivo, el fuerte interés de la Alemania nazi en este mineral estratégico, para lo cual se posicionó adquiriendo varias explotaciones y también mineral desde los primeros años del conflicto, además del deseo de los aliados por evitar a toda costa el acaparamiento por parte de aquel país (Carmona, 2003: 267-271). Esto permitió un crecimiento de las exportaciones de wolframio a través del puerto de A Coruña. No obstante, éstas sólo fueron importantes en 1943, en plena *fiebre del wolframio* cuando alcanzaron el 1,18 % del total de los embarques hacia el exterior por el puerto; y, sobre todo, en 1945, cuando se elevaron al 90,35 %²⁴. Pero la mayor parte de los envíos se realizaba por otros puertos, en particular por el de Vigo²⁵.

23 La minería en la región había desarrollado escasamente sus posibilidades. A pesar de ello, la riqueza era importante. Existían yacimientos de hierro en explotación a mediados de los treinta: Vilaodrid (Lugo), Silvarosa y Choupin (Viveiro-Lugo), cuya puesta en funcionamiento data de 1903 y 1902 respectivamente, y Freixo (Monforte). Sin embargo, los dos primeros se exportaban a través del norte de Lugo, mientras que el último lo hacía a través de Vigo.

24 En A Coruña fue la empresa consignataria *Antonio Conde e Hijos* la que capitalizó las explotaciones mineras de wolframio (Rodríguez, 1985).

25 Un epílogo para esta minería tuvo lugar durante la Guerra de Corea, de manera que entre 1948 y 1952 se desencadenó una segunda *fiebre del wolframio* (Carmona, 2003: 276-279). Así, en 1952 las exportaciones por el puerto de A Coruña supusieron el 23,15 % del total de los embarques hacia el exterior. Y todavía en 1953 y 1954 alcanzaron el 5,56 y el 5,20 %, respectivamente.

Por su parte, la *madera sin labrar* era una partida de gran trascendencia. Lo más notable eran las elevadas importaciones en bruto de los países escandinavos. Vía cabotaje, se registraban cifras significativas, tanto de entrada como, sobre todo, de salida. Esto muestra la importancia de Galicia como región productora de madera. Pero no existía una industria consolidada y, por tanto, sólo se realizaba la primera transformación, no así la segunda (Rico, 2000). Parte de esa industria se localizaba en la ciudad, habiendo alcanzado un notable status, como subsidiaria de otras industrias locales y nacionales.

4. Conclusiones

Podemos concluir que el puerto de A Coruña era, desde el punto de vista estrictamente mercantil, un puerto fundamentalmente de cabotaje. El escaso volumen de intercambios con el exterior mostraba una relación de dependencia frente a los países industrializados (europeos, en su abrumadora mayoría), manteniendo una posición más favorable frente a otras naciones periféricas (principalmente de América Latina), por otra parte minoritarias en cuanto a volumen de tráfico. Esto constituye un síntoma de un *voreland* geográficamente poco extenso.

La fuerte concentración en unas pocas mercancías, la mayor parte de las cuales eran descargas, vía cabotaje o importación, reflejaba el menor nivel de desarrollo económico urbano y de su área de influencia, tanto desde el punto de vista de la demanda como de la oferta. Por tanto, cabe concluir que, más que mostrar una especialización portuaria, A Coruña exhibió signos de «debilidad» estructural, un hecho que el notable crecimiento del tráfico portuario durante el período analizado no alcanzó a corregir suficientemente.

Se trata, por tanto, de una larga etapa en la que el puerto de A Coruña fue incapaz de escalar posiciones dentro de la jerarquía portuaria nacional. Únicamente con la instalación de los procesos de tratamiento de crudo, el tráfico experimentó un considerable avance comparativo, aunque este hecho revele una excesiva dependencia de un tipo de tráfico que, por otra parte, ha tenido muy escasos efectos sobre la economía urbana.

5. Bibliografía

- ALONSO, L., (1991): «El puerto y las actividades económicas», en VV.AA.: *Ciudad y Torre. Roma y la Ilustración en La Coruña*. Ayuntamiento de A Coruña. A Coruña, pp. 269-278.
- BARREIRO, X.R., (1986): *Historia de la ciudad de La Coruña*. La Voz de Galicia. A Coruña.
- BOSQUE, J. (1963): «Las actividades portuarias en España», en *Estudios Geográficos*, nº 93, pp. 602-610.
- CARMONA, J. (2003): «La minería española del wolframio, 1936-1954: los años de la fiebre», en SÁNCHEZ RECIO, G. Y TASCÓN, J. (eds.): *Los empresarios de Franco. Política y economía en España, 1936-1957*. Crítica. Barcelona, pp. 261-280.
- COLL, S. Y SUDRIÀ, C., (1987): *El carbón en España 1770-1961. Una historia económica*. Turner. Madrid.
- DE LA PUERTA, N. (1994): *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya, 1857-1913*. Autoridad Portuaria de Bilbao. Bilbao.
- DEL CUETO, R. (1922): *Impresiones sobre la minería en Galicia*. La Coruña.
- DOMÍNGUEZ, G. (1971): «El puerto de La Coruña 1971», en *Puertos Españoles*, nº 5, pp. 4-17.
- FRAX, E. (1981): *Puertos y comercio de cabotaje en España, 1857-1934*. Banco de España. Madrid.
- GARCÍA, J.L. (1986): «Crecimiento industrial y cambio en la política española en el decenio de 1950: Guía para su análisis», en *Hacienda Pública Española*, nº 100, pp. 287-296.
- GIL, A., (1976): «El comercio y el puerto de La Coruña durante el siglo XVI», en *Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*, nº 12, pp. 137-178.

- GIL, A., (1981-85): «El puerto pesquero de La Coruña en el siglo XVI», en *Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*, nº 17-21, pp. 185-210.
- GONZÁLEZ, E., (1985): *Historia del puerto de La Coruña*. La Voz de Galicia. A Coruña.
- GUIMERÁ, A. (2000): «Los puertos españoles en la historia (siglos XVI-XX)», en DELGADO, J.M. Y GUIMERÁ, A. (coords.): *Los puertos españoles: historia y futuro (siglos XVI-XX)*. Fundación Porturaria. Madrid, pp. 47-60.
- LINDOSO, E. Y MIRÁS, (2001): «La trayectoria de una economía urbana. A Coruña (1868-1936)», en VV.AA. *El Republicanismo coruñés en la historia*. Ayuntamiento de A Coruña. A Coruña, pp. 31-38.
- MARTÍN, C., (1967): «La Coruña, Polo de Desarrollo», en *Galicia y su desarrollo económico*. Banco de Vizcaya. Bilbao, pp. 125-158.
- MEIJIDE, A., (1964): «La refinería de La Coruña. Nuevos factores de industrialización en el Noroeste peninsular», en *Aportación Española al XX Congreso Geográfico Internacional*. C.S.I.C. Madrid, pp. 227-234.
- (1984): *El puerto de La Coruña en el siglo XVIII*. La Voz de Galicia. A Coruña.
- MIRÁS, J. (1997): «Aproximación al tráfico mercantil del puerto de La Coruña, 1913-1960», en VV.AA., *Dinámica Litoral-Interior. Actas XV Congreso de Geógrafos Españoles*, vol. I. Santiago de Compostela, pp. 667-677.
- (1999): «La evolución de la actividad empresarial en la ciudad de A Coruña, 1939-1960», en *IV Encuentro de Investigadores sobre el Franquismo y la Transición*. Valencia.
- (2000): «Shifts in the economic structure of a medium-sized Spanish city, after the Spanish Civil War. The case of La Coruña, 1939-1960», en *Fifth Australian Urban History / Planning History Conference: Conference proceedings*. Adelaide, pp. 294-306.
- PARRILLA, J.A. (1996): *Historia del puerto de La Coruña*. Ed. Gramela. A Coruña.
- RICO, E. (2000): «Montes, industria de serra e tráfico de madeira en Galicia. A provincia de Pontevedra no período 1875-1936», en FERNÁNDEZ PRIETO, L. (dir.): *Terra e progreso. Historia agraria da Galicia contemporánea*. Xerais. Vigo, pp. 405-440.
- RIVAS, E., (1960): *Monografía sobre el puerto de La Coruña*. La Coruña.
- RODRÍGUEZ, J.A. (1985): «A minaría do volfrámio em Galiza (1887-1960). Umha primeira aproximación», en *Agália*, monográfico nº 2, pp. 49-70.
- TETTAMANCY, F. (1900): *Apuntes para la historia comercial de La Coruña*. La Coruña.
- VALCÁRCEL, A., (1923): «La Coruña y su puerto», en *Catálogo de La Coruña. La Coruña a través de un siglo. 1923-1924*. Ed. P.P.K.O. Vigo, pp. 56-62.
- VIGARIE, A. (1985): «Les tendances d'évolution des transports maritimes (1955-1985)», en *Annales de Géographie*, nº 509, pp. 53-72.