

**Estadísticas Históricas
sobre el Comercio, Interior y Exterior, los Transportes
y las Comunicaciones en Andalucía (Siglo XX)**

Instituto de Estadística de Andalucía

Pabellón de Nueva Zelanda

Leonardo Da Vinci, 21

Isla de la Cartuja

41092 Sevilla

Teléfono: 955 03 38 00

Fax: 955 03 38 16 - 17

www.juntadeandalucia.es/institutodeestadistica.es

Estadísticas Históricas sobre el Comercio, Interior y Exterior, los Transportes y las Comunicaciones en Andalucía (Siglo XX)



Instituto de Estadística de Andalucía
CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA

Datos catalográficos

Parejo Barranco, Antonio

Estadísticas históricas sobre el comercio, interior y exterior, los transportes y las comunicaciones en Andalucía (siglo XX) / autores, Antonio Parejo Barranco, Juan Francisco Zambrana Pineda. -- Sevilla: Instituto de Estadística de Andalucía, 2008

332 p. ; 30 cm.- (Estadísticas económicas)

D.L. SE. 0081-2008

ISBN 978-84-96659-51-3

1. Comercio. 2. Transportes. 3. Comunicaciones. 4. Estadísticas históricas. 5. Andalucía. I. Zambrana Pineda, Juan Francisco. II. Instituto de Estadística de Andalucía. III. Serie

65 (460.35) "19"

Autores:

Antonio Parejo Barranco

Juan Francisco Zambrana Pineda

Año de Edición: 2008 Instituto de Estadística de Andalucía

© Instituto de Estadística de Andalucía

Depósito Legal: SE-0081-2008

I.S.B.N.: 978-84-96659-51-3

Tirada: 1.000 ejemplares

Reproducción autorizada con indicación de la fuente bibliográfica, excepto para fines comerciales

Presentación

Las estadísticas históricas de carácter sectorial del siglo XX andaluz se interesan en el presente volumen por las actividades comerciales, el sector exterior, los transportes y las comunicaciones. En otras palabras, por el análisis del comercio interior –todas aquellas actividades de distribución que se realizan entre agentes domiciliados en la misma Andalucía–, el comercio exterior –las que definen las relaciones económicas de Andalucía con el resto del mundo– y los transportes y comunicaciones –cuyas redes unen diferentes nudos localizados en puntos territoriales diversos.

Por supuesto todas forman parte del conjunto de las actividades económicas de la región, y tradicionalmente se incluyen dentro del sector terciario o de servicios. Sin embargo, pese a sus afinidades semánticas, los términos definen conceptos de naturaleza distinta.

Comencemos por las primeras. Lo que aquí se denomina comercio interior puede definirse como la suma de comercio mayorista o minorista y atiende fundamentalmente al análisis de todas aquellas empresas y establecimientos vinculadas a la distribución y venta, al por mayor y al por menor, de productos intermedios y de consumo¹. Según la última clasificación nacional de las actividades económicas (CNAE-93) a la horquilla correspondiente entre las rúbricas 50.101 y 52.740 (Grupo G: Comercio; reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico. Véase anexo 1).

Esta labor de intermediación entre el productor y el consumidor actúa como sostén del conjunto del tejido productivo y resulta básica para entender las relaciones económicas y sociales que se generan en el interior de un modelo de crecimiento basado en la libre circulación de los factores de producción. Por lo demás, su importancia en términos de empleo y valor añadido es de tal magnitud

–en estos momentos en Andalucía, de un 19% y un 14% respectivamente sobre el total de ocupados y el conjunto de la renta regional–, sus potenciales externalidades tan amplias –basta reflexionar sobre la influencia que la actividad comercial ejerce en los tejidos urbanos– y su capacidad de transformación tan acusada –el cambio producido en las últimas décadas del siglo XX ha modificado sustancialmente la propia naturaleza de los servicios comerciales– que una aproximación estadística en perspectiva histórica como la que aquí se plantea puede resultar especialmente útil para avanzar conclusiones de interés en relación con el rápido proceso de terciarización sufrido por la economía andaluza a lo largo del siglo XX y el papel desempeñado en tal fenómeno por la actividad comercial.

El segundo epígrafe de este volumen trata del sector exterior, y aspira a concretar el volumen y la tipología de las relaciones económicas mantenidas por Andalucía con el resto del mundo a lo largo del siglo XX. Desde esta perspectiva, cabe mantener alguna de las implicaciones que acaban de señalarse para el comercio interior –su aportación al *vab* regional, por ejemplo–, pero también deben señalarse otras que le son exclusivas. En la época de la globalización y de la progresiva liberalización de los intercambios comerciales entre países el comercio exterior se ha convertido en uno de los indicadores más sintéticos y ajustados de todos aquellos que miden, comparativamente, la salud económica de un determinado país o región. La capacidad de vender en el extranjero muestra la verdadera competitividad alcanzada y los niveles de especialización –las ventajas comparativas– característicos de la zona que se pretende analizar.

Por último, los transportes y las comunicaciones que, reduciendo las distancias entre la producción y el consumo y dando mayor movilidad a personas, mercancías y otros servicios, se han constituido en un sector clave de la sociedad moderna, estrechamente relacionado con el desarrollo económico y la necesaria articulación del territorio. De esta manera, comercio –interior y exterior–, transportes y comunicaciones forman un conjunto de actividades, con evoluciones y características harto significativas para la comprensión de la sociedad y economía andaluzas del siglo XX.

Valgan las anteriores reflexiones para justificar la publicación de un trabajo como el que aquí se presenta, con

¹ Una primera clasificación debe distinguir entre comercio al por mayor o mayorista (entendida como aquella empresa de comercio que ejercita la actividad comercial al por mayor y que adquiere mercancías para revenderlas a empresas industriales, a otras empresas de comercio o a profesionales) y comercio al por menor o minorista (las que adquiere mercancías al por menor y las revende directamente al consumidor final). Dentro de cada una de estas especialidades la tipología es amplia, y además se ha modificado de manera sustancial en las décadas finales del siglo XX, especialmente la que se refiere al comercio minorista. Más adelante se insistirá en esta cuestión.

el que el Instituto Estadística de Andalucía prosigue la serie de estadísticas históricas del siglo XX, a modo de ampliación de la obra colectiva editada en 2002 por el propio Instituto (*Estadísticas del siglo XX en Andalucía*) y dirigida por Manuel Martín, Antonio Parejo y Juan Francisco Zambrana, y las que sectorialmente han comenzado a publicarse a partir de 2005².

Los capítulos 9 y 10 de las *Estadísticas del siglo XX en Andalucía*, dedicados al *Comercio y turismo* y a los *Transportes y comunicaciones*, son los que en este libro se abordan, con un tratamiento mucho más pormenorizado. De allí, de la publicación de 2002, se ha mantenido el carácter de fuente estadística editada como base fundamental de cualquier elaboración posterior, pero aportándose algunas modificaciones que amplían sustancialmente el contenido del presente trabajo con respecto a aquél en que se basa.

En concreto, la ampliación debe entenderse a efectos cronológicos –todos los cuadros se cierran en 2000, –en aquella ocasión, por falta de datos nos vimos obligados a concluirlos en 1998 o 1999–, pero también en lo que se refiere al análisis crítico de las fuentes disponibles y a la elaboración

de las series confeccionadas a partir de ellas, que incluye una primera valoración –donde prima la dimensión comparativa de las cifras, y asimismo al volumen estadístico recogido, sustancialmente ampliado en relación con aquella publicación.

La distinción apuntada en el título entre las diferentes actividades (comercio, transportes y comunicaciones) se mantiene en el interior del volumen, trasladándose a los grandes capítulos que lo conforman: la presentación de las fuentes (todas aquellas fuentes estadísticas referidas a los tres sectores editadas a lo largo del siglo XX en nuestro país que ofrecen datos provinciales o regionales, y que por ello son susceptibles de utilizarse en el caso andaluz), el resumen general sobre la trayectoria seguida por cada una de las especialidades a lo largo del siglo XX (una visión basada primordialmente en las series estadísticas que las fuentes permiten elaborar) y el anexo estadístico y la relación final de fuentes y bibliografía utilizadas.

Como en las restantes publicaciones sectoriales, se incluye un CD con todo el material estadístico que ha sido utilizado para la investigación.

² Parejo (2005a), Zambrana (2006), Heredia (2006), Pellejero (2006).

Índice

Presentación	9
---------------------------	----------

Primera Parte:

Fuentes estadísticas para el estudio del comercio, interior y exterior, transportes y comunicaciones andaluces en el siglo XX

1. El comercio interior	13
2. El comercio exterior	20
3. Los transportes y las comunicaciones	22

Segunda Parte:

0. La trayectoria secular del comercio, interior y exterior, de los transportes y de las comunicaciones andaluces a través de las fuentes estadísticas, 1900-2000	27
--	-----------

0.1. Introducción: La gran transformación de la economía andaluza. Una perspectiva desde el sector terciario, 1900-2000	27
0.2. Los servicios en el crecimiento económico andaluz del siglo XX	31

1. El comercio interior andaluz	37
--	-----------

1.1. Una visión de conjunto	37
1.2. Un análisis sectorial (I): el comercio mayorista	51
1.3. Un análisis sectorial (II): el comercio minorista	64
1.3.1. Introducción	64
1.3.2. Viejas y nuevas fórmulas de comercio tradicional: los formatos comerciales asociados	73
1.3.3. Formatos integrados: del super al hiper	81
1.3.4. Comercio minorista y territorio: las áreas comerciales andaluzas	90

2. El comercio exterior andaluz	95
--	-----------

2.1. Una visión de conjunto	95
2.2. Pautas de crecimiento y de cambio estructural del comercio exterior andaluz en el siglo XX	98
2.2.1. Expansión y crisis de un modelo exportador, 1900-1935	98
2.2.2. De Guerra y Autarquía: La gran contracción del comercio exterior andaluz, 1936-1959	104
2.2.3. Del desarrollismo a Europa, 1960-1985	113
2.2.4. El comercio exterior andaluz en una economía crecientemente globalizada, 1986-2000	119

3. Transportes y comunicaciones	127
--	------------

3.1. La red y los tráfico por carretera en Andalucía durante el siglo XX	129
3.1.1. Carreteras y parque móvil españoles	129
3.1.2. Carreteras y tráfico andaluces	136

3.2. El ferrocarril en Andalucía en el siglo XX	153
3.2.1. Introducción	153
3.2.2. Fuentes estadísticas para el estudio del transporte ferroviario en Andalucía en el siglo XX	155
3.2.3. La trayectoria secular del transporte ferroviario andaluz a través de las fuentes estadísticas	159
3.2.3.1. Nacimiento, expansión y consolidación de la red ferroviaria en Andalucía	159
3.2.3.2. La aportación del ferrocarril a la economía andaluza	160
3.3. Puertos y transporte marítimo andaluces en el siglo XX	173
3.3.1. Los sistemas portuarios español y andaluz	173
3.3.2. La infraestructura portuaria andaluza	177
3.3.3. El movimiento de buques	182
3.3.4. El tráfico marítimo de mercancías	188
3.4. El transporte aéreo andaluz	206
3.5. Los tráficos postal, telegráfico y telefónico andaluces en el siglo XX	211
Fuentes y bibliografía utilizadas	219
Relación de Cuadros	231
Relación de Gráficos	233
Apéndices	239
Selección de tablas estadísticas	241
1. Comercio interior	243
2. Comercio exterior	271
3. Transportes y Comunicaciones	289

1.1. La labor estadística desempeñada por las Instituciones privadas: del Atlas Comercial de España y el Anuario del Mercado Español a los anuarios sectoriales de finales del siglo XX.

En 1963, el Consejo Superior de Cámaras de Comercio publicaba el primer *Atlas Comercial de España* editado en nuestro país, una obra vinculada al Primer Plan de Desarrollo, que pretendía “la individualización y valoración de las plazas o núcleos y de las áreas comerciales existentes dentro del territorio nacional [...] el análisis de la dinámica de las áreas de mercado, dinámica que viene determinada por la orientación de los desplazamientos de la población hacia unos u otros centros comerciales...”³. La importancia de aquella edición no sólo radica en su carácter pionero y la exhaustividad de los datos ofrecidos⁴, sino también en que aquellas estimaciones sirvieron de base para la elaboración de series anuales cuya competencia asumiría el Banco Español de Crédito a partir del año siguiente⁵. En concreto, y para la actividad comercial, lo anterior significa que disponemos de cifras anuales referidas al número de licencias comerciales y a la cuota de mercado para todas las áreas comerciales que fueron identificadas en el *Atlas...*⁶ y que posteriormente se mantuvieron al menos hasta comienzos de los años noventa⁷, así como datos desagregados para todos aquellos municipios mayores de 3.000 habitantes y cada una de las nueve ramas comerciales vigentes durante el periodo de publicación del *Anuario...*⁸

Para su publicación anual *Banesto* se nutrió de información suministrada por el Consejo Superior de Cámaras

3 Fontana Tarrats, dir. (1963), p. XIII.

4 El *Atlas Comercial...* ofrecía en primer lugar un conjunto de series estadísticas provinciales, utilizadas para el cálculo del índice de capacidad de consumo (un indicador variable confeccionado a partir del número de automóviles, motocicletas, población, impuesto de consumo de lujo y gastos familiares), seguido de una relación de plazas comerciales de primera y segunda categoría, la relación de las 101 áreas comerciales y las 170 subáreas detectadas en el territorio nacional, y varias estadísticas para todos los municipios españoles agrupados por áreas comerciales (población, número de bancos y cajas, teléfonos, licencias comerciales, gastos en espectáculos y efectos timbrados vendidos).

5 El director del equipo que confeccionó el *Atlas...*, José María Fontana Tarrats, asumió también la dirección del *Anuario...* Paralelamente, los datos del *Atlas...* fueron utilizados por la sección de Comercio Interior de la Vicesecretaría Nacional de Ordenación Económica –un organismo dependiente de la organización sindical– para la confección de informes pormenorizados sobre cada una de las áreas comerciales identificadas que fueron publicados en cuadernillos independientes a partir de 1966. En ellos se incluían guarismos sobre establecimientos comerciales por ramas de actividad, mercados municipales y empleo.

6 La “cuota de mercado” indica la cantidad de productos o servicios que, teóricamente y en igualdad de condiciones, pueden absorber las diversas zonas territoriales. Su finalidad consiste en expresar comparativamente la capacidad de consumo de las áreas comerciales de acuerdo con su volumen de población y la incidencia, más o menos intensa, del conjunto de variables que determinan la efectiva capacidad de compra de grupos sociales. Estas últimas son la población, el número de licencias comerciales, el número de entidades bancarias, el número de teléfonos y la recaudación por impuesto de espectáculos. *Banesto* (1965-1993).

7 Como se apuntó en la nota 4, las áreas comerciales identificadas entonces fueron 101 para toda España, de las que 17 eran andaluzas, a saber: Algeciras, Almería, Antequera, Ayamonte, Cádiz, Córdoba, Granada, Huelva, Jaén, Jerez de la Frontera, Linares, La línea de la Concepción, Málaga, Motril, Ronda, Sevilla y Úbeda.

8 Estas ramas comerciales eran las siguientes: alimentación (rama 1), industria textil (rama 2), madera, corcho, papel y artes gráficas (rama 3), piel, calzado y caucho (rama 4), industrias químicas (rama 5), industria de la construcción, vidrio y cerámica (rama 6), industria metalúrgica (rama 7), energía eléctrica y mecánica, gas de ciudad y agua (rama 8), actividades diversas (rama 9).

de Comercio, referida fundamentalmente al número de licencias comerciales (un dato fiscal que expresaba la autorización legal para ejercer cualquier tipo de actividad comercial), que si bien no recoge exactamente el total de comercios abiertos (un mismo establecimiento puede tener más de una licencia comercial, hasta el punto que suele considerarse que el número de éstas supera en un 10% al de comercios), sí se convierte en el indicador más sintético y adecuado –en última instancia, el único disponible– para medir el volumen de intensidad mercantil⁹.

En el presente volumen se incluyen tres series distintas para cada una de las ocho provincias andaluzas: una para el comercio mayorista (se entiende por tal aquella empresa comercial que ejerce su actividad mercantil al por mayor y que adquiere mercancías para revenderlas a empresas industriales, a otras de comercio o a profesionales), otra para el minorista (empresa que ejerce la actividad comercial al por menor, adquiriendo mercancías para revenderlas directamente al consumidor final) y una tercera que engloba el total de ambas. En todos los casos, los datos se agregan de acuerdo con las nueve tarifas de la licencia fiscal vigente en el período abarcado por las series (que por otra parte sufrió una ligera modificación en 1982), relacionadas al pie de cada uno de los veintisiete cuadros que conforman este primer apartado del capítulo. Por otra parte, se han incluido varios cortes temporales en los que se recoge la información disponible para las distintas áreas comerciales andaluzas.

El Banco Español de Crédito dejó de editar el *Anuario del Mercado Español* en 1993, si bien los últimos datos publicados correspondían a 1990. Dos años más tarde sería la administración autonómica andaluza la que comenzó a publicar datos de similares características (en concreto la Consejería de Economía y Hacienda), que desde 1992 en adelante recogería periódicamente el *Anuario Estadístico de Andalucía*. Asimismo, a partir de 1996, la Caixa de Pensiones de Cataluña comenzó a publicar el *Anuario Comercial de España*, denominado posteriormente *Anuario Económico de España*, que en líneas generales puede considerarse sucesor del *Anuario del Mercado Español*, aunque a los efectos que aquí nos interesa sus datos sólo han sido manejados de manera parcial.

En resumen, los criterios de recogida y elaboración de datos sobre el comercio interior andaluz se modificaron sustancialmente con respecto al *Anuario* editado por *Banesto*, de manera que nos hemos visto obligados a construir dos series distintas: una para la etapa 1965-1992 y otra para el período 1992-2000. En este último caso a partir del censo de empresas sometidas al Impuesto de Actividades Económicas.

Por otra parte, la década de los noventa fue testigo de la publicación del segundo *Atlas Comercial de España*, editado en 1994 por el Ministerio de Comercio y Turismo, aunque con datos referentes a 1988. Confeccionado con una metodología similar al de 1963, los más de treinta años transcurridos desde la edición del primero no arrojaron grandes modificaciones en cuanto a la territorialización del mercado minorista español –al menos en lo que se refiere a la localización de las grandes áreas comerciales, si bien el nuevo *Atlas* contemplaba una

9 *Banesto* (1965-1993). Durante todo este periodo, el INE sólo llegó a publicar varias encuestas de comercio interior: para 1964, 1969, 1984-85 y 1988.

división distinta y unos criterios de agrupación de las mismas también diferentes¹⁰-, aunque sí cambios fundamentales en los hábitos de consumo de los españoles¹¹. Algunos años más tarde, el Banco Central Hispano volvía a editar un nuevo *Atlas Comercial de España*.

1.2. Otras iniciativas estadísticas de instituciones privadas

El profundo cambio experimentado por la distribución comercial en España en las últimas décadas del siglo XX también se ha reflejado en el interés estadístico mostrado por instituciones privadas de muy diversa caracterización. En unos casos se trata de revistas técnicas, que periódicamente ofrecen datos referidos al comercio mayorista y minorista –especialmente a supermercados e hipermercados-; en otros de asociaciones empresariales o de organismos especializados que publican anuarios e informes sobre el comportamiento del sector.

De las publicaciones destaca la tarea desempeñada desde mediados de los ochenta por *Distribución Actualidad*, que todos los años dedica números monográficos a la situación de la distribución comercial, los supermercados y los hipermercados y *Distribución y Consumo*, donde también a lo largo del año se ofrecen estados de la cuestión y aproximaciones estadísticas a la situación del comercio al por mayor y minorista, con informes autonómicos bastante detallados.

En cuanto a los anuarios, de los que se publican en estos momentos deben destacarse los siguientes: *Alimarket*, que en estos momentos edita seis diferentes¹²; el *Anuario de la Distribución* (desde 1988)¹³, el *Anuario Nielsen*¹⁴ y la *Guía de empresas y servicios de la red MERCASA*¹⁵.

10 En total fueron determinadas 88 áreas y dentro de ellas 203 subáreas y 548 localidades señaladas como “otros centros de atracción comercial”. De las primeras, quince estaban ubicadas en Andalucía: las de Algeciras-La línea, Almería, Cádiz-San Fernando, Córdoba, Granada, Huelva, Jaén, Jerez, Málaga, Sevilla y Úbeda.

11 Estos cambios se concretaban en lo que llegó a denominarse “multiplicidad de los flujos comerciales”. El concepto resumía “los dos aspectos principales en que se concreta el fenómeno, primero la existencia de un gran número que ejercen atracción comercial, en mayor o menor medida, sobre otros municipios de su entorno, y segundo, una gran movilidad por parte de los consumidores, que realizan una parte significativa de su compra en otros municipios”. Ministerio de Comercio y Turismo (1995).

12 Dedicados, respectivamente, a alimentación perecedera y no perecedera, bebidas, distribución, comerciales y “no alimentación”. En total, datos correspondientes a más de 12.000 empresas, cuyo base de datos puede consultarse asimismo en la dirección www.alimarket.es

13 El *Anuario de la Distribución* comenzó a editarse en 1988 en un solo volumen que recogía información puntual sobre el sector de la distribución en España. En estos momentos la batería de datos que proporciona es mucho más elevada, aportando cifras sobre más de 15.000 empresas mayoristas y minoristas.

14 Se trata de un panel de detallistas (esto es, referido exclusivamente al comercio minorista), conformado a partir de una muestra que se mantiene estable en el tiempo y que es visitada periódicamente, ofreciendo datos sobre ventas, stocks, rotación de productos, precios, etc. Los sectores cubiertos son: alimentación envasada, hostelería, droguería y perfumería, farmacia, electrodomésticos, fotografía, automoción y juguetes. Véase www.nielsen.es.

15 La empresa pública MERCASA publica desde 1994 los datos correspondientes a las veintitrés empresas que forman parte del grupo (sobre todo de productos perecederos de alimentación), así como de las miles de distribución mayorista y servicios logísticos ubicadas en los Mercas. Véase www.mercasa.es

1.3. La labor de la Administración Central: El INE y la Dirección General de Comercio Interior

Como se señaló al principio de esta introducción, el sector servicios en general y el comercio interior en particular no ha generado hasta fechas recientes una actividad estadística oficial de carácter seriado –anual- por parte de la administración central, lo que nos ha impedido disponer hasta el momento de un conjunto estadístico similar a la Encuesta Industrial o a los anuarios de producción agraria. El Instituto Nacional de Estadística y el Ministerio correspondiente del ramo (bien Comercio y Turismo, bien Economía y Hacienda; en ambos casos a través casi siempre de la Dirección General de Comercio Interior), se han limitado a publicar encuestas o informes, más o menos exhaustivos pero sin ninguna periodicidad adjudicada.

Cronológicamente, fue el INE el organismo que en 1964 editó una primera encuesta nacional de comercio interior (exclusivamente minorista), con datos desagregados provincialmente –una muestra representativa de cada especialidad¹⁶-, una tarea repetida tres años más tarde con similares planteamientos metodológicos¹⁷, pero que no se volvió a recuperar hasta 1984 con otra nueva encuesta que sin embargo no resulta útil a nuestros objetivos, ya que los datos no llegaron a publicarse provincializados ni por comunidades autónomas. Habrá que esperar hasta 1990 para que el INE edite la primera encuesta de comercio interior (con guarismos referidos a 1988, basados en los datos ofrecidos por el Censo de Locales de 1980) por comunidades autónomas,

16 En el preámbulo de aquella publicación se escribía: “Muchas han sido las dificultades que se han tenido que vencer para el logro de estas cifras, en esta investigación, que de ser la primera, ha tenido un carácter un tanto experimental. Entre ellas, quizá las dos o más importantes hayan sido, por una parte, los reducidos medios puestos a disposición de la Encuesta, y por otra, el natural recelo de los comerciantes, que con su temor a las repercusiones fiscales, nos han obligado a una depuración muy laboriosa”. INE (1966), p. III. Además, en la encuesta confeccionada algunos años más tarde, citada en la nota siguiente, se apuntaba: “al comparar la I con la II Encuesta, se observa, en primer lugar, que ésta tiene un ámbito más amplio al dirigirse a todo el sector comercial (mayorista y minorista), en tanto que aquella comprende sólo algunos tipos de establecimientos”. INE (1970a).

17 Esta II Encuesta nacional del comercio interior, con datos correspondientes a 1967, abarcaba todo el sector comercial (mayorista y minorista) y ofrecía algunas novedades como la actividad principal clasificada a nivel de cuatro cifras, las actividades secundarias, el servicio suministrado, la forma de venta y la ocupación en jornada plena o parcial; también se incluía por primera vez la venta de productos congelados. Se publicaron los datos nacionales y en fascículos independientes los resultados provinciales. Instituto Nacional de Estadística (1969) y (1970a).

referida al comercio al por mayor y al por menor¹⁸. En ambos casos, se recogían datos, por empresas, referentes a la características de la actividad desempeñada¹⁹ (facturación, compras de mercancías, gastos corrientes en bienes y servicios, remuneración de asalariados, comisiones, tributos y subvenciones y existencias de mercancías destinadas a la venta) y a los factores de producción (personal fijo, vendedores y representantes, operaciones de bienes de capital fijo y unidades de quitamiento comercial). Asimismo, para las empresas localizadas en más de una comunidad autónoma, se utilizaba el establecimiento como unidad de información.

La siguiente encuesta del comercio interior publicada por el INE lo fue en 1995 con cifras correspondientes a 1992. Aunque ajustada a la nueva Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE-93)²⁰, y apoyándose ahora en el Censo de Locales de 1990, tanto la metodología como la información recogida fueron similares a las de 1988, si bien en este caso la consideración de las actividades comerciales no era tan restrictiva y la desagregación de las mismas más elevada²¹. En esta misma dirección, el INE publica desde comienzos de 1995 una encuesta de coyuntura del comercio

18 Quedaban excluidos del ámbito de la encuesta los establecimientos comerciales dependientes de empresas no comerciales, el comercio ambulante, el realizado en el interior de las viviendas sin signos externos que denoten su existencia, la venta por correspondencia sin local detectable, las empresas de recuperación de productos y los intermediarios de comercio. Dentro de los dos grandes grupos contemplados se distinguían los siguientes tipos de organización:

1) mayoristas: independiente (sin vinculación para la compra de productos ni venta de artículos), con vinculación para la compra de sus productos (mayorista perteneciente a alguna asociación con el fin de apañarse de mercancías en condiciones ventajosas), con vinculación para la venta de sus productos (mayorista con algún tipo de relación contractual con otros mayoristas, minoristas o instituciones). En esta último caso se contemplaban las siguientes modalidades: a) cadena voluntaria (agrupación constituida por uno o varios mayoristas y un conjunto de detallistas con el fin de concertar sus servicios en común relacionados con la venta de sus mercancías); b) mayorista vinculado a cooperativas o centrales de compras de minoristas (mayorista con acuerdo especial con minoristas para proveerlos de mercancías); c) mayorista vinculado a agrupaciones de compras de mayoristas y d) otros tipos de vinculación.

2) minoristas: a) independiente; b) agrupación de compras de minoristas (agrupación de comerciantes detallistas con carácter horizontal y cuya finalidad es comprar en común para obtener condiciones favorables de los proveedores); c) cadena voluntaria (agrupación constituida por uno o varios mayoristas y un conjunto de detallistas con el fin de concertar servicios en común); d) cooperativa de detallistas (agrupación de detallistas para proteger intereses comunes y obtener ventajas fiscales, financieras o de otro tipo); e) cadenas franquiciadas (forma específica de relación contractual por el cual el otorgante de la franquicia concede el derecho a explotar una marca o procedimiento comercial a cambio del pago de un determinado canon y f) otro tipo de vinculación.

INE (1990a), pp. 14-21.

19 Se distinguían tres grandes grupos de actividad: materias primas agrarias, alimentación, bebidas y tabaco; productos de consumo y actividad interindustrial.

20 En concreto contemplaba las divisiones 50, 51 y 52, referidas a comercio; reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico. Véase anexo 1.

21 Frente a las tres rúbricas de la anterior encuesta, esta incluía venta de vehículos de motor, mantenimiento y reparación de vehículos, venta de repuestos y accesorios de vehículos, venta y reparación de motocicletas, ciclomotores y repuestos, venta al por menor de carburantes para la automoción, intermediarios de comercio, comercio al por mayor de materias primas agrarias y animales vivos, comercio al por mayor de productos alimenticios, bebidas y tabaco, comercio al por mayor de productos de consumo distintos de los alimenticios, comercio al por mayor de combustibles, productos semielaborados y de desecho, comercio al por mayor de maquinaria y equipo, otro comercio al por mayor; comercio al por menor en establecimientos no especializados, comercio al por menor de alimentos, bebidas y tabaco en establecimientos especializados, comercio al por menor de productos farmacéuticos, artículos médicos, belleza e higiene, otro comercio al por menor de artículos nuevos, comercio al por menor de artículos de segunda mano y reparación de efectos personales y enseres domésticos.

minorista²², y desde 1999 una *Encuesta Anual de Comercio*, cuyos datos se encuentran disponibles en la página web del organismo estadístico²³, mientras que en el año 2000 el Instituto editó una última *Encuesta del Comercio al por Mayor*, con cifras correspondientes a 1998, en los que se incluían datos agregados por comunidades autónomas (en el caso de la andaluza englobando también los de Ceuta y Melilla) referentes a número de empresas, locales, ocupados, valor añadido, gastos y excedentes de explotación²⁴.

Paralelamente a la labor desarrollada por el INE, la Dirección General de Comercio Interior y el IRESO (Instituto de reforma de las estructuras comerciales) comenzaron a editar, desde mediados de los años setenta, informes y encuestas sobre comercio interior²⁵, de características similares a las ya comentadas, ediciones que se han hecho especialmente frecuentes a partir de 1995²⁶, año de la edición del *Informe sobre el Comercio Interior y la Distribución en España*, que culminaba la labor iniciada por el IRESO en 1978 con la edición del *Informe General del Comercio Interior de España*²⁷.

En lo se refiere estrictamente al comercio minorista, en 1996, la Dirección General de Comercio Interior, en colaboración con el Consejo Superior de Cámaras oficiales de Comercio, editó un *Estudio sobre la estructura del Comercio minorista en España*, y una segunda *Encuesta* en 1999, actualizada en el año 2000²⁸. De esta última se redactaron informes para cada una de las comunidades autónomas²⁹. La encuesta, basada en el número de licencias del IAE y en el Directorio General de Empresas confeccionado por el INE, contemplaba el análisis de cuatro grandes grupos de variables (número de establecimientos minoristas, superficie de venta, empleo, facturación y margen) para siete grupos de actividad (alimentación, bebidas y tabaco, farmacia y droguería, equipamiento personal, equipamiento del hogar, vehículos, accesorios y carburantes, otros establecimientos especializados y comercio mixto o integrado)³⁰.

22 Se trata, fundamentalmente, de dos índices mensuales, uno de ventas y otro de empleo. En ambos casos la información se clasifica diferenciándose entre comercio al por menor, comercio especializado, no especializado y grandes superficies, mientras que en lo que se refiere a las ventas se distinguen tres especialidades (alimentación, bienes de equipo del hogar y otros bienes de consumo). Instituto Nacional de Estadística (1995b).

23 www.ine.es.

24 INE (2000).

25 Previamente, la Comisaría para el Plan de Desarrollo publicó dos informes sobre comercio interior, uno en (1967) y otro en (1972).

26 IRESO (1977), (1978), (1980) y (1984). Dirección General de Comercio Interior (1989), (1995a), (1995b), (1996a), (1997a), (1997b), (1997c), (1998a), (1998b), (1999a) y (1999b).

27 El *Informe...* de 1995, sin duda uno de los más completos publicados hasta ahora por la administración central, constaba de dos tomos, el primero dedicado al análisis descriptivo del sector y el segundo a las estrategias empresariales y la política económica en el comercio interior. Un análisis del mismo en Rebollo y otros (1996).

28 Dirección General de Comercio Interior (1996a) y (1999a)

29 La de Andalucía en Dirección General de Comercio Interior (1999a).

30 Según las distintas tarifas del Impuesto de Actividades Económicas, el comercio mixto o integrado incluye autoservicios, superservicios, supermercados, hipermercados, grandes almacenes, almacenes populares, economatos, cooperativas de consumo y otros en establecimiento.

1.4. Otras fuentes estadísticas editadas en los últimos veinticinco años

Durante las dos últimas décadas, el propio INE y otros organismos dependientes de la administración central –singularmente el Ministerio de Economía y Hacienda- han elaborado estadísticas no estrictamente referidas al sector comercial, pero que parcialmente pueden utilizarse para analizar el comportamiento de determinadas variables referentes a esta actividad entre 1970 y 2000. Repasamos, por orden cronológico, las características de cada una de ellas y las aplicaciones de las cifras presentadas al sector productivo que nos ocupa:

a) *Los Censos de Locales*

Disponibles para 1970, 1980 y 1990, los Censos de Locales fueron confeccionados por el INE con el objetivo de contabilizar todos aquellos establecimientos ubicados en el territorio nacional dedicados a algún tipo de actividad productora de bienes o servicios³¹

La información facilitada por estos censos es, en todos los casos, muy limitada, incluyendo fundamentalmente dos conceptos: establecimientos o locales (se entendía por tal todo recinto estructuralmente separado e independiente, no destinado a vivienda familiar y susceptible de albergar una determinada actividad económica) y personas ocupadas (aquellas que en el periodo de referencia participaron en las actividades económicas desarrolladas en los anteriores). Sin embargo, los locales destinados a la actividad comercial estaban sujetos a una desagregación mucho menor en el Censo de 1970 que en el de 1980, en el que ya se adoptan los nuevos códigos comerciales mayoristas y minoristas. En cuanto al de 1990, el INE publicó tres tomos, el primero dedicado a los resultados nacionales, el segundo a las comunidades autónomas y el tercero a las provincias.

b) *La Encuesta de Población Activa (EPA)*

La publicación de la EPA se inició en España en 1964, si bien los datos regionales sólo comenzó a proporcionarlos, de manera homogénea, a partir de 1976³².

Como se sabe, se trata de una encuesta de carácter trimestral que ofrece datos referentes a la actividad económica de la población española, y especialmente sobre el empleo y el paro. Clasificada por ramas de actividad, categorías profesionales y sexo, la Encuesta incluye cifras regionales relativas al total de ocupados y a las distintas tasas de actividad, paro y empleo. Aunque la EPA ha sufrido numerosos cambios desde su creación (junto al ya citado de 1976, los más importantes ocurrieron en 1987, 1992 y ya fuera del periodo analizado en 2002)³³, algunos autores y el propio INE han trabajado en la elaboración de una serie histórica, que al menos permite integrar homogéneamente las variables fundamentales –evolución anual del número de ocupados, parados y de la población económicamente activa por provincias y sectores de actividad- entre 1976 y 2000³⁴.

c) *La Contabilidad Regional de España*

Como complemento a la Contabilidad Nacional de España, el INE comenzó a publicar a principios de los años ochenta unos indicadores estadísticos regionales que conformarían la base de la posterior Contabilidad Regional de España (CRE en adelante). Se trataba de satisfacer la demanda de información generada por la Ley Orgánica de Financiación de Comunidades Autónomas donde quedaba regulado el reparto del Fondo de Compensación Interterritorial según una serie de criterios entre los que por supuesto se encontraba la renta por habitante³⁵.

Aunque en 1982 y 1985 el INE publicó las primeras estimaciones sobre renta regional, fue en 1988 cuando presentó la primera serie homogénea referida al periodo 1980-1984 (ampliado más tarde hasta 1987 en una nueva publicación), y elaborada de acuerdo con la metodología establecida en el Sistema Europeo Regional de Cuentas Integradas (SEC-Reg). La CRE-80 sería sustituida posteriormente por la CRE-86, una modificación derivada en buena medida del propio cambio de base de la Contabilidad Nacional (CNE-86). El cambio de base supondría la inclusión de importantes novedades metodológicas y en especial de aquellas derivadas de la inclusión del IVA en el sistema fiscal español a partir de 1986. Con la nueva base, el INE editaría en los siguientes años las nuevas estimaciones de la renta regional, pero al mismo tiempo una única serie homogénea para toda la década con la que se pretendía superar las dificultades de agregación de la CRE-80 y la CRE-86³⁶.

En 1995, el nuevo Sistema Europeo de Cuentas Nacionales y Regionales (SEC-95) condicionaría el tercer y hasta el momento último cambio de base de la Contabilidad Regional elaborada por el INE. La CRE-95 volvía a introducir novedades importantes en la metodología, elaboración y presentación de los datos –entre otras, una mayor desagregación de las ramas de actividad y la incorporación del Producto Interior Bruto Regional³⁷.

En lo que al sector comercial se refiere la Contabilidad Regional ofrece, por comunidades autónomas, cifras anuales referidas al Valor Añadido Bruto a precios de mercado y coste de los factores, empleo asalariado y total, impuestos ligados a la producción y remuneración de asalariados. Los guarismos se ofrecen, sin embargo, con un menor nivel de desagregación que el que nos interesa aquí, ya que incluyen, amén del comercio, la hostelería.

1.5. Las competencias estadísticas autonómicas

Andalucía asumió las competencias de comercio interior a comienzos de los años noventa, coordinadas a través de la Dirección General de Comercio, Consumo y Cooperación Económica, dependiente de la Consejería de Trabajo e Industria y actualmente de la de Turismo y Comercio. Hasta el momento, y desde la normativa legal, estas competencias se han plasmado en la elaboración de una Ley de Comercio

³⁵ Las vicisitudes seguidas durante estos primeros años pueden seguirse en Correa (1981) y Torre (1982). Un resumen posterior en Gómez del Moral y Alonso (1994)

³⁶ En la introducción de esa obra se detallan las características fundamentales de la CRE-80 y la CRE-85 así como los métodos de agregación empleados para enlazar ambas estimaciones. Instituto Nacional de Estadística (1991b) y (1996).

³⁷ Martínez López (1995), Gómez del Moral y García Rubio (1998)

³¹ Instituto Nacional de Estadística (1970b), (1980) y (1990b).

³² Sobre los orígenes de la EPA, véase Baylos (1964).

³³ García Perea y Gómez (1994), Hernández Armenteros (2002).

³⁴ INE (2001).

Interior de Andalucía, y de un primer Plan Integral de Modernización del Comercio Interior de Andalucía para el periodo 1998-2001³⁸.

En cuanto a las publicaciones estadísticas, hasta la creación del Instituto de Estadística de Andalucía (IEA) en 1989 fueron las diferentes consejerías las encargadas de recopilar y elaborar sus propias series estadísticas, publicadas sintéticamente en el *Boletín Económico de Andalucía*, y a partir de 1986 (con datos correspondientes a 1985) y hasta nuestros días, de manera mucho más desagregada en el *Anuario Estadístico de Andalucía*, editado por el IEA a partir de 1990 (con datos relativos a 1989)³⁹. En el caso de las cifras referidas al comercio interior, antes de la creación del IEA fueron la Consejería de Economía y Hacienda y el Instituto de Desarrollo Regional, dependiente de la Universidad de Sevilla, las instituciones que asumieron la confección de este tipo de estadísticas. Fruto de esta colaboración fue la edición, en 1990, del primer *Censo de Establecimientos Comerciales de la Comunidad Autónoma de Andalucía*, una obra editada paralelamente a la publicación del Censo de Locales del INE, pero que ofrecía una información bastante más desagregada ya que además del número de establecimientos y personas ocupadas presentaba cifras de empleo medio, superficie de venta y superficie media (cociente entre las variables de agregación superficie de venta y establecimientos), para las ocho capitales de provincia y Jerez de la Frontera y el conjunto de las ocho provincias andaluzas⁴⁰.

a) Fuentes estadísticas para el análisis del sector comercial andaluz: la labor del IEA.

Desde su creación en 1989, la labor estadística de la institución pública en el campo que nos compete en este volumen se ha centrado fundamentalmente en la confección de encuestas y atlas sobre las actividades comerciales en la región. Así, fruto de la colaboración entre el IEA y el Instituto L.R. Klein fue la edición en 1994 del *Atlas Comercial de Andalucía*, que ampliaba los datos contenidos en el *Atlas Comercial de España* publicado ese mismo año al que se hizo referencia en un epígrafe anterior. En concreto, la ampliación regional contenida en esta nueva publicación contemplaba una mayor información por áreas y subáreas comerciales, entre los que se incluían análisis de flujos comerciales y niveles de concentración y grado de intensidad de las gravitaciones comerciales sobre las cabeceras de área.⁴¹

También publica el IEA un *Índice de Ventas de Grandes Superficies de Andalucía*, indicador de coyuntura, de carácter mensual, que mide la variación experimentada en las ventas de las grandes superficies comerciales de Andalucía (distingue

entre ventas de productos alimenticios y no alimenticios), y que se encuentra disponible a partir de enero de 1993.

Englobado dentro del Plan Estadístico de Andalucía 1998-2001, en 2001 el IEA publicó los resultados de una encuesta sobre la actividad comercial en Andalucía (*Servicios de Comercio en Andalucía. 2000*), con el objetivo de conocer las características básicas del sector en la región. El estudio englobaba las rúbricas 50 a 52 de la CNAE-93, ofreciendo datos sobre número de establecimientos y empleo por actividad, estructura de ingresos y gastos, balances y diversos ratios.

En fin, en los últimos años el IEA ha aumentando sustancialmente la nómina de publicaciones estadísticas de carácter económico y con ellas las estrictamente referidas a la actividad comercial. Las especialidades en las que se ha materializado esta dedicación reciente han sido fundamentalmente tres: las actividades empresariales, las tablas Input-Output y la contabilidad regional. En el primer caso, el IEA coordinó la publicación del Censo de Locales de 1990, una obra de similares características a las que el INE había publicado una y dos décadas antes, con datos provinciales sobre número de establecimientos y personas ocupadas en las distintas ramas de la CNAE⁴². Asimismo, la *Central de Balances de Actividad Empresarial en Andalucía*, ofrece, desde 1995/96 valores medios, distribuidos sectorialmente y por tamaño de empresas, para toda la región y a nivel provincial, referidos a ingresos de explotación, así como diversos ratios de actividad y eficiencia (rentabilidad sobre ventas, financiera y económica) y los balances anuales para las dos rúbricas que componen la actividad analizada⁴³.

Similares características presenta la *Demografía Empresarial de Andalucía*, un estudio elaborado a partir de la *Base de Datos de la Actividad Empresarial de Andalucía*, en la actualidad denominado *Directorio de establecimientos con actividad económica en Andalucía*, que tiene como objetivo fundamental ofrecer información acerca de la evolución de los establecimientos con actividad económica instalados en la región⁴⁴, incidiendo especialmente en el análisis de los procesos de creación y desaparición de centros de producción ocurridos a partir de 1996. Las variables fundamentales que se estudian son el tamaño, la actividad sectorial o la ubicación física de los locales⁴⁵. En última instancia se trata de una publicación similar al *Directorio Central de Empresas* que también edita el INE desde mediados de los noventa⁴⁶.

En cuanto a las *Tablas Input Output* (TIO), en el último cuarto del siglo XX se han elaborado cinco en Andalucía, concretamente en 1970, 1975, 1980, 1990 y 1995. Las dos primeras las impulsó el Banco de Bilbao, aunque en la confección de la segunda también participaron las ocho cajas rurales andaluzas, el Instituto de Desarrollo Regional y

38 La Ley 1/1996 de 10 de enero (BOJA núm 7, de 18 de enero) tiene como objetivos fundamentales la ordenación del comercio interior de la Comunidad, la garantía de los intereses y los derechos de los consumidores y la mejora de la competitividad del sector. Entre otros aspectos, regula los horarios comerciales, el régimen de las grandes superficies y las ventas especiales. En cuanto al Plan de Modernización del Comercio Interior quedó articulado en siete grandes programas de actuación (formación, articulación del comercio con el tejido productivo andaluz, modernización del sector, investigación, ordenación territorial y comercial y cooperación), a partir de los cuales se pretendía una mejora sustancial de la vertebración del sistema comercial andaluz.

39 Asimismo, debe señalarse que en 1982, el Instituto de Desarrollo Regional publicó también un *Anuario Estadístico de Andalucía*.

40 Consejería de Economía y Hacienda (1991).

41 Instituto de Estadística de Andalucía (1995b).

42 Instituto de Estadística de Andalucía (1993a).

43 Según la CNAE 93, la 51 (comercio al por mayor e intermediarios del comercio) y la 52 (comercio al por menor), se excluye la venta, mantenimiento y reparación de vehículos de motor. Instituto de Estadística de Andalucía (2000b).

44 Se excluyen las actividades agrarias, las de administración pública, las realizadas en unidades móviles, las domésticas y aquellas que se llevan a cabo en recintos que no sean edificios, aunque sea de forma permanente. Instituto de Estadística de Andalucía (2000d).

45 Instituto de Estadística de Andalucía (2000c).

46 Instituto Nacional de Estadística (1995-2002).

la propia Junta de Andalucía; las de 1990 y 1995 las coordinó el IEA⁴⁷. Esta última TIO, realizada de acuerdo con los criterios emanados del nuevo Sistema Europeo de Cuentas Nacionales y Regionales (SEC-95), presenta importantes novedades metodológicas –resueltas en una mayor precisión, abundancia y fiabilidad de los datos recogidos- con respecto a las tres anteriores⁴⁸.

Como es sabido, estas estimaciones consisten en cuadros de doble entrada que permiten describir las relaciones que, a modo de flujos de bienes y servicios, se producen en un momento dado, en un determinado espacio económico. En definitiva, una radiografía de la estructura productiva en la que aparecen representadas todas las operaciones de producción y distribución, relacionando cada rama de actividad con los consumos y producciones de bienes y servicios que se producen o se importan en el año de referencia. A la postre, resulta un instrumento especialmente útil tanto para profundizar en análisis económicos (estructura de costes, productividad, grado de articulación intersectorial, relaciones con otras economías regionales o nacionales, etc.) como para la evaluación de políticas y el propio desarrollo de la estadística pública, ya que las TIO son la base para la elaboración posterior de cuentas económicas –en este caso regionales- trimestrales y anuales. En el caso andaluz, precisamente a partir del Marco Input-Output de 1995 (MIOAN-95) el IEA comenzó a elaborar el Sistema de Cuentas Económicas de Andalucía, con la pretensión “de integrar un conjunto de operaciones estadísticas cuyo

objetivo es conocer las principales magnitudes económicas de las diferentes ramas de actividad en Andalucía y su evolución en el tiempo, así como permitir la comparación de sus resultados con los obtenidos en otros ámbitos territoriales”⁴⁹. Además del MIOAN, el Sistema de Cuentas andaluz incluye, como operaciones más significativas, elaboración de una nueva Contabilidad Regional Anual y Trimestral, realizada con idéntica metodología a la Contabilidad Regional del INE (la SEC-95), pero con distintas fuentes de información y aplicaciones metodológicas, y disponible ya para el quinquenio 1996-2000⁵⁰.

Hasta aquí la presentación crítica de las fuentes estadísticas –públicas y privadas- disponibles sobre el comercio interior andaluz en el siglo XX. En función de las posibilidades y limitaciones que acaban de mencionarse, y amén de la utilización puntual en los cuadros y gráficos que acompañan el texto que conforma la segunda parte de este volumen, las series anuales que hemos podido construir, y que se recogen en el apéndice estadístico, se refieren, por una parte, a los grandes agregados del sector (valor añadido generado por la actividad comercial y aportación a los servicios y al conjunto del producto regional), mientras que asimismo se recogen las licencias comerciales –al por mayor y al por menor- existentes en la región a partir de 1964 y la evolución de las grandes superficies desde 1977. También se presentan las cifras provinciales que ofrecen los Censos de Locales de 1970, 1980 y 1990.

Anexo 1. CNAE 93

G/GG	Comercio, reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores; venta al por menor de combustible para vehículos de motor
50	Venta, mantenimiento y reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores; venta al por menor de combustible para vehículos de motor.
501	Venta de vehículos de motor
502	Mantenimiento y reparación de vehículos de motor
503	Venta de repuestos y accesorios de vehículos de motor
504	Venta, mantenimiento y reparación de motocicletas y ciclomotores y de sus repuestos y accesorios.
505	Venta al por menor de carburantes para la automoción
51	Comercio al por mayor e intermediarios del comercio, excepto vehículos de motor y motocicletas.
511	Intermediarios del comercio
512	Comercio al por mayor de materias primas agrarias y de animales vivos.
513	Comercio al por mayor de productos alimenticios, bebidas y tabaco
514	Comercio al por mayor de productos de consumo, distintos de los alimenticios.
515	Comercio al por mayor de productos no agrarios semielaborados, chatarra y productos de desecho
516	Comercio al por mayor de maquinaria y equipo
517	Otro comercio al por mayor
52	Comercio al por menor, excepto el comercio de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores; reparación de efectos personales y enseres domésticos
521	Comercio al por menor de establecimientos no especializados
522	Comercio al por menor de alimentos, bebidas y tabaco en establecimientos especializados
523	Comercio al por menor de productos farmacéuticos, artículos médicos, belleza e higiene
524	Otro comercio al por menor de artículos nuevos en establecimientos especializados
525	Comercio al por menor de bienes de segunda mano, en establecimientos
526	Comercio al por menor no realizado en establecimientos
527	Reparación de efectos personales y enseres domésticos

⁴⁷ La primera se publicó en Instituto de Estadística de Andalucía (1993b). Artículos sobre los distintos sectores económicos en Instituto de Estadística de Andalucía (1995a).

⁴⁸ Instituto de Estadística de Andalucía (2000a).

⁴⁹ Ibid.

⁵⁰ Estas diferencias se analizan con cierto detalle en Instituto de Estadística de Andalucía (1995-2000)

2. Comercio Exterior

En contraste con la escasa y tardía atención oficial prestada al comercio interior, los intercambios con el exterior fueron objeto del interés estadístico de la Administración desde fechas muy tempranas (a partir de 1849), y ofreciendo guarismos desagregados por aduanas desde 1861.

Datos oficiales que, sin embargo, y especialmente en lo que se refiere a las valoraciones, han sido puestos en tela de juicio por parte de los especialistas, prácticamente desde finales del siglo XIX⁵¹. En este sentido, los últimos cálculos disponibles sobre las fiabilidades de las estadísticas, permiten concluir la existencia de una infravaloración generalizada de las cifras, tanto los valores de exportación como los de importación, especialmente grave para el período 1914-1935, y también importante para 1890-1913 y 1947-1967⁵². Además, durante la Guerra Civil y la Autarquía se añaden otro tipo de limitaciones, lo que eleva aún más la desconfianza que los historiadores económicos mantienen sobre este conjunto de datos: en el primer caso, la práctica ausencia de publicaciones oficiales, y en el segundo, y aunque pueda resultar paradójico, el estricto control ejercido por el nuevo Estado franquista sobre las transacciones comerciales internacionales y sobre el cambio de la peseta⁵³.

En cualquier caso, el grueso de las cifras disponibles desde entonces a nuestros días se refieren a exportaciones e importaciones (valor y peso; destino y origen)⁵⁴ agrupadas según las diferentes partidas del arancel vigente en cada momento, si bien la información no se presenta siempre con el mismo nivel de desagregación.

Así, la información por puertos –y por tanto regionalizable– se encuentra disponible entre 1861 y 1921, pero no entre 1922 y 1940, periodo en el que resulta necesario acudir a otras fuentes alternativas. De nuevo los datos por aduanas vuelven a ofrecerse a partir de 1941. Desde 1961, a las cifras de transporte marítimo se unen las proporcionadas por el tráfico aéreo –en el caso de Andalucía por los aeropuertos de Almería, Granada, Málaga y Sevilla–; en 1973 se añade el tráfico ferroviario y en 1977 el transporte por carretera. Esta información por aduanas sólo recoge las doce grandes secciones del arancel hasta 1959 y también los capítulos correspondientes desde ese año. La serie alcanza hasta 1982, último ejercicio en el que las *Estadísticas...* recogen los datos por aduanas.

Por otra parte, en 1950 se modificó de manera sustancial la normativa arancelaria, homogeneizada internacionalmente hasta culminar en el llamado Arancel Integrado Comunitario (TARIC), al que España se adhirió en 1960⁵⁵. Existe, por tanto,

una agrupación arancelaria que alcanza hasta 1959 y otra desde el año siguiente hasta estos momentos (anexo 3)⁵⁶.

Durante las dos décadas finales del siglo XX las estadísticas de comercio exterior vuelven a sufrir una modificación fundamental. De un lado, la incorporación de España a la Unión Europea y más tarde la configuración de espacio económico europeo terminará imponiendo una nueva consideración de las exportaciones e importaciones, al configurarse un mercado único entre los países miembros en el que desaparecen las aduanas nacionales⁵⁷. De otro, la configuración del Estado de las autonomías en nuestro país supondrá la regionalización administrativa de las estadísticas, una función llevada a cabo desde la administración central o bien desde las distintas comunidades autónomas⁵⁸, que a partir de 1980 contarán con cifras de exportaciones e importaciones por provincias –y no por aduanas como hasta ese momento⁵⁹. Cifras que, en cualquier caso, se refieren al volumen del comercio exterior autonómico con otros países y no con el resto del Estado español.

En el caso andaluz, también la información estadística publicada por el Ministerio de Economía y Hacienda se completa con la autonómica a partir de 1990. Ese año comenzó a publicarse el *Anuario del Comercio Exterior de Andalucía*, editado por el Instituto Estadístico de Andalucía⁶⁰, que desde entonces ofrece datos para toda la comunidad autónoma y cada una de las provincias según secciones, capítulos y partidas del arancel, origen y destino de los intercambios (continentes, países y áreas económicas), así como el referido exclusivamente a las exportaciones de acuerdo con las divisiones de la CNAE vigentes en cada momento (la de 1974 hasta 1993 y la de 1993 desde el año siguiente).

la sección (hasta un total de 21: véase la relación en el anexo 3); dos para cada capítulo (hasta un total de 97) y los restantes para las partidas (aproximadamente unas 5.000).

56 Las Estadísticas del Comercio Exterior correspondientes a 1960 se publicaron divididas en dos semestres. Los datos correspondientes al primero, con la agrupación vigente hasta entonces; los del segundo con las nuevas secciones contempladas en la TARIC.

57 Hasta diciembre de 1992 el cómputo de las mercancías intercambiadas con otros países se realizaba utilizando el llamado Documento Único Aduanero. A partir del 1 de enero de 1993, con la entrada en vigor del Mercado Único entre los países pertenecientes a la Unión Europea, este documento se reserva para las transacciones comerciales realizadas con los países no miembros de la Unión, mientras que para las llevadas a cabo entre éstos se adopta un sistema estadístico (el Inostrat) que permite contabilizar los bienes importados y exportados en cada uno de los Estados que forman parte de la UE procedentes o destinados de los restantes que la forman. Sobre este asunto, véase Martín de Agar y González (1995).

58 Además de las Estadísticas del Comercio Exterior, el Ministerio publica actualmente una Estadística del Comercio Exterior de las Comunidades Autónomas, de carácter mensual y con resúmenes anuales. En cuanto a las publicaciones autonómicas, amén de las andaluzas, las existentes en estos momentos son las siguientes: *Estadística de Comercio Exterior (Galicia)*; *Comercio Exterior de la Comunidad de Madrid*; *Anuario Estadístico de la Región de Murcia*; *Comercio Exterior. País Vasco*; *Comercio exterior e intracomunitario de bienes y mercancías. Aragón*; *Estadística de comerç exterior. Comunitat Valenciana*; *El comercio exterior de Navarra*; *Comerç amb l'estranger. Catalunya*.

59 La provincialización de los datos se resuelve atendiendo al campo provincia de origen/destino que aparece el fichero territorial de operaciones confeccionado por el Departamento de Aduanas e Intercambios Exteriores del Ministerio de Economía (o Economía y Hacienda). Caso de no aparecer este dato se acude a la provincia de domicilio fiscal del importador/exportador. Véase Instituto de Estadística de Andalucía (1992...)

60 El Instituto publica además, con carácter mensual, *Comercio Exterior de Andalucía. Datos provisionales*.

51 Véase, entre otros, Andrés Álvarez (1943)

52 Tena (1992).

53 Catalán (1995).

54 Hasta 1959 el valor se ofrece en pesetas-oro; desde 1960 en pesetas corrientes. Sobre la problemática derivada de este cambio, véase Tena (1992).

55 En 1950, el Consejo de Cooperación Aduanera con sede en Bruselas creó el Convenio sobre la Nomenclatura Arancelaria Internacional, posteriormente denominado Nomenclatura del Consejo de Cooperación Aduanera (NCCA), que serviría de base para la confección de los distintos aranceles de aduanas nacionales. España se incorporó a este convenio –que sin embargo no fue ratificado por Estados Unidos, la Unión Soviética o China– en 1960. Diez años más tarde, y debido a los profundos cambios tecnológicos que estaban incidiendo en la estructura del comercio internacional– el Consejo acordó modernizar y ampliar la NCCA, un proceso que culminaría en 1983 y terminaría aplicándose a partir de 1988. La nueva clasificación (TARIC) incluía un total de once dígitos: dos para

En resumen, para el siglo XX y para la dimensión regional que aquí nos interesa, podemos distinguir las siguientes etapas:

a) 1900-1921 y 1930-1935: Los datos de exportación e importación se ofrecen, partida por partida (son 1.540 según el arancel vigente) por países de destino/origen y aduanas de origen/destino en cantidades (usualmente toneladas y valores (pesetas)).

b) 1922-1929 y 1940: Cifras exclusivamente nacionales, no desagregadas por aduanas.

c) 1936-1939: sin datos.

d) 1941-1960: Cifras por aduanas, pero referidas exclusivamente a las doce secciones del arancel en vigor.

e) 1960-1982: Cifras por aduanas, desagregadas por capítulos (99), que desde 1964 se agrupan también por secciones⁶¹.

f) A partir de 1983, las Estadísticas del Comercio Exterior ya no ofrecen datos por aduanas.

g) 1980-2000: Datos por provincias. Las exportaciones ocupan todo el período. Las importaciones se incorporan en 1988.

En el apéndice estadístico incluido al final del volumen se incluyen los datos (valores) referidos al período 1941-2000, agrupados en tres series distintas en función de las modificaciones arancelarias y los cambios territoriales apuntados: 1941-1959, 1960-1982 y 1980-2000.

Anexo 2. Secciones del arancel vigente hasta 1959

I	Minerales, materias térreas y sus derivados
II	Maderas y otras materias vegetales empleadas en la industria y sus manufacturas
III	Animales y sus despojos
IV	Metales y sus manufacturas
V	Maquinaria, aparatos y vehículos
VI	Productos químicos y sus derivados
VII	Papel y sus manufacturas
VIII	Algodón y sus manufacturas
IX	Cáñamo, lino, pita, yute y demás fibras textiles vegetales y sus manufacturas
X	Lanas y sus manufacturas
XI	Sedas y sus manufacturas
XII	Productos alimenticios, comestibles y bebidas
XIII	Varios
	Artículos de comercio oficial y monopolizados

⁶¹ Sobre la peculiaridad de 1960, véase lo indicado en la nota 58. En 1961 no llegaron a publicarse datos por aduanas, por lo que la serie arranca en el año siguiente.

Anexo 3. Nomenclatura del arancel integrado comunitario (TARIC)

Sección	Concepto
01	Animales vivos y productos del reino animal.
02	Productos del reino vegetal.
03	Grasas y aceites animales o vegetales; productos de su desdoblamiento; grasas alimenticias elaboradas; ceras de origen animal o vegetal.
04	Productos de las industrias alimentarias; bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre; tabaco y sucedáneos de tabaco elaborados.
05	Productos minerales.
06	Productos de las industrias químicas o de las industrias conexas.
07	Materias plásticas y manufacturas de estas materias.
08	Pieles, cueros, peletería y manufacturas de estas materias; artículos de guarnicionería o talabartería; artículos de viajes, bolsos de mano y continentes similares; manufactura de tripa.
09	Madera, carbón vegetal y manufacturas de madera; corcho y manufacturas de madera; corcho y manufacturas de corcho; manufacturas de espartería o de cestería.
10	Pastas de madera o de otras materias fibrosas celulósicas; desperdicios y desechos de papel o cartón; papel, cartón y sus aplicaciones.
11	Materias textiles y sus manufacturas.
12	Calzado; sombrerería, paraguas, quitasoles, bastones, látigos, fustas y sus partes; pluma preparadas y artículos de plumas; flores artificiales; manufacturas de cabello.
13	Manufacturas de piedra; yeso, cemento, amianto, mica o materias análogas; productos cerámicos; vidrio y manufacturas de vidrio.
14	Perlas finas o cultivadas, piedra preciosas o semipreciosas o similares, metales preciosos, chapados de metales preciosos y manufacturas de estas materias; bisutería, monedas.
15	Metales comunes y manufacturas de estos metales.
16	Máquinas y aparatos: material eléctrico y sus partes; aparatos para la grabación o la reproducción de sonidos, aparatos para la grabación o la reproducción de imágenes y sonido en televisión, y las partes y accesorios de éstos.
17	Material de transporte.
18	Instrumentos y aparatos de óptica, fotografía o cinematografía, de medida, control o de precisión; instrumentos y aparatos médico-quirúrgicos; relojería instrumentos de música; partes y accesorios de éstos.
19	Armas y municiones, sus partes y accesorios.
20	Mercancías y productos diversos.
21	Objetos de arte, de colección o de antigüedad.

3. Transportes y comunicaciones

La reconstrucción de series estadísticas de transportes y comunicaciones constituye, también, una labor imprescindible para el análisis de los factores que han determinado el crecimiento económico contemporáneo. Casi la totalidad de los economistas e historiadores se han mostrado de acuerdo en destacar la importancia de la acumulación de los diversos componentes del capital fijo, y entre ellos el de las infraestructuras de transportes y comunicaciones, como elemento imprescindible para la consecución de una expansión económica sostenida. Sin embargo, las series reconstruidas atienden, sobre todo, a variables de naturaleza puramente física, habiéndose obviado las de carácter económico, que abarcan un periodo relativamente breve y próximo a la actualidad. Aún así, debemos mencionar la elaboración de diversas tablas *input-output* y la publicación del *Sistema de Cuentas Económicas de Andalucía. Marco Input-Output 1995*, que permiten conocer la significación del transporte en la economía andaluza⁶².

⁶² Duque (2001).

Las cifras recopiladas están referidas a los distintos tipos de transporte (terrestre, aéreo y marítimo) y a las redes disponibles para el traslado, no exclusivo pero sí preferente, de información. En última instancia se trata de la mayoría de las posibilidades de transporte desarrolladas a lo largo del siglo XX, aunque, no en todos los casos, las fuentes disponibles a nivel regional permitan un tratamiento -temático o cronológico- similar.

El transporte terrestre agrupa vías urbanas, carreteras y ferrocarril. En cuanto al transporte urbano, se refiere exclusivamente al de carácter público con vehículos a motor -excluidos tranvías y taxis-, para el que contamos con series sobre longitud de líneas, recaudación y número de viajeros transportados para las ocho capitales de provincia andaluzas. La serie tiene carácter ininterrumpido entre 1948 y 1990 -salvo alguna ausencia puntual: en 1968, por ejemplo, no llegaron a publicarse datos sobre el kilometraje total de las líneas en servicio-, aunque antes ni después ninguno de los *Anuarios* utilizados ni otra fuente editada recoge este tipo de información. Más reciente, el Instituto Nacional de Estadística realiza cada mes una información exhaustiva sobre el número de viajeros transportados por las empresas metropolitanas y las dedicadas al transporte urbano de viajeros en autobús

en toda España, que continua, en cierta manera, las series publicadas en los anuarios estadísticos⁶³.

Por su parte, el transporte por carretera muestra la evolución de dos de las variables más importantes del sector: la primera de ellas, el número de kilómetros de red viaria construida según titularidad (del Estado, de las Diputaciones Provinciales, de las comunidades autónomas y autopistas y autovías); la segunda, el número de vehículos matriculados y el parque automovilístico anual. En la dimensión territorial que aquí nos interesa, los datos acerca de la red viaria sólo tienen carácter anual a partir de 1959; antes sólo disponemos de la información recogida por las *Estadísticas de Obras Públicas*, la *Reseña Geográfica y Estadística de España* y las que incluían algunas ediciones del *Anuario estadístico de España* (guarismos para 1912, 1917, 1919, 1925, 1932 y 1933)⁶⁴. Esta última fuente ha sido empleada también para reconstruir la serie posterior hasta 1985, a excepción de los años comprendidos entre 1964 y 1969, ofrecidos por otras publicaciones del Instituto Nacional de Estadística y organismos públicos adscritos al Ministerio correspondiente⁶⁵. Desde mediados de los años ochenta, al hacerse cargo la Junta de Andalucía de una parte sustancial de las carreteras del Estado -lo que explica el fuerte descenso experimentado por la red viaria de titularidad estatal-, ha sido el *Anuario estadístico de Andalucía* la fuente empleada para completar y contrastar los números suministrados por el Anuario nacional.⁶⁶

En cuanto a las carreteras dependientes de las Diputaciones Provinciales, las fuentes son las mismas, aunque los datos que hemos podido recabar incluyen también tres años de mediados de los cuarenta, iniciándose la columna anual en 1958. Por lo demás, se produce un cambio en la denominación de la titularidad que sin embargo no afecta a la naturaleza de los datos: carreteras provinciales y caminos vecinales hasta 1978 y carreteras de Diputaciones Provinciales a partir de esa fecha. Con todo, Gómez Mendoza y San Román nos avisan de que "en cualquiera de las etapas se aprecian cambios continuos entre las distintas categorías"⁶⁷.

Este subapartado se completa con una tabla que recoge las carreteras dependientes de la Junta de Andalucía -ya se apuntó más arriba: cifras anuales desde 1985-, y con otro referido exclusivamente a las autopistas de peaje y a las autovías y autopistas libres. La serie, que arranca en 1970, ha quedado conformada con datos procedentes de los dos *Anuarios* citados más arriba y también, para los últimos diez años, con el que publica el Ministerio de Obras Públicas y más tarde el Ministerio de Fomento, fuente habitualmente empleada por el Instituto de Estadística de Andalucía para presentar sus series anuales sobre esta vertiente de la red viaria de la Comunidad Autónoma.

63 Estadística de transportes de viajeros: Series mensuales del Boletín Mensual de Estadística del INE.

64 Dirección General de Obras Públicas (1908-1920); Instituto Geográfico y Estadístico (1912), Dirección General del Instituto Geográfico y Estadístico (1916-1922), Jefatura Superior de Estadística (1926), Instituto Geográfico, Catastral y de Estadística (1931-1935).

65 Instituto nacional de Estadística (1967a), Instituto de Transportes y Comunicaciones (1983).

66 Una síntesis con información cuantitativa sobre este asunto en Uriol Salcedo (1992).

67 Gómez Mendoza y San Román (2005), p. 526.

Las series de transporte por carretera finalizan con la atención al número de vehículos que conforman el parque regional. De un lado, al total de matrículas provinciales efectuadas cada año, una información disponible en el *Anuario estadístico de España* desde 1923⁶⁸, que además a partir de 1945 desagrega los vehículos en cuatro categorías (turismos, ómnibus, camiones -con inclusión de las furgonetas desde 1979- y motocicletas). En 1968, la Dirección General de Tráfico comenzó a publicar el denominado *Anuario Estadístico General*, que aporta información suplementaria -matriculación por marcas, cilindrada y carga- y valoraciones más o menos ajustadas sobre este asunto, información que se ha empleado para el periodo 1968-2000, y que además ha servido para confeccionar un segundo cuadro, menos desagregado, en el que se relacionan los totales provinciales del parque de vehículos.

Sin duda, las estadísticas recopiladas no ofrecen información sobre el tráfico en las carreteras ni tampoco sobre la demanda de transporte, ya sea de pasajeros, ya de mercancías. Para los primeros, los *Anuarios estadísticos de España* publicaron regularmente cifras agregadas sobre tráfico en las líneas regulares de transporte de viajeros por carretera, procedentes del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, mientras que para las segundas, el Instituto Nacional de Estadística ha realizado sucesivas encuestas sobre transportes de mercancías por carretera, que llegó a ser permanente en los últimos del novecientos⁶⁹. En un caso y otro no ha sido posible territorializar ni tampoco construir una serie referida a un largo periodo de tiempo.

La última dimensión del transporte terrestre -el ferroviario- presenta muchos más problemas para la construcción de series históricas de carácter regional y por supuesto provincial, aunque investigaciones recientes han podido reconstruir algunos indicadores del sector relativos a la apertura y cierre de kilómetros de red, a la inversión y formación de capital, al parque móvil por compañías, a los viajeros y mercancías transportadas y a ciertos aspectos del mercado de trabajo. Las fuentes de esta nueva información han sido las memorias de las diversas compañías ferroviarias que operaban en Andalucía (1900-1940), los datos sobre explotación y movimiento comercial por zonas de RENFE (1940-1980) y las series elaboradas por el Instituto de Estadística de Andalucía sobre la evolución de la red ferroviaria y del tráfico de viajeros y mercancías desde la década de 1980 (1985-2000). En el epígrafe correspondiente aportamos más detalle sobre las fuentes estadísticas para el estudio del transporte ferroviario en Andalucía durante el siglo XX.

El transporte aéreo se compone de siete cuadros, referidos a aeronaves, pasajeros y mercancías, uno para el total regional y los restantes para los aeropuertos de Almería,

68 Recogido, a su vez, del Real Automóvil Club de España, quien siguió ofreciendo datos sobre vehículos matriculados hasta poco después de la Guerra Civil, serie que con posterioridad se incluiría en Instituto Nacional de Estadística (1967). En cualquier caso, y al menos por lo que respecta a la primera mitad del siglo XX, conviene tomar con ciertas reservas los datos disponibles, entre otras razones porque, como ha apuntado Antonio Gómez Mendoza, "matriculados al año no deben ser confundidos con vehículos efectivamente en servicio", Gómez Mendoza (1989), p. 322.

69 Muñoz (2000) y Rebollo y Cuesta (2000).

Córdoba, Granada, Jerez, Málaga y Sevilla. Son datos que arrancan en 1930, aunque el año de incorporación varía según el aeropuerto. Por lo que respecta a la procedencia de las cifras anteriores a 1956, se han empleado dos fuentes publicadas por el Instituto Nacional de Estadística: el *Anuario estadístico de España* y la *Estadística de Transporte Aéreo* (1929-1965); a partir de ese año -1956- se ha recurrido a fuentes específicas, editadas, en un principio, por el Instituto Nacional de Estadística y la Dirección General de Aviación Civil, y luego exclusivamente por esta última, que han modificado su denominación y contenido hasta nuestros días, pero que a grandes rasgos responden a similares planteamientos estadísticos: cronológicamente, las *Estadísticas de la Aviación Civil en España* (1956-1979) y el *Anuario Estadístico del Transporte Aéreo* (1980-1996)⁷⁰. La información más reciente se ha obtenido del *Anuario estadístico de Andalucía*.

En las tres modalidades de tráfico la presentación es similar, distinguiéndose entre interior e internacional, aunque en el caso de las aeronaves se incluye asimismo una columna en la que se engloban, bajo el título "otras clases", tráficos militares, del Estado, privados y trabajos aéreos⁷¹.

El transporte marítimo, tercero y último de los subapartados que conforman la sección dedicada al transporte, necesita de un tratamiento más detenido al tratarse de la variedad estadística más atendida por la administración y sobre la que contamos con las series temporales más amplias.

En 1958, la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas del Ministerio de Obras Públicas dio a la luz un *Resumen de las memorias de los puertos españoles* correspondiente al ejercicio de 1958, después de que hubiese requerido a los diferentes Servicios de Puertos la realización de una memoria anual cuyo formato había sido previamente definido por la Secretaría Técnica de la propia Dirección General con el objeto de que los datos reunidos de cada puerto respondieran a un criterio de homogeneidad. Los resúmenes de 1959, 1960 y 1961 no han podido ser localizados, pero sí el de 1962, año a partir del que hemos podido reconstruir el movimiento de buques, pasajeros y mercancías (generales, graneles sólidos y graneles líquidos) por los principales puertos andaluces, distinguiendo cabotaje y exterior. Los datos que presentamos no recogen el tráfico local o de ría ni el avituallamiento de los barcos mercantes.

La iniciativa de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas de resumir las memorias de los puertos españoles fue tomada en un momento en el que la información estadística española sobre tráfico marítimo venía recogiendo, entre otros organismos, por la Subsecretaría de la Marina Mercante, Dirección General de Puertos y Señales Marítimas, la Dirección General de Aduanas y el Instituto Nacional de Estadística. Esta proliferación de servicios informativos sobre el mismo

fenómeno, que arrojaba a menudo resultados divergentes, propició una Orden de la Presidencia del Gobierno de 2 de Agosto de 1956 por la que la Dirección General de Aduanas realizaría la estadística del tráfico marítimo de buques y mercancías y el Instituto Nacional de Estadística haría lo propio en la de buques y pasajeros, todo ello sin perjuicio de que los anteriores organismos (Subsecretaría de la Marina Mercante, Dirección General de Puertos y Señales Marítimas) continuaran recopilando las cifras necesarias para sus propios cometidos. El resultado fue una proliferación, aun mayor, de servicios informativos sobre el tráfico marítimo. A comienzos de los sesenta, la Subsecretaría de la Marina Mercante ofrecía, anualmente, una Lista oficial de buques de España y una Estadística de mercancías y pasajeros transportados por buques españoles, mientras que la Dirección General de Aduanas publicaba, desde 1957, una Estadística del tráfico marítimo y la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas resumía las memorias de los puertos españoles y ofrecía, también, abundantes datos de tráfico marítimo⁷². Esta última publicación mantuvo, en sus inicios, una gran regularidad en su estructura informativa⁷³, se adecuó más tarde a las normativas internacionales sobre estadísticas portuarias⁷⁴ y se ha mantenido hasta hoy bajo la dirección de Puertos del Estado⁷⁵.

Sin duda, los tráficos marítimos han sido y son importantes para un país como España con un amplio litoral, numerosos enclaves portuarios y una posición geográfica, que le han dado y dan un gran valor estratégico. Tal vez por ello, el comercio marítimo (cabotaje y exterior) ha sido uno de los sectores destacados de la historia económica de España y no ha faltado información sobre el mismo. En efecto, desde mediados del siglo XIX, la Dirección General de Aduanas ha registrado la carga y descarga de las distintas mercancías según el arancel, pero también ha dado cumplida información del número de buques, toneladas de arqueo, tripulantes y viajeros, entrados y salidos, por los puertos españoles. Esta voluminosa información apareció, regularmente, en la *Estadística del Comercio Exterior* y en la de *Cabotaje* hasta 1920⁷⁶. A partir de entonces, tales cifras dejaron de publicarse de forma tan individualizada y regular, por lo que se hace mucho más difícil reconstruir una serie estadística a lo largo del siglo XX, aunque tal dificultad no entraña imposibilidad de llevar a cabo la tarea, por lo que las cifras de la Dirección General de Aduanas constituyen una fuente alternativa a las series que ofrecemos en este trabajo y una fuente muy válida para el conocimiento de los tráficos marítimos en España.

Sin embargo, nosotros hemos optado por las informaciones de la Dirección General de Puertos por considerarlas más adecuadas para el conocimiento de los tráficos marítimos portuarios, por recoger la información primaria de la Juntas de Obras de cada ente, por haber sido

70 Existen otras publicaciones, que ofrecen datos fragmentarios o procedentes de fuentes no contrastadas, pero que en cualquier caso permiten seguir la evolución del tráfico aéreo a lo largo del siglo XX: González-Betes y otros (1996). Para el caso del aeropuerto de Málaga puede consultarse Utrilla Navarro (1994)

71 Las otras dos columnas -interior e internacional- son el resultado de sumar el tráfico regular (vuelos efectuados de acuerdo con un horario publicado o de manera tan regular o frecuente que constituyen un sistema identificable), el no regular (vuelos fletados y especiales por remuneración, no efectuados de modo regular) y los otros servicios (compuestos por vuelos efectuados por empresas de transporte tales como, de emplazamiento, prueba, instrucción, etc.).

72 Ministerio de Hacienda. Dirección General de Aduanas (1959). Instituto Nacional de Estadística (1965).

73 Bernat (1975).

74 Conferencia de Las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (1971).

75 Recientemente, Puertos del Estado, en su página web, ofrece la posibilidad de acceder a esta amplia información estadística, desde 1962, y a las series de tráfico total por puertos desde la creación de las Juntas de Obras respectivas. Estas últimas fueron elaboradas y publicadas por Ruiz (2005).

76 Frax (1981) y (1987).

publicadas de forma regular y homogénea desde 1958 y por contar con una recopilación estadística para la primera mitad del siglo XX, realizada por la propia Dirección General de Puertos y Señales Marítimas.

Las Juntas de Obras de los puertos españoles empezaron a crearse a partir del Decreto de *Bases generales para la legislación de obras públicas de 14 de Noviembre de 1868*, que consagraron el principio descentralizador y de máxima libertad en las obras públicas españolas del período⁷⁷. Un mes más tarde se creó la de Barcelona, autorizada por un Decreto de 11 de Diciembre de 1868, a la que siguieron, entre otras, la de Sevilla (1870), Almería (1872), Huelva (1874), Málaga (1874), Cádiz (1902) y Algeciras (1907). Desde su constitución, las Juntas administraron y gestionaron las obras portuarias y la actividad marítima de sus plazas respectivas, por lo que las informaciones recogidas en sus memorias anuales constituyen una fuente de primer orden para el estudio de los tráficos marítimos en España, aunque su carácter disperso hace bastante difícil la reconstrucción estadística, homogénea y conjunta, a lo largo del siglo XX⁷⁸.

Por suerte, con motivo del primer Plan de Desarrollo, la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas recopiló los principales datos del tráfico marítimo de cada puerto y, aunque con dispar suerte, pudo reconstruir determinadas series históricas a partir de informaciones ofrecidas por las Juntas de Obras respectivas⁷⁹. Nosotros hemos seleccionado los mismos renglones que para los años posteriores a 1958, pero los presentamos de forma separada, dado que algunas cifras no coinciden con las publicadas por la propia Dirección General en sus resúmenes correspondientes a los ejercicios de 1958 y 1962. Pese a ello, pensamos que tales cifras tienen un alto grado de fiabilidad por comparaciones realizadas con memorias de la Junta de Obras del Puerto de Málaga, con estudios sobre el puerto de Almería⁸⁰ y algunas series del puerto de Sevilla⁸¹.

Las Comunicaciones engloban, en el presente apartado, series referidas al servicio postal, telegráfico y telefónico.

Todas ellas se han elaborado a partir del *Anuario estadístico de España* (datos hasta 1982) y del *Anuario estadístico de Andalucía* (datos entre 1983 y 2000)⁸². Para los tres sistemas de comunicación se encuentran disponibles datos a nivel nacional que abarcan prácticamente todo el siglo XX, pero desgraciadamente sólo en el caso de Telégrafos es posible confeccionar cuadros provinciales o regionales con perspectiva histórica amplia⁸³. Tal como se contemplan a continuación éstos incluyen cuatro tipos de telegramas: interiores privados, de servicios, oficiales y radiotelegramas⁸⁴. En todos los casos, las cifras se agrupan por provincias, distinguiéndose entre expedidos y recibidos. Para el primer grupo la serie arranca en 1925, aunque falta información para 1930 y de 1933 a 1942; los restantes comienzan en 1943.

En cuanto al servicio postal, las tablas que se han podido elaborar son bastante más recientes—nacieron en 1983—y además ha sido necesario realizar un corte en 1991, ya que a primeros de octubre de ese año entró en vigor la nueva estructura del tráfico postal que suponía una modificación sustancial en la tipología de la correspondencia. Así, aunque no cambia la distinción entre correspondencia nacida y distribuida, si lo hace la clasificación interna de ambas, que hasta la reforma citada se componía de correspondencia ordinaria, certificada y asegurada, a partir de esa fecha distingue entre línea básica (cartas y tarjetas postales), económica (impresos y pequeños paquetes) y urgente (cartas y tarjetas, postal exprés/EMS).

Por lo que concierne a la red telefónica, las cifras provinciales también son recientes y no siempre ocupan el mismo arco cronológico. Así, mientras para el número de líneas en servicio los datos anuales engloban de 1977 a 1997, las cifras sobre conferencias automáticas y manuales se reducen al periodo 1977-1986, las interurbanas e internacionales a 1998-1993, y las líneas de servicio de la red Ibercom—telefonía avanzada para las comunicaciones internas de las empresas,—al periodo 1989-1999.

77 Alzola y Minondo (1975) y Alemany (1991).

78 En algunos trabajos aparecen series históricas del volumen de carga y descarga en diversos puertos andaluces. Véase, Equipo 28 (1989), p. 68, González (1975), p. 159-160, Alemany (2006), pp. 220-227.

79 Estos datos se encuentran en Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos y Señales Marítimas (1964).

80 García Lorca (1990).

81 En el caso de Sevilla, las series ofrecidas por González (1975) y Equipo 28 (1989) no coinciden en todos los años, aunque sus cifras no resultan muy dispares.

82 A su vez, ambas fuentes recogen sus datos de los *Anuarios* correspondientes del Ministerio de Obras Públicas o del de Fomento. Siempre que ha sido posible hemos procedido a contrastar los guarismos ofrecidos por los dos tipos de publicaciones.

83 Estos se recogen en Carreras, ed. (1989 y 2005.), pp. 312-318.

84 Telegramas de servicio son aquellos enviados por las oficinas de Correos y Telecomunicaciones para su propio servicio. Los radiotelegramas son transmitidos por barcos en alta mar.

Segunda Parte

La trayectoria secular del comercio, interior y exterior, los transportes y las comunicaciones andaluzes a través de las fuentes estadísticas, 1900-2000

0.1. Introducción:

La gran transformación de la economía andaluza. Una perspectiva desde el sector terciario, 1900-2000

El análisis de la trayectoria económica de Andalucía en el largo plazo y en términos comparativos confirma la gran transformación experimentada por la región a lo largo del siglo XX. Cualquiera de las variables que se emplee – demográfica, referida a la estructura productiva o a los niveles de renta- denuncia la profundidad del cambio estructural y del crecimiento económico asociado, que ha sido especialmente intenso en la segunda mitad del novecientos, y de manera muy especial en los últimos quince años de la centuria: es en esta etapa cuando se produce la aceleración fundamental de la economía regional; cuando se consiguen las mayores tasas anuales de crecimiento económico, la definitiva terciarización de sus estructuras productivas, los mayores avances en la dotación de infraestructuras y capital humano, y, por supuesto, también cuando los ciudadanos andaluces alcanzan los niveles de bienestar más elevados de toda la historia. Sin

embargo, comparativamente, la situación no ha evolucionado de manera tan positiva. Simplemente por ofrecer un par de datos sintéticos pero reveladores: la última estimación disponible de Eurostat relativa al producto interior bruto por habitante –correspondiente a 2001, todavía la Europa de los quince– situaba a Andalucía, con un 63,1 (siendo 100 la media de la Unión Europea) en los últimos lugares –sólo 13 regiones europeas presentaban unos guarismos inferiores, una de ellas española, Extremadura. Dentro de España, y para las mismas fechas, el *vab* de la economía andaluza ascendía a algo más de 71.000 millones de euros, lo que en términos “per capita” la situaba en el penúltimo lugar de las diecisiete comunidades autónomas españolas

El cuadro 0.1. ofrece, para cuatro fechas del último siglo (1900, 1950, 1975 y 2000) algunas de estas variables –aquellas que las fuentes permiten elaborar para todo el siglo y los más cercanos a los sectores que nos ocupan en este volumen- que pueden ilustrar adecuadamente sobre las pautas de crecimiento económico y cambio estructural seguidas por la economía regional durante el Novecientos, y más concretamente sobre el papel desempeñado en esta transformación por el sector servicios

Cuadro 0.1. Crecimiento económico y cambio estructural de la economía andaluza. Años 1900-2000

A. Población, mercado de trabajo y capital humano	1900	1950	1975	2000
a.1. Población (en miles)	3.558,6	5.647,2	6.236,5	7.445,0
a.2. % sobre total español	19,13	20,18	17,45	18,16
a.3. Tasa de crecimiento anual de la población	0,38	0,91	0,39	0,51
a.4. Densidad (hab./km ²)	40,5	64,0	71,5	82,7
a.5. Tasa de natalidad (0/00)	37,0	25,0	19,9	10,5
a.6. Tasa de mortalidad (0/00)	33,5	14,1	10,7	8,4
a.7. Población activa sector primario (%)	73,4	55,4	30,12	11,1
a.8. Población activa sector secundario (incluida construcción) (%)	16,7	18,0	17,82	25,2
a.9. Población activa sector terciario (%)	9,9	25,6	52,06	63,1
a.10. Población urbana (núcleos mayores de 5.000 habitantes) (%)	64,7	78,7	82,0	86,9
a.11. Tasa de alfabetización masculina (%)	38	81	88	100
a.12. Total alumnos universitarios (miles)	1,2	6,9	69,6	265,1

CONTINUA →

Cuadro 0.1. Crecimiento económico y cambio estructural de la economía andaluza. Años 1900-2000 CONTINUACIÓN

B. Grandes agregados	1900	1950	1975	2000
b.1. P.I.B. andaluz (en millones de \$ 1990)	6.433	14.889	34.825	72.969
b.2. Índice del PIB andaluz (1900=100)	100	234,1	541,3	1.134,3
b.3. Aportación al PIB español (%)	17,9	14,1	12,4	12,9
b.4. Renta por habitante (\$ de 1990)	1.810	2.656	5.617	9.807
b.5. Tasa de crecimiento anual de la renta por habitante	0,68	0,77	3,04	2,25
b.6. Renta por habitante en Andalucía (España=100)	90,1	84,8	63,3	69,2
b.7. Aportación del sector primario al PIB andaluz	38,2	25,2	11,7	6,5
b.8. Aportación del sector secundario al PIB andaluz (sin construcción)	24,5	14,3	19,5	14,1
b.9. Aportación del sector terciario al PIB andaluz (sin construcción)	33,3	51,2	56,8	70,0
b.10. Aportación de la construcción al PIB andaluz	4,0	9,3	11,8	9,4
b.11. Participación de los servicios no destinados a la venta en el sector terciario andaluz (%)	s.d.	11,6	14,6	17,2
b.12. Participación de hostelería, restauración, transportes y comunicaciones al sector terciario andaluz (%)	s.d.	23,8	29,8	42,9

FUENTE: Parejo (2005a).

Si situamos nuestra atención en 1900 podremos comprobar el ritmo moderado de las transformaciones que se detectan a partir de ese año, que reciben un nuevo impulso entre 1950 y 1975 y especialmente, como ya se ha señalado, en el último cuarto del siglo XX. La transformación no es, sin embargo, homogénea: en general, los rasgos modernizadores referidos al comportamiento de la población (el arranque de la transición demográfica) se detectan ya a lo largo de la primera mitad; por su parte, aquellos vinculados al cambio estructural y al incremento de los niveles de vida se hicieron efectivos sobre todo durante los siguientes cincuenta años. Por lo demás, la mayoría de los avances, que se producen en todas las observaciones recogidas para cada uno de los dos grandes campos de análisis, no se reparten equilibradamente a lo largo del siglo, sino que se concentran en su segunda mitad y en especial en el último cuarto de la centuria. Si más arriba se calificó el siglo XX como el de la gran transformación andaluza, ahora es necesario acotar ese cambio estructural a los últimos veinticinco años. No obstante, al incluir los guarismos nacionales, la mayoría de las ganancias regionales quedan relativizadas: que el conjunto nacional presente mayores tasas de crecimiento demográfico y de la renta por habitante, una más temprana y profunda transformación de sus estructuras demográficas y de la distribución sectorial del empleo, sólo confirma que otras regiones avanzaron bastante más que la nuestra durante el Novecientos¹.

Esta localización temporal de las grandes transformaciones de la economía andaluza en el último cuarto del siglo XX, implica necesariamente una estrecha vinculación con los dos grandes paradigmas tecnológicos materializados en este periodo: la segunda y la tercera revolución industrial o tecnológica. Analicemos con mayor detalle las características fundamentales de cada uno de ellos.

Como es sabido, el primero de los fenómenos, materializado ya a comienzos del siglo XX, puede definirse a partir de cuatro grandes grupos de transformaciones: el papel de la ciencia en la tecnología, la extensión del sistema de fábrica y con él de la producción en masa, los avances en la productividad –y en la remuneración– del trabajo y el predominio de la gran empresa. Por otra parte, y como también se conoce, la Segunda Revolución Tecnológica implica modificaciones importantes en la dotación y el empleo de los factores: en cuanto al capital, inversiones de una cuantía que no siempre puede garantizar la concentración empresarial o la participación más o menos directa del capital financiero, y que sólo la intervención del Estado permite afrontar. En lo que se refiere al trabajo, una aportación más intensa de capital humano, entendido especialmente en su dimensión de formación de especialistas y técnicos de nivel medio y superior, con conocimientos aplicables a las nuevas tecnologías. En fin, en todos los casos se precisan mercados interiores integrados –y ello implica disponibilidad de infraestructuras y un sistema avanzado de redes– y una creciente participación de los exteriores.

La transición de la segunda a la tercera revolución tecnológica, producida en España a lo largo de la década del novecientos setenta, implica la definitiva madurez industrial, pero, paradójicamente, el nuevo paradigma aparece protagonizado por sociedades posindustriales, cada vez más terciarizadas, en las que no poco especialistas llegan a identificar la emergencia de un nuevo sector, donde se resumen características del secundario y terciario (el llamado sector “cuaternario”). De tal forma, aunque se mantienen los elementos propios del paradigma anterior (consumo energético, organización empresarial, capital humano, elevadas necesidades de inversión, infraestructuras, redes, demanda urbana), es preciso distinguir tres factores determinantes de este nuevo cambio estructural: el desarrollo de las nuevas tecnologías de la información, la internacionalización de la economía y la configuración de las economías occidentales como economías de servicios.

El cuadro 0.1. permite precisar la presencia de ganadores

¹ Una visión de conjunto sobre la economía andaluza en el siglo XX en Parejo (2002). Un análisis comparativo en relación a Cataluña en Parejo (2005b).

y perdedores en todo este proceso de crecimiento y cambio estructural. El sector agrario, por ejemplo, se incluye claramente entre los segundos: aunque consigue elevar considerablemente sus niveles de producción y productividad, culminando la modernización iniciada con timidez a comienzos de la centuria, no por ello deja de convertirse en una actividad productiva marginal en lo que se refiere a la generación de valor añadido y a la absorción de empleo, variables reducidas en estos momentos a un 6,5% y un 11,7% respectivamente².

Por su parte, la industria presenta un comportamiento más ambiguo. Una vez limitada la minería a una participación testimonial, y tras renunciar a la parcial diversificación de los años del desarrollismo³, el sector parece retornar a antiguas especialidades agroalimentarias, que han crecido en las dos últimas décadas lideradas por el subsector aceitero⁴. Una especialización que comienza a traducirse en la conformación de un número cada vez más importante de complejos agroindustriales, pero que sin embargo contrasta con una escasa profundización en los sectores propios de la segunda y la tercera revolución tecnológica (las industrias químicas y de construcción de maquinaria, material eléctrico y electrónico). La todavía limitada capacidad del sector vinculado a la elaboración de alimentos de generar valores añadidos elevados, junto a la citada debilidad de los subsectores de alta tecnología explican que la región haya sido incapaz de mantener su aportación al P.I.B. regional, reducida en cinco puntos y medio en este último cuarto de siglo, hasta llegar a situarse en un exiguo 14%⁵.

Frente a ambas, la construcción y los servicios se han erigido en el cambio del siglo como el motor económico regional: casi un 80% del producto y más del 63% del empleo sancionan este predominio, fundamentado sobre todo en aquellos sectores destinados a la venta, y de entre ellos, cada vez en un porcentaje más elevado, en los más directamente relacionados con el turismo⁶.

Acompañando a los guarismos anteriores, las modificaciones estructurales son de similar tenor: infraestructuras, redes, capital humano o niveles de renta y consumo, cualquier variable elegida muestra una inequívoca dirección hacia la mejora material –y a la postre social– de la Comunidad, intensificada en la última etapa de las recogidas en el cuadro.

¿Implican estas cifras y este comportamiento positivo finisecular que Andalucía se encontraba más preparada para

la tercera que para la segunda revolución tecnológica?; más allá, ¿sirvieron estos resultados para acortar las distancias que históricamente la han separado de las regiones más avanzadas de la Península?

En cuanto a la primera de las cuestiones planteadas, nadie pone en duda el hecho de que la región se ha beneficiado de las novedades institucionales de las últimas décadas (la consolidación democrática, la articulación del Estado autonómico y la entrada en la Unión Europea). Sin que podamos ponderar la participación de cada uno de estos factores, lo cierto es que han contribuido decisiva y directamente a aliviar sus carencias en la dotación de infraestructuras y capital humano, y que de manera indirecta, al sancionar un modelo social y económico cada vez más abierto e integrado, también han participado en el comportamiento de las restantes variables contempladas en el cuadro. A la vista de la trayectoria seguida por las cifras recogidas en el cuadro 0.1. y que visualmente también se ofrece en el gráfico 0.1., la normalización española –la “pauta europea” perdida durante el siglo XIX y buena parte del XX– parece haber impregnado los resultados finiseculares andaluces⁷.

Más complicado resulta responder a la segunda de las interrogantes, aunque sea cual sea la interpretación que se haga de los datos recogidos en el mismo cuadro, lo cierto es que la comparación –con otras regiones, con el conjunto estatal– termina imponiendo las limitaciones del cambio estructural andaluz: profundo si se establece en términos exclusivamente regionales, pero limitado al contrastarlo con lo ocurrido en otros territorios. En definitiva, la envergadura del crecimiento y del cambio estructural experimentados por la economía andaluza a lo largo de los últimos cien años quedan además convenientemente relativizados si se cotejan con otros guarismos regionales o nacionales: hasta la transición democrática, no sólo no se avanza hacia la convergencia sino, todo lo contrario, se produce un deterioro progresivo y muy acusado de todas aquellas variables de carácter comparativo; desde entonces, los avances son ligeros aunque perceptibles. Pero ni en uno ni en otro caso la responsabilidad de la industria parece ser muy elevada, casi ausente de protagonismo –que, sin solución de continuidad, transita desde el sector agrario a los servicios– durante todo el siglo XX (véase gráfico 0.2.): ocultada en sus dos primeros tercios por el sector primario y en el último por el terciario.

² La última visión sobre la trayectoria andaluza a lo largo del siglo XX, donde además se recoge toda la bibliografía disponible en Zambrana (2006).

³ Parejo (2004).

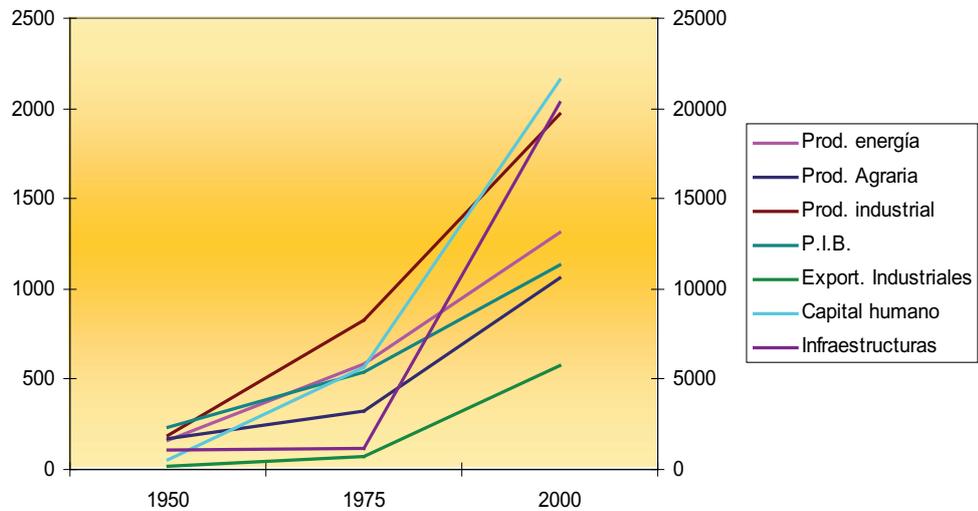
⁴ Una visión general del sector en Zambrana (2000).

⁵ Parejo (2005a).

⁶ Sobre este asunto, véase Pellejero (2006).

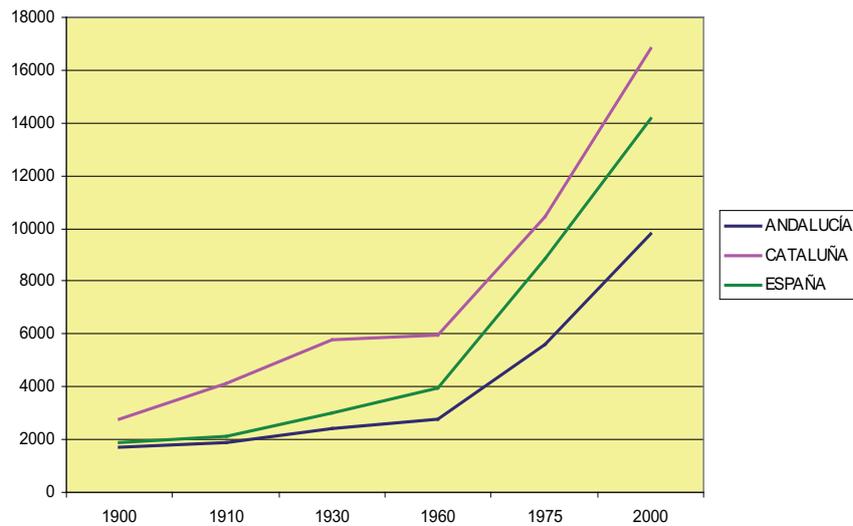
⁷ Bernal y Parejo (2001).

Gráfico 0.1. Cambio estructural de la economía andaluza en el siglo XX
(1900=100)



FUENTE: Parejo (2005a)

Gráfico 0.2. Evolución de la renta por habitante en Andalucía, Cataluña y España a lo largo del siglo XX
(en \$ de 1990).



FUENTE: Parejo (2005b).

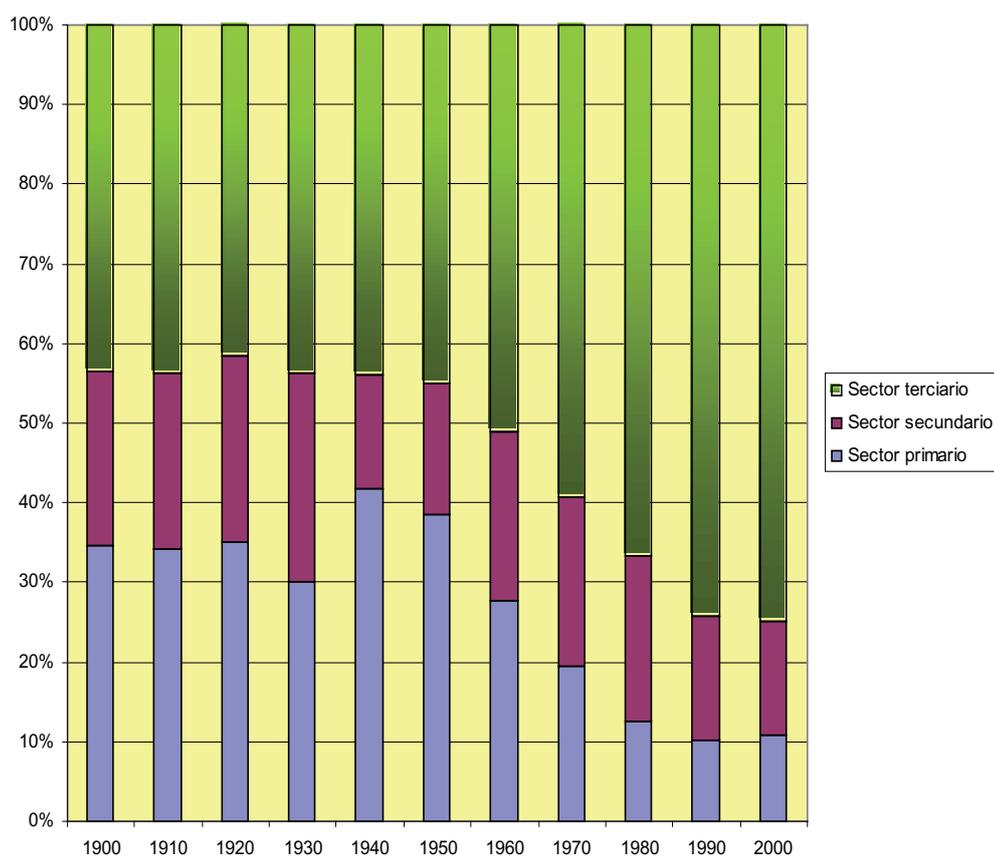
0.2. Los servicios en el crecimiento económico andaluz del siglo XX

La gran transformación experimentada por la economía andaluza a lo largo del siglo XX a la que se acaba de aludir en el epígrafe anterior puede concretarse en un aspecto fundamental: el paso de una economía agraria (sobre todo, y como tendremos ocasión de comprobar más adelante, en términos de empleo) a otra de servicios. Se trató de un proceso culminado con extraordinaria rapidez, provocado inicialmente por la obligada liberalización económica a la que fue impelido el régimen de Franco a finales del novecientos cincuenta, y

consolidado con posterioridad debido a la confluencia de una serie de factores –ventajas comparativas, recursos naturales, ausencia de industrialización– que han terminado convirtiendo a Andalucía en una de las regiones españolas en la que los servicios aportan un porcentaje más elevado al producto interior bruto regional y participan de manera más acusada en la absorción de empleo. Los gráficos 0.3., 0.4 y 0.5. precisan estas afirmaciones. En los dos primeros puede observarse la magnitud secular de una transformación de las estructuras productivas marcadas por la ausencia casi total de cualquier fenómeno industrializador, pero paralelamente por la crisis agraria y la consecuente emergencia del sector terciario.

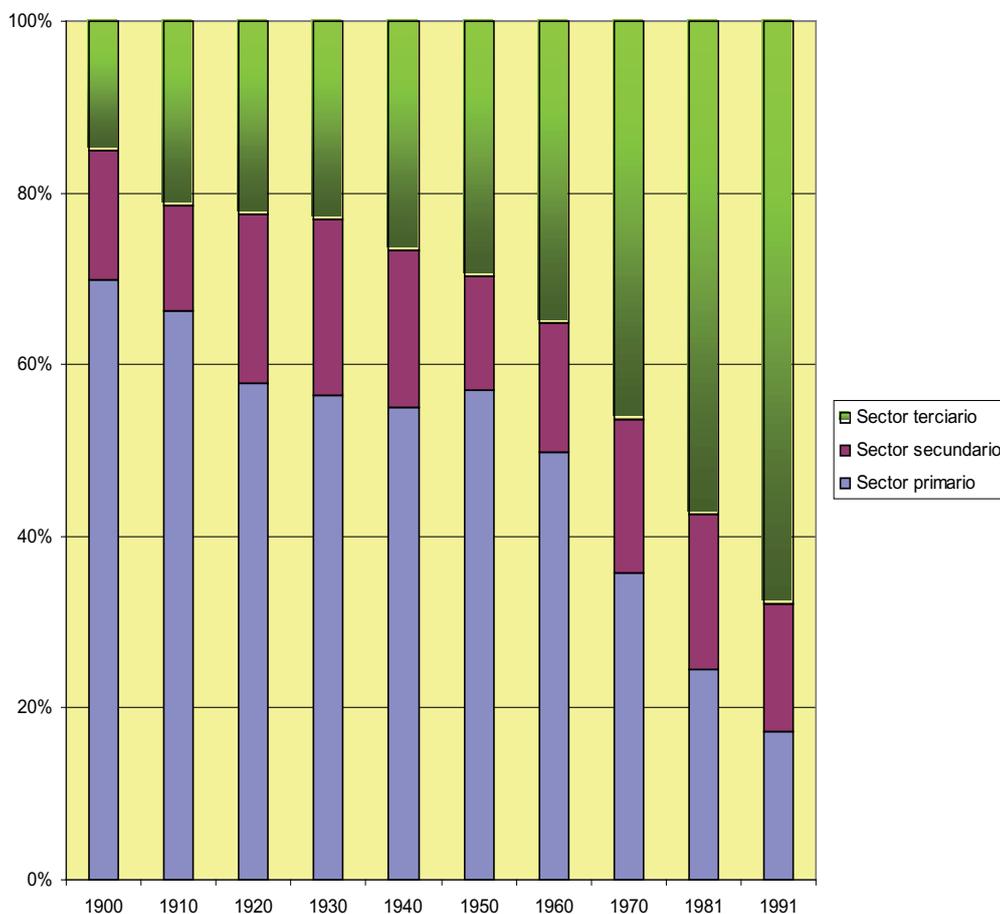
Gráfico 0.3. Distribución sectorial del valor añadido de la economía andaluz. Años 1900-2000

(en%)



FUENTE: Parejo (2005a).

Gráfico 0.4. Distribución sectorial de la población activa en Andalucía a lo largo del siglo XX
(en %).

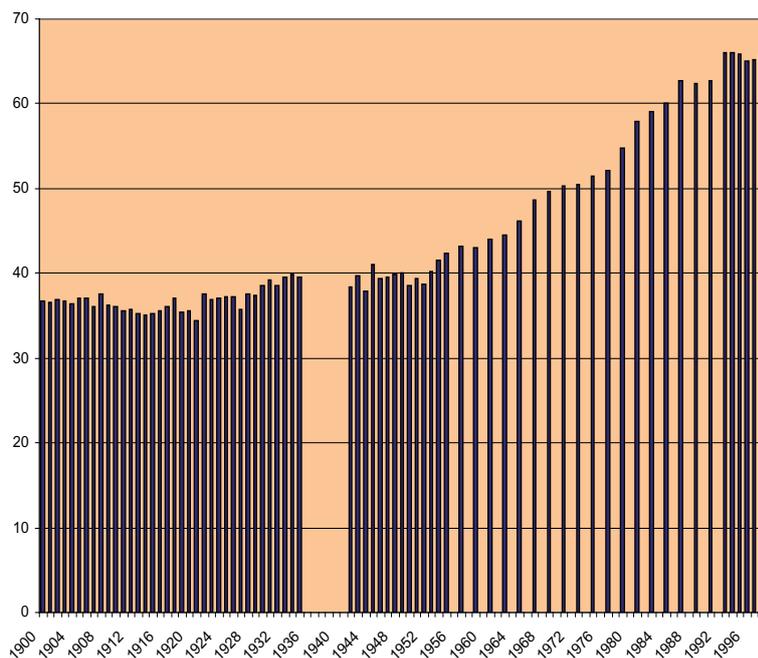


FUENTE: Parejo (2005a).

El gráfico 0.5. presenta la trayectoria de esta imparable evolución secular (de representar algo más del 35% del *vab* regional en 1900 los servicios aportan en Andalucía casi el 70% a finales del siglo XX), mientras el gráfico 0.6. se interesa por comparar, relacionándolos, los diferentes valores añadidos generados por cada rama sectorial a lo largo del siglo XX. La expresión en números índice de esos valores (siendo 100 el producto agrario en todas las observaciones) permite concretar algunas de las afirmaciones referidas al cambio estructural de la economía andaluza contemporánea. En primer lugar, que los servicios siempre han aportado al producto regional porcentajes ligeramente superiores a los

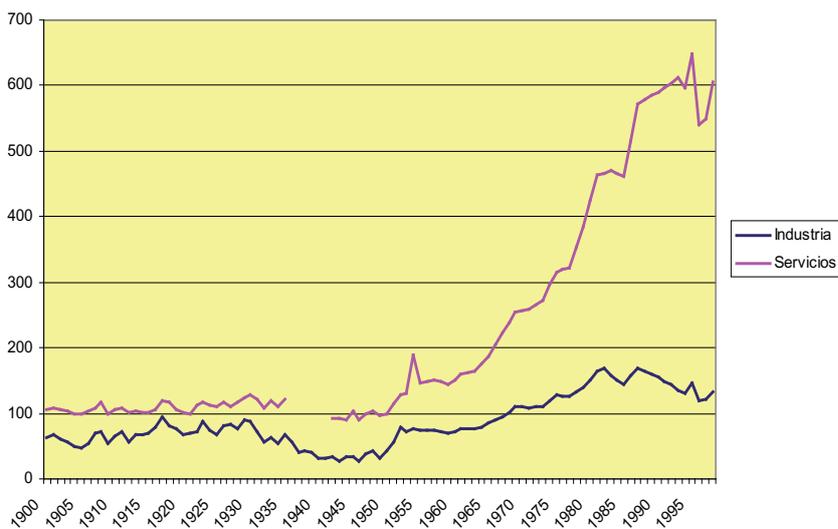
que ha generado el sector primario, un factor que desde luego debe relacionarse con la baja productividad secular de éste y con el elevado grado de urbanización de la región. En segundo lugar, que esta situación comienza a modificarse –por supuesto todavía más a favor de los servicios- antes del despegue industrial de los años sesenta; en tercero y último que el impulso de esa terciarización ahoga casi por completo los limitados avances industriales el último tercio del siglo XX, de tal manera que la desagrarización regional se refleja escasamente –todavía menos en el valor añadido que en el empleo- en el sector secundario y de manera bastante más acusada en los servicios.

Gráfico 0.5. Aportación del sector servicios al producto interior bruto andaluz a lo largo del siglo XX
(en %).



FUENTE: Martín y Lizárraga (2002).

Gráfico 0.6. Relación del producto industrial y de los servicios con el producto agrario a lo largo del siglo XX
(producto agrario=100)



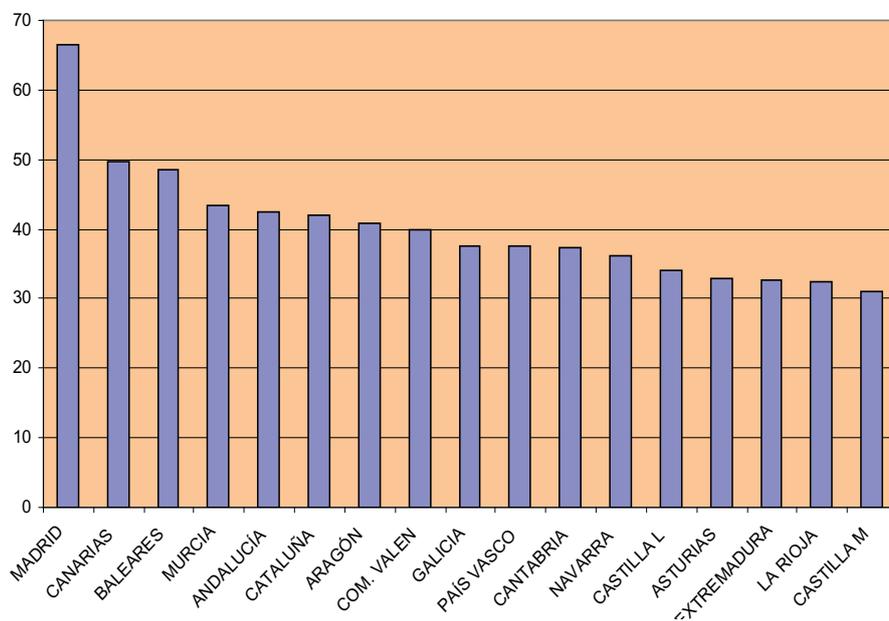
FUENTE: Martín y Lizárraga (2002). Elaboración propia.

De acuerdo con lo que acaba de señalarse, Andalucía se muestra como una de las regiones más terciarizadas de España a lo largo de la segunda mitad del siglo XX: ocupa la quinta posición en 1955 (inmediatamente después de Madrid, Baleares, Canarias y Murcia) y la cuarta en 1975 y 1995, sólo superada en ambas observaciones por los dos archipiélagos y la comunidad autónoma madrileña. En su caso, apenas parece verse afectada por los cambios estructurales que caracterizan a la economía española en ese periodo –la acelerada industrialización de los sesenta y los setenta–, que sí se deja notar en la posición relativa ocupada por otras regiones –obsérvese lo ocurrido en el País Vasco, Navarra o Cataluña–, aunque, como las restantes comunidades autónomas, participe del creciente peso del sector terciario en las respectivas estructuras productivas (gráfico 0.7).

La cuestión radica en que en Andalucía tal fenómeno no aparece vinculado a la existencia de unos elevados niveles de productividad. Si comparamos el gráfico 0.7 con el 0.8, podremos comprobar las diferencias existentes entre lo que el sector servicios aporta a cada una de las economías regionales españolas y el valor añadido que genera cada empleo. A finales del siglo XX esta última variable se parece mucho más al listado que podría confeccionarse con la renta por habitante como indicador de las diferencias regionales. En otras palabras, si hasta los años ochenta industrialización es susceptible de identificar con niveles de renta (las regiones más industrializadas son las más ricas y a la inversa)⁸, en las décadas finiseculares –las de la acelerada terciarización de las estructuras productivas– ya no resulta posible tal identificación, un extremo especialmente aplicable al ejemplo andaluz.

Gráfico 0.7. Aportación del sector servicios al VAB al coste de los factores de las comunidades autónomas españolas en la segunda mitad del siglo XX (en %)

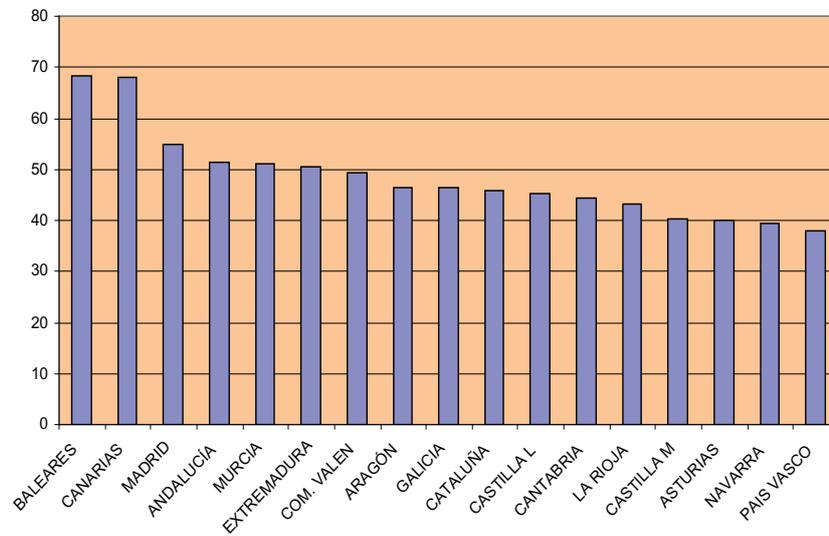
1955



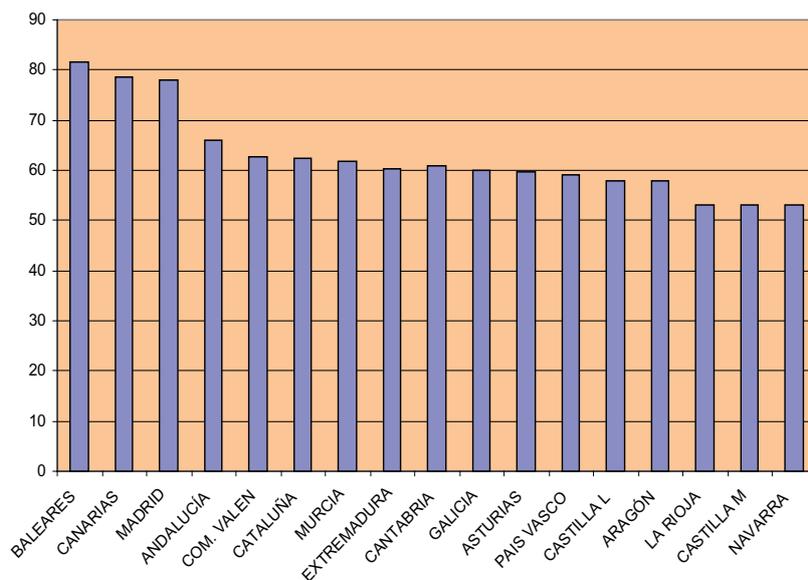
⁸ Parejo (2005b).

Gráfico 0.7. Aportación del sector servicios al VAB al coste de los factores de las comunidades autónomas españolas en la segunda mitad del siglo XX (en %)

1975

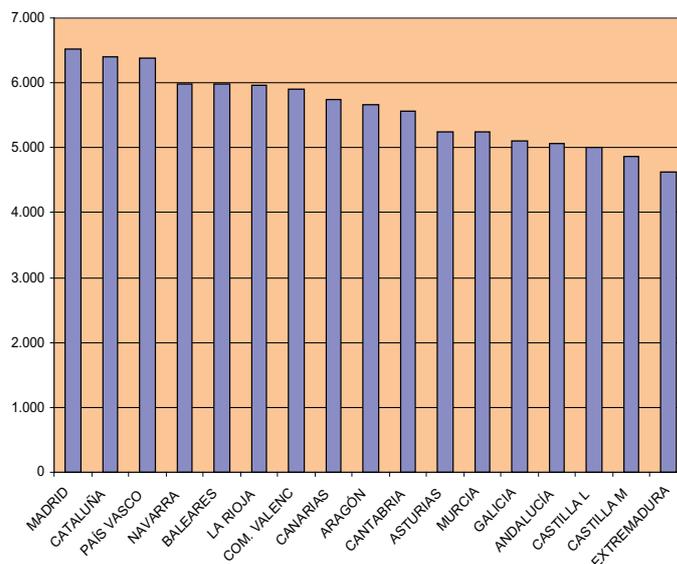


1995



FUENTE: Fundación BBVA (1999).

Gráfico 0.8. VAB por empleado en el sector servicios
(pesetas).



FUENTE: Fundación BBVA (1999).

¿Dónde buscar las causas de este tipo de comportamiento? La respuesta no es, por supuesto, exclusivamente andaluza. Más bien debe plantearse teniendo en cuenta la acusada heterogeneidad del sector servicios, donde confluyen especialidades de niveles de productividad muy diversa pero que en todos los casos acostumbran a ser intensivas en factor trabajo y no demasiado exigentes en la incorporación de capital humano.

En definitiva, y como comprobaremos más adelante, la estructura intrasectorial de los servicios en Andalucía aparece históricamente dominada por actividades que requieren abundante y poco especializado factor trabajo y que además incorporan reducidos niveles de valor añadido: manteniendo una composición que ha sufrido escasas novedades desde mediados del siglo XX, por este orden, servicios públicos, servicios comerciales, hostelería y restaurantes. Una distribución distinta a aquellas regiones netamente especializadas en el turismo –Baleares y Canarias- o en los servicios a las empresas –Madrid, Cataluña o el País Vasco-⁹, que ha impedido que pese al elevado peso de los servicios en la actividad económica regional, su contribución al crecimiento económico y al bienestar social Andalucía haya avanzado decisivamente en las últimas décadas hacia la convergencia con otras regiones españolas¹⁰.

⁹ Sobre estas cuestiones pueden consultarse, entre otros, Cuadrado y González (1987), Cuadrado y del Río (1993), Sáez, coord. (1993).

¹⁰ La aportación de los servicios a la economía andaluza se estudia en González Moreno (1993).

Para interpretar correctamente el argumento anterior, debe tenerse en cuenta que la desindustrialización característica del conjunto de las economías occidentales en las décadas finales del siglo XX se ha resuelto en elevación de los niveles de vida en aquellas regiones donde los servicios han desempeñado un papel dinamizador materializado por alguna de las vías siguientes: a) la especialización en aquellos servicios para los que la región dispone de ventajas comparativas debido a su dotación de recursos naturales o a otros factores específicos; b) una mayor eficiencia y flexibilidad de los servicios destinados al consumo final y c) la interrelación de determinados servicios (los denominados servicios a las empresas) con el resto de los sectores productivos, especialmente la industria manufacturera y puntuales actividades agrarias¹¹. En Andalucía, la primera y la última de las especialidades remiten claramente a actividades productivas tales como el turismo de la Costa del Sol, el modelo almeriense de agricultura intensiva o las ramas manufactureras más vinculadas con la tercera revolución tecnológica, que sin embargo, al estar territorialmente limitadas por su propia naturaleza, son incapaces de reflejar porcentajes elevados a nivel regional. En cuanto a la segunda de las posibilidades –la mayor o menor productividad del sector- los avances parecen haber sido todavía más limitados: en unos casos por tratarse de ramas poco intensivas en capital; en otros por la escasa competencia existente. Sobre estas últimas cuestiones se profundizará en el epígrafe siguiente.

¹¹ Llorca, Martínez y Picazo (1996).

1. El comercio interior

1.1. El comercio interior andaluz en el siglo XX: una visión de conjunto

¿Qué aportación porcentual corresponde al sector comercial dentro de una economía tan terciarizada como la andaluza de comienzos del siglo XXI? En estos momentos, los datos disponibles apuntan a cifras situadas en torno al 15 y al 20% del valor añadido y del empleo, respectivamente: es decir, similares a los de toda la industria fabril y superiores a los de la agricultura, la ganadería y la pesca¹. Las series disponibles para el conjunto del siglo XX que se ofrecen en este apartado, donde se recoge la participación de los denominados “servicios comerciales” en total del sector servicios y en el conjunto del producto y del empleo regional, abundan en similar dirección. El cuadro 1.1.1. resume todos estos datos y los pone en relación con los que poseemos sobre el resto de los sectores productivos para varios cortes del siglo XX:

Cuadro 1.1.1. El comercio interior en la estructura productiva andaluza. Años 1900-2000

	%Empleo servicios	%Empleo total	%VAB servicios	%VAB total
1901-1905	27,32	4,25	44,45	14,38
1921-1925	29,29	6,03	44,63	14,11
1951-1955	25,13	5,83	30,23	13,50
1971-1975	30,03	12,29	25,83	13,15
1996-2000	28,61	19,44	20,68	14,56

FUENTE: Véase texto.

La visión a largo plazo ofrece algunas novedades de interés. En primer lugar la estabilidad de los porcentajes que el empleo estrictamente comercial representa en el conjunto de los servicios andaluces, situado entre el 25 y el 30% en todos los cortes contemplados en el cuadro, así como en el producto regional, en el que se mueve en una horquilla situada

entre el 13,5 y el 14,5% a lo largo del siglo XX. Estabilidad que contrasta con los cambios experimentados en el empleo –el ascenso se debe fundamentalmente a la expulsión de mano de obra por parte del sector primario y a las limitaciones del empleo industrial- y en su aportación al valor añadido bruto del conjunto del sector servicios, un extremo que sin duda debe relacionarse con su menor productividad frente a otras ramas terciarias.

Los gráficos que siguen precisan los porcentajes anteriores para observaciones anuales o decenales. Comienzan haciéndolo desde la perspectiva del empleo. El gráfico 1.1.1. presenta una visión secular basada en los censos de población confeccionados en España desde 1900 a nuestros días, en la que se distinguen claramente dos etapas, separadas por una década bisagra, la de los años sesenta: hasta esos momentos la aportación del comercio interior permanece muy estable (entre el 25 y el 30% de la población activa en el sector servicios; entre el 4 y el 9% del total de población activa de la región) para sufrir un aumento considerable en las décadas finales del siglo XX, cuando llega a superar el 41% y el 25% de población activa en las comparaciones referidas.

Se trata, no obstante, de cifras que deben tomarse con precaución al menos hasta 1940, pero que resultan bastante fiables para la segunda parte de la centuria, y que en cualquier caso coinciden con estimaciones alternativas para este último periodo, y en general con lo que sabemos del mantenimiento de grandes bolsas de factor trabajo en el sector primario durante buena parte del siglo XX y con la rápida y masiva expulsión de mano de obra que se produjo a partir de la quiebra de la agricultura tradicional y la modernización agraria de los años sesenta².

Por su parte, los gráficos 1.1.3. y 1.1.4. se interesan por la participación del comercio interior en el valor añadido que aportan los servicios andaluces al producto regional: una variable que permanece relativamente estable en el primer tercio del siglo XX, para iniciar un descenso progresivo después de la Guerra Civil que apenas ha conseguido estabilizarse en los compases finales de la centuria. Nos encontramos

¹ Una apretada visión de conjunto sobre este asunto en el análisis introductorio del número 31/32 del *Boletín Económico de Andalucía* (2002). Véase también Consejería de Economía y Hacienda (2004).

² Zambrana (2006).

ante una trayectoria que de nuevo nos orienta en la dirección apuntada más arriba: la dominante economía agraria andaluza de las primeras décadas del siglo XX apenas permitió cambios en la composición interna del sector servicios, transformaciones que sí se materializaron a partir del momento en que se produjo la definitiva terciarización de las estructuras productivas de la región. Fue entonces, sobre todo desde los años setenta, cuando al vuelo del crecimiento turístico y de la expansión de nuevos servicios vinculados al aumento de la demanda, el sector comercial comenzó a reducir su aportación porcentual al sector terciario³.

Los gráficos 1.1.5., 1.1.6. y 1.1.7. investigan en esta última dirección y lo hacen presentando la estructura interna existente en el sector servicios andaluz en la última década del siglo XX: tanto en términos de valor añadido como en lo que se refiere al número de empleos y de establecimientos. En el primer caso con porcentajes que rondan el 19%; en el segundo con guarismos situados en torno al 29% y en el tercero con una aportación bastante más destacada (superior al 40%), que no obstante parece haber descendido ligeramente en el último quinquenio del siglo XX.

La diferencia entre valor añadido y empleo puede explicarse debido a un diferencial de productividad en el seno del propio sector servicios, donde las inmobiliarias y los servicios empresariales, junto a los intermediarios financieros, los transportes y la hostelería aparecen como las ramas en las que la productividad del trabajo es más elevada, en un listado que precisamente cierra el sector comercial, donde en el año 2000 eran necesarios 48 ocupados para generar un millón de euros, mientras que en los servicios a las empresas o en el sector financieros se precisaban tan sólo 15.

En cuanto al número de establecimientos, el minifundismo empresarial es la característica fundamental de la actividad comercial en Andalucía, aunque se trata de un asunto que en realidad comparte todo el sector servicios. El gráfico 1.1.6. pone de manifiesto como los establecimientos dominantes son aquellos que no generan empleo asalariado o que sólo presentan un ocupado, frente a una situación relativamente más equilibrada en el caso de la industria y la construcción (aunque la pequeña empresa continúa siendo dominante en la estructura productiva andaluza). En fin, el gráfico 1.1.7. abunda en la posición dominante del comercio andaluz expresado exclusivamente en términos numéricos: todavía a finales del siglo XX casi la mitad de todos los establecimientos

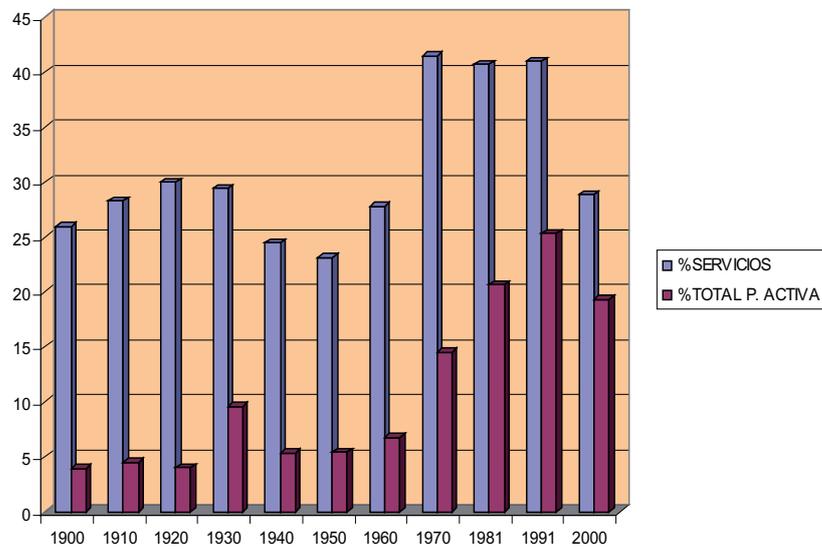
englobados dentro del sector servicios pertenecen a la actividad comercial en alguna de las manifestaciones que se desarrollarán en apartados siguientes.

Pero la relación debe establecerse también con el conjunto del producto regional y no sólo con los servicios. Los gráficos 1.1.8. y 1.1.9. presentan esta vinculación desde una doble perspectiva: el primero lo hace mostrando las tres estimaciones disponibles sobre aportación del comercio interior al PIB andaluz a lo largo del siglo XX; el segundo, comparando la evolución de la renta por habitante y del número de licencias comerciales existentes en la región en la segunda mitad del siglo XX. Ambos recogen una idea asumida por la mayor parte de los especialistas: un incremento del PIB o de la renta por habitante se acompaña de un aumento de las actividades comerciales, que se muestran especialmente sensibles a coyunturas expansivas o recesivas de la actividad económica, y que además tienden a reducir o incrementar su participación en la renta regional en función de las pautas de crecimiento económico y cambio estructural propias de cada espacio económico que se pretenda analizar. Así, en el caso andaluz, la estabilidad de la primera mitad del siglo XX que muestra el gráfico 1.1.8. (apenas dos puntos de pérdida entre 1900 y 1955, que además se producen en coyunturas tan atípicas como la Guerra Civil y la Autarquía del primer franquismo) obedecería al dominio de una economía agraria que impide transformaciones sustanciales del tejido productivo, mientras que el aumento de la segunda mitad del siglo debe relacionarse con los profundos cambios experimentados en ese periodo por la economía regional, cambios reflejados asimismo en la renta por habitante, que además al ser compatibles con una industrialización limitada no han significado la existencia de un diferencial de productividad –a favor del sector secundario, donde la absorción del cambio tecnológico permite ganancias más elevadas- tan acusado como en otras regiones españolas.

En último lugar, se trata de cambios que, por supuesto, también han afectado a la estructura interna del propio sector comercial: como comprobaremos más adelante, al dominio del comercio tradicional hasta los años setenta sigue la introducción de nuevas fórmulas comerciales y la extensión de la distribución masiva, y en general la modernización de las estructuras comerciales propias de las economías terciarizadas o posindustriales.

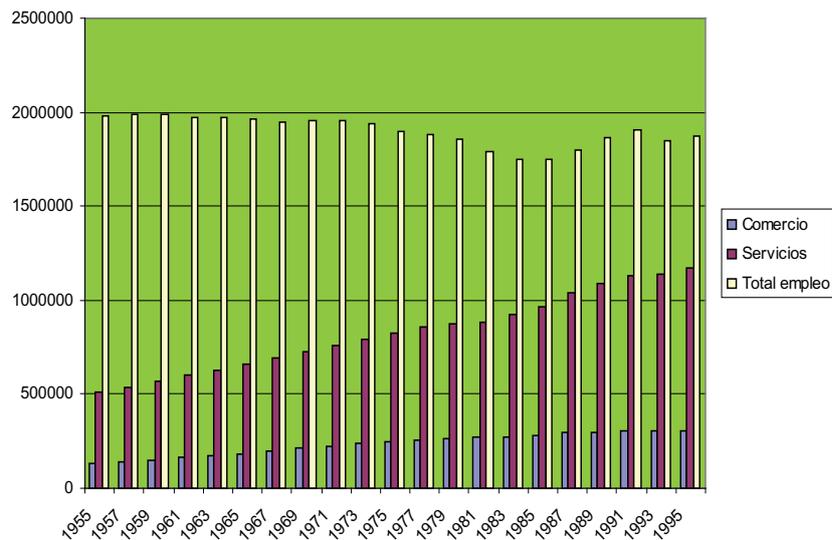
³ Delgado Cabeza (1993).

Gráfico 1.1.1. Participación de la población activa en los servicios comerciales en el total del sector servicios y en el total de población activa de la región Andalucía. Años 1900-2000 (en %)



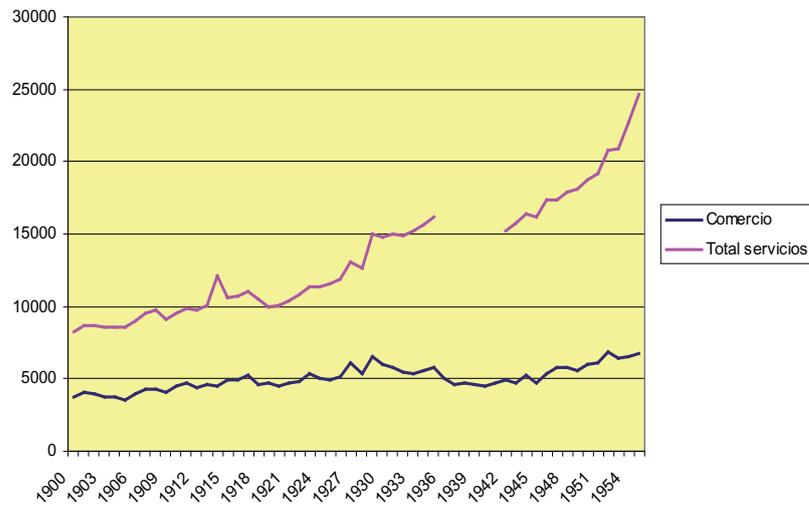
FUENTE: Hernández Armenteros (2002).

Gráfico 1.1.2. Empleo por sectores en Andalucía. Años 1955-1995 (comercio, servicios y total empleo) (comercio, servicios y total empleo)



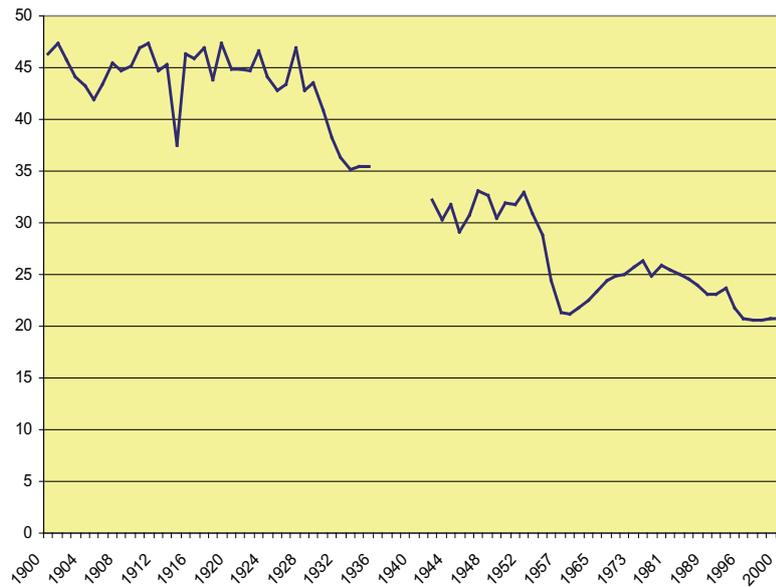
FUENTE: Fundación BBVA (1999).

Gráfico 1.1.3. Valor añadido bruto al coste de los factores de los servicios comerciales y del sector servicios en Andalucía. Años 1900-1955 (en millones de pesetas de 1955)



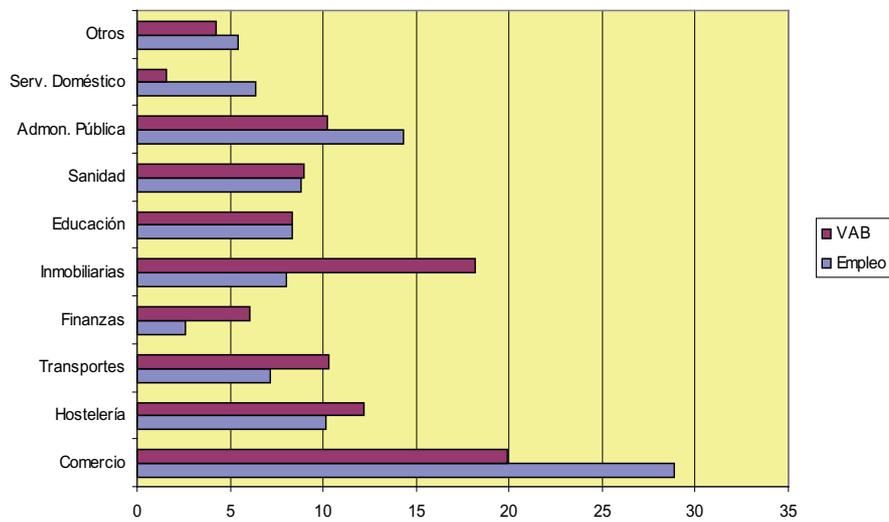
FUENTE: Martín Rodríguez y Lizárraga (2002).

Gráfico 1.1.4. Aportación de los servicios comerciales al VAB c/f del sector servicios en Andalucía. Años 1900-2000 (en %)



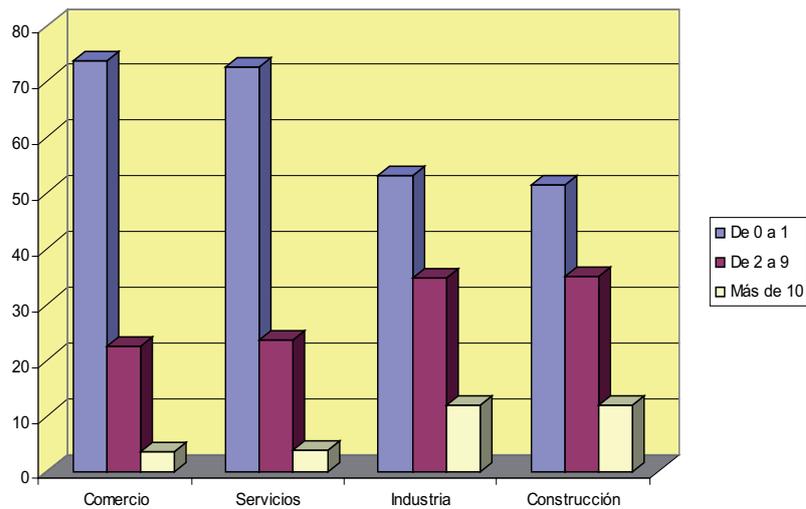
FUENTE: Martín Rodríguez y Lizárraga (2002).

Gráfico 1.1.5. Aportación al Valor Añadido Bruto a precios básicos del sector servicios de las distintas ramas que lo componen. Andalucía. Año 2000



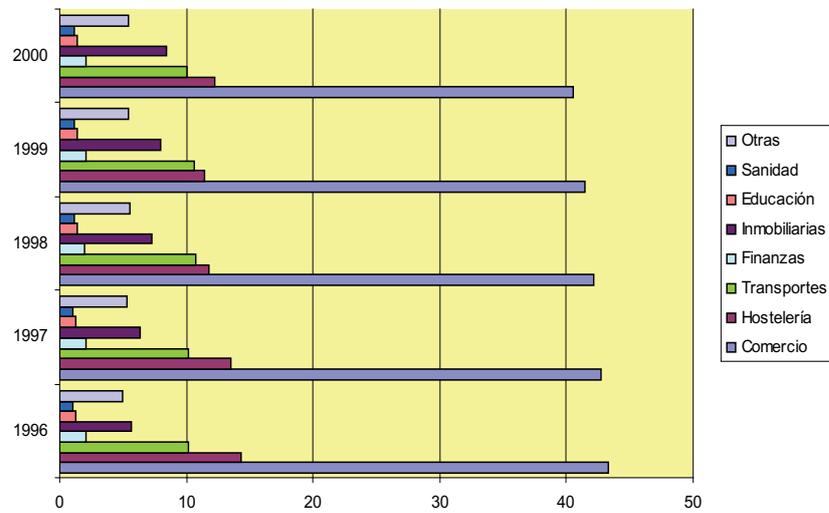
FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (2002)

Gráfico 1.1.6. Número de establecimientos por sector y tamaño Andalucía. Año 2000
(porcentaje sobre total de ocupados)



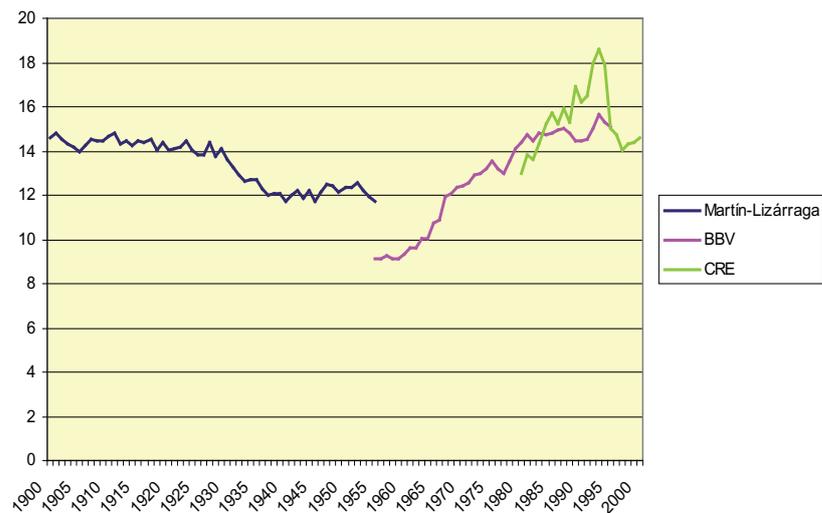
FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2000d)

Gráfico 1.1.7. Número de establecimientos en las distintas ramas que componen el sector servicios en Andalucía. Años 1996-2000 (en porcentajes)



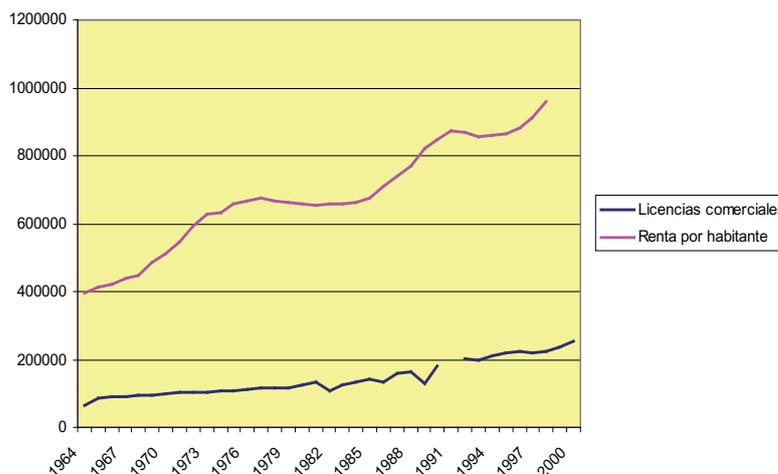
FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2000d)

Gráfico 1.1.8. Participación del comercio interior en el P.I.B. andaluz. Años 1900-2000 (en %)



FUENTE: Martín Rodríguez y Lizárraga (2002), Instituto Nacional de Estadística (2002)

Gráfico 1.1.9. Evolución de la renta por habitante y del número de licencias comerciales en Andalucía. Años 1964-2000 (renta en pesetas constantes de 1990)



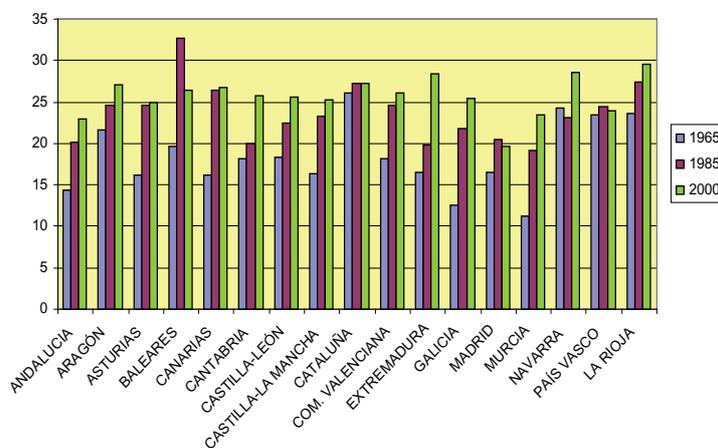
FUENTE: Martín Rodríguez y Lizárraga (2002).

Los guarismos regionales anteriores se completan a continuación desde dos perspectivas: el análisis comparativo con otras regiones españolas y la comparación interprovincial. El gráfico 1.1.10 se interesa por la primera, ofreciendo, para tres fechas de la segunda mitad del siglo XX -1965, 1985 y 2000- el número de licencias comerciales por 1.000 habitantes de las diecisiete comunidades autónomas actuales. Los resultados apuntan claramente hacia una convergencia regional en este tipo de variables (en 1965 la distancia entre la primera y la última región era de casi trece puntos y medio: sólo una región -Cataluña- superaba las 25 licencias por 1.000 habitantes y once tenían menos de veinte, en el año 2000 la diferencia apenas supera los diez puntos y ya hay doce regiones por encima de las 25 licencia), aunque

la posición andaluza no es en ninguna de las observaciones destacable: en 1965 ocupaba la penúltima plaza, sólo delante de Galicia; en 1985 la antepenúltima delante de Cantabria y Extremadura y en 2000 de nuevo la penúltima ahora con Madrid en la última posición.

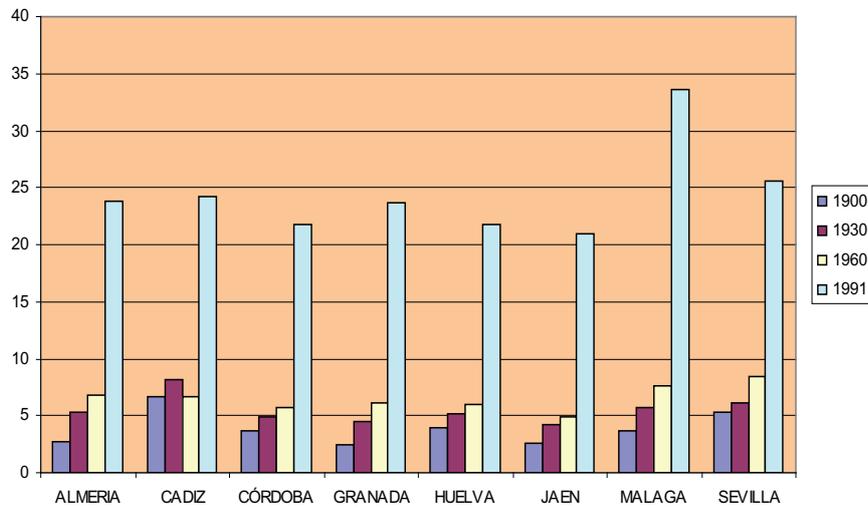
En cuanto a los resultados provinciales, sea por la vía del empleo, por la del valor añadido, o por la del número de las licencias comerciales, las conclusiones son similares: escasas diferencias hasta comienzos de los años sesenta (todas las provincias se mueven entonces en torno a la media regional), pero avances significativos sobre todo de Málaga y Sevilla a partir de entonces, únicas provincias situadas por encima de la media andaluza desde los años setenta a finales del siglo XX (gráficos 1.1.11 a 1.1.15.).

Gráfico 1.1.10. Licencias comerciales por 1.000 habitantes en las regiones españolas. Años 1965-2000



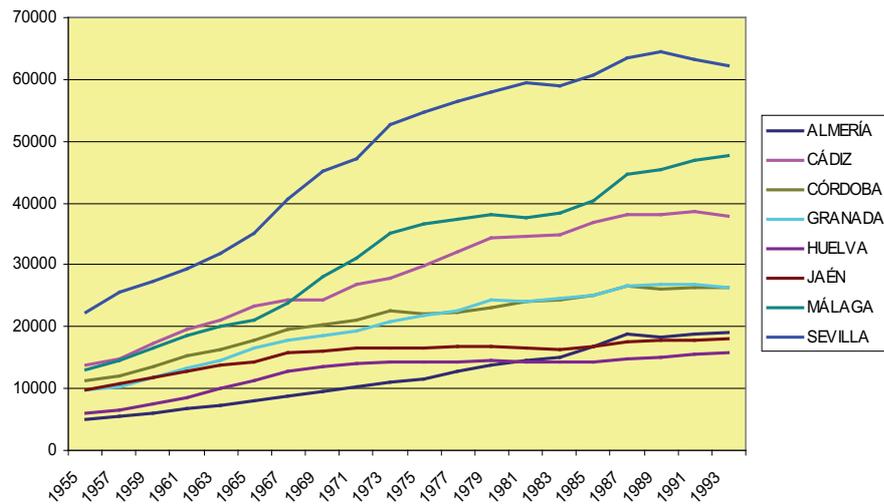
FUENTE: Banesto (1965-1993).

Gráfico 1.1.11. Evolución del empleo en el sector comercial en las provincias andaluzas. Años 1900-1991
(% sobre total población activa)



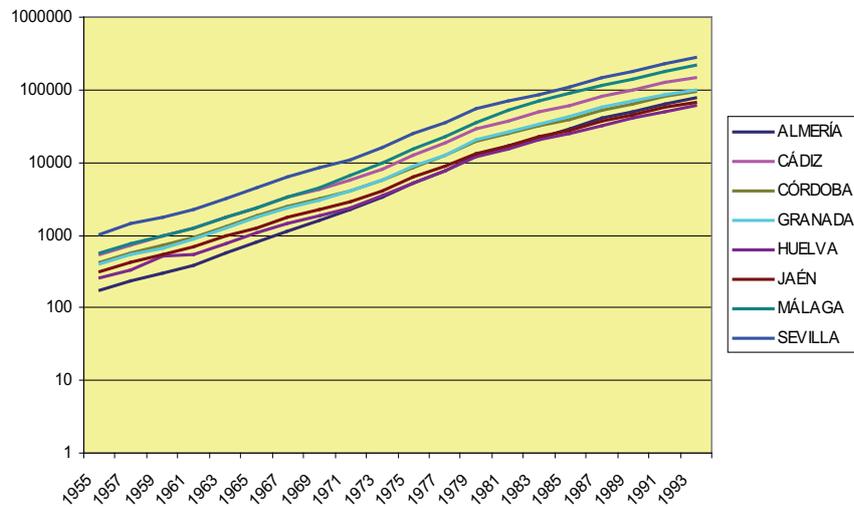
FUENTE: Censos de Población. Elaboración propia.

Gráfico 1.1.12. Evolución del empleo en los servicios comerciales en las provincias andaluzas. Años 1955-1993



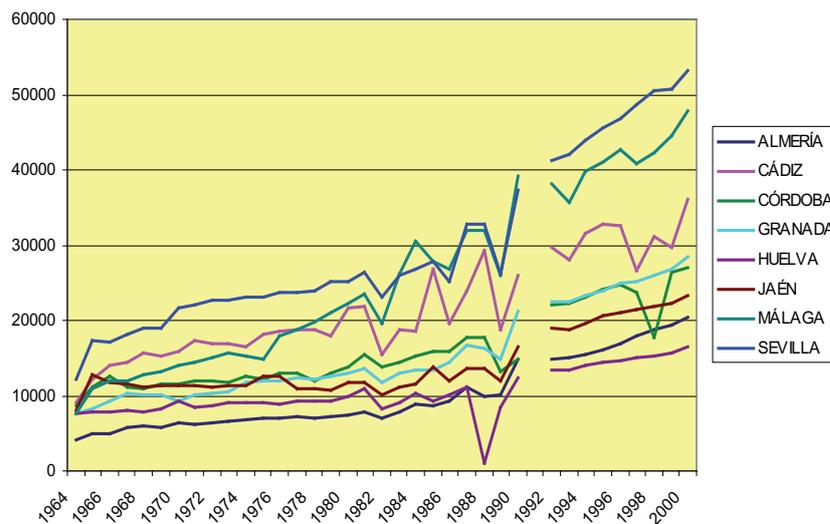
FUENTE: Fundación BBVA (1999).

Gráfico 1.1.13. Evolución del valor añadido bruto al coste de los factores del sector comercial en las provincias andaluzas. Años 1955-1993 (en pesetas corrientes)



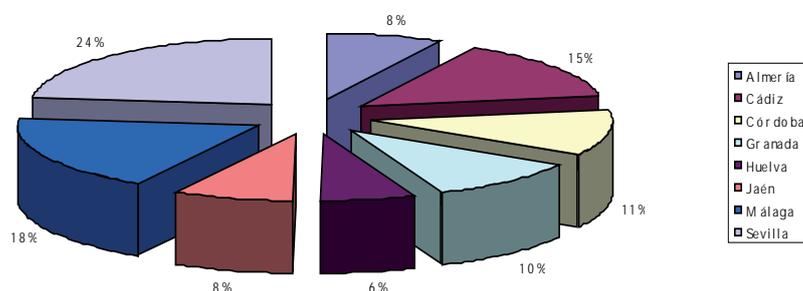
FUENTE: Fundación BBVA (1999).

Gráfico 1.1.14. Evolución del número de licencias comerciales por provincias. Años 1964-2000



FUENTE: Banesto (1965-1993), Instituto de Estadística de Andalucía (1985...).

Gráfico 1.1.15. Distribución provincial del número de establecimientos dedicados a actividades comerciales Andalucía. Año 2000 (porcentajes)



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2000d).

Hasta aquí, algunos de los datos estadísticos básicos de la actividad comercial de Andalucía. Aunque pueda resultar sorprendente, sobre todo si se considera la importancia relativa de las cifras que acaban de presentarse, la actividad comercial interior ha despertado hasta el momento escasas inquietudes historiográficas. No es un asunto exclusivamente andaluz, ni tan siquiera español, pero lo cierto es que no existe actividad productiva que con los guarismos señalados más arriba sobre volumen de empleo y de participación en el valor añadido sea tan desconocida como todavía es la que nos ocupa en estos capítulos.

No existe causa objetiva que explique tal situación. Las actividades de intermediación –quizá con la excepción de las financieras- han llamado mucho menos la atención de los especialistas interesados en el estudio de las estructuras productivas, que han profundizado sobre todo hasta ahora en el estudio de sectores emergentes, definitorios de las pautas del crecimiento económico contemporáneo –la industria hasta hace relativamente poco tiempo-, o en el análisis de otros que secularmente han marcado la base económica de las sociedades occidentales –el sector agrario, fundamentalmente. Así, entre la agricultura y las manufacturas, la distribución comercial, que aparentemente parecía haber experimentado menos cambios y de menos trascendencia para el bienestar de los ciudadanos, quedaba como una actividad marginal, diluida en el cajón de sastre que para la investigación han supuesto siempre los servicios⁴.

4 No obstante, existen varias tipologías sobre la evolución histórica de los intercambios comerciales referidas fundamentalmente a las economías occidentales. La más aceptada distingue entre *mercados periódicos* –hasta la Edad Media-; *mercados permanentes* –correspondientes al antiguo régimen-, *mercados fragmentados* –desde la primera revolución industrial a la segunda guerra mundial- y *mercados integrados verticalmente* –característicos de la segunda mitad del siglo XX. Un resumen del contenido de estos conceptos en Casares y otros (1987), pp. 17-20.

Hoy sabemos que se trata de una apreciación completamente errónea. Situada entre la producción y el consumo⁵, nos encontramos ante una especialidad particularmente sensible a cualquier variación en alguna de las dos variables indicadas, pero que a su vez participa de los cambios experimentados en la demanda –el indicador más adecuado para ponderar las transformaciones habidas en la estructura interna del comercio interior- así como en los que afectan a la producción de bienes y servicios⁶. Una actividad que, por lo demás, no sólo se demuestra estrechamente vinculada con la esfera privada sino también con la pública: desde esta perspectiva es preciso recordar como el Estado ha intervenido e interviene en aspectos tan esenciales para la distribución como la política comercial, la construcción de infraestructuras o la redistribución de rentas.

Pero no sólo es una cuestión cuantitativa. Debe tenerse en cuenta al mismo tiempo que los profundos cambios sociales materializados a lo largo del siglo XX han tenido un

5 Esta separación entre oferta y demanda de bienes que la distribución comercial aspira a superar, puede entenderse desde una perspectiva espacial (los centros de producción se encuentran alejados de los de consumo, y la función comercial debe ponerlos en relación), temporal (los tiempos de producción no tiene porqué ser equivalentes a los de consumo: la función comercial debe aspirar a eliminar o atenuar tales divergencias) y asimismo conciliando la especialización propia de la oferta con la diversidad inherente a la demanda. *Ibid.*, p. 21.

6 En cuanto a estos últimos, debe tenerse en cuenta la estructura empresarial (tamaño de los establecimientos, agrupación espacial, concentración) y las características físicas de los productos (precio unitario, valor añadido incorporado). Por los que respecta a la demanda, los cambios experimentados suelen plantearse desde dos perspectivas complementarias: a) aquellos factores que determinan el volumen de gasto destinado al consumo (población, niveles de urbanización, renta, tamaño de las familias, estructura de la población por edades, etc.); b) los que condicionan los hábitos de compra de los consumidores (la toma de decisiones sobre qué, dónde y cómo comprar), que en cualquier caso son de naturaleza muy diversa (sociales, psicológicos, económicos, etc.). *Ibid.*, pp. 26-42. Sobre las anteriores cuestiones puede consultarse también Casares y Rebollo (1996) y Casares, Aranda y Martín (2002). Las que se refieren exclusivamente al consumo en Alonso (1983) y Alonso y Conde (1994).

reflejo inmediato en los hábitos de consumo y con ellos en los modelos de acceso a los bienes y servicios que los agentes económicos ponen a disposición del mercado: en otras palabras, si la agricultura o la industria de finales del siglo XX son muy distintas a aquellas que alumbraron la centuria, algo similar ocurre con el comercio interior. Al margen de sus datos porcentuales, una atención mínimamente precisa a su trayectoria secular permite descubrir las enormes distancias que en estos momentos separan su estructura organizativa, las formas de acceso a los consumidores o sus componentes tecnológicos y de capital humano de las que le eran propios hace cien o cincuenta años.

A estos asuntos se van a referir las páginas que siguen. Para ello se propone en primer lugar un análisis sectorial, en el que partiendo de la distinción obligada entre comercio mayorista y minorista se presenten los datos fundamentales de su actividad económica (estructura empresarial, equipamientos, volumen de ventas), para posteriormente profundizar en el análisis de los mercados, y fundamentalmente en su localización y dimensiones –provincial y comarcal- desde la perspectiva de la distribución comercial.

Previamente, sin embargo, es preciso volver a insistir sobre la cuestión apuntada más arriba: para poder valorar adecuadamente los profundos cambios experimentados en el campo de la distribución comercial andaluza en la segunda mitad del siglo XX deben tenerse en cuenta las transformaciones llevadas a cabo desde el campo de la demanda. Transformaciones que han afectado a variables muy diversas –ya se apuntaron en la nota 17: desde la estructura de la población a las nuevas costumbres sociales- pero que en una primera aproximación pueden resumirse a partir del comportamiento de distintos indicadores sintéticos. El aumento de los niveles de ingreso (y concretamente de la renta familiar disponible por habitante) debe situarse en la base de este nuevo comportamiento del consumidor: como puede observarse en el gráfico 1.1.16. entre 1967 y 1997 ha experimentado, expresado en precios constantes, un crecimiento anual acumulativo del 2,5%, lo que significa que prácticamente ha llegado a doblarse en estos últimos treinta años. A su amparo, y con la emergencia de los nuevos modelos de consumo que ha permitido la extensión del Estado del bienestar, se han producido modificaciones importantes en la composición del gasto familiar.

El cuadro 1.1.2. y el gráfico 1.1.17. ofrecen la distribución porcentual de los grandes grupos de gasto para cuatro cortes entre 1964 y 2000. El gráfico 1.1.18. presenta una mayor desagregación para las dos últimas décadas del siglo XX.

**Cuadro 1.1.2. Gasto por hogar en Andalucía.
Distribución porcentual por grandes
grupos de gasto. Años 1964-2000.**

	Alimen- tación	Vestido/ Calzado	Vivienda	Hogar	Otros
1964	44,4	13,0	6,1	8,8	19,1
1980	34,1	9,1	17,3	7,9	31,6
1990	31,6	11,6	19,3	6,3	30,8
2000	21,5	8,3	29,3	5,1	35,8

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (1967...).

En ambos casos, la trayectoria seguida en el último tercio del siglo XX ha significado un descenso relativo del volumen dedicado a alimentación (reducido a más de la mitad entre 1964 y 2000), una mayor diversificación del gasto (el ocio desempeña un papel cada vez más importante) y un incremento sustancial del consumo de bienes duraderos –equipamiento del hogar y automóvil. Los dos últimos gráficos se refieren precisamente a estos asuntos: el 1.1.19. refleja el porcentaje de hogares andaluces que en 1998 disponían de este tipo de bienes, mientras que el 1.1.20. se refiere exclusivamente a uno de los iconos del siglo XX (el automóvil), que además desempeña un papel nuclear en el comportamiento de la actividad productiva que aquí nos interesa. En este sentido, no debe olvidarse que el aumento del parque automovilístico ha facilitado la expansión de determinadas fórmulas de distribución minorista –las grandes superficies especialmente-, localizadas en la periferia de los núcleos urbanos⁷.

Cualquiera de las variables que se utilicen muestra un comportamiento indudablemente expansivo especialmente, y como pudo comprobarse en la introducción, en la segunda mitad del siglo XX y todavía más en el último cuarto de la centuria. Ahora bien, esa capacidad de gasto debe situarse en sus justos términos: al igual que otros indicadores regionales de bienestar han mostrado secularmente un determinado diferencial con respecto a la media española –por supuesto por debajo de ella, lo que significa distancias aún mayores en relación con otras regiones-, también lo ha hecho el gasto medio por hogar o persona, un comportamiento que obligatoriamente penaliza la función comercial, tanto mayorista como minorista, y que debe tenerse en cuenta a la hora de ponderar los resultados andaluces.

El gráfico 1.1.21. resume, desde la perspectiva provincial, esta cuestión. El índice de capacidad de compra⁸ que recoge muestra como, salvo Málaga, todas las demás provincias se situaban por debajo de la media española, en algunos casos –como Jaén- ocupando las últimas posiciones del listado nacional.

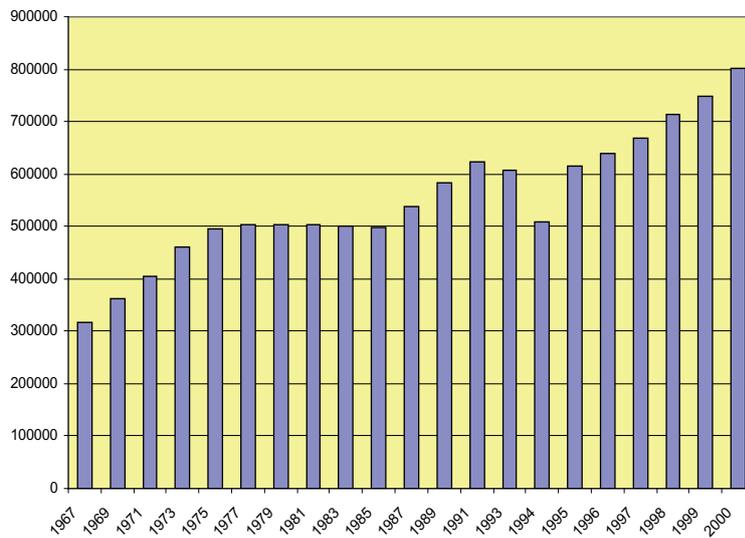
El gráfico 1.1.22. señala la situación en el año 2000. El mercado de la distribución comercial alcanzaba entonces en Andalucía los 8,5 billones de pesetas (un 14,9% del total español, con una renta familiar disponible de 1,15 millones de pesetas, casi un 18% por debajo de la media española)⁹.

7 Un tratamiento pormenorizado de estos asuntos, para finales del siglo XX, puede encontrarse en Consejería de Economía y Hacienda (2004), pp. 63-88.

8 Se trata de un índice que tiene como finalidad medir la capacidad de compra de las provincias españolas de productos de uso y consumo común, caracterizados por su bajo coste unitario y la posibilidad de adquirirlos normalmente en cualquier tipo de núcleos, aún en aquellos escasamente dotados de equipo comercial. Las variables utilizadas para el cálculo del índice son las siguientes: población, nupcialidad, tasas de natalidad, número de automóviles de turismo, consumo doméstico de energía eléctrica, número de teléfonos, plazas hoteleras, consumo de cemento, recaudación de impuestos de espectáculos e impuesto de consumo de lujo. Amén de este índice primero se dispone de un índice segundo y un tercero, en función de los niveles de especialización de los bienes consumidos. La media nacional de estos índices es en todos los casos igual a 1. Banesto (1965-1993).

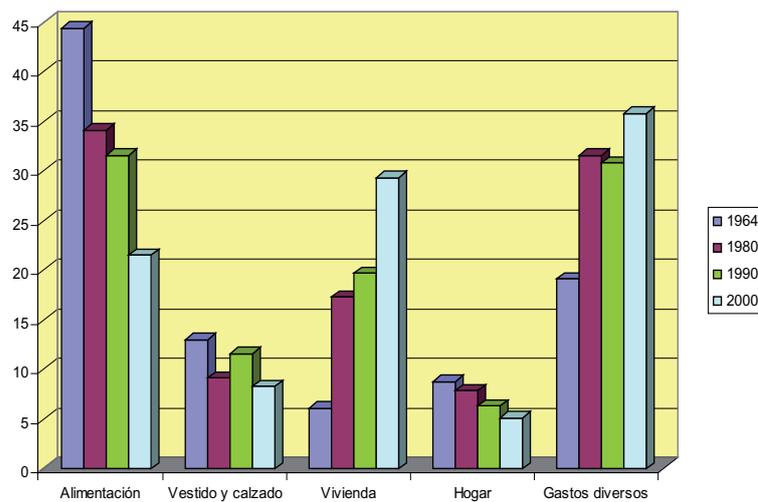
9 Cuesta y Rubio (2002).

Gráfico 1.1.16. Evolución de la renta familiar disponible por habitante en Andalucía. Años 1967-2000
(en pesetas de 1986)



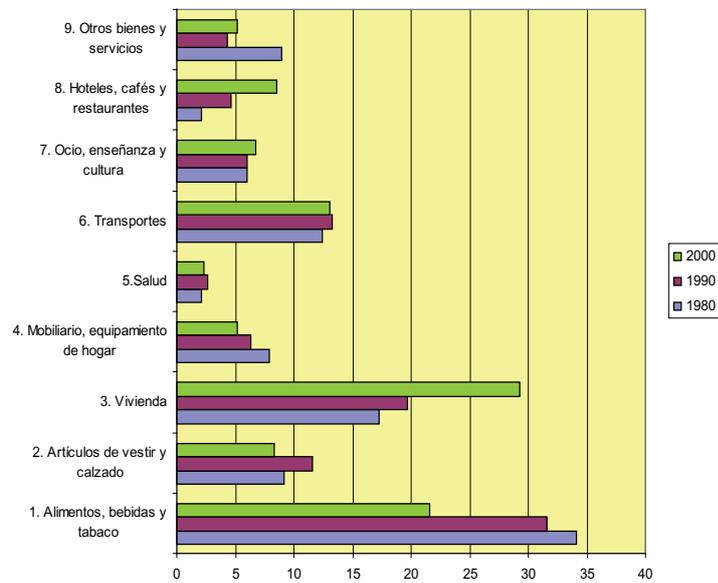
FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (1967...)

Gráfico 1.1.17. Composición del gasto por hogar en Andalucía. Años 1964-2000
(por grandes grupo de gasto, en porcentajes sobre el total)



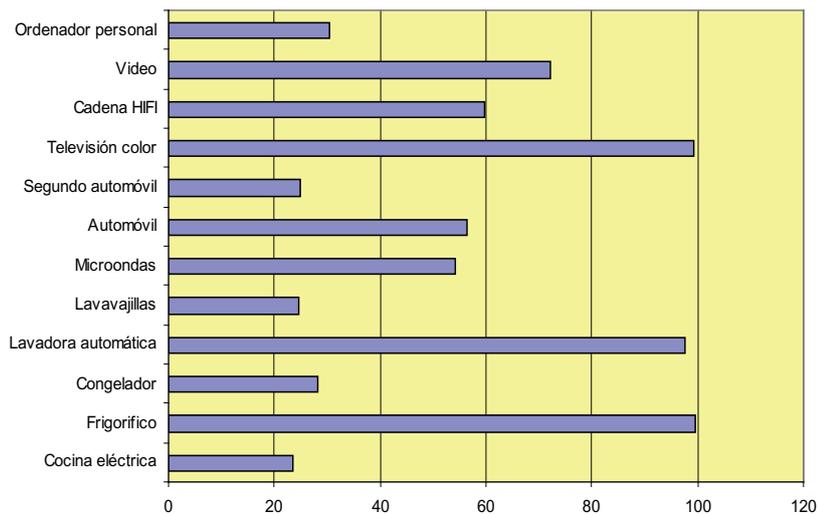
FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (1967...)

Gráfico 1.1.18. Composición del gasto por hogar en Andalucía. Años 1980-2000
(en porcentajes).



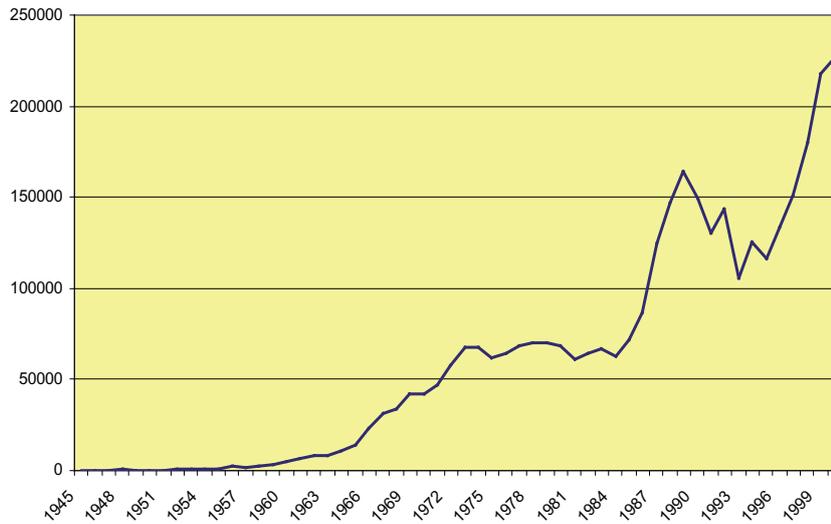
FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (1967...)

Gráfico 1.1.19. Porcentaje de hogares andaluces según disposición de distintos bienes de consumo a finales del siglo XX



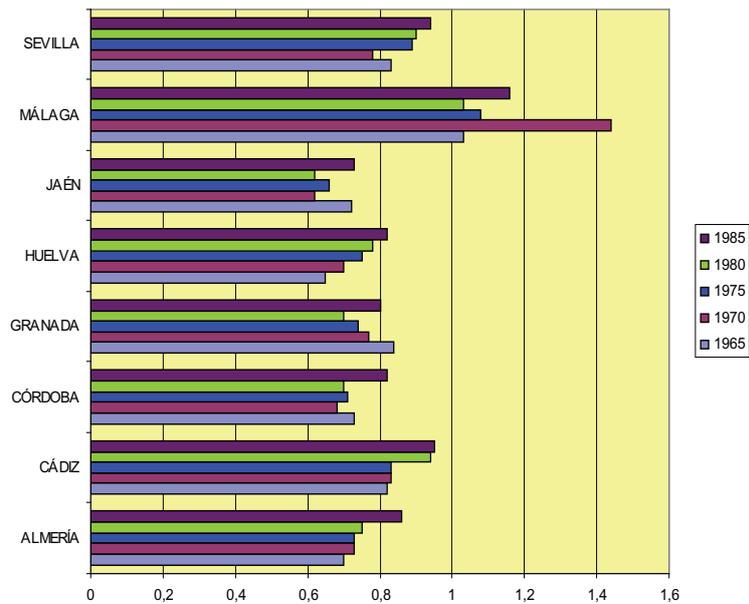
FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (1967...)

Gráfico 1.1.20. Turismos matriculados anualmente en Andalucía. Años 1945-2000



FUENTE: Parejo, Zambrana, Fernández y Heredia (2002).

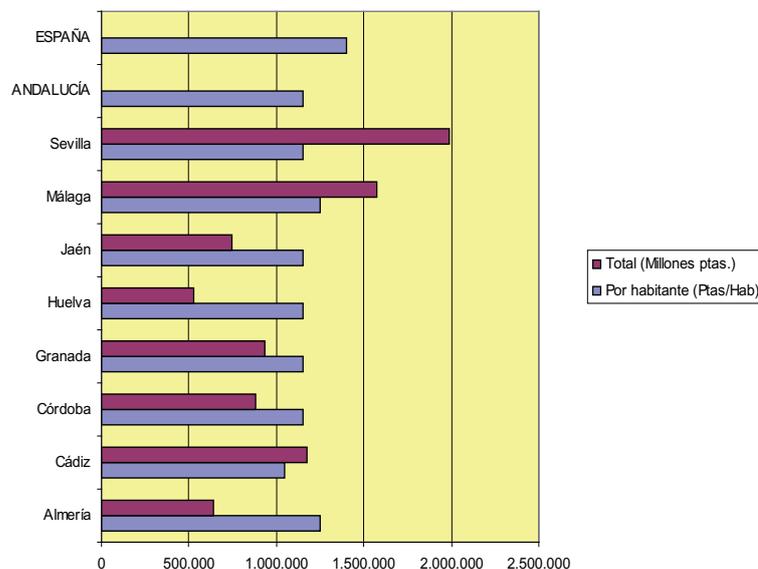
Gráfico 1.1.21. Índice de capacidad de compra provincial. Años 1963-1983
(España=1)



FUENTE: Banesto (1965-1993)

Gráfico 1.1.22. Renta familiar disponible por habitante en Andalucía y España en 2000 Renta familiar disponible por habitante y total en las provincias andaluzas

(la renta por habitante en pesetas; la renta total en millones de pesetas)



FUENTE: Cuesta y Rubio (2002), p. 138.

1.2. Un análisis sectorial:

(I) El comercio mayorista.

Desde una perspectiva de carácter sectorial, la primera distinción que afecta al comercio interior es la que distingue entre comercio mayorista y minorista. Ambos forman parte del canal de distribución que se origina en el productor (agrario o industrial) y desempeñan una determinada función de intermediación que en su definición más simple sigue la secuencia productor – mayorista – minorista – consumidor. En conjunto, mayorista y minorista (o detallista) conforman lo que los especialistas denominan sistema comercial, del que también forman parte agentes comerciales, comisionistas y otros intermediarios.

El mayorista es, consecuentemente, intermediario entre el fabricante, otros mayoristas, minoristas y consumidores institucionales. De los primeros adquiere bienes en grandes cantidades; a los restantes se los vende, también en cantidades elevadas. Su actividad afecta, por tanto, a los restantes componentes del sistema comercial, en el que desempeña una función clave. Su definición teórica, sin embargo, es bastante más sencilla que la que conforma su actividad cotidiana, en la que no siempre están claros los límites que separan al mayorista de la esfera de la producción y de la venta al detalle, sobre todo en las décadas finales

del siglo XX, cuando se han desarrollado fórmulas mixtas de comercialización, mercados integrados verticalmente y otros fenómenos de distinta caracterización que en cualquier caso han contribuido a aumentar la complejidad del sistema comercial¹⁰, obligando al comercio mayorista a adaptar sus estructuras a la nueva situación dominante en la esfera de la distribución¹¹. En cuanto a otras variables, por su propia definición nos encontramos ante un sector de mayores dimensiones y mayor concentración empresarial –las barreras de entrada son bastante más elevadas que en el comercio al por menor- y con un sesgo evidente hacia el sector agroalimentario, que acoge altos porcentajes de la actividad mayorista.

10 Casares y otros (1987), p. 130.

11 Como se apuntaba en el informe sobre el estado de la distribución comercial en Andalucía en 2000, "el principal cambio percibido por los mayoristas andaluces es la mayor tendencia por parte del detallista a realizar las compras directamente del fabricante, seguido de la progresiva expulsión del mayorista como proveedor de la gran superficie y de la concentración de las compras del detallista debido a su asociación de centrales de compra. Estos hechos obligan a la empresa mayorista a adaptar sus servicios y estructura, y tender a la especialización, como alternativas para satisfacer a sus clientes. Es de destacar el crecimiento experimentado por los operadores logísticos especializados, como el transporte a temperatura controlada". Luque, Maraver y Sánchez (2000), p. 103.

Existen, asimismo, diversas fórmulas de comercio mayorista que conviene precisar. En España, fundamentalmente tres: los mercados centrales, los autoservicios y las centrales de distribución.

En el primer caso, el protagonismo corresponde a MERCASA, una empresa pública dependiente de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales y del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, creada con el objetivo de garantizar el abastecimiento de productos agrarios perecederos a los núcleos urbanos¹². En estos momentos la

red de unidades alimentarias de MERCASA está formada por veintitrés establecimientos, de los que seis radican en Andalucía (el más reciente de ellos, el de Algeciras, fue inaugurado en 2002). Cada uno de estos MERCAS está constituido como sociedad mixta con ayuntamientos y comerciantes, y en su interior acoge a un número determinado de comerciantes mayoristas encargados de canalizar la distribución de frutas y hortalizas y en menor medida de pescado y carne¹³. El cuadro 1.2.1. señala sus guarismos fundamentales:

Cuadro 1.2.1. Red MERCASA en Andalucía en 2000

	Merca Cordoba	Merca Granada	Merca Jerez	Merca Malaga	Merca Sevilla
Año creación	1991	1973	1973	1981	1971
Superficie (m ²)	86.000	222.394	48.685	205.331	373.303
Empresas instaladas	59	137	28	113	208
Volumen comercializado de frutas y hortalizas (tm.)	75.531	129.499	47.499	169.052	290.317
% sobre total nacional	1,81	3,12	1,14	4,07	6,99
Volumen comercializado de pescado (tm.)	9.627	14.810	763	36.363	35.474
% sobre total nacional	1,85	2,84	0,14	6,99	6,82

FUENTE: MERCASA

La segunda de las formas comerciales mayoristas desarrolladas en la segunda mitad del siglo XX es la del autoservicio o "cash and carry" (pague y lleve), un sistema de abastecimiento a detallistas desarrollado fundamentalmente a partir de la expansión del comercio asociado (cooperativas de detallistas, cadenas voluntarias, etc.). Esta fórmula mayorista ha tenido un espectacular desarrollo en el último cuarto del siglo XX, como puede observarse en los cuadros 1.2.2. y 1.2.3. En el primero aparece la situación en Andalucía en 1975, cuando existían un total de diecisiete empresas de este tipo con una superficie de venta total de algo más de 14.000 metros cuadrados. En el segundo, los datos del año 2000, exclusivamente referidos a las veinte empresas más importantes establecidas en la región, que disponían de 109 establecimientos con más de 430.000 metros cuadrados.

Cuadro 1.2.2. Autoservicios mayoristas existentes en Andalucía en 1975 ("cash and carry")

Provincia	Establecimientos	Superficie (m ²)
Almería	2	2.000
Cádiz	2	1.075
Córdoba	4	2.920
Granada	2	2.130
Jaén	1	200
Málaga	1	2.000
Sevilla	5	3.770
Andalucía	17	14.030

Fuente: Banesto (1965-1993).

¹³ Las funciones básicas desempeñadas por cada una de estas unidades alimentarias son las siguientes: concentración de la oferta, seguridad de los aprovisionamientos, competencia de los operadores, desarrollo de servicios, amplitud y profundidad de la gama de productos comercializados y adaptación al consumidor. Casares y Rebollo (2002).

¹² Ramírez González (2003).

Cuadro 1.2.3. Las veinte mayores empresas mayoristas “cash and carry” en Andalucía en el año 2000

(entre paréntesis, provincia donde radica la sede central)

	Establecimientos	Superficie (m ²)
Coop. Coviran (Gr)	12	62.555
Hermanos Ayala, S.L. (Se)	1	62.000
Alimentación Peninsular (Co)	15	54.200
Grupo González Cabello (Co)	3	35.000
Makro, S.A. (Madrid)	3	28.140
Dian, S.A. (Se)	2	26.500
Manuel Barea, S.A. (Se)	3	25.000
Grupo Covalco (Gr.)	12	21.441
Vicente Alonso, S.L. (Ca)	10	18.600
Caro Ruiz, S.A. (Co)	15	16.900
Coop. San Rafael (Co)	3	13.500
Piedra Trujillo, S.L. (Co)	3	11.800
A. Cardoso, S.A. (Se)	2	8.500
Distribuidora Uribe S.A. (Al)	8	8.410
Puntocash S.A. (Madrid)	5	8.000
Grupo Ahold (Madrid)	5	8.000
Cash Lepe, S.A. (H)	2	6.600
Ramírez Santos, S.A. (Co)	1	6.000
Grupo Unigro, S.A. (Valladolid)	3	4.901
De la Fuente Martos (Se)	1	4.500

FUENTE: Revista Alimarket, marzo de 2001.

También para el último año del siglo XX, el cuadro 1.2.4. recoge y ordena, por volumen de facturación, las empresas mayoristas privadas existentes en Andalucía, independientemente de sus modalidades de ventas (“cash and carry” o centrales de distribución que venden a minoristas propios o ajenos). La relación permite comprobar algunas de las características apuntadas más arriba: las dimensiones empresariales¹⁴, la clara orientación hacia el sector agroalimentario¹⁵ o la presencia de grandes grupos de distribución que aúnan la función mayorista y minorista¹⁶.

La trayectoria secular del comercio mayorista andaluz tampoco resulta fácil de seguir. Las fuentes estadísticas son

prácticamente inexistentes para la primera mitad del siglo XX, y sólo a partir de 1964 comenzamos a disponer de cifras oficiales que nos permiten realizar varias estimaciones de carácter comparativo

El cuadro 1.2.5. y el gráfico 1.2.1. ofrecen los datos básicos de la actividad en la región entre 1970 y 2000. Ambos permiten constatar el progresivo incremento experimentado tanto por el número de establecimientos como sobre todo de empleados (en los últimos veinte años del siglo XX la cifra casi se ha triplicado), lo que confirma el creciente proceso de concentración que ha afectado a la distribución al por mayor en la región.

14 El número de orden que figura en la primera columna del cuadro señala la posición de la empresa en el conjunto de las andaluzas. Como puede observarse, sólo dos, pertenecientes a grandes grupos de distribución europeos, se encuentran entre las diez primeras.

15 Salvo las tres últimas, dedicadas a la distribución de hierros y laminados, las restantes participan de la actividad agroalimentaria: siete exclusivamente, tres en unión con artículos de droguería y otras siete distribuyendo artículos de consumo en general.

16 Como es sabido, la fusión de Pryca y Continente en 2000 supuso la constitución de Carrefour. En cuanto a Ahold, se trata de un grupo holandés que desembarcó en España de la mano del catalán Caprabo, para posteriormente adquirir otros hiper y supermercados (Hiperdino, Supersol y SuperDiplo).

Cuadro 1.2.4. Las veinte mayores empresas de comercio mayorista en Andalucía en 2000

Nº orden	Nombre	Sector	Ventas	Empleos
4	Grupo Carrefour*	Distribución**	1.412,4	7.300
7	Ahold Andalucía *	Alimentación	1.081,0	6.500
30	Covirán (Granada)	Distribución**	222,91	275
32	Grupo Luís Piña (Jaén)	Distribución**	217,3	1.600
38	Alimentación Peninsular (Córdoba)	Distribución	183,76	410
42	Manuel Barea, S.A. (Sevilla)	Distribución	177,84	166
46	Udama, S.A. (Málaga)	Alimentación	169,0	1.428
55	Grupo González Cabello (Córdoba)	Alimentación y Droguería	150	201
78	S.C.A. San Rafael (Córdoba)	Distribución*	106,6	115
103	Cash Lepe (Huelva)	Alimentación*	84,14	650
104	Grupo Ángel Camacho (Sevilla)	Alimentación	82,2	188
105	Piedra Trujillo S.L. (Córdoba)	Alimentación**	82,3	630
134	Caro Ruiz, S.A. (Córdoba)	Alimentación y Droguería	63,1	182
158	Grupo Uribe (Almería)	Alimentación	52,3	321
167	Grupo Dámaso Melero (Córdoba)	Distribución	0,7	30
172	Grupo Cardoso (Sevilla)	Alimentación y Droguería	49,6	180
174	Ramírez Santos, S.A. (Córdoba)	Alimentación (cash)	49,2	67
176	L.S. Sevilla, S.A. (Sevilla)	Hierros	48,6	12
191	Hierros del Guadalquivir, S.A. (Sevilla)	Hierros	43,9	101
243	Ros Casares. S.L. (Sevilla)	Hierros	33,3	52

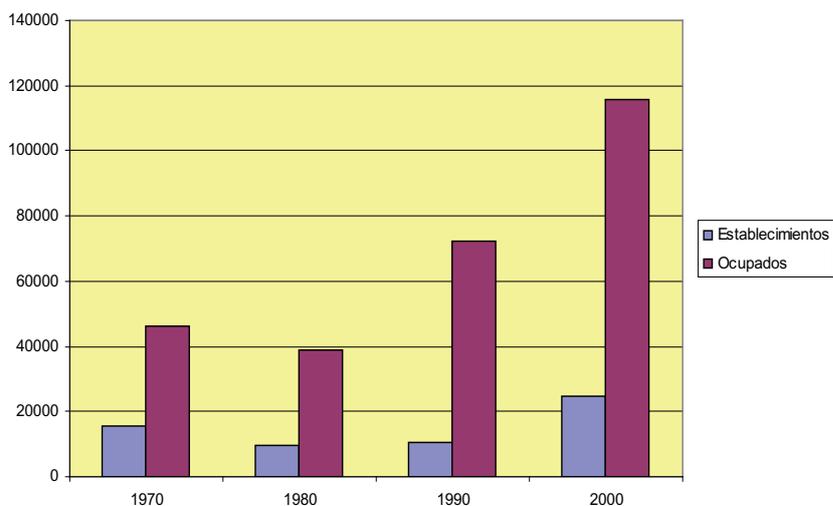
FUENTE: Andalucía Económica, mayo 2002
 *Empresas con sede central fuera de Andalucía
 **Mayorista y minorista

Cuadro 1.2.5. El comercio mayorista en Andalucía. Establecimientos y número de ocupados. Años 1970-2000

	Establecimientos	Ocupados
1970	15.438	46.274
1980	9.535	38.894
1990	10.326	72.486
2000	24.592	115.679

FUENTE: 1970, 1980 y 1990, Instituto Nacional de Estadística (1970b), (1980) y (1990b). 2000: Instituto de Estadística de Andalucía (2001).

Gráfico 1.2.1. El comercio mayorista en Andalucía. Establecimientos y número de ocupados. Años 1970-2000

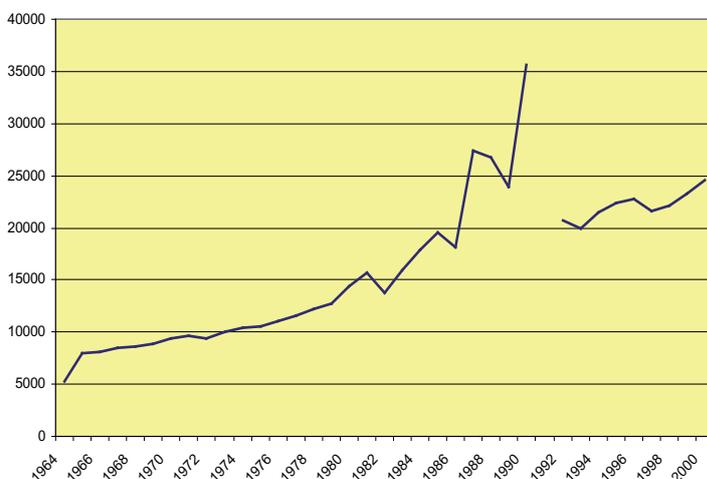


FUENTE: Id a cuadro 2.1.

Los datos anteriores pueden completarse con los que se refieren al número de licencias comerciales existentes en la región. Aunque la variable presenta indudables limitaciones (no es la menor que el cambio de fuente estadística a comienzos de los años noventa supuso una reducción del número de licencias que no debió corresponderse con lo sucedido en la realidad), se trata prácticamente del único indicador anual disponible. Su cotejo con las licencias

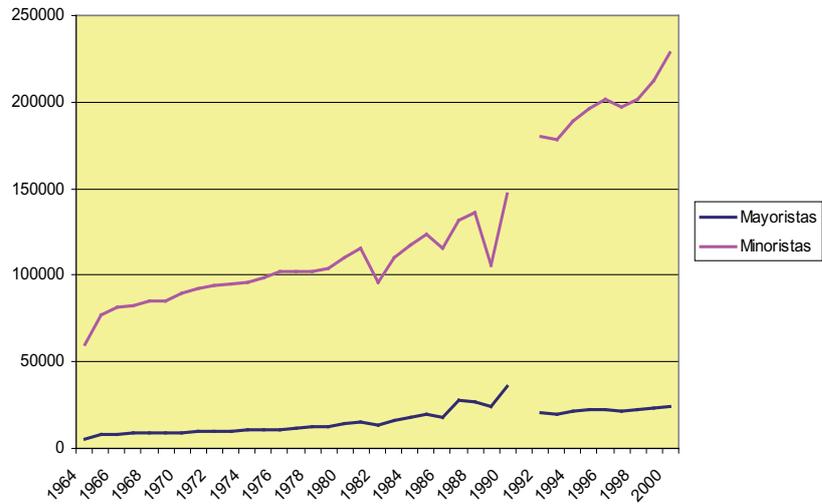
minoristas permite además situar, desde una perspectiva puramente cuantitativa, las distancias existentes entre ambas actividades. La inclusión de su especialidad sectorial más importante (la alimentación) hace posible comprobar como no se trata exclusivamente del asunto finisecular al que se hizo referencia al comentar el cuadro 1.2.2., sino de una característica estructural del comercio mayorista andaluz (gráficos 1.2.4. a 1.2.7.).

Gráfico 1.2.2. Licencias comerciales mayoristas existentes en Andalucía. Años 1964-2000



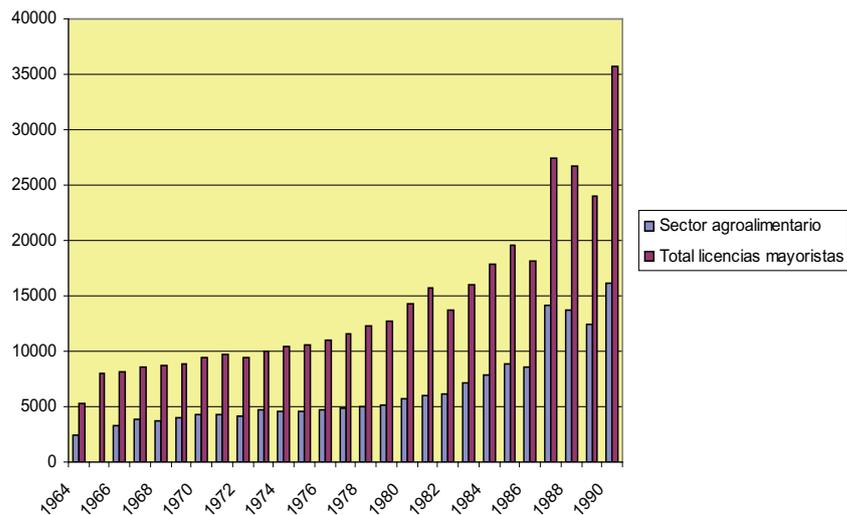
FUENTE: Banesto (1965-1993) Instituto de Estadística de Andalucía (1985...)

Gráfico 1.2.3. Licencias comerciales mayoristas y minoristas en Andalucía. Años 1964-2000



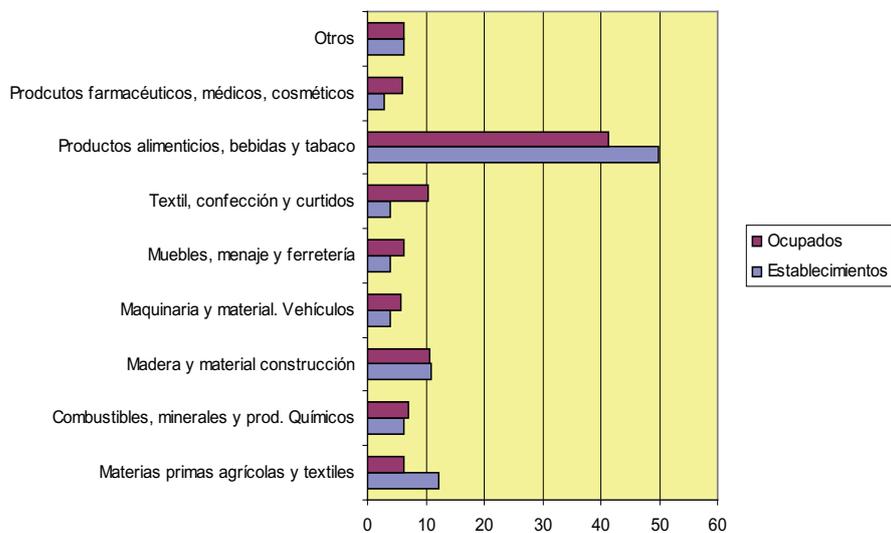
FUENTE: Banesto (1965-1993) Instituto de Estadística de Andalucía (1985...)

Gráfico 1.2.4. Licencias mayoristas en Andalucía. Sector agroalimentario y total. Años 1964-1990



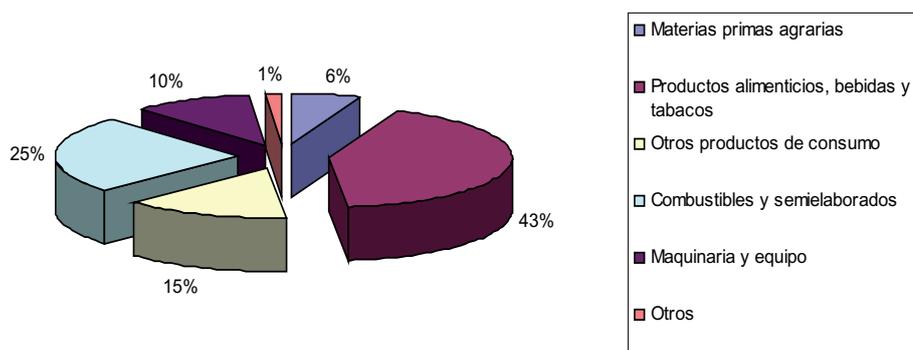
FUENTE: Banesto (1965-1993) Instituto de Estadística de Andalucía (1985...)

Gráfico 1.2.5. Distribución sectorial del comercio al por mayor en Andalucía en 1967
(porcentajes sobre el total de establecimientos encuestados)



FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (1970a).

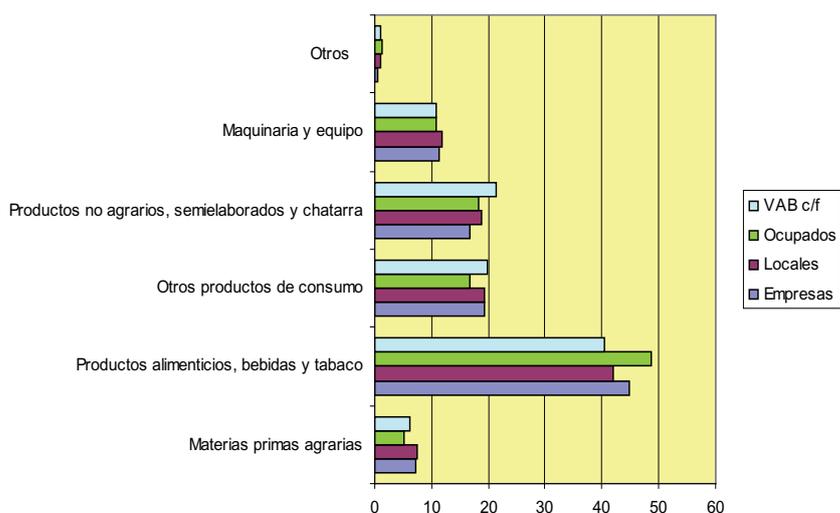
Gráfico 1.2.6. Empresas andaluzas al por mayor según su actividad principal en 1992



FUENTE: Dirección General de Comercio Interior (1996c).

Gráfico 1.2.7. Comercio mayorista en Andalucía. Distribución sectorial en 1998

(en porcentajes sobre total de empresas encuestadas)



FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (2000).

El resto de los gráficos incluidos en este apartado aluden a otras cuestiones relativas a la estructura del comercio mayorista andaluz. El 1.2.8. y el 1.2.9. ponen de manifiesto como pese a tratarse de una actividad no directamente relacionada con el consumo final, la media de empleos por establecimiento ha sido siempre relativamente reducida: tanto en los años sesenta como en el noventa, pese a los profundos cambios experimentados por la distribución comercial en ese periodo, los tramos de empleo dominantes continúan siendo los que tiene menos de diez ocupados (nada menos que un 86,5% en 1967 y todavía un 84,5% en 1992). En esta última fecha la naturaleza jurídica más común en el sector continúa siendo la de persona física (46%), seguida a distancia de la sociedad limitada y la sociedad anónima (27 y 19%

respectivamente), mientras que los fabricantes mantienen el liderazgo destacado (83%) como proveedores fundamentales y la organización para la venta sigue dominada por los mayoristas independientes.

En cuanto a los clientes, el mayor volumen de ventas sigue realizándose directamente sobre el comercio minorista (entre establecimientos ajenos y propios superan el 50%), seguidos de otros mayoristas, fábricas, hostelería y grandes superficies. Por lo que se refiere a la localización según tipo de suelo, polígonos industriales y núcleos urbanos continúan repartiéndose el grueso de la ubicación del comercio al por mayor (más de un 80% entre ambos), en el que también deben destacarse los establecimientos situados en el interior de los Mercas, que en Andalucía suponen el 17,5%

Gráfico 1.2.8. Estructura del comercio mayorista en Andalucía por tramos de empleo en 1967

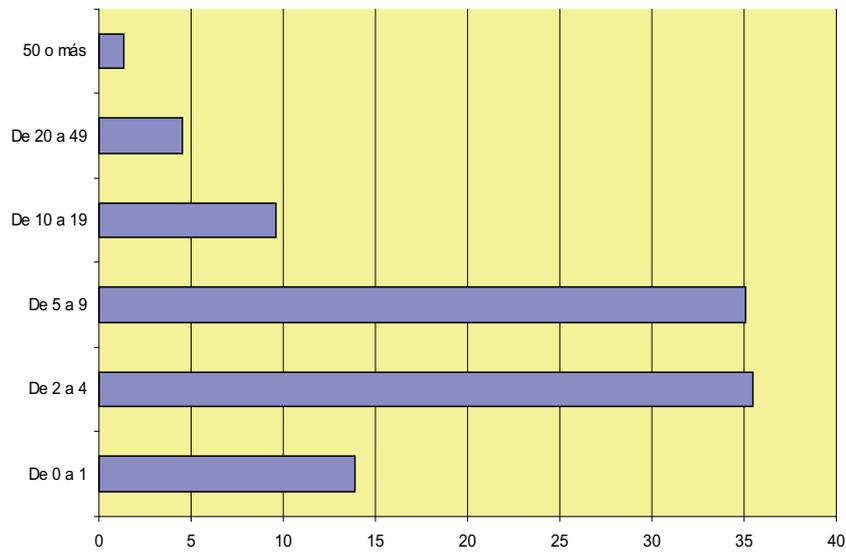
(porcentajes sobre total de establecimientos encuestados)



FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (1970a)

Gráfico 1.2.9. Empresas andaluzas al por mayor según tramos de ocupación en 1992

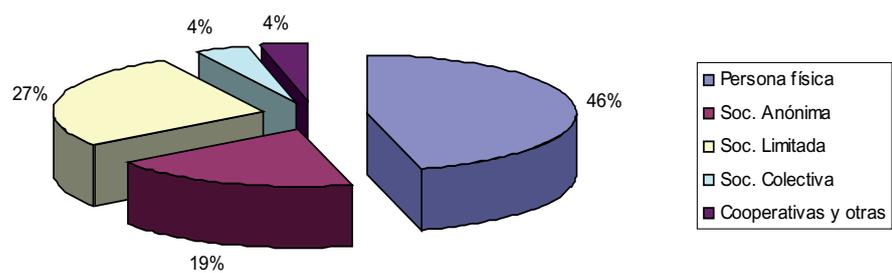
(porcentajes)



FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (1995a).

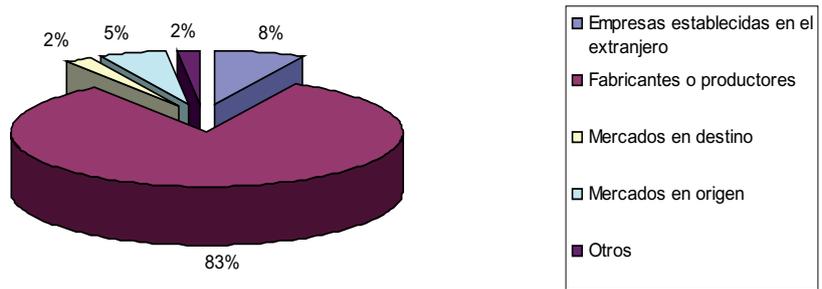
Gráfico 1.2.10. Empresas andaluzas al por mayor según su naturaleza jurídica en 1992

(en porcentaje).



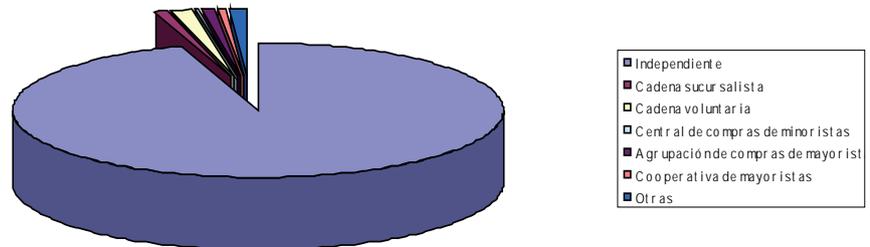
FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (1995a).

Gráfico 1.2.11. Empresas andaluzas al por mayor según principales proveedores en 1992
(en porcentaje)



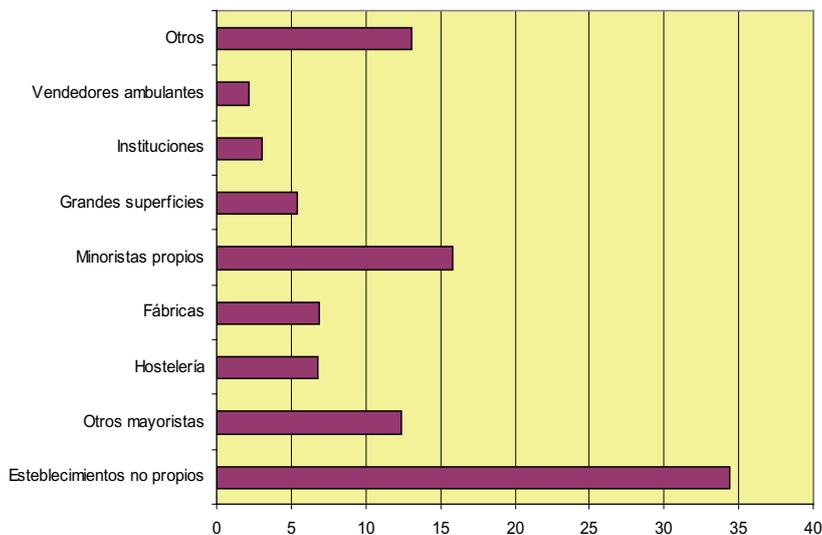
FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (1995a).

Gráfico 1.2.12. Empresas andaluzas al por mayor según tipo de organización para la venta en 1992
(en porcentaje)



FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (1995a).

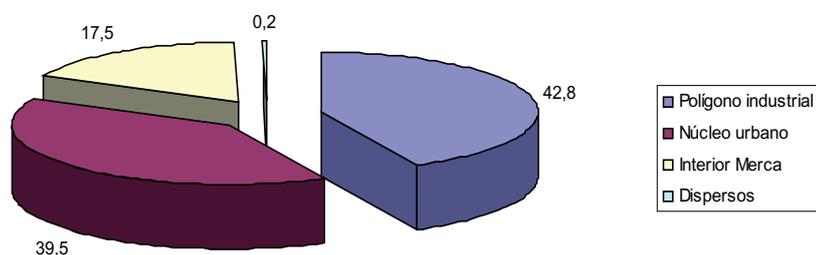
Gráfico 1.2.13. Tipos de clientes de las empresas mayoristas andaluzas en 1995
(porcentajes sobre total de ventas)



FUENTE: Dirección General de Comercio Interior (1996c)

Gráfico 1.2.14. Localización según tipo de suelo del comercio mayorista en Andalucía. Año 1995

(porcentajes)

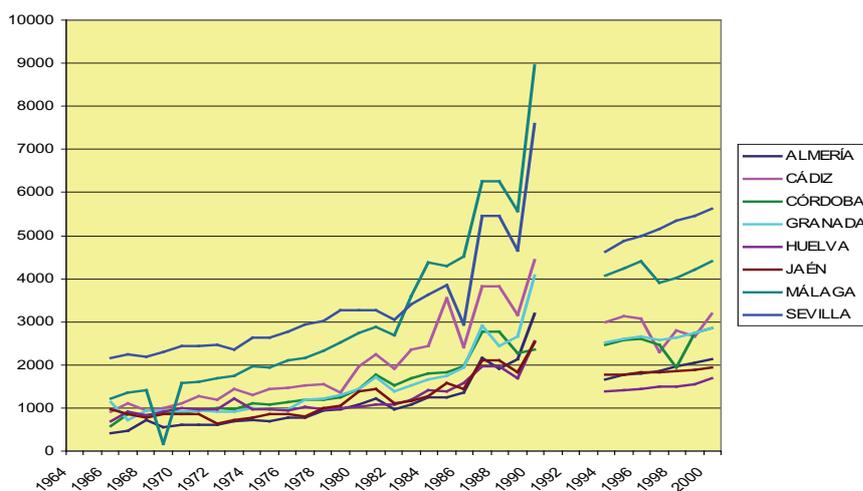


FUENTE: Dirección General de Comercio Interior (1996c)

Por último, la distribución provincial del comercio mayorista (gráficos 1.2.15 a 1.2.19.) arroja pocas novedades en relación con lo apuntado más arriba sobre la localización del conjunto del comercio interior: Sevilla y Málaga se encuentran siempre a la cabeza, sea por número de ocupados,

establecimientos o licencias comerciales, aunque cabe destacar, dentro de las cifras de empleo del año 2000 que recoge el gráfico 2.18., el importante ascenso registrado por la provincia de Almería, que ese año (con más de un 21% de todo el empleo mayorista andaluz) ya había superado a Málaga.

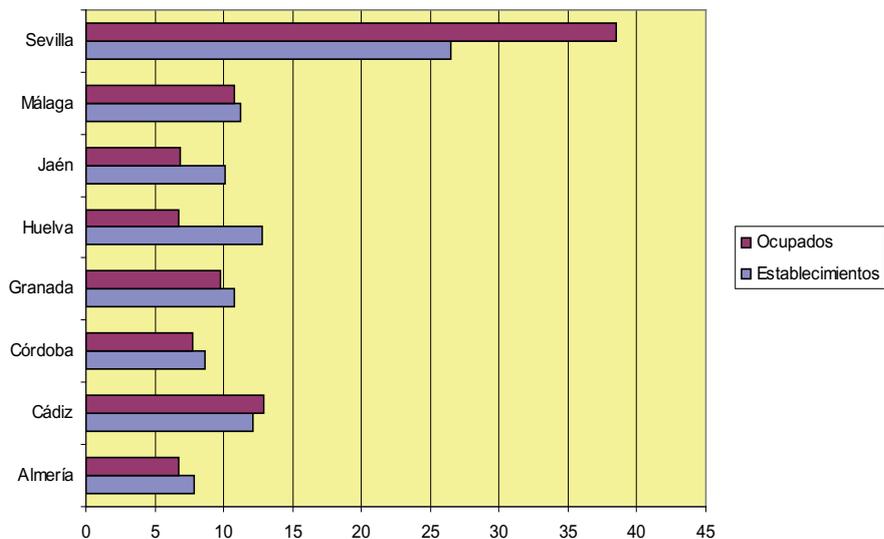
Gráfico 1.2.15. Licencias comerciales mayoristas en Andalucía. Distribución provincial. Años 1964-2000



FUENTE. Banesto (1965-1993), Instituto de Estadística de Andalucía (1985...)

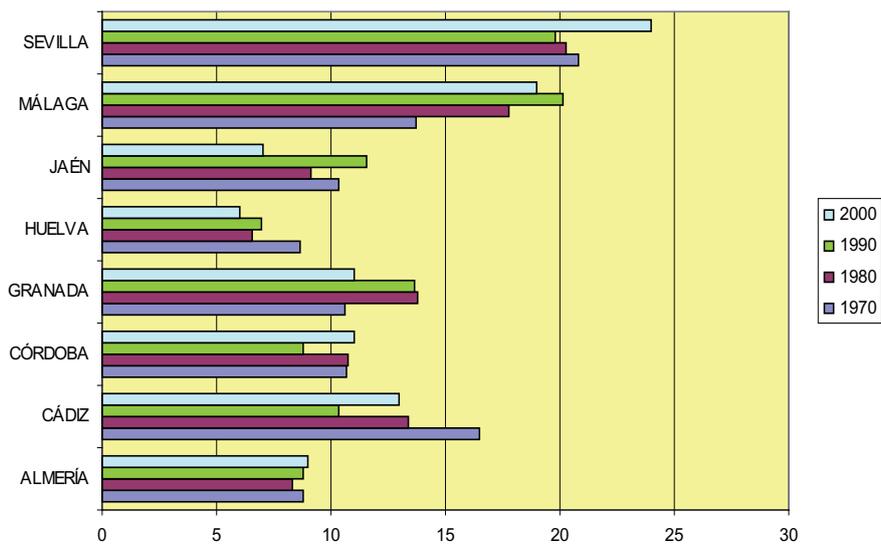
Gráfico 1.2.16. Distribución provincial del comercio mayorista en Andalucía en 1967

(porcentajes sobre establecimientos y ocupados)



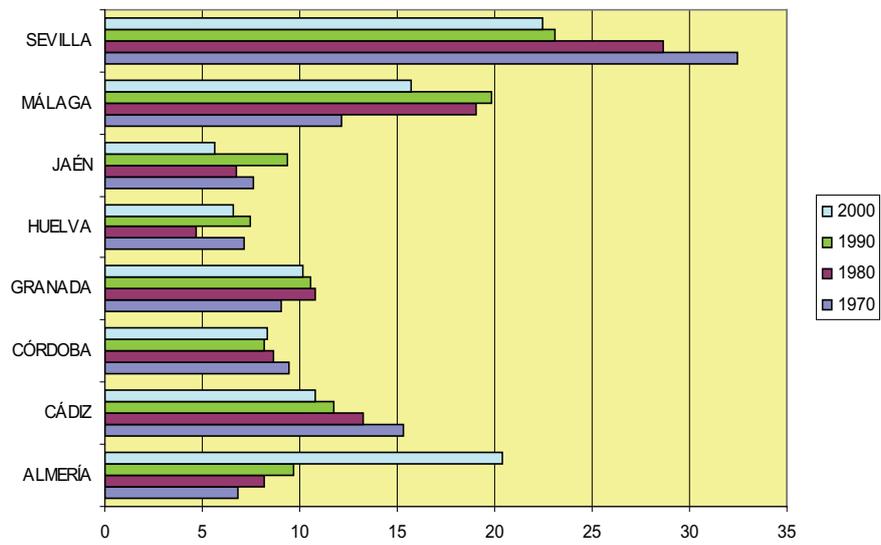
FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (1970a).

Gráfico 1.2.17. Distribución provincial del número de establecimientos dedicados al comercio mayorista en Andalucía. Años 1970-2000 (porcentajes)



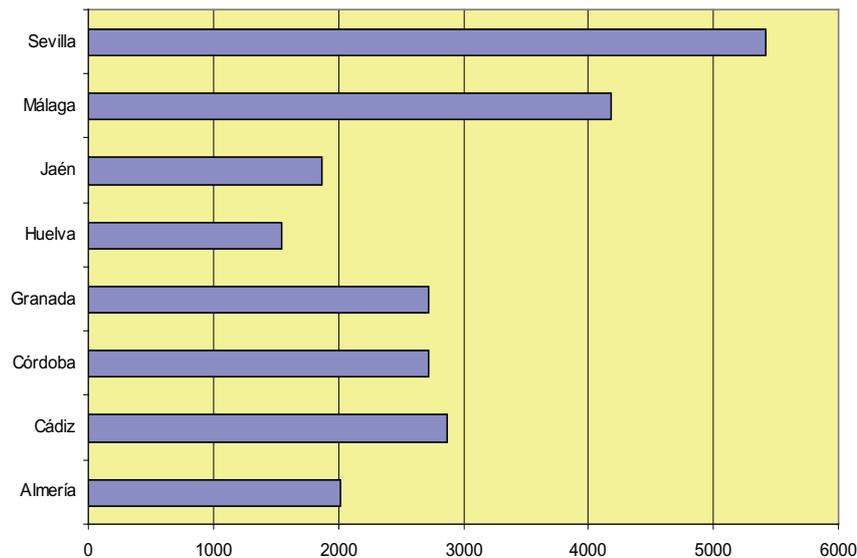
FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (1970b), (1980) y (1990b). Instituto de Estadística de Andalucía (2001).

Gráfico 1.2.18. Distribución provincial del total de ocupados en el comercio mayorista en Andalucía. Años 1970-2000 (porcentajes)



FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (1970b), (1980) y (1990b), Instituto de Estadística de Andalucía (2001).

Gráfico 1.2.19. Licencias comerciales mayoristas por provincias en el año 2000 según el Impuesto de Actividades Económicas



FUENTE: Cuesta y Rubio (2002), p. 140.

1.3. Un análisis sectorial: (II) El comercio minorista.

1.3.1. Introducción

Pese a los cambios experimentados en el sector mayorista, resumidos en el apartado anterior, el protagonismo de la gran transformación del comercio interior andaluz en la segunda mitad del siglo XX ha correspondido fundamentalmente a la actividad minorista, donde se ha producido la sustitución del comercio tradicional por nuevas fórmulas de autoservicio, un fenómeno paralelo al de la progresiva concentración de las unidades de venta y al del desarrollo de nuevos hábitos de consumo.

Desde esta perspectiva, y al margen de otras clasificaciones posibles, el siglo XX, en lo que a la estructura del comercio minorista se refiere, puede dividirse en dos grandes etapas: la que correspondería al denominado comercio tradicional, es decir, tiendas monovalentes especializadas –carnicerías, pescaderías, fruterías, etc.- para la venta de productos de alimentación perecederos, y tiendas de “ultramarinos”(o “coloniales”) para los no perecederos. Este comercio de barrio, especializado o no, convivía con los mercados centrales de abastos y con la venta ambulante¹⁷.

La transición del modelo anterior al de distribución masiva se iniciaría en España al hilo de la liberalización económica de los años sesenta, acelerándose especialmente en las dos décadas siguientes. El fenómeno comienza con los primeros atisbos de asociacionismo comercial (cadenas voluntarias y cooperativas de detallistas) y los primeros autoservicios: de pequeñas dimensiones en una etapa inicial, como hipermercados y otras fórmulas de comercio integrado de grandes dimensiones desde mediados de los años setenta¹⁸. Esta coexistencia se mantiene prácticamente hasta nuestros días, si bien el contenido semántico de ambos términos –“tradicional” y “mixto o asociado”- encierra realidades muy distintas a las que le eran propias a ambas actividades hace tres o cuatro décadas. Asimismo, la introducción de nuevas fórmulas de comercio minorista no ha seguido una trayectoria homogénea: en función de los niveles de renta,

del predominio del medio rural o urbano, de la dotación de infraestructuras y de otras variables sociales y económicas de diversa caracterización, la presencia del comercio mixto y la modernización del tradicional han sido más o menos intensas y han adquirido un perfil determinado. Por último, la irrupción de Internet a finales del siglo XX también ha tenido sus consecuencias en el ámbito de la distribución comercial: el nacimiento y la primera expansión del comercio electrónico –el comercio sin establecimiento- se ha convertido en un fenómeno al que se le augura un importante crecimiento en los próximos años.¹⁹.

Resumiremos más adelante las características y los guarismos andaluces fundamentales de cada una de estas fórmulas de venta final al consumidor. Previamente, sin embargo, los cuadros y los gráficos siguientes recogen algunas cifras de conjunto sobre la evolución del comercio minorista en Andalucía en la segunda mitad del siglo XX –única etapa para la que disponemos de series anuales agregadas-, así como otras de carácter comparativo.

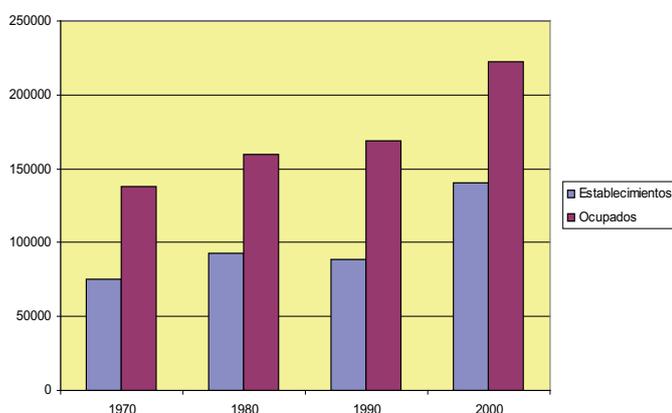
El cuadro 1.3.1. y el gráfico 1.3.1. comienzan poniendo de manifiesto el crecimiento experimentado por los establecimientos minoristas entre 1970 y 2000, que casi se han doblado en número, aunque el aumento del empleo haya sido ligeramente más reducido; también, las escasas dimensiones de estos negocios, que alcanzan una media de empleados muy reducida, disminuida además en la última década del siglo XX.

**Cuadro 1.3.1. El comercio minorista en Andalucía.
Años 1970-2000. Establecimientos y ocupados**

	Establecimientos	Ocupados	Ocup/Estab
1970	75.411	138.275	1,83
1980	93.161	159.776	1,71
1990	88.403	168.679	1,90
2000	140.172	222.314	1,58

FUENTE: Para 1970, 1980 y 1990, INE (1970a), (1980) y (1990b). Para 2000, IEA (2001).

Gráfico 1.3.1. El comercio minorista en Andalucía. Establecimientos y número de ocupados. Años 1970-2000



FUENTE. Id. a cuadro 1.3.1.

17 Sobre esta etapa puede consultarse Briz y Casares (1985).
18 IRESCO (1977), Casares (1982).

19 Se entiende por comercio electrónico cualquier forma de transacción o intercambio de información comercial basada en la transmisión de datos sobre redes de comunicación como Internet. El crecimiento de este tipo de comercio en España ha sido espectacular: de 800 millones facturados en 1997 se pasó a cerca de 30.000 en 2000. Véase Consejería de Economía y Hacienda (2004), pp. 150-151.

La evolución del número de licencias comerciales que ofrece el gráfico 1.3.2. permite apreciar el perfil anual de los rasgos de crecimiento anterior. Ya se aludió más arriba a las limitaciones de este tipo de fuente, pero en cualquier caso la representación gráfica confirma ahora la identificación existente entre la curva del comercio minorista y la trayectoria global de la actividad comercial en la región, así como la especial sensibilidad de la misma a las diversas coyunturas económicas: la caída de licencias comerciales en los primeros ochenta y los noventa coincide con fases recesivas, mientras que el incremento es singularmente importante entre 1982 y 1988 y luego en los años noventa, etapas en las que el crecimiento del PIB regional y de la renta familiar disponible por habitante fueron más elevadas.²⁰

La aportación de las distintas modalidades comerciales puede seguirse a través del gráfico 1.3.3., en el que se ofrecen, para 1967 y 1999, algunas variables básicas de las dos grandes especialidades minoristas (comercio tradicional; comercio mixto o asociado): empleo y establecimientos en las dos fechas; superficie y facturación también en la más cercana a nosotros. Los porcentajes reflejados no dejan lugar a dudas sobre la magnitud de la transformación experimentada en el sector entre ambos años, pero también sobre los límites de un avance que en estos momentos se refleja especialmente en los niveles de facturación –casi igualados- pero que continúan situándose en términos favorables al comercio tradicional en cuanto a la superficie de venta y sobre todo a los niveles de empleo.

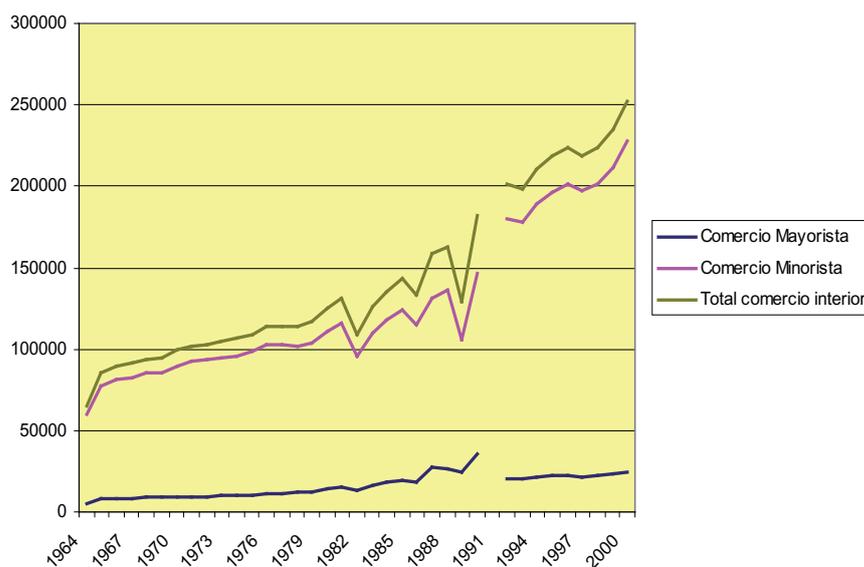
Los gráficos siguientes abordan una comparación similar. El 1.3.4. y el 1.3.5. lo hacen, también para 1967 y 1999, en

cuanto al número de establecimientos y ocupados. Una distribución que el gráfico 1.3.6. perfila todavía más al distinguir entre especialidades –alimentación y otros en el caso de la actividad monovalente- y contemplar asimismo la tipología propia del comercio mixto: por superficie de venta el total de este último –incluyendo los centros comerciales- alcanzaba en el año 2000 el 21,3%, mientras que las tiendas de alimentación suponían entonces nada menos que el 60,9% y las restantes de tipo tradicional el 17,8%.

De vuelta al establecimiento como unidad de análisis, el gráfico 1.3.7. señala las posibles disposiciones de venta del comercio minorista a finales del siglo XX, poniendo de manifiesto el abrumador dominio que desde esta perspectiva sigue manteniendo el sector tradicional, especialmente las tiendas de alimentación, y como consecuencia la escasa participación de las distintas modalidades de autoservicio, que individualmente y salvo en el caso de las instalaciones de menores dimensiones, apenas alcanzaban el 1% del total de establecimientos minoristas abiertos al público.

Por lo que respecta a los distintos sectores de actividad, el gráfico 1.3.8. muestra los cambios experimentados entre la segunda mitad de los años sesenta y nuestros días: en consonancia con lo expuesto en el gráfico anterior la venta de productos alimenticios sigue ejerciendo el liderazgo en las dos fechas, aunque su incontestable dominio de hace dos décadas ha dado paso a una situación algo más equilibrada, en la que los artículos de vestir, los electrodomésticos y el automóvil han incrementado sustancialmente su participación en la estructura comercial, un fenómeno que, como es sabido, debe relacionarse directamente con el aumento de los niveles

Gráfico 1.3.2. Evolución del número de licencias comerciales en Andalucía. Años 1964-2000



FUENTE: Banesto (1965-1993); IEA (1985...).

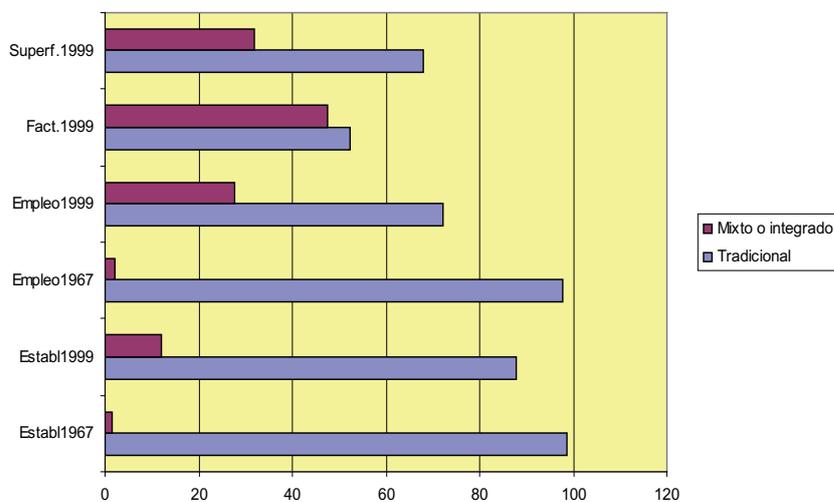
20 Martín Rodríguez y Lizárraga (2002).

de renta y los cambios en la composición del gasto doméstico que tal incremento lleva aparejado.

Por su parte, el gráfico 1.3.9. profundiza algo más en un asunto que ya se expuso en el cuadro 1.3.1.: las reducidas dimensiones del comercio minorista, entendidas aquí a partir de la escasa generación de empleo por establecimiento. Lo más frecuente continúa siendo el pequeño local con un empresario autónomo que cuando mucho dispone de un solo empleado, aunque en la década final del siglo XX la extensión de las prácticas de autoservicio haya significado un crecimiento relativamente significativo de aquellos establecimientos que cuentan con cuatro o más ocupados.

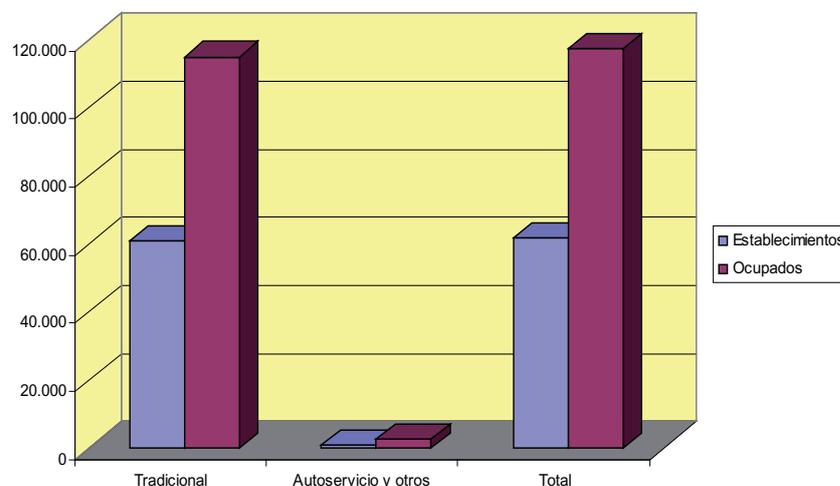
En fin, la distribución provincial del comercio minorista tampoco arroja grandes novedades en la segunda mitad del siglo XX: obviamente, antes de la gran transformación del sector el comercio tradicional dominaba en todas las provincias (en algunos casos con porcentajes cercanos al 100%), como elemento característico de una actividad detallista que, por este orden, encabezaban Sevilla, Málaga y Cádiz (gráfico 1.3.10.). La comparación que el gráfico siguiente plantea entre 1967 y 2000 sólo permite concluir un ligero incremento porcentual de las tres últimas provincias citadas –en especial de Málaga–, en perjuicio de Huelva, Córdoba y Jaén.

Gráfico 1.3.3. Comparación de los modelos de venta del comercio minorista en 1967 y 1999
(establecimientos, empleo, facturación y superficie) (porcentajes)



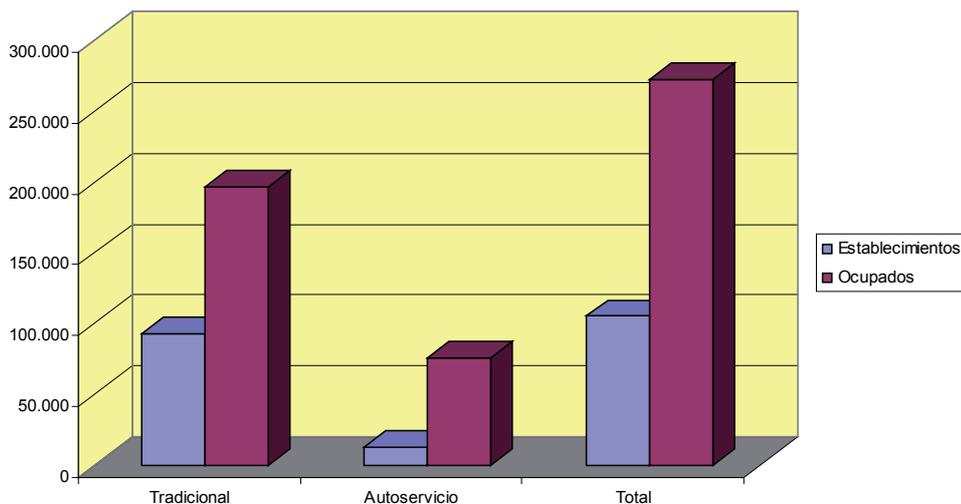
FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (1970a), Dirección General de Comercio Interior (1999a).

Gráfico 1.3.4. El comercio minorista en Andalucía en 1967 según tipo de servicio suministrado
(número de establecimientos y de ocupados)



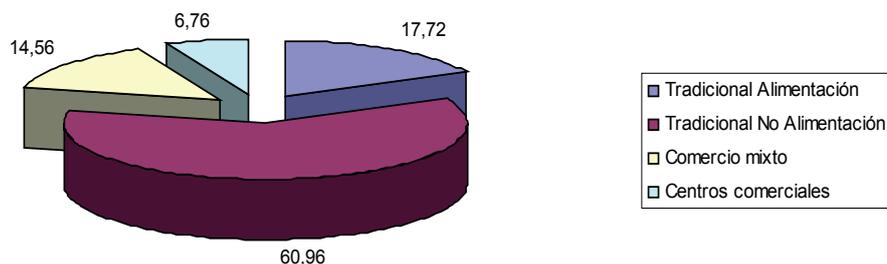
FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (1970a).

Gráfico 1.3.5. El comercio minorista en Andalucía en 1999 según el tipo de servicio suministrado
(número de establecimientos y de ocupados)



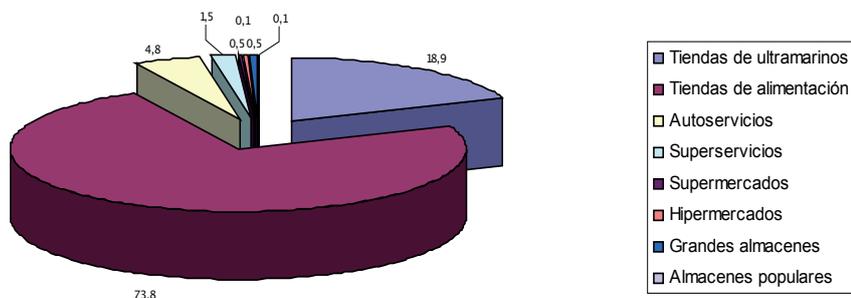
FUENTE: Dirección General de Comercio Interior (1999a).

Gráfico 1.3.6. Superficie de venta del comercio minorista en Andalucía en 2000 (porcentaje)



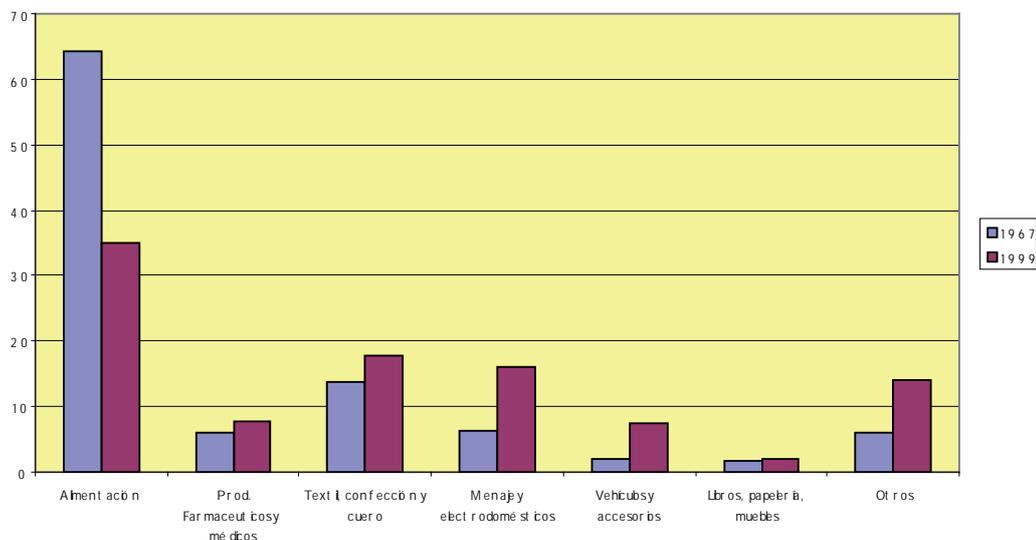
FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2001).

Gráfico 1.3.7. El comercio minorista en 1997 según el número de establecimientos (porcentaje)



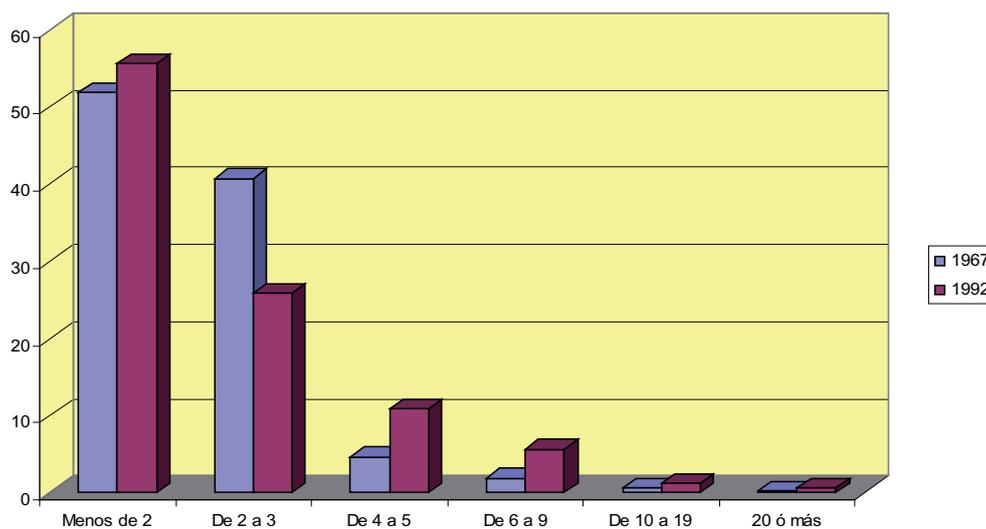
FUENTE: Dirección General de Comercio Interior (1999a).

Gráfico 1.3.8. Estructura del comercio minorista en 1967 y 1999 según grupos de actividad
(porcentaje sobre total de establecimientos)



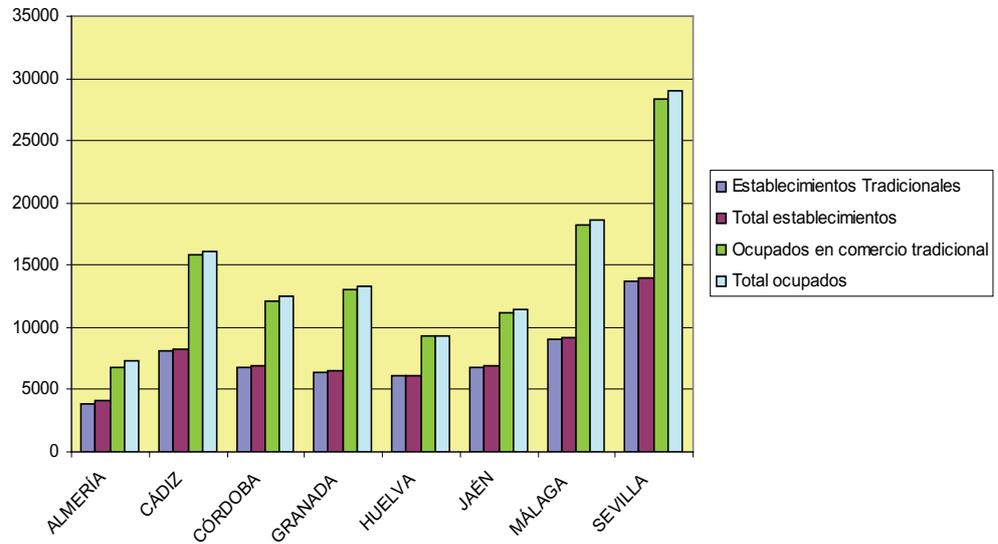
FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (1970a) y (1995a).

Gráfico 1.3.9. Estructura del comercio minorista en 1967 y 1992 según tramos de empleo
(porcentaje sobre el total de establecimientos)



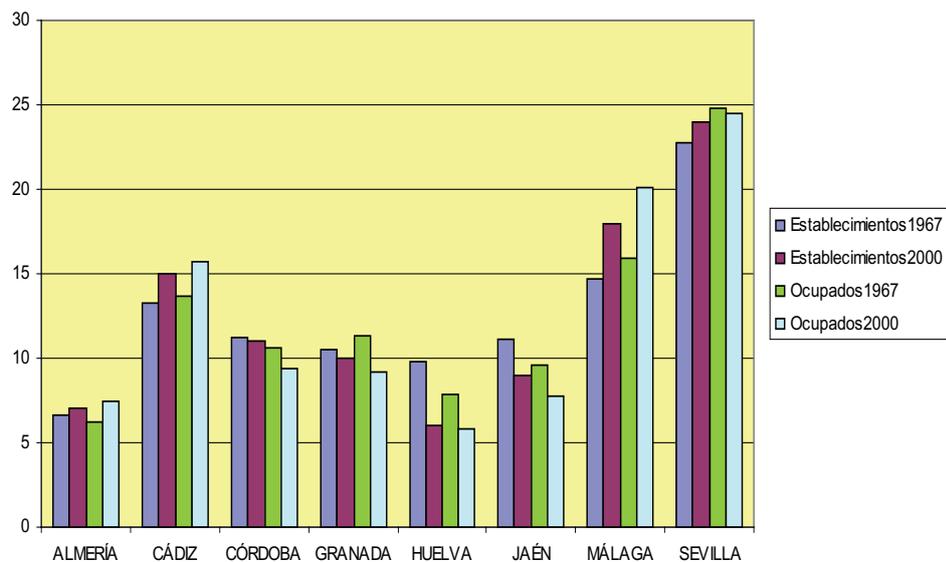
FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (1970a) y (1995a).

Gráfico 1.3.10. Distribución provincial de establecimientos y ocupados en el comercio minorista en Andalucía en 1967



FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (1970a).

Gráfico 1.3.11. Distribución provincial de establecimientos y ocupados en el comercio minorista en Andalucía en 1967 y 2000 (porcentajes sobre el total regional)



FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (1970a). Instituto de Estadística de Andalucía (2001).

La situación del comercio minorista en 2000 es resumida en el cuadro 1.3.2. Como puede apreciarse, apenas hay diferencias entre el conjunto regional y el total español, aunque sí matices provinciales que afectan especialmente al

porcentaje representado por el comercio mixto y la superficie de los establecimientos, superior a la media andaluza en los casos de Cádiz, Málaga y Sevilla.

Cuadro 1.3.2. Dotación del comercio minorista por grupos de actividad en 2000

(Superficie total en miles de m²; superficie media en m²)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía	España
Alimentación	4.331	8.116	6.590	4.723	4.349	5.605	7.931	10.798	52.443	316.078
Suprf Total	181,8	304,9	251,3	234,4	172,1	207,9	510,2	647,3	2.510,2	15.207,5
Suprf. Media	42	38	38	50	40	37	64	60	48	48
No aliment.	6.189	9.945	8.422	8.909	4.390	7.176	14.698	17.327	76.966	461.573
Suprf. Total	833,6	1.048,4	960,7	1.001,2	441,5	836,7	1.582,6	1.928,1	8.633,1	56.665,5
Suprf. Media	135	105	114	112	101	117	108	112	112	123
Comercio mixto y otros	804	1.596	1.283	1.510	1.066	1.072	2.220	2.387	11.938	70.337
Suprf. Total	96,9	336,2	199,5	235,4	126,5	144,2	397,6	525,8	2.062,3	12.376,3
Suprf. Media	121	211	156	156	119	135	179	220	173	176
Total	11.324	19.657	16.295	15.142	9.805	13.853	24.849	30.422	141.347	847.989
Suprf. Total	1.112,4	1.689,6	1.411,6	1.471,1	740,2	1.188,9	2.490,4	3.101,2	13.205,8	84.249,5
Suprf. Media	98	86	87	97	76	86	100	102	93	99

FUENTE: Cuesta y Rubio (2002), p. 141.

El panorama anterior debe situarse en sus justos términos. La aparición y el desarrollo de nuevos modelos de consumo ha generado una oferta crecientemente concentrada en la que han aparecido nuevas fórmulas de venta que afectan tanto al comercio detallista –franquicias, centros comerciales abiertos– como a las medianas y grandes superficies en régimen de autoservicio²¹. En su conjunto, tal fenómeno ha supuesto un ligero incremento del asociacionismo de carácter orgánico entre los comerciantes minoristas, aunque los niveles de integración no son, sin embargo, demasiado elevados, ya que incluso en vísperas del año 2000 el porcentaje de establecimientos sujetos a algún tipo de asociación apenas representaba un 10% del total de los existentes en la región. En cuanto a las modalidades (gráfico 1.3.12), conviven las originadas a lo largo del siglo XIX o en las primeras décadas del XX (economatos, cooperativas) con otros emergentes en los años setenta (las cadenas sucursalistas, generalmente en régimen de autoservicio), y aún algunas todavía más recientes (caso de las franquicias, los centros de fabricantes o los centros comerciales abiertos). El cruce de asociación orgánica y localización espacial que ofrece el gráfico 1.3.13. demuestra como la mayor parte de estos negocios comerciales presentan un carácter aislado, mientras que sólo porcentajes reducidos se encuentran ubicados en centros comerciales, mercados municipales o polígonos industriales.

Esta participación conjunta de formatos tradicionales y emergentes, cada vez más favorable a los últimos, queda puesta de manifiesto en la distribución de las ventas de productos alimenticios –la primera rúbrica, con diferencia, del comercio minorista– que a comienzos de los años noventa ofrecía ya un panorama muy equilibrado (gráfico 1.3.14.); las tiendas de alimentación englobaban todavía casi un 28% de la venta total, pero los hipermercados ya participaban con el 24,3%, mientras que el 48% restante se lo repartían los supermercados de distinto formato.

La situación que acaba de resumirse debe entenderse como el primer paso hacia el acusado proceso de concentración que ha experimentado el mapa de la distribución comercial minorista andaluza en la última década del siglo XX. Según puede observarse en el cuadro 1.3.3. el listado de las grandes empresas minoristas se encuentra encabezado por firmas de capital extranjero (Carrefour, Ahold) y español (Mercadona, El Corte Inglés/Hipercon), siendo muy reducida la presencia de empresas estrictamente andaluzas. Por supuesto, se trata de grupos empresariales que venden en términos de libre servicio, si bien no todos se ajustan a la misma fórmula, ya que junto a los hipermercados –Carrefour, Eroski, Alcampo, Hipercon–, las cadenas sucursalistas (a la postre el llamado “supermercado de barrio”) también componen la nómina –y con porcentajes importantes, superiores al 64,5% en la superficie de venta– de estas iniciativas minoristas de bienes de gran consumo, en las que la suma de las diez de mayores dimensiones suponía en el año 2000 nada menos que el 54,1% del total de establecimientos y el 70,7% de la superficie de venta (véase gráfico 1.3.15.).

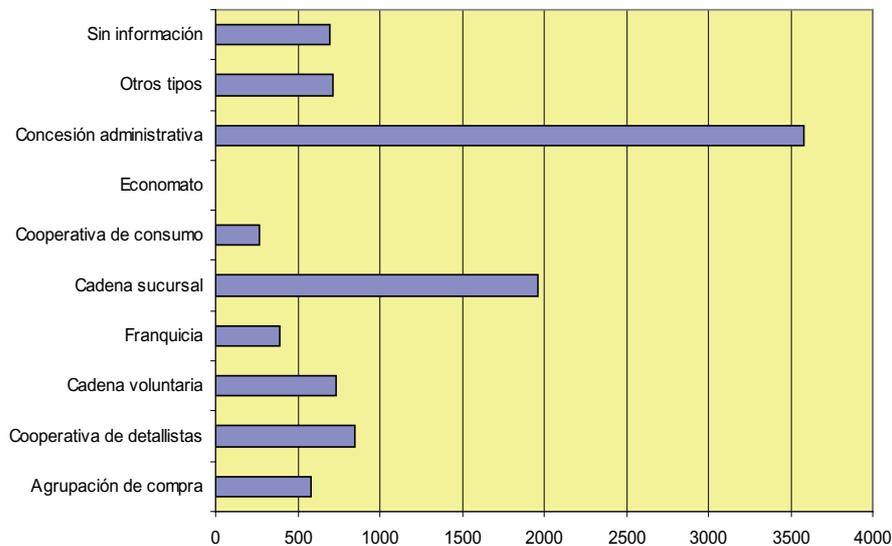
²¹ Rebollo (1999). Un análisis comparativo del fenómeno de concentración del comercio minorista en Andalucía en Muñoz y Oubiña (2002) y en Casares, Aranda y Martín (2002).

Cuadro 1.3.3. Las diez mayores empresas/grupos de comercio minorista en Andalucía en 2000

	Origen	Establecimientos	Superf. Venta
Grupo Carrefour	Francia	386	388.062
-C.C. Carrefour, S.A.		24	251.070
-Día, S.A.		221	80.762
-Champion S.A.		16	29.158
-Día (franquicias)		125	27.072
Grupo Ahold	Holanda	296	236.072
-Superdiplo S.A.		131	119.378
-Dialco S.A.		97	76.576
-Ahold Supermercados		68	40.118
Mercadona S.A.	España	100	80.418
Grupo El Corte Inglés	España	21	70.850
Hiperco, S.A.		6	60.000
EL Corte Inglés S.A. (super)		5	8.000
-Tiendas de Conveniencia, S.A.		6	2.250
-Gespevesa		4	600
Lidl Supermercados, S.A.U.	Alemania	86	67.760
Grupo Eroski, S.A.	España	70	66.397
-Udama, S.A.		67	38.697
-Erosmer Ibérica, S.A.		3	27.700
Grupo Hns. Martín		72	65.619
-Grupo Hns. Martín		65	60.389
-Mercamabel, S.A.		7	5.230
Alcampo, S.A.	Francia	6	53.600
Grupo Luís Piña	España	54	39.955
-Luís Piña, S.A.		52	30.005
-Ilturgitana de Hiper		2	9.950
Abeto, S.A.	España	80	36.330
TOTAL		1.171	1.105.063

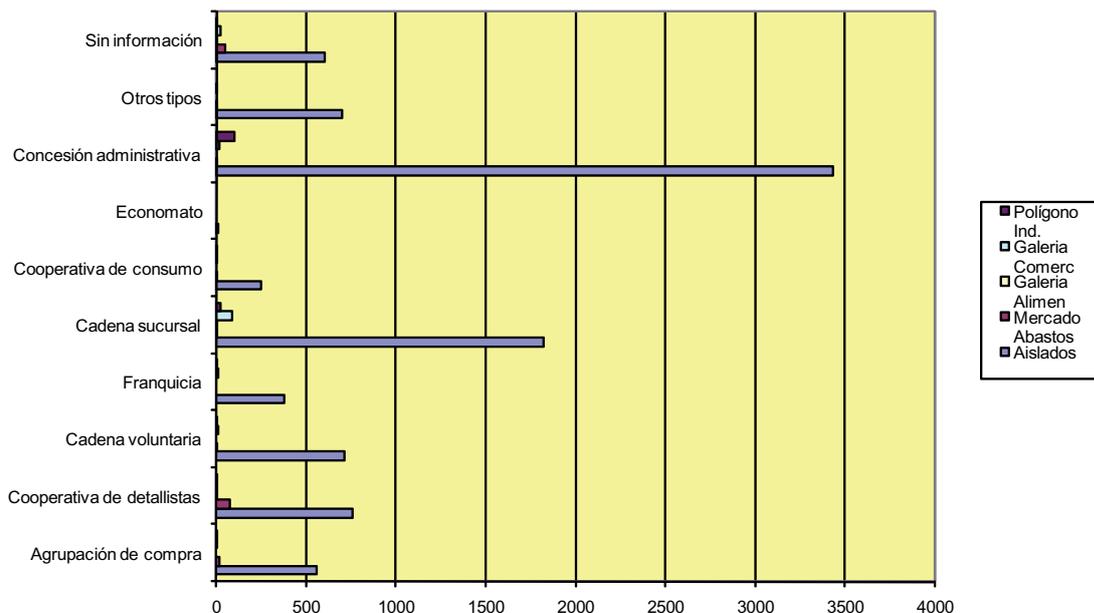
FUENTE: Alimarket, marzo 2001, p. 126.

Gráfico 1.3.12. El comercio minorista en Andalucía según grado de integración en 1990
(número de establecimientos)



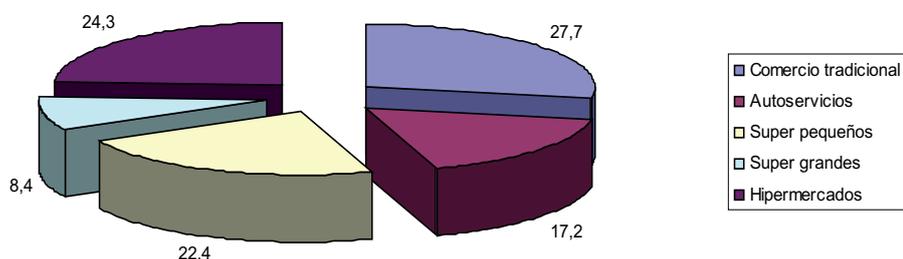
FUENTE: Consejería de Economía y Hacienda (1990).

Gráfico 1.3.13. Establecimientos según localización espacial y asociación orgánica en Andalucía (1990).



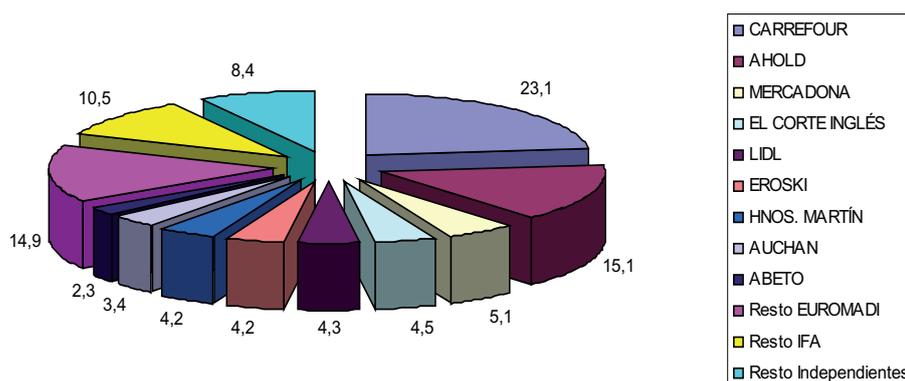
FUENTE: Consejería de Economía y Hacienda (1990).

Gráfico 1.3.14. Distribución porcentual de las ventas de productos de alimentación según tipo de establecimiento en Andalucía (1990)



FUENTE: Anuario Nielsen

Gráfico 1.3.15. Distribución porcentual de la sala de ventas minorista por cadenas y grupos en Andalucía en 2000



FUENTE: Alimarket, marzo 2001, p. 126.

1.3.2. Viejas y nuevas fórmulas de comercio tradicional: los formatos comerciales asociados.

El predominio secular en Andalucía del comercio tradicional –de no autoservicio– ha sido puesto claramente de manifiesto en el apartado anterior. Los avances de otras modalidades, aunque perceptibles en términos de empleo y sobre todo de facturación, continúan siendo muy modestas en cuanto al número de establecimientos de libre disposición de las mercancías.

En cualquier caso, los cambios en la demanda final han sido de tal magnitud en la segunda mitad del siglo XX, que los comerciantes minoristas que no han saltado al autoservicio –la fórmula más común en el caso de la alimentación y en menor medida de la droguería– han desarrollado nuevas técnicas de venta para hacer frente a la creciente competencia desplegada desde las grandes superficies: especialización y asociación son términos que pueden definir el comportamiento del

comerciante detallista tradicional en las últimas décadas de la centuria. En ambos casos se trata de una clara apuesta por mejorar el servicio prestado a los clientes, a partir de fórmulas tales como la franquicia y/o participando en la conformación de centros comerciales abiertos o cerrados²². En el camino, las viejas prácticas seculares –tiendas, mercados de abastos, mercadillos, venta ambulante– se han obligado a adaptar sus estructuras a la nueva situación, marcada por unos hábitos

²² Deben citarse además otros formatos de implantación aún más reciente, tales como las tiendas de conveniencia (establecimientos de amplio horario de apertura, aunque dotados de un escaso surtido de alimentación, instalados a menudo en estaciones de servicio), las grandes superficies especializadas (en muebles y equipamiento del hogar, jardinería, bricolaje), los centros temáticos o de ocio (los cines y los restaurantes actúan como su principal activo) y los centros de fabricantes o “factory’s outlets centres” (asociación de fabricantes para vender directamente al consumidor excedentes o restos de producción a precios reducidos). Sobre la desigual implantación de estas modalidades de distribución en Andalucía, véase Consejería de Economía y Hacienda (2004), pp. 138-139.

de consumo que, como se estudió en un epígrafe anterior, son muy distintos a aquellos que conformaron su nacimiento y expansión, al menos desde el siglo XIX hasta las décadas centrales del XX.

De todas las modalidades de comercio asociado extendidas en los últimos años, son las dos que se han citado más arriba las que han abierto mayores expectativas entre los comerciantes minoristas andaluces: la franquicia y los centros comerciales²³. En cuanto a la primera, aunque se trata de una modalidad implantada en Estados Unidos y en algunos países de Europa Occidental a principios del siglo anterior, lo cierto es que en España y todavía más en Andalucía su introducción ha sido tardía y todavía muy limitada, ya que amén de algunas experiencias localizadas en los años setenta, ha sido en la última década del siglo XX cuando este tipo de práctica comercial ha logrado un mayor desarrollo. En la práctica puede definirse como el contrato entre dos empresas por el que una –franquiciador– ofrece a otra –franquiciada– el derecho a la explotación de un sistema propio de comercialización de productos o servicios a cambio del abono de un porcentaje de los ingresos y de la aceptación de las condiciones de venta. El primero acostumbra a ser un fabricante, mayorista o empresa de servicios; el segundo, un comerciante independiente que adquiere el derecho a la posesión y operación con una o más unidades del sistema de franquicia²⁴.

La situación andaluza participa de un rasgo común al resto del país –la presencia de cadenas franquiciadas de origen extranjero– pero en su caso también de otras procedentes de otros puntos de la península: en 1997 sólo 29 de los 519 franquiciadores establecidos en la región eran andaluces, además, los 2.068 establecimientos franquiciados abiertos apenas suponían el 12% del total de los existentes en España ese año²⁵.

Por sectores de actividad (gráfico 1.3.16.) se trata de una fórmula especialmente atractiva para el equipamiento personal –vestido y calzado– y en menor medida de los productos alimenticios, bebidas y tabaco. A mucha distancia se sitúan el equipamiento de hogar, la parafarmacia, la perfumería y la droguería. En cuanto a la distribución provincial, de nuevo Sevilla se encuentra a la cabeza, aunque sorprende la segunda posición de Jaén, por delante de Málaga (gráfico 1.3.17.).

23 El comercio asociado puede definirse como el que designa a empresas de distribución que manteniendo su independencia jurídica y económica se agrupan para realizar de forma conjunta alguna de las funciones de la distribución. El grado de compromiso varía en función del formato elegido: en algunos casos se trata de desarrollar políticas comunes de atracción de consumidores (los minoristas instalados en centros comerciales), en otros de llevar a cabo el aprovisionamiento de forma conjunta (minoristas asociados en centrales de compra), de utilizar una identificación común (cooperativas de detallistas, cadenas voluntarias) o de mantener de relación de dependencia con una empresa matriz (establecimiento franquiciado). Véase sobre este asunto, Consejería de Economía y Hacienda (2004), p. 140.

24 Sobre las características fundamentales de este nuevo sistema, véase Barroso (1999), Dávila (2002), Cuesta y Penelas (2003), Cuesta (2004). Los diversos tipos de franquicias desarrollados en los últimos años se resumen en Vázquez y Trespalacios (1997).

25 En 1997 fue creada la FRANCA, asociación que agrupa a los establecimientos franquiciados andaluces. Puede consultarse www.franquiciadoresandaluces.com.

En fin, en los tres últimos años del siglo XX y en los primeros del XXI se ha producido un crecimiento espectacular de este tipo de práctica, cada vez más ligada a las nuevas fórmulas de asociacionismo comercial, y especialmente a los centros comerciales, abiertos o cerrados.

Frente al asociacionismo de carácter orgánico, la integración espacial permite plantear una tipología distinta. Por dimensiones, trayectoria histórica y centralidad urbana, el primer escalón correspondería a los mercados minoristas de abastos²⁶. A partir de ahí se instala una secuencia que desemboca en los grandes centros comerciales, en los que llega a producirse la conjunción más acabada entre comercio tradicional y autoservicio de gran superficie²⁷.

En cuanto a los primeros, en Andalucía existían a finales del siglo XX 218 mercados municipales establecidos en poblaciones mayores de 10.000 habitantes, con un número de módulos ligeramente superior a los 12.000 y una superficie total situada en torno a los 250.000 m². Con relación a 1967 –el único dato anterior disponible– la primera cifra suponía un ligero incremento (véase el gráfico 1.3.18), mientras que si la comparamos con el conjunto de los centros comerciales y las distintas modalidades de autoservicio existentes en 1998 (gráfico 1.3.19.), la segunda representaba un porcentaje todavía relativamente significativo (un 12,3% de la superficie total).

El resto de los centros comerciales nos permite transitar hacia el concepto de gran superficie, aunque previamente es necesario citar un término que participa de las necesidades de modernización del comercio tradicional y que lo hace precisamente como una estrategia de disminuir la competencia planteada por estas nuevas concentraciones de venta. Nos referimos a los “centros comerciales abiertos”, una modalidad desarrollada en fechas relativamente recientes, de la que participan en estos momentos más de una treintena de ciudades andaluzas, que han apostado por este modelo asociativo como alternativa para reducir las consecuencias negativas que para el comercio tradicional ha supuesto

26 Se entiende por mercado municipal al conjunto de establecimientos detallistas, fundamentalmente de alimentación, agrupados en un edificio y con un funcionamiento común (controlado por el Ayuntamiento, si son públicos), que se ubican en edificios exentos, suelen tener uno o dos niveles, las tiendas suelen ser de reducido tamaño y se suelen localizar en municipios de más de 10.000 habitantes. La definición procede de Cuesta (1999), p. 12. Sobre los mercados municipales andaluces, véase Rubio Díaz, dir. (1999).

27 Según la Asociación Española de Centros Comerciales (AECC), el concepto se aplica a “un conjunto de establecimientos comerciales independientes, planificados y desarrollados por una o varias entidades, con criterios de unidad, cuyo tamaño, mezcla comercial, servicios comunes y actividades complementarias están relacionadas con su entorno, y que dispone permanentemente de una imagen y gestión unitaria”. Su tipología puede incluir, amén de los citados mercados municipales, los siguientes: centros temáticos, parque de actividades comerciales, centros comerciales fundamentados en un hipermercado, galerías comerciales urbanas (hasta 4.000 m²), centros comerciales pequeños (de 4.001 a 15.000 m²), centros comerciales grandes (de 15.001 a 40.000 m²) y centros comerciales regionales (más de 40.000 m²). Las características fundamentales de estos centros son las siguientes: forma de integración horizontal espacial constituida por un conjunto de establecimientos minoristas independientes, ubicados en una o varias edificaciones pero formando una composición unitaria con una imagen característica. Además. Se integran bajo gestión unitaria y prestan servicios comunes; por último, presentan una acusada diversidad sectorial y frecuentemente un establecimiento –gran superficie: hipermercado– que ejerce de locomotora, así como distintos elementos de ocio (cine y restauración fundamentalmente). Cerdá (2002).

sobre todo la reciente eclosión de los centros comerciales, al tiempo que aporta nuevos argumentos para revitalizar los centros históricos²⁸.

Pero, indudablemente, una de las fórmulas más atractivas para el consumidor andaluz en la década final del siglo XX es la que representan los centros comerciales. Obsérvese que ya ocupan la primera posición en cuanto a superficie de venta de las distintas modalidades de comercio mixto y asociado, una situación que es todavía más destacable si tenemos en cuenta que de los 63 abiertos en Andalucía a comienzos del año 2002, nada menos que cuarenta y cinco lo habían sido a partir de 1993. La importancia de estos establecimientos queda puesta de manifiesto en los gráficos 1.3.20 a 1.3.26. En los cuatro primeros puede comprobarse como Andalucía ocupa la segunda posición nacional detrás de Madrid y por delante de Cataluña en cuanto a número de centros, locales abiertos y superficie bruta alquilable, si bien en términos relativos (superficie alquilable por 1.000

habitantes, gráfico 1.3.24.) hay nueve regiones que la superan, lo que implica un moderado margen de crecimiento para los próximos años. En los siguientes, el dominio de los de mayores dimensiones y de aquellos basados en un hipermercado, así como una distribución provincial en la que Málaga aparece a la cabeza, seguida de Sevilla y Cádiz y a mucha distancia de las cinco provincias restantes (gráfico 1.3.27.).

Por su parte, el cuadro 1.3.4. resume la situación por provincias de este tipo de centros. En términos comparados, sólo la provincia de Málaga presenta índices de saturación más elevados que la media nacional (Málaga, con 216 metros cuadrados de superficie bruta alquilable frente a los 172 de España), aunque dos más –Almería y Cádiz– se sitúan por encima de la media andaluza, resultado de una distribución muy irregular de este tipo de formatos a nivel provincial, ya que Granada, Jaén y sobre todo Huelva presentaban en ese momento unos guarismos lejanos a la media regional y nacional.

Cuadro 1.3.4. Dotación de los centros comerciales andaluces a comienzos del siglo XXI
Superficie bruta alquilable (SBA) en m²

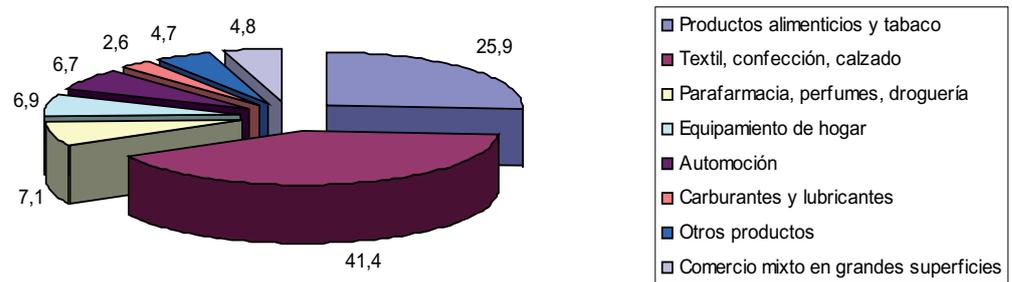
	Número	SBA	Locales	SBA/1.000 hab.
Almería	4	92.520	334	180
Cádiz	15	201.532	646	180
Córdoba	4	89.432	300	116
Granada	5	68.428	250	84
Huelva	1	12.518	21	27
Jaén	4	52.642	133	81
Málaga	15	271.150	1.160	216
Sevilla	15	239.669	672	139
ANDALUCÍA	63	1.027.891	3.516	141
ESPAÑA	404	6.899.124	23.215	172

FUENTE: Cuesta y Rubio (2002), p. 145.

²⁸ Como escribe uno de los primeros especialistas andaluces, “una definición precisa de los centros comerciales abiertos es complicada. En cierto modo, se entienden como plasmación en un territorio acotado, generalmente de poca extensión superficial, de un conjunto de técnicas de gestión derivadas de las aplicadas en los centros comerciales de tercera generación. Se trata de gestionar los contenidos del área definida con la finalidad de conseguir su competitividad y aumentar su cuota de mercado. Dicha gestión debe ser unitaria, y, en consecuencia, cada unidad comercial o económica allí localizada deberá perder una parte de su libertad de acción a favor del órgano de gestión que esté desarrollando o aplicando el proyecto unitario y sus estrategias. El Plan Integral del Comercio Interior de Andalucía –el autor se refiere al Primero, de 1998 a 2001, pero las conclusiones son aplicables también al Segundo, de 2003 a 2006– entiende los centros comerciales abiertos como base fundamental de la modernización del pequeño y mediano comercio regional y, paralelamente, como factor decisivo en la rehabilitación de las áreas comerciales centrales de nuestras ciudades”. Rubio Díaz (dir.), (1999), pp. 206-207.

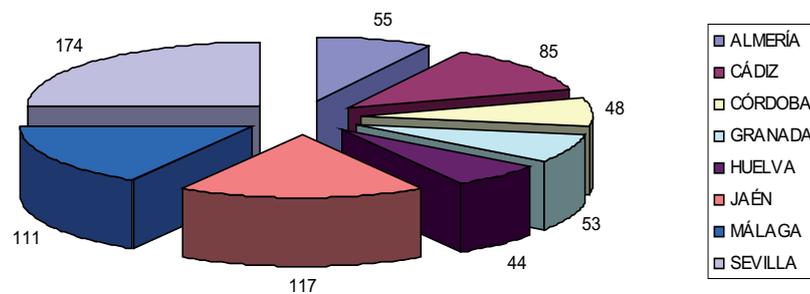
Los centros comerciales abiertos andaluces -32 estaban consolidados a comienzos del siglo XXI- conforman la Red de Centros Comerciales Abiertos de Andalucía. Véase López García (2002).

Gráfico 1.3.16. Establecimientos franquiciados por sectores de actividad en Andalucía en 1996



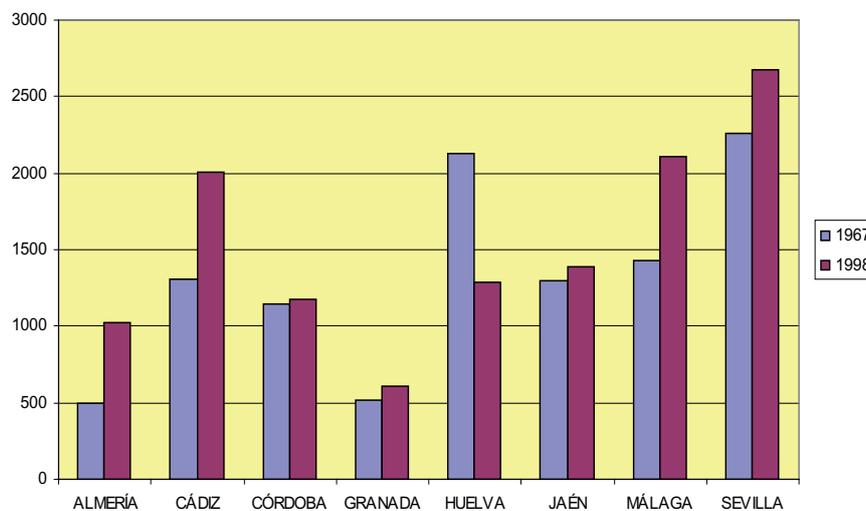
FUENTE: Consejería de Trabajo e Industria (1998)

Gráfico 1.3.17. Establecimientos franquiciados por provincias en Andalucía en 1996



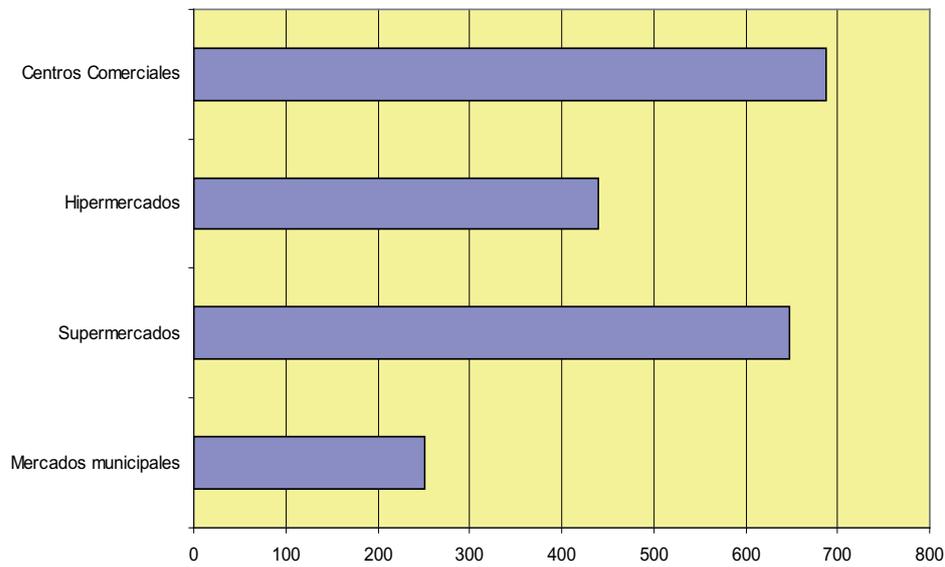
FUENTE: Consejería de Trabajo e Industria (1998).

Gráfico 1.3.18. Distribución provincial del número de módulos existentes en los mercados municipales andaluces en 1967 y 1998



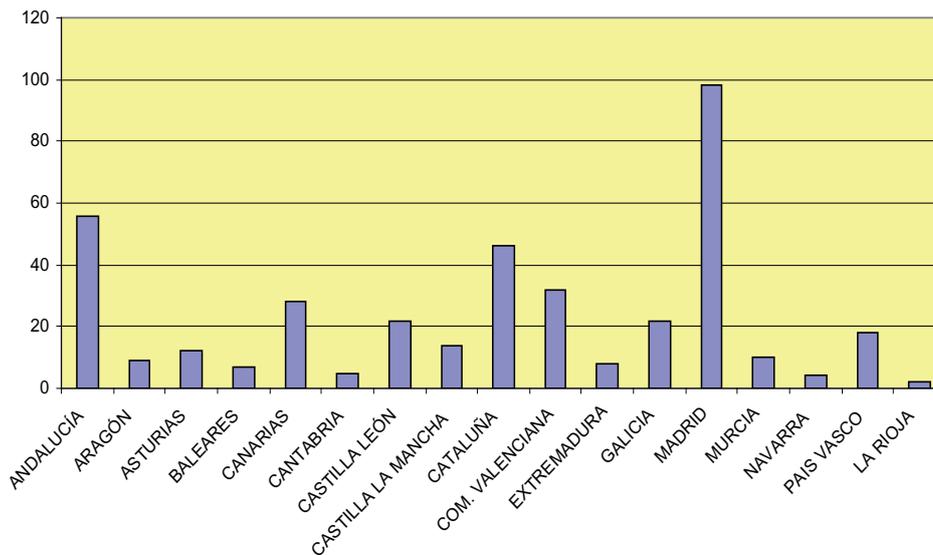
FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (1970a), Rubio Díaz, dir. (1999).

Gráfico 1.3.19. Superficie comparada de los mercados municipales con otras fórmulas comerciales a finales del siglo XX (en miles de metros cuadrados)



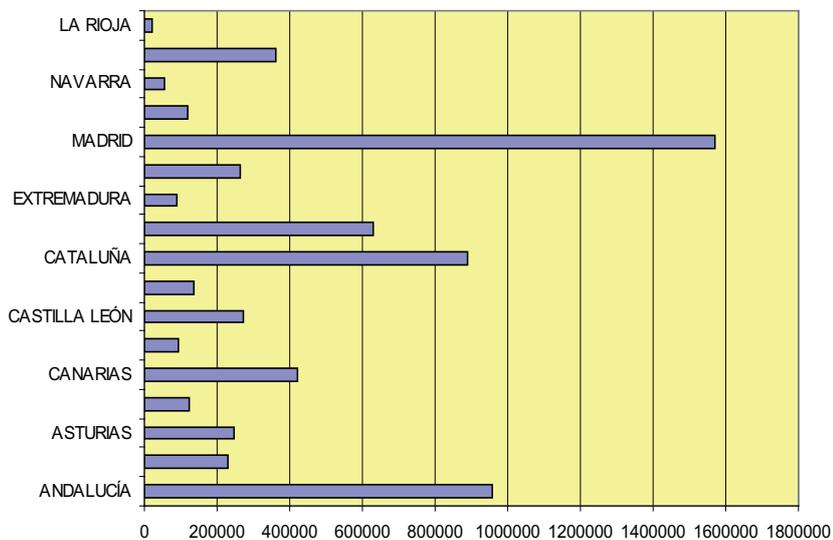
FUENTE: Rubio Díaz, dir. (1999).

Gráfico 1.3.20. Centros comerciales por comunidades autónomas en 2000



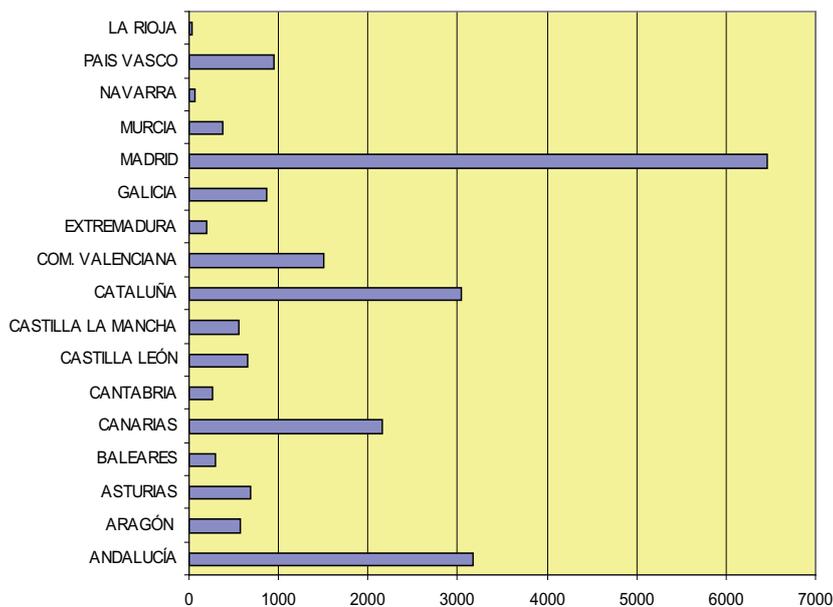
FUENTE: Revista Alimarket, diciembre 2000.

Gráfico 1.3.21. Superficie Bruta Alquilable en los centros comerciales españoles por comunidades autónomas en 2000 (en metros cuadrados)



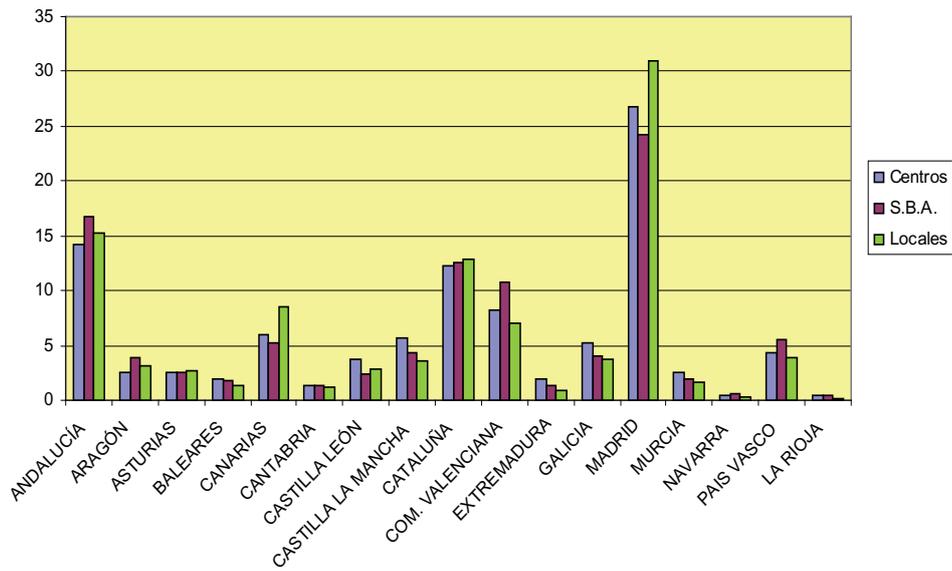
FUENTE: Revista Alimarket, diciembre 2000.

Gráfico 1.3.22. Número de locales abiertos en centros comerciales por comunidades autónomas en 2000



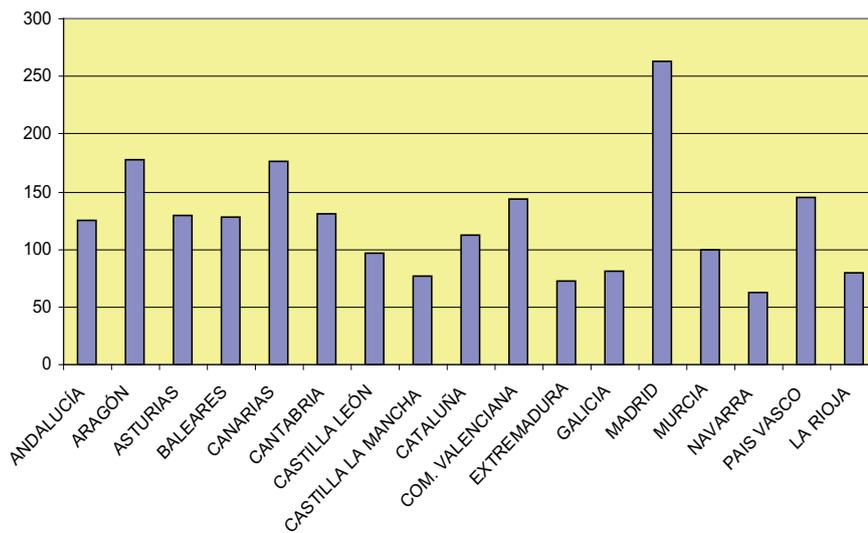
FUENTE: Revista Alimarket, diciembre 2000.

Gráfico 1.3.23. Centros comerciales, superficie bruta alquilable y locales comerciales en los centros comerciales de las comunidades autónomas españolas en 1999 (en porcentaje sobre el total)



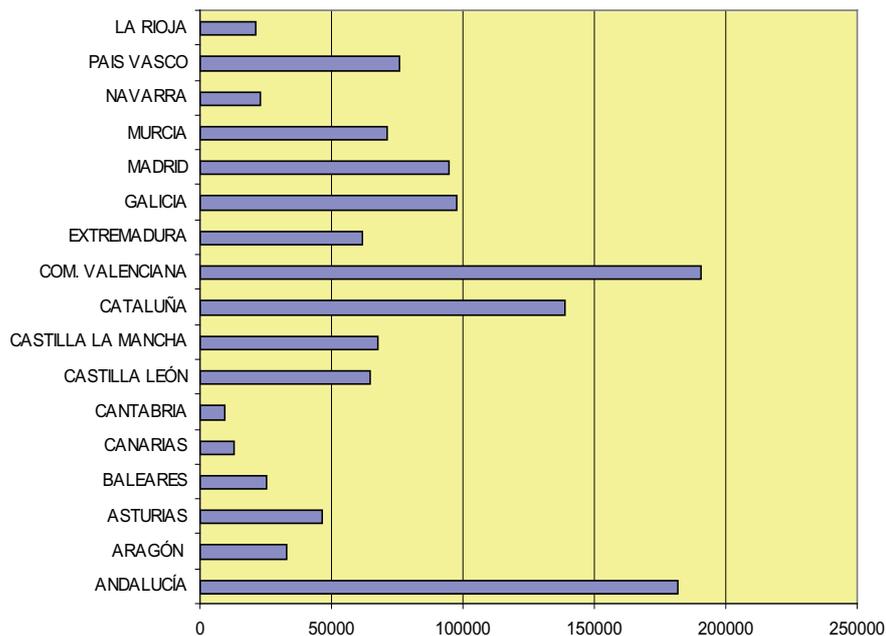
FUENTE: Asociación Española de Centros Comerciales.

Gráfico 1.3.24. Superficie bruta alquilable en los centros comerciales por 1.000 habitantes en 2000 (en metros cuadrados)



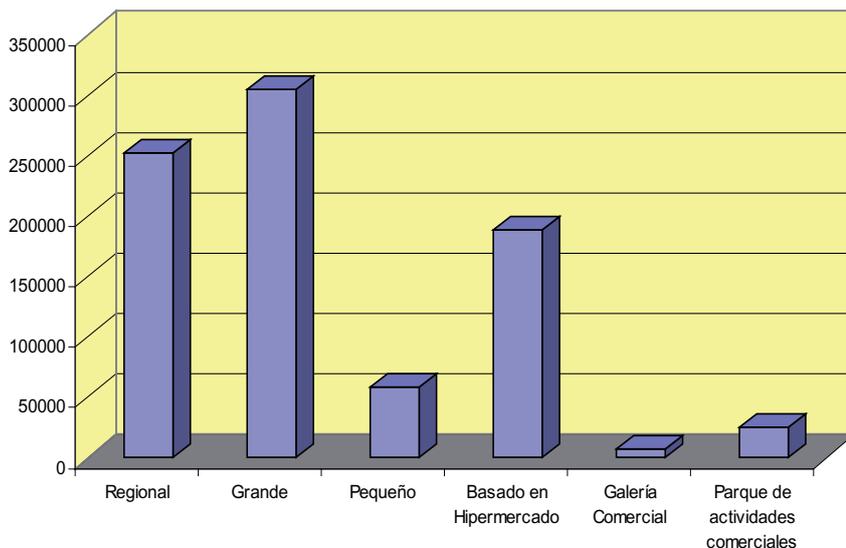
FUENTE: Revista Alimarket, diciembre 2000.

Gráfico 1.3.25. Centros comerciales fundamentados en hipermercados en las comunidades autónomas españolas en 2000 (superficie bruta alquilable en m²)



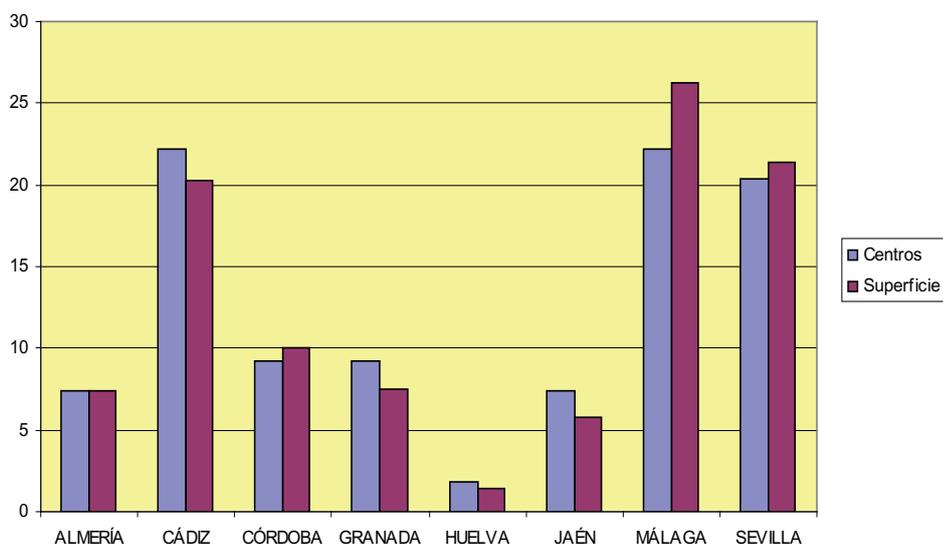
FUENTE: Revista Alimarket, diciembre 2000.

Gráfico 1.3.26. Distribución de los centros comerciales por tipos en Andalucía en 1999 (superficie bruta alquilable en metros cuadrados)



FUENTE: Consejería de Economía y Hacienda (2004).

Gráfico 1.3.27. Distribución provincial de los centros comerciales andaluces en 1999
(porcentajes sobre el total regional de centros y superficie)



FUENTE: AECC.

1.3.3. Formatos comerciales integrados: del super al hipermercado

Como se viene apuntando desde las primeras páginas de este estudio, la gran revolución comercial del siglo XX ha correspondido, sin duda, al autoservicio: el tránsito del comercio detallista de mostrador a la libre elección de la mercancía por parte del consumidor. Un fenómeno iniciado en Estados Unidos en el periodo de entreguerras, trasladado a Europa después de la Segunda Guerra Mundial y en vigor en España desde el desarrollismo franquista.

La expansión de este nuevo modelo debe explicarse por sus evidentes ventajas desde el punto de vista del distribuidor –especialmente las referidas al aumento de la productividad del trabajo y del suelo comercial-, pero también desde la perspectiva del consumidor, beneficiado por mayores niveles de oferta, y en teoría, asimismo por ahorro de tiempo y dinero. No obstante, y como también se ha tenido ocasión de explicar en un apartado anterior, la universalización de esta práctica se encuentra íntimamente relacionada con el aumento de los niveles de renta y la diversificación de las posibilidades de consumo garantizadas por el estado del bienestar en la segunda mitad del siglo XX.

La tipología del autoservicio es diversa, y además suele modificarse en función de los criterios empleados, pero en general cabe distinguir dos grandes categorías, según tamaño del establecimiento: en la primera se incluirían autoservicios y supermercados, en la segunda grandes

almacenes, almacenes populares e hipermercados²⁹ Como se indicó en el apartado anterior, los centros comerciales participan del concepto de gran superficie pero sólo parcialmente –aquellos basados en un hipermercado- del

²⁹ Los especialistas mantienen clasificaciones distintas para los distintos regímenes de autoservicio, pero en general cabe aceptar que en los 2.500 m² de superficie de venta se encuentra la frontera que divide el super del hipermercado. Hasta ahí la tipología más usual recoge las siguientes posibilidades:

“autoservicio” (comercio al por menor de cualquier clase de productos alimenticios y de bebidas en régimen de autoservicio cuya sala de venta tenga una superficie inferior a 120 metros cuadrados), “superservicios” (entre 120 y 399 metros cuadrados) y “supermercados” (de 400 a 2.499 metros cuadrados), si bien últimamente algunos autores se prefieren distinguir entre supermercados pequeños y grandes, y dentro de estos últimos entre “maxisuper” y “minihiper”. Casares y Rebollo (1996), pp. 72-75.

Por su parte, los “almacenes populares” son establecimientos que ofrecen un surtido relativamente amplio y poco profundo de bienes de consumo, con una gama de precios baja y un servicio reducido, en los que la superficie de venta se organiza en diversas secciones y en régimen de autoservicio o preselección, ocupando normalmente menos de 2.500 m² de superficie de venta, mientras que los “grandes almacenes” son establecimientos que ofrecen una amplia gama de productos (hogar, vestido, calzado, perfumería, alimentación, etc.) presentados en departamentos especializados y atendidos por vendedores (el ejemplo más característico y prácticamente único en estos momentos es “El Corte Inglés”).

En cuanto al concepto de “hipermercado” recoge, amén de la ya citada superficie de venta superior a los 2.500 metros cuadrados, las siguientes características: venta en autoservicio de productos de gran consumo, con predominio de los alimentarios; política de precios bajos y márgenes reducidos; horario prolongado e ininterrumpido y amplio aparcamiento gratuito.

A la clasificación anterior habría que añadir las tiendas de descuento, generalmente de origen alemán, que basan su estrategia en el factor precio, ofrecen un surtido limitado y presentan una elevada rotación de existencias. Sáinz de Vicuña (2001), pp. 172-175.

de autoservicio. Dedicaremos este epígrafe a presentar los datos más significativos del conjunto y de cada una de las modalidades que acaban de relacionarse.

Para empezar, el gráfico 1.3.28. pone de manifiesto el espectacular aumento experimentado por este tipo de comercio minorista en el último cuarto del siglo XX: el comportamiento del indicador más adecuado a esta práctica –la superficie de venta– señala crecimientos anuales acumulativos superiores al 7,8% que llegan a rozar el 13,% en el caso de los hipermercados.

Sin embargo, la alternativa super/hiper parece que por el momento, y al menos en Andalucía, se inclina hacia la primera fórmula (gráfico 1.3.29.), que de suponer el 9,7% de toda la superficie de venta de los formatos comerciales integrados en 1976 ha pasado a representar un 28,2% a finales del siglo XX, frente al 11,3% y 22,6% que, respectivamente, aportan los hipermercados.

Se trata de una opción más extendida en Andalucía que en cualquier otra región española (gráfico 1.3.30.), y dentro de la región de nuevo especialmente en las provincias de Sevilla y Málaga, en esta última con un crecimiento bastante más elevado a lo largo de las últimas décadas de la centuria (gráficos 1.3.31. y 1.3.32.).

En cuanto a los hipermercados, los gráficos 1.3.33. y 1.3.34. permiten comprobar la evolución del formato en el último cuarto del siglo XX, desde la apertura del primero de estos centros –el antiguo Pryca de Málaga en 1975³⁰– a los 59 que existían en el año 2000, con una superficie de venta situada alrededor de los 500.000 metros cuadrados y algo más de 15.000 empleos. Una trayectoria que también en Andalucía parece confirmar la teoría del ciclo de vida del comercio detallista con la que los especialistas caracterizan a este tipo de establecimientos³¹, en la que cabría situar una primera etapa de innovación (o fase de introducción, situada aproximadamente entre 1975 y 1984), una segunda de fuerte crecimiento (en Andalucía, de 1985 a 1996: en ese periodo se abrieron en la región 42 nuevos hipermercados), y una tercera de madurez y saturación a partir de 1997 y hasta nuestros días.

Por otra parte, como ocurre en el resto del formato integrado, las provincias de Sevilla, Cádiz y Málaga, por este orden, mantienen una posición dominante (gráficos 1.3.35. y 1.3.36.) en un sector crecientemente concentrado, en el que tres grandes grupos empresariales –Carrefour España, Hipercor y Alcampo– se repartían en el año 2000 el 76% de toda la superficie de venta y el 80% del empleo (gráficos 1.3.37. y 1.3.38.), y en el que las ventas anuales se concentran sobre todo en Navidad y en menor medida durante los meses de verano (gráfico 1.3.39).

Por último, los denominados establecimientos o tiendas de descuento representan en Andalucía uno de los formatos comerciales de mayor crecimiento en los últimos años. Como señala el cuadro 1.3.5. el número de empresas ya era en el año 2000 de 445 (un 16,4% del total español), con el dominio del grupo DIA (Distribución Internacional de Alimentación), muy por delante de Lidl y Plus.

³⁰ Fue el cuarto de los abiertos en España, después del de Prat de Llobregat en Barcelona y los de Rosas y Calonge en Gerona. Véase Cuesta Valiño (1998).

³¹ -Cuesta Valiño (2004).

Cuadro 1.3.5. Establecimientos de descuento en Andalucía en 2000

Enseña/Empresa	Andalucía	España	%
Día / Distribución Int. Alimentación	323	2.198	14,7
Lidl Autoservicio Descuento / Lidl	79	304	26,0
Plus / Tengelmann	43	152	28,3
Zero / Miquel Alimentació	0	56	0,0
Total	445	2.710	16,4

FUENTE: Cuesta y Rubio (2002), p. 144.

En cuanto al lugar ocupado por cada uno de estos formatos comerciales a finales del siglo XX –super, hiper, grandes almacenes y establecimientos de descuento– queda puesto de manifiesto, a nivel empresarial, y para cada una de las provincias andaluzas, en los cuadros 1.3.6. y 1.3.7. El dominio regional de Carrefour (más de un 25% de la superficie total de la distribución minorista) aparece matizado aquí con el liderazgo provincial de otras empresas –el grupo Ahold en Málaga, Unigro en Almería o Cash Lepe en Huelva– y la presencia de firmas de capital andaluz. En cualquier caso, lo que no deja lugar a dudas es el elevado grado de concentración alcanzado en 2000 por las empresas de distribución minorista, superior al 70% en el total andaluz, y con porcentajes todavía superiores a nivel provincial.

Cuadro 1.3.6. Las diez primeras empresas de distribución minorista de productos de gran consumo en Andalucía a finales del año 2000 (superficie en m²).

	M ²	%
Carrefour	402.312	25,73
Ahold	236.072	15,10
Mercadota	80.418	5,14
El Corte Inglés	70.850	4,53
Lidl	67.760	4,33
Eroski	66.397	4,24
Hns. Martín	65.619	4,19
Abeto	36.330	2,32
Luis Piña	30.005	1,91
Total Andalucía	1.563.204	67,46

FUENTE: Casares, Aranda y Martín (2002), p. 179.

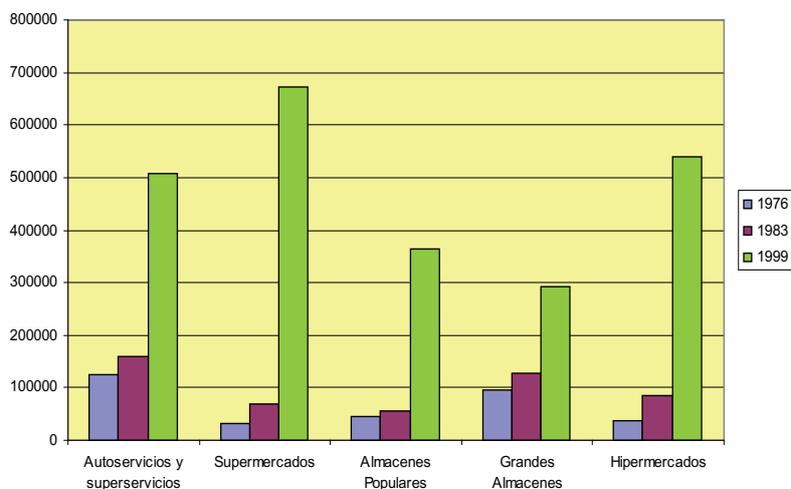
Cuadro 1.3.7. Las diez primeras empresas de distribución minorista de productos de gran consumo en las provincias andaluzas a finales del año 2000 (superficie en m²)

ALMERÍA	M ²	CÁDIZ	M ²	CÓRDOBA	M ²	GRANADA	M ²
Unigro	30.767	Carrefour	93.747	Carrefour	39.335	Carrefour	23.248
Carrefour	14.725	Ahold	70.764	C. Piedra T.	29.480	Ahold	18.952
Alcampo	10.500	Lidl	12.110	Mercadona	10.461	Alcampo	16.200
Uribe	7.284	Corte Inglés	10.150	Eroski	9.702	Sup. Dani	13.900
Mercadona	7.009	Hns. Saavedra	8.431	Lidl	6.700	Corte Inglés	11.200
C. Poniente	6.400	Tengelmann	8.324	Prom. Det. Alm.	6.375	Supergran	8.745
Lidl	5.250	Eroski	7.097	Ahold	5.972	Mercadota	7.886
G. Enaco	4.936	Mercadona	6.865	Deza Aliment.	5.340	Lidls	5.750
Piman	2.240	Crevillet	6.830	G.A.Pozoblanco	4.750	Alm. Yébenes	2.560
Pieret	1.375	S. Cadíz	5.877	Alm. Yébenes	4.250	Sup. Mugar	2.230

HUELVA	M ²	JAÉN	M ²	MÁLAGA	M ²	SEVILLA	M ²
Cash Lepe	30.810	Carrefour	37.225	Ahold	83.383	Carrefour	111.766
Carrefour	22.085	Luis Piña	26.505	Carrefour	60.181	Hns. Martín	60.269
El Abeto	12.888	Ahold	8.170	Eroski	43.903	Ahold	39.505
Hipercor	10.000	Alcampo	5.600	Mercadona	37.160	Corte Inglés	23.200
Ahold	8.023	Lidl	4.800	Gómez Vaquer	18.855	El Abeto	22.765
Hns. Martín	5.350	Supergran	4.216	Maskomo	16.620	Lidl	16.250
Lidl	3.200	Ekolinares	3.550	Corte Inglés	14.500	Alcampo	10.500
Enaco	2.500	Adh. ITM	3.243	Lidl	13.700	Hiper Valme	9.727
Dis. Andevalo	1.910	Alm. Yébenes	3.100	Alcampo	10.800	Tengelmann	8.873
Los Cantos	1.832	Mercadona	2.809	Dunnes Stores	5.500	Mercadota	6.995

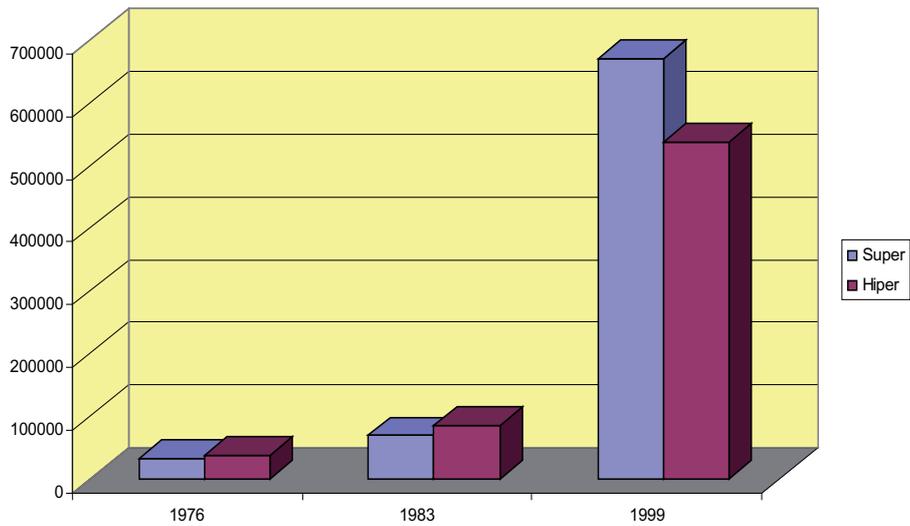
FUENTE: Casares, Aranda y Martín (2002).

Gráfico 1.3.28. Modalidades del comercio minorista mixto o integrado entre 1976 y 1999 en Andalucía (superficie de venta en m²).



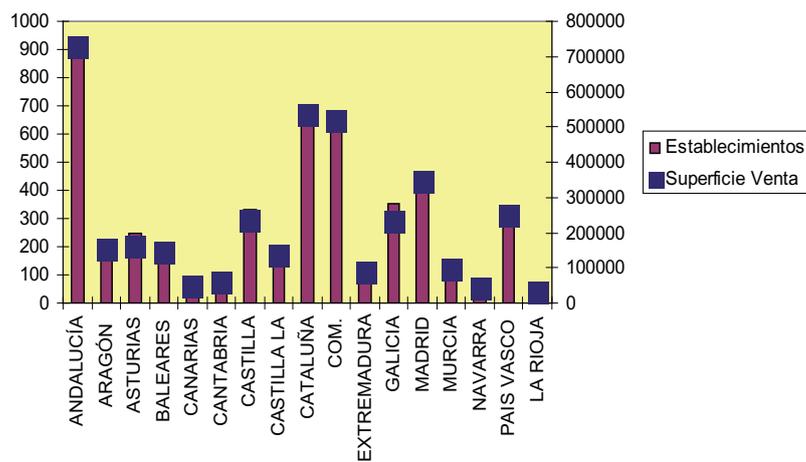
FUENTE: Para 1976 y 1983, Banesto (1965-1993). Para 1999, Dirección General de Comercio Interior (1999a).

Gráfico 1.3.29. Evolución comparada de la superficie de venta en supermercados e hipermercados en Andalucía. Años 1976-1999 (en metros cuadrados)



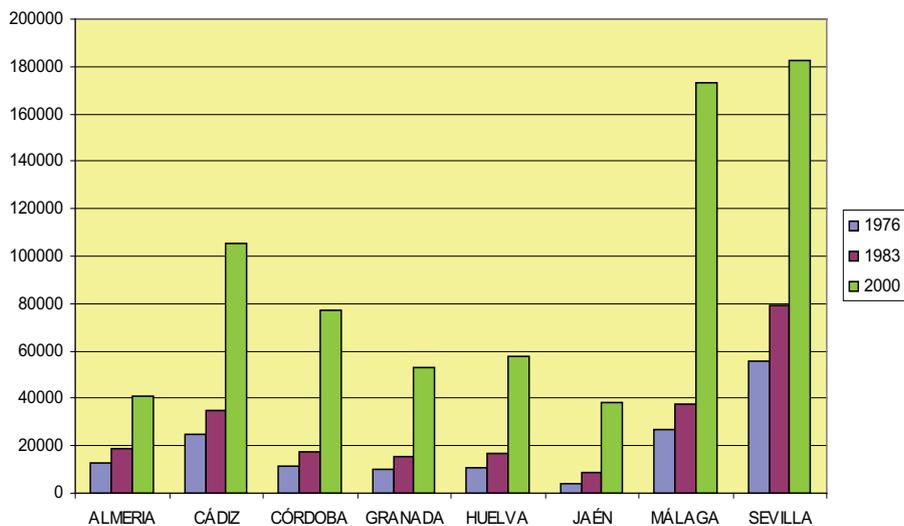
FUENTE: Para 1976 y 1983, Banesto (1965-1993). Para 1999, Dirección General de Comercio Interior (1999a).

Gráfico 1.3.30. Distribución regional de los supermercados en España en 2000 (número de establecimientos y superficie de venta en metros cuadrados)



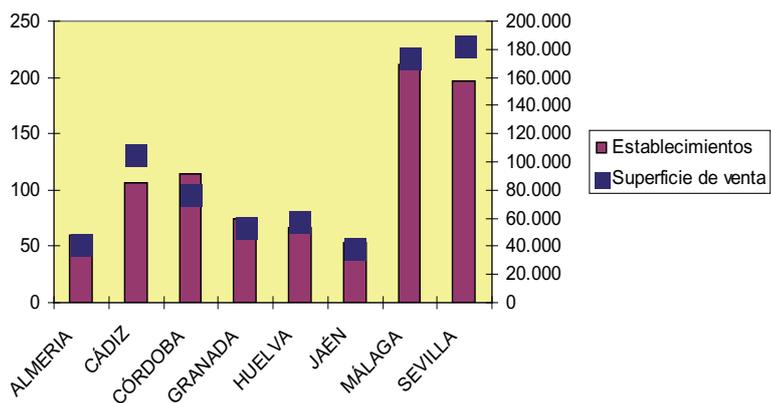
FUENTE: Distribución Actualidad, octubre 2000, pp. 286-290

Gráfico 1.3.31. Distribución provincial de los supermercados en Andalucía, 1976-2000
(superficie de venta en metros cuadrados)



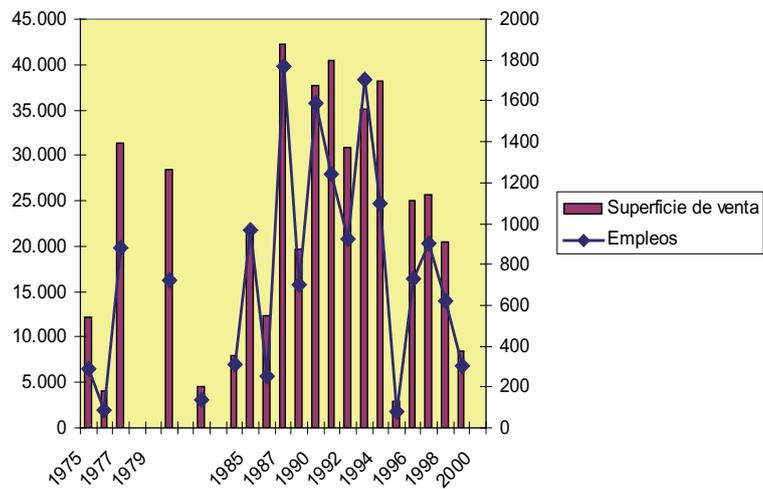
FUENTE: Para 1976 y 1983, Banesto (1965-1993). Para 1999, Dirección General de Comercio Interior (1999a).

Gráfico 1.3.32. Distribución provincial de los supermercados andaluces en 2000
(número de establecimientos y superficie de venta en m²)



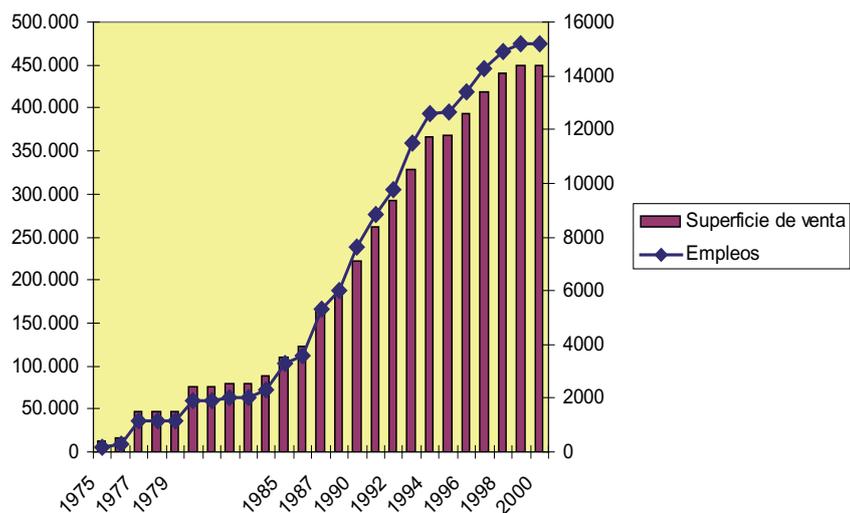
FUENTE: Distribución Actualidad, octubre 2000, pp. 286-290

Gráfico 1.3.33. Evolución anual de los hipermercados abiertos en Andalucía. Años 1975-2000
(superficie de ventas en m² y número de empleos)



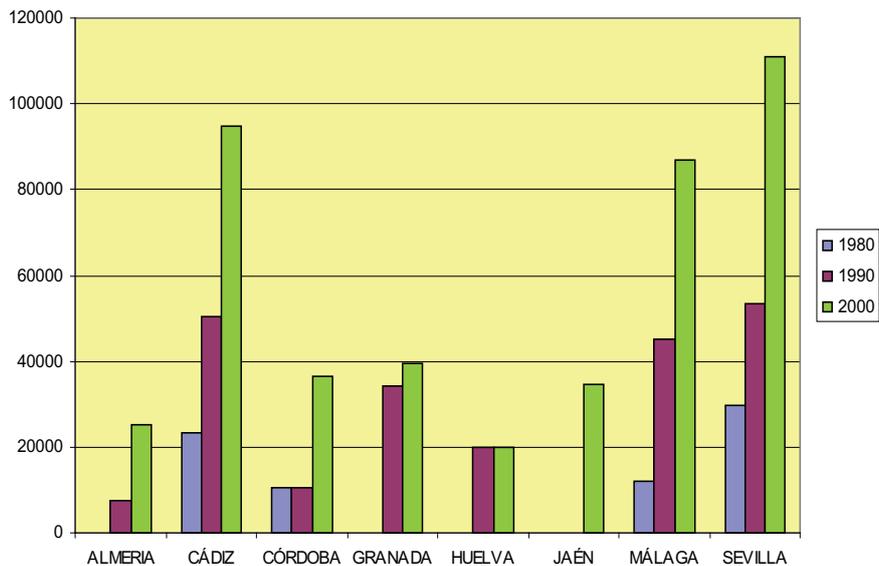
FUENTE: Distribución Actualidad, octubre 2000, pp. 286-290.

Gráfico 1.3.34. Hipermercados en Andalucía. Trayectoria acumulada. Años 1975-2000
(superficie de venta en m² y total de empleos).



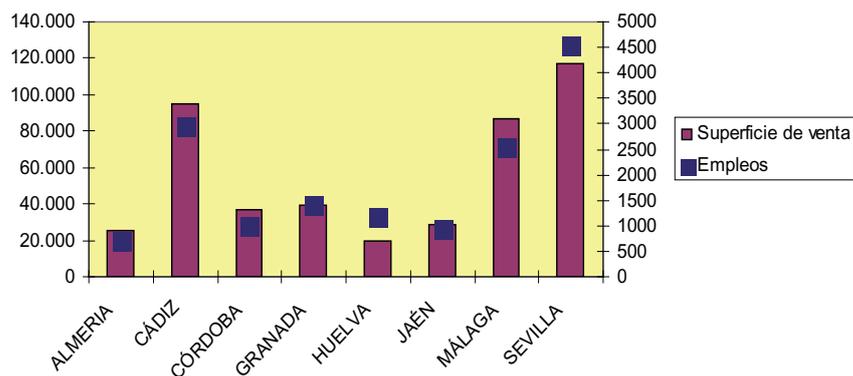
FUENTE: Distribución Actualidad, octubre 2000, pp. 286-290.

Gráfico 1.3.35. Distribución provincial de los hipermercados andaluces. Años 1980-2000
(superficie de venta en metros cuadrados)



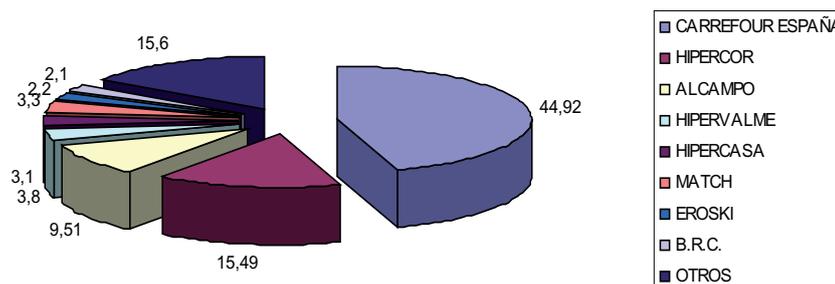
FUENTE: Distribución Actualidad, octubre 2000, pp. 286-290.

Gráfico 1.3.36. Distribución provincial de los hipermercados andaluces en el año 2000
(superficie de venta en m² y empleos)



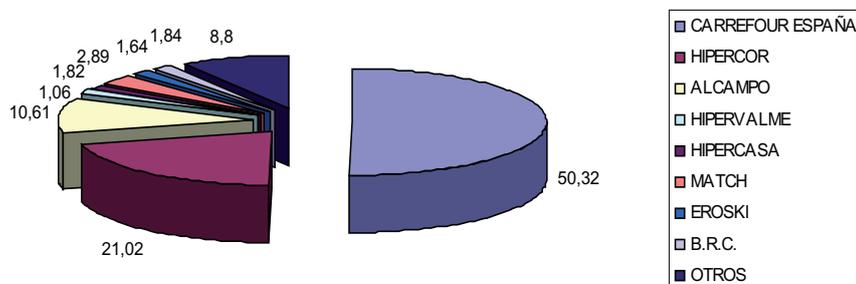
FUENTE: Distribución Actualidad, octubre 2000, pp. 286-290.

Gráfico 1.3.37. Distribución porcentual de la superficie de venta de los hipermercados andaluces según empresas propietarias en el año 2000 (en %)



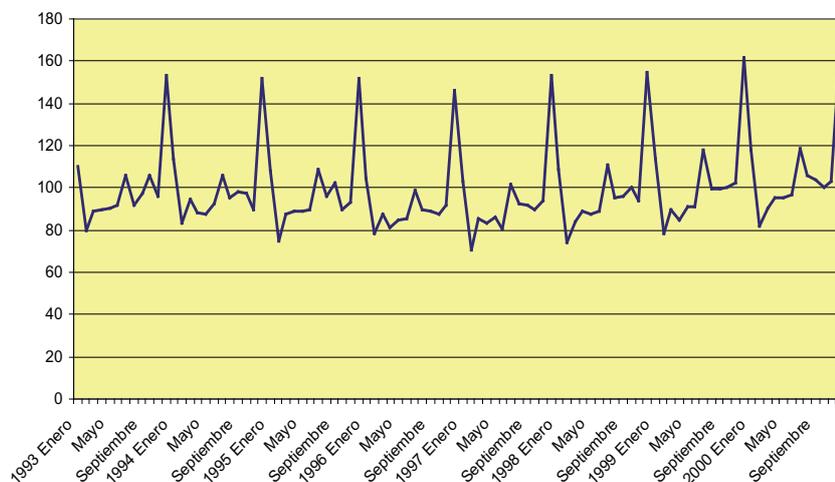
FUENTE: Distribución Actualidad, octubre 2000, pp. 286-290.

Gráfico 1.3.38. Distribución porcentual del total de empleos de los hipermercados andaluces según empresas propietarias en el año 2000 (en %)



FUENTE: Distribución Actualidad, octubre 2000, pp. 286-290.

Gráfico 1.3.39. Evolución de las ventas mensuales en las grandes superficies andaluzas. Años 1993-2000 (Índice 100=1993)



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (1985...)

Cuadro 1.3.8. Relación de hipermercados existentes en Andalucía a finales del año 2000

Empresa	Localidad	Propietario	Fecha	Suprf.	Empleos	Cajas
Carrefour (Pryca)	Málaga	Carrefour España	1975	12.112	292	57
Hipersol	Cádiz	Hipercasa	1976	4.000	90	
Carrefour (Pryca)	Puerto S.Mª	Carrefour España	1977	10.476	150	33
Carrefour (Pryca)	Córdoba	Carrefour España	1977	10.694	314	36
Carrefour (Continente)	Sevilla	Carrefour España	1977	10.160	414	40
Hiperacor	Sevilla	Hiperacor	1980	13.500	316	47
Carrefour (Continente)	Algeciras	Carrefour España	1980	8.878	352	38
Hiper Valme	Dos Hermanas	Hiper Valme	1980	6.000	55	13
Hiper Marbella	Marbella	B.R.C.	1982	4.500	140	26
Hiperacor	Jerez	Hiperacor	1984	8.000	312	44
Carrefour (Continente)	Sevilla	Carrefour España	1985	8.887	462	40
Carrefour (Continente)	Huelva	Carrefour España	1985	8.797	406	40
Cobrerros	San Fernando	Dialco	1985	3.600	100	15
Hiper Valme	Utrera	Hiper Valme	1986	4.500	50	15
Hiper Benamiel	Fuengirola	B.R.C.	1986	5.000	140	10
Hiper Torremolinos	Torremolinos	Ecoahorro	1986	2.800	62	12
Carrefour (Pryca)	Málaga	Carrefour España	1987	9.371	269	53
Hiper Torre del Mar	Vélez Málaga	Dumaya	1987	2.500	75	8
Hiperacor	Granada	Hiperacor	1987	14.000	500	60
Carrefour (Pryca)	Almería	Carrefour España	1987	7.525	330	55
Carrefour (Continente)	Málaga	Carrefour España	1987	8.920	596	45
Alcampo	Granada	Alcampo	1989	10.900	350	47
Carrefour (Continente)	Jerez	Carrefour España	1989	8.731	350	51
Alcampo	Sevilla	Alcampo	1990	10.500	400	61
Carrefour (Continente)	Granada	Carrefour España	1990	9.427	350	58
Hiperacor	Huelva	Hiperacor	1990	11.000	750	60
Hipersol	Chiclana Fra.	Hipercasa	1990	6.700	90	40
Carrefour (Pryca)	Jaén	Carrefour España	1991	9.260	250	54
Carrefour (Pryca)	La Línea	Carrefour España	1991	8.757	400	56
Ecoahorro	Ronda	Ecoahorro	1991	4.500	100	12
Match	Alcalá Guadaira	Match	1991	6.000	200	23
Match	Linares	Match	1991	6.000	200	16
Hipersol	Tarifa	Hipercasa	1991	3.200	50	10
Match	Utrera	Match	1991	2.800	40	16
Hiper Valme	Sevilla	Hiper Valme	1992	2.900	25	12
Hipersol	Jerez	Hiper Casa	1992	4.000	48	10
Hiper Valme	Lebrija	Hiper Valme	1992	4.000	32	12
Carrefour (Pryca)	Cádiz	Carrefour España	1992	10.672	420	54
Carrefour (Continente)	Sevilla	Carrefour España	1992	9.230	400	65
Carrefour (Continente)	Sevilla	Carrefour España	1993	8.500	250	40
Alcampo	Linares	Alcampo	1993	5.600	235	32
Hiperacor	S. Juan Aznalf.	Hiperacor	1993	11.000	920	s.d.
Carrefour (Continente)	Málaga	Carrefour España	1993	10.000	300	73
Carrefour (Pryca)	Córdoba	Carrefour España	1994	12.847	350	90
Eroski	Córdoba	Eroski	1994	10.000	250	60
Carrefour (Continente)	Algeciras	Carrefour España	1994	7.645	250	59
Carrefour (Continente)*	Andujar	Iliturgitana Hiper	1994	7.645	250	59
Deza	Córdoba	Deza	1995	3.000	80	s.d.
Hiperacor	Marbella	Hiperacor	1996	12.000	400	s.d.
Hiper Olé*	Olula del Río	D. Uribe	1996	3.500	38	8
Carrefour (Continente)*	Úbeda	Iliturgitana Hiper	1996	6.000	250	s.d.
Hiper Olé*	Huercal Overa	D. Uribe	1996	3.500	38	8
Alcampo	Marbella	Alcampo	1997	10.800	480	54
Carrefour (Continente)*	Estepona	P. La Plata	1997	4.500	90	23
Carrefour (Pryca)	Jerez	Carrefour España	1997	10.308	330	45
Alcampo	Motril	Alcampo	1998	5.300	200	36
Alcampo	Almería	Alcampo	1998	10.500	s.d.	53
Carrefour (Pryca)	Camas	Carrefour España	1998	4.700	120	22
Carrefour (Continente)	Sevilla	Carrefour España	1999	8.477	300	s.d.

FUENTE: Distribución Actualidad, octubre 2000, pp. 286-290.

1.3.4. Comercio minorista y territorio: las áreas comerciales andaluzas

No cabe duda de la importancia del territorio para el estudio de la distribución comercial. Los apartados anteriores apenas han profundizado en este enfoque –al margen de los datos provinciales ofrecidos-, que sin embargo resulta imprescindible plantear si queremos alcanzar una adecuada visión de una actividad productiva que, por su propia naturaleza (recuérdese, flujos de mercancías que recorren la secuencia producción-consumo y que son intercambiados en el mercado), sólo podemos abarcar en toda su extensión desde esta perspectiva.

El argumento anterior traslada la necesidad de identificar zonas de una determinada densidad comercial en donde se producen economías de aglomeración que afectan tanto a la oferta como a la demanda. En el caso español, la tarea fue iniciada a comienzos de los años sesenta, y continuada desde entonces –si bien con metodologías relativamente diferentes- hasta nuestros días. En todo caso, se ha tratado de singularizar la existencia de una serie de áreas comerciales, ordenadas en torno a un núcleo urbano

dotado de las suficientes funciones de atracción, tanto para la distribución como para el consumo. El factor población se convierte, así, en el elemento definitorio de estas unidades territoriales. No es, sin embargo, el único, especialmente a la hora de establecer comparaciones entre las distintas áreas comerciales. En este sentido, el indicador más sintético que suele emplearse es la “cuota de mercado”, que a grandes rasgos puede definirse como “la cantidad de productos o servicios que, teóricamente y en igualdad de condiciones, pueden absorber las diversas áreas territoriales”³². En definitiva se trata de un índice confeccionado sobre una base de 100.000 unidades para España, a partir de la población, el número de licencias comerciales, de entidades bancarias y de teléfonos, así como la recaudación por impuestos de espectáculos.

En el caso andaluz las áreas singularizadas en el primer Atlas Comercial confeccionado en España (en 1963) fueron diecisiete, que quedaron reducidas a once –aunque se detectaron entonces otras 27 subáreas- en el que se realizó a comienzos de los años noventa, el primero de contenido estrictamente andaluz.

Cuadro 1.3.9. Áreas y subáreas comerciales andaluzas en 1963 y 1994

Atlas Comercial de 1963	Atlas Comercial de 1994
AREAS	AREAS
Algeciras	
Almería	
Antequera	
Ayamonte	Algeciras-La Línea
Cádiz	Almería
Córdoba	Cádiz-San Fernando
Granada	Córdoba
Huelva	Granada
Jaén	Huelva
Jerez	Jaén
La Línea	Jerez
Linares	Málaga
Málaga	Sevilla
Motril	Úbeda
Ronda	
Sevilla	
Úbeda	
	SUBÁREAS
	Almería: Albox, El Ejido, Huerca-Overa, Ulula del Río-Tíjola
	Córdoba: Lucena, Peñarroya - Pueblonuevo, Pozoblanco, Priego, Puente Genil.
	Granada: Baza, Guadix, Loja, Motril, Órgiva.
	Huelva: Valverde del Camino.
	Jaén: Andujar, Linares
	Málaga: Antequera, Marbella, Ronda, Vélez-Málaga.
	Sevilla: Aracena (Huelva), Ecija, Fregenal de la Sierra (Badajoz), Morón de la Frontera, Osuna, Utrera.
	Úbeda: La Puerta del Segura.

FUENTE: Tarrats, dir. (1963), IEA (1994).

³² Véase el apartado 1.1. del capítulo “Fuentes Estadísticas” en este mismo volumen donde se amplía la información sobre este tipo de conceptos.

De uno a otro *Atlas* desaparecieron aquellas áreas de menor entidad demográfica –Antequera, Ayamonte, Linares, Motril y Ronda-, con la única excepción de Úbeda, mientras que San Fernando y La Línea pasaron a formar parte de las áreas de Cádiz y Algeciras, respectivamente.

El cuadro 1.3.10. y más adelante el gráfico 1.3.39. indican la posición relativa de las áreas señaladas en el Atlas de 1963 para los veinte años siguientes, tanto a nivel andaluz como en términos comparados con el total nacional (cuota de mercado por habitante, siendo la media española igual a la unidad).

Cuadro 1.3.10. Cuotas de mercado en el sistema comercial andaluz. Año 1963-1983
(ordenados según la posición ocupada en la primera observación)

	CM1963	%	CMhab.	CM1983	%	CMhab.	Puesto
Sevilla	4.753	31,54	0,98	3.586	26,28	0,82	1
Córdoba	2.098	13,92	0,77	1.479	10,83	0,75	3
Granada	1.632	10,83	0,68	1.322	9,68	0,70	4
Málaga	1.552	10,30	0,79	2.369	17,36	1,00	2
Cádiz	835	5,54	0,76	889	6,51	0,74	5
Jaén	799	5,30	0,79	473	3,46	0,69	8
Almería	799	5,30	0,72	812	5,95	0,80	6
Jerez	592	3,92	0,79	473	3,46	0,69	9
Huelva	584	3,87	0,69	623	4,56	0,79	7
Úbeda	465	3,08	0,66	269	1,97	0,66	11
Ronda	344	2,28	0,85	248	1,85	0,88	12
Linares	299	1,98	0,66	215	1,57	0,67	13
Antequera	241	1,59	0,70	183	1,34	0,80	14
Algeciras	211	1,40	0,56	285	2,08	0,81	10
Motril	145	0,96	0,66	142	1,04	0,68	16
La Línea	137	0,90	0,53	153	1,12	0,77	15
Ayamonte	45	0,29	0,82	39	0,28	0,78	17
ANDALUCÍA	15.066	100	0,77	13.645	100	0,79	
ESPAÑA	100.000		1,00	100.000		1,00	

FUENTE: Márquez Domínguez (1990), p. 30.

Hay varias cuestiones del cuadro anterior que merece la pena destacar. En primer lugar, el deterioro casi generalizado de la posición de las diecisiete áreas andaluzas en relación con el total español (repárese como, en igual periodo, Andalucía pasa de representar el 15% de la cuota de mercado española al 13,5%). La única trayectoria positiva es la que corresponde al área malagueña, que además es también la única de las andaluzas que alcanza a situarse a la par de la media española en 1983. Por lo demás, salvo el ascenso de Málaga –del cuarto al segundo puesto- no hay grandes novedades en el comportamiento

de las restantes, que parecen mostrar una acusada estabilidad en este periodo, compatible con unos elevados niveles de concentración: en 1963 las cuatro grandes áreas comerciales andaluzas –Sevilla, Córdoba, Granada y Málaga- suponían nada menos que el 66,59% de total regional de cuota de mercado, porcentaje que todavía se situaba en el 64,15% veinte años más tarde³³.

A finales del siglo XX la posición no se había modificado sustancialmente. El indicador utilizado ahora –el denominado “mercado potencial”³⁴- ofrece la siguiente distribución:

³³ Un análisis detallado de esta trayectoria en Márquez (1990).

³⁴ Se entiende por “mercado potencial” el volumen de ventas anual del comercio minorista durante un año, estimándose indirectamente a través del gasto de los consumidores en el comercio minorista. Se distingue entre Mercado Potencial Local (MPL) –gasto de los consumidores residentes en la cabecera del área-, Mercado Potencial del resto del área –los que no residen en la cabecera- y Mercado Potencial del Turismo –gasto de los turistas. La suma de los tres conforma el Mercado Potencial Total (MPT). Véase Reneses y García Hidalgo (1995).

Cuadro 1.3.11. Mercado potencial local (MPL) de las cabeceras de área, mercado del resto del área y turismo y mercado potencial total (MPT) de cada una de las áreas comerciales andaluzas en 1999 (en millones de pesetas)

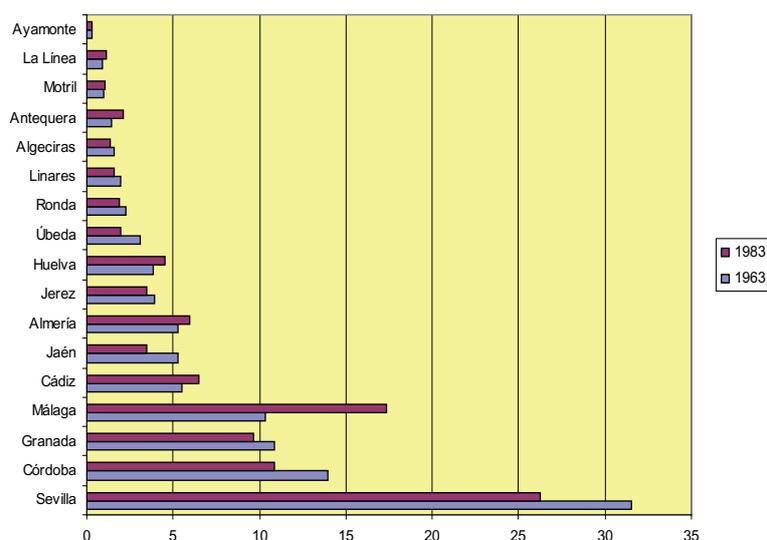
	Puesto	MPL	Resto área	MPT	%
Sevilla	4	269.370	70.423	339.793	22,93
Málaga	6	201.436	62.143	263.579	17,79
Granada	13	103512	66.593	170.105	11,48
Córdoba	14	127.635	30.488	158.123	10,67
Cádiz-San Fernando	21	93.351	26.642	119.993	8,10
Almería	28	75.273	22.229	97.502	6,58
Algeciras-La Línea	31	59.635	28.201	87.836	5,92
Jerez	32	68.864	18.535	87.399	5,90
Huelva	35	61.109	18.005	79.114	5,34
Jaén	43	38.889	19.837	58.726	3,96
Úbeda	69	10.505	8.598	19.103	1,28
ANDALUCÍA				1.481.273	100

FUENTE: Anuario Económico de España.

De nuevo un elevado nivel de concentración -62,84% para las cuatro primeras áreas- que se traslada asimismo a cada una de las cabeceras de área, y en realidad pocos cambios con respecto a la situación de comienzos de los ochenta si se realizan los correspondientes ajustes territoriales. Tampoco en términos comparativos la situación ha mejorado excesivamente: sólo dos áreas comerciales andaluzas -Sevilla y Málaga- se sitúan entre las diez primeras de las españolas, mientras que las restantes ocupan la zona media y baja de un listado compuesto por 73 áreas³⁵.

Una situación que, sin embargo, se modifica sustancialmente si los guarismos se reflejan en términos "per capita". Como muestra el gráfico 3.42., el gasto total por habitante de productos alimenticios y no alimenticios, situaba en 2000 a las áreas comerciales de Almería, Huelva y Granada en las primeras posiciones³⁶, aunque el mercado potencial estaba encabezado por Sevilla y Málaga, con un 23,2% y un 16,7% respectivamente del total andaluz³⁷.

Gráfico 1.3.40. Áreas comerciales andaluzas. Cuotas de mercado. Años 1963-1983
(en porcentaje sobre el total andaluz)



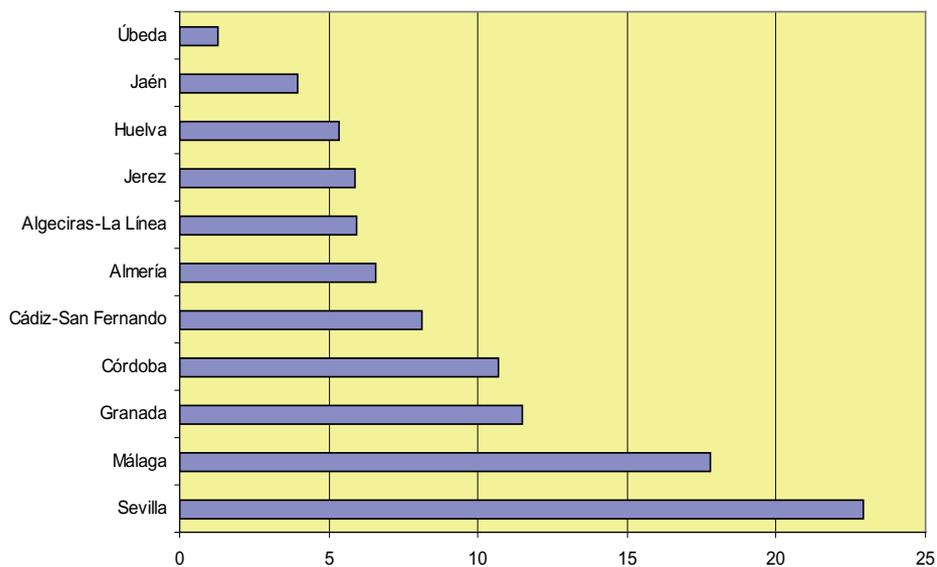
FUENTE: Banesto (1965-1993).

³⁵ Análisis pormenorizados del comportamiento de cada una de estas áreas en Luque, Maraver y Sánchez (2000) y Consejería de Economía y Hacienda (2004), pp. 108-124.

³⁶ Para Almería, véase Jiménez Guerrero y Gázquez Abad (2005). El caso granadino se estudia en García Díaz (2000).

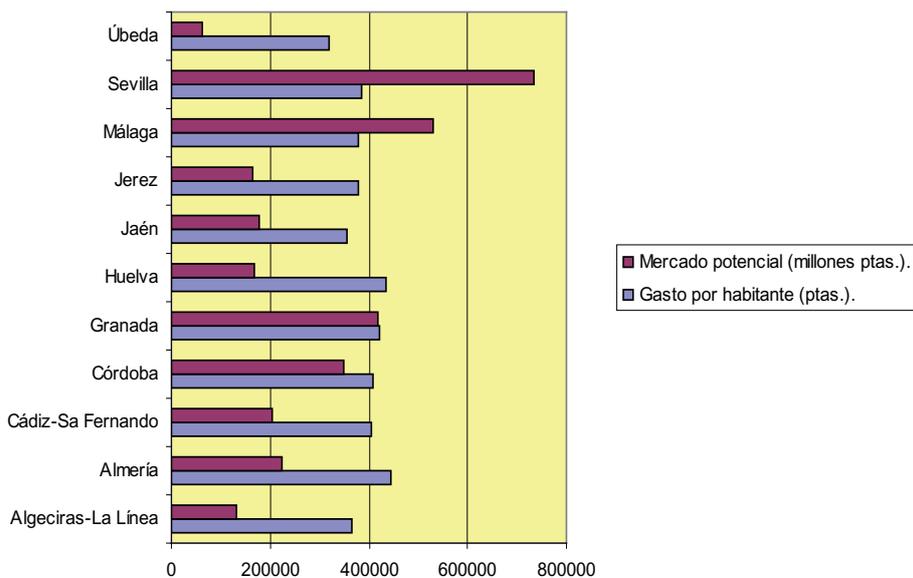
³⁷ Cuesta y Rubio (2002).

Gráfico 1.3.41. Mercado potencial total de las áreas comerciales andaluzas en 2000
(en porcentaje sobre el total andaluz).



FUENTE: Caixa de Pensiones (2001).

Gráfico 1.3.42. Gasto por habitante y mercado potencial de las áreas andaluzas
(en pesetas y millones de pesetas, respectivamente).



FUENTE: Cuesta y Rubio (2002), p. 138.

2. El comercio exterior andaluz

2.1. Una visión de conjunto

El comercio exterior se ha convertido en un elemento fundamental del crecimiento económico moderno. En estos momentos, su participación en la renta nacional de las economías occidentales más avanzadas (el grado de apertura) supera el 40%. Todavía más, la relación entre ambas variables –grado de apertura y tasas de crecimiento- suele ser tan estrecha que los mejores resultados económicos de un país terminan coincidiendo con aquellas fases en las que el pulso de su comercio exterior es más vigoroso¹.

En general, la pauta contemporánea de crecimiento capitalista, basada durante más de un siglo en la industrialización, ha impulsado el progresivo aumento de los bienes y servicios intercambiados internacionalmente. Un mayor volumen en términos de peso y valor, acompañado de otras modificaciones internas igualmente destacables; a saber, elevados niveles de concentración del comercio exterior –en bienes y en destinos- suelen caracterizar a las economías más atrasadas, que en general se integran en el mercado mundial como oferentes de materias primas y productos agrarios y demandantes de bienes manufacturados (de consumo, intermedios y de equipo, generalmente por este orden), y en los que por tanto domina el comercio intersectorial. Una secuencia que acostumbra a invertirse en el caso de las economías más avanzadas, con una estructura comercial mucho más diversificada y una distribución distinta de sus exportaciones e importaciones: en una primera etapa, marcada por la venta de productos manufacturados y la compra de las materias primas necesarias para sus procesos de industrialización (energéticas o no) y de los alimentos imprescindibles para abastecer a una población preferentemente urbana; más adelante, con avances sensibles del comercio intrasectorial, en el que el protagonismo de los bienes más intensivos en capital se acentúa progresivamente.

¹ Se trata, no obstante, de un debate que sigue abierto entre los especialistas. Superadas posiciones extremas –el comercio exterior como motor de crecimiento/causa de atraso- las discusiones se establecen en estos momentos en torno a las complejas relaciones existentes entre sector exterior, liberalización comercial y crecimiento económico. Un resumen reciente de esta cuestión, con aplicaciones al caso español en Pardos (2001).

En definitiva, la vinculación exterior de un país se articula, del lado de la oferta, en torno a aquellos bienes de los que es excedentario (sus recursos naturales), y de los que es competitivo en los mercados internacionales (tras la correspondiente participación de factores: tierra, trabajo, capital y cada vez más capital humano); mientras que del lado de la demanda recurre al exterior para reducir su deficiente dotación de recursos (energéticos, de materias primas o de alimentos) y obtener aquellos bienes intermedios que precisa su aparato productivo y de consumo que requieren sus habitantes. Todo ello, no debe olvidarse, en un marco siempre mediatizado por la orientación de los mercados internacionales y por la política comercial imperante en cada momento².

El resumen anterior exige rectificaciones nacionales o regionales que a menudo alcanzan un grueso calado. La situación andaluza, por ejemplo, ofrece matices importantes al teórico comportamiento que acaba de ser descrito.

En primer lugar, su consideración como una economía abierta, en la que por tanto el comercio exterior ha desempeñado a lo largo de su historia un papel nuclear, es compartida por el conjunto de la historiografía regional³. Aunque la misma sólo descansa en evidencias empíricas (la aportación porcentual del comercio exterior al PIB andaluz) durante las últimas décadas del siglo XX, y se base casi exclusivamente en las ventas realizadas a otros países (y no en las compras), se trata de un rasgo que ha llegado a convertirse en consustancial a la propia historia económica de la región. Desde esta perspectiva, y al menos a partir del siglo XVI en adelante, las raíces de tal calificación descansan fundamentalmente en dos tipos de variables: unas físicas –localización, dotación de recursos- otras propiamente históricas –el monopolio comercial del que dispuso durante casi todo el antiguo régimen-. Ambas, sin embargo, desempeñaron un papel muy distinto desde finales del siglo XVIII: la independencia de las colonias y la liberalización progresiva de los intercambios terminaría anulando las segundas; la inserción de la región en un mercado mundial –ahora preferentemente europeo-

² Serrano Sanz (1997).

³ Bernal y Parejo (2001).

que, al vuelo de las revoluciones tecnológicas, necesitaba materias primas abundantes en la región –minerales metálicos especialmente- y demandaba productos agrarios con una determinada transformación industrial incorporada –vinos y aceite por encima de cualquier otro producto- potenció extraordinariamente las primeras.

En el muy largo plazo –desde que disponemos de información estadística susceptible de territorializar: 1861 a nuestros días- se trata del factor relativo al comercio exterior que muestra una mayor estabilidad, al menos hasta la década final del siglo XX. Así, se modifica el peso de los intercambios andaluces en el conjunto español, la participación de la actividad exterior en el PIB regional o incluso la composición de las importaciones en función de las distintas coyunturas, pero mucho menos la estructura sectorial de las ventas al extranjero, dominadas siempre por los esquilmos de su agricultura, y al menos hasta los años sesenta de la centuria pasada, también por los minerales no energéticos de su subsuelo. En cualquier caso, a lo largo del siglo XX la participación minera terminó diluyéndose, al tiempo que se incrementaba la agroindustrial. Como ocurrió con el resto de las actividades productivas de la región, los cambios se producirían, de manera acelerada, en las dos décadas finales del Novecientos: fue solamente entonces cuando la diversificación –apoyada por primera vez en la exportación de bienes industriales de equipo e intermedios- ganó posiciones frente al elevadísimo grado de concentración característico de todo el periodo anterior.

La trayectoria del comercio andaluz que nos interesa en este volumen y que acaba de resumirse en el párrafo anterior puede dividirse al menos en cuatro grandes etapas, que, en general, coinciden con otras tantas fases estadísticas, según fueron singularizadas en el apartado introductorio correspondiente, y en general también con el comportamiento del comercio exterior español en su conjunto⁴. Una primera englobaría las primeras cuatro décadas de la centuria, aunque dentro de la misma cabría distinguir varios subperiodos:

uno inicial, originado tras el cambio arancelario de 1891, alcanzaría hasta la Primera Guerra Mundial; otro se extendería desde 1914 a 1929 y estaría marcado por un extraordinario incremento de los intercambios con el exterior, mientras que un tercero, de recesión y crisis, llenaría prácticamente toda la década de los treinta.

La segunda etapa, condicionada por acontecimientos exteriores singulares –la segunda Guerra Mundial- y por una política comercial de carácter autárquico, escasamente proclive a incentivar los intercambios de bienes y servicios con el extranjero, se extendería de 1940 a 1959: dos décadas caracterizadas por el aislamiento, la pérdida de competitividad en los mercados exteriores y las dificultades por adquirir en el extranjero los insumos primarios e intermedios necesarios para la actividad económica.

A partir de aquí, las cuatro décadas finales del siglo XX conforman una fase completamente distinta a las anteriores: por el volumen de los intercambios, por la naturaleza de los bienes comercializados y por la participación progresiva del comercio exterior en la renta regional. Un espacio en el que a su vez cabe distinguir con nitidez dos periodos, separados por la incorporación de España a la Unión Europea en enero de 1986.

Por supuesto, la anterior trayectoria secular debe enmarcarse en el conjunto de los cambios estructurales y de crecimiento económico que fueron resumidos en la introducción de este volumen –recuérdese: en última instancia el tránsito de una economía agraria a otra de servicios-, de tal manera que al hilo de tal transformación y teniendo en cuenta los factores de mediatización citados más arriba –comportamiento de la demanda exterior y políticas comerciales-, la vinculación de la economía andaluza con los mercados internacionales también ha ido transformándose: profundamente en algunas de sus variables; mostrando comportamientos más reticentes al cambio en otras, al menos hasta los compases finales del siglo XX.

Todas estas afirmaciones son recogidas en el cuadro 2.1. para varios cortes entre 1900 y 2000.

Cuadro 2.1. Pautas de cambio del comercio exterior andaluz. Años 1900-2000

(% sobre el total de exportaciones/importaciones andaluzas)

	1900	1920	1940	1960	1980	2000
Exportaciones productos agrarios y agroindustriales	35,6	50,2	51,1	68,4	33,4	35,6
Exportaciones de minerales	55,4	41,7	18,1	13,0	9,0	17,0
Exportaciones de manufacturas	7,9	6,9	16,6	10,49	49,3	38,1
Importaciones de energía	18,3	12,9	22,8	16,59	73,0	55,4
Importaciones de alimentos	17,6	32,9	26,5	16,1	5,6	8,8
Importaciones de bienes industriales	46,8	36,1	49,1	62,6	20,1	21,5
% Exportaciones andaluzas sobre españolas	29,8	23,4	24,0	27,5	9,6	8,1
% Importaciones andaluzas sobre españolas	11,5	10,3	11,1	10,3	16,5	7,15
Tasa de Cobertura de las exportaciones (%)	220,6	109,4	138,0	176,8	37,4	83,2
Grado de apertura (%)	24,7	18,2	5,65	10,45	25,0	31,49
Valor del comercio exterior andaluz (en millones de ptas. de 1913)	514,0	460,3	128,4	387,8	3.663,3	11.650,9

FUENTE: Elaboración propia. Véase texto.

⁴ Una visión general sobre este último en Serrano Sanz (1992).

¿Qué demuestran estos porcentajes? Para empezar, ofrecen una vertiente más de la gran transformación finisecular de la economía andaluza señalada en otro lugar de esta publicación. En general, hasta 1960 el binomio productos agrarios-minerales domina abrumadoramente las exportaciones –si bien el balance de ambos revela la profunda crisis de la minería no energética andaluza, que ya tratamos en otro lugar⁵-, hasta tal punto que la suma de sus valores le permite a Andalucía representar porcentajes del total de las ventas españolas al exterior muy superiores a su aportación demográfica o a la renta nacional. En cuanto a las importaciones, ocupan un espacio mucho más reducido –apenas llegan al 11% del total español- y son, en todas las observaciones, preferentemente manufactureras.

Esta situación se modifica profundamente en las últimas décadas del siglo XX. Es entonces cuando la participación andaluza en el comercio exterior español experimenta una considerable reducción, al tiempo que la hace la composición de sus intercambios con el exterior: paradójicamente, cuando la especialización ha dejado paso a la diversificación –los bienes manufacturados son ahora el primer capítulo de las exportaciones-, el peso de Andalucía en España ha sufrido una severa contracción. En su caso, la acelerada transición de economía agraria a economía de servicios parece haber afectado decisivamente a la naturaleza de sus relaciones exteriores, en la que prima la compra en el exterior de productos energéticos, muy por delante de bienes industriales, intermedios o de consumo.

Sin embargo, no todo es negativo. El grado de apertura de la economía andaluza ha dibujado una trayectoria en forma de U, de tal manera que el carácter abierto con el que inició la centuria –reflejo de una situación que hincaba sus raíces al menos a finales del siglo XVIII- vuelve a recuperarse

de nuevo cuando acaba el Novecientos: aunque no tanto como en el conjunto español, el comercio exterior también ha incrementado su participación en la economía andaluza, a cuyo producto ya aporta más de un 30%.

Por lo demás, los términos de esta expansión finisecular, quedan reflejados en el valor del comercio exterior regional expresado en valores constantes (pesetas de 1913), que, tal como ofrece la última fila del cuadro 2.1., sextuplicaba en 1980 los mejores registros alcanzados en toda la centuria –curiosamente los de principios de siglo: como puede observarse, la caída de las décadas centrales fue muy acusada-, valor que volvía a triplicarse entre ese año y 2000. Un crecimiento que sin embargo, y por primera vez en su historia contemporánea, convirtió a Andalucía en una región con una balanza comercial deficitaria, en la que las importaciones superaban netamente –sobre todo en los años ochenta- a las exportaciones. El gráfico 2.1. permite concretar la evolución anual de esa trayectoria expansiva para aquellos periodos –en realidad todo el siglo XX menos 1922 a 1940- en que tal información se encuentra disponible. Una simple ojeada al mismo confirma la pertinencia de una aproximación temporal como la que fue resumida más arriba, que será desarrollada en adelante: así, cabe distinguir una primera fase hasta la Guerra Civil, de crecimiento moderado; una segunda de crisis y estancamiento, desde el conflicto nacional hasta finales de los años cincuenta; una tercera, claramente expansiva, en la que se recuperan los niveles de actividad de comienzos de siglo –pero, obsérvese, en una fecha tan tardía como 1965-, y una última, de fortísima expansión, desde 1986 a nuestros días. El análisis que se plantea a continuación permitirá profundizar de una manera más ajustada en la naturaleza de los cambios y permanencias que acaban de resumirse para toda la centuria.

Gráfico 2.1. Valor del comercio exterior andaluz en el siglo XX
(en millones de pesetas de 1913)



FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

5 Parejo (2005a).

2.2. Pautas de crecimiento y cambio estructural del comercio exterior andaluz durante el siglo XX

2.2.1. Expansión y crisis de un modelo exportador 1900-1935

Los cambios experimentados en la economía internacional desde finales del siglo XIX pueden plantearse desde dos perspectivas complementarias: los avances de la segunda revolución tecnológica, y la configuración, por primera vez en la historia, de un mercado mundial de productos agrarios, materias primas y bienes manufacturados. La confluencia de ambos removió los pilares en los que se asentaba el modelo comercial europeo –fundamentalmente intracontinental hasta ese momento– abriendo paso a una situación radicalmente distinta que a medio plazo tendría importantes consecuencias económicas y sociales⁶.

Andalucía se vio afectada al menos en una triple dirección por todas estas transformaciones. En primer lugar, este nuevo avance de la industrialización se ajustaba extraordinariamente a su dotación de recursos minerales no energéticos. Piritas, hierro y plomo, por este orden, encabezaban el listado de las materias primas exigidas por la demanda de unas fábricas europeas en las que los sectores químico, la fabricación de acero y los impulsos de la urbanización se habían convertido en las actividades pautadoras de sus respectivas economías⁷. Al mismo tiempo, la entrada en los mercados europeos de competidores agrarios exigía transformaciones en sectores que hasta ese momento apenas habían sufrido la competencia –vía precios o calidad– de otras zonas productoras del planeta. Este último comentario vale sobre todo para el aceite de oliva⁸, pero también para otros productos –los vinos de Jerez y Málaga, por ejemplo– que durante todo el siglo XIX habían gozado de una posición de privilegio en los mercados europeos⁹.

Todo ello debe de completarse con dos factores también muy importantes. En primer lugar, la adecuación de la región a la nueva situación económica internacional suponía necesariamente incrementar y modificar la naturaleza de sus intercambios con el exterior: la modernización parcial de su agricultura precisaba de entrada de *inputs* (fertilizantes, maquinaria), mientras que su propia industrialización y los crecientes niveles de urbanización y de renta, por limitados que fuesen, exigían mayores aportaciones energéticas, de insumos intermedios y de bienes de consumo en general¹⁰.

Por otra parte, no debemos olvidar que este aumento de la oferta en los mercados internacionales, que en la práctica supuso un aumento muy sensible del volumen del comercio exterior, generó una respuesta generalmente muy defensiva por parte de los países europeos y Estados Unidos, quienes, recurriendo sobre todo a la elevación de los aranceles, intentaron defender los intereses de los grandes grupos

económicos interiores (agricultores, industriales, mineros: a menudo contrapuestos entre sí), pero también conciliar los propios de la administración (el arancel era una estimable fuente de ingresos) y los de los consumidores.

Una situación ya de por sí cambiante e inestable, que además debió afrontar coyunturas nunca vividas hasta ese momento: la Primera Guerra Mundial (en el caso español como país neutral, lo que tuvo profundas consecuencias sobre su comercio exterior); la Gran Depresión económica de los años treinta y la nueva contienda bélica abierta en España en 1936 y en el resto del mundo tres años más tarde.

Todos estos argumentos deben de tenerse en cuenta a la hora de interpretar correctamente los resultados comerciales que se resumen en los gráficos siguientes. Resultados, que, de acuerdo con las limitaciones estadísticas señaladas en la introducción, conforman series anuales entre 1900 y 1920 y observaciones puntuales para cuatro años situados a comienzos de cada década (1901, 1911, 1920 y 1930).

En el 2.2. y el 2.5. se presentan los análisis comparativos correspondientes al conjunto español. Como puede observarse, ambas curvas son muy similares, y además especialmente significativas en el caso de las exportaciones, rúbrica en la que Andalucía, al menos hasta la atípica coyuntura abierta con la Primera Guerra Mundial, se sitúa entre el 25 y el 30% del total de las exportaciones nacionales, un porcentaje muy elevado –bastante por encima de ninguna otra variable comparativa Andalucía/España que se maneje: población, renta o producto industrial–, que además contrasta vivamente con la aportación mucho más reducida de las importaciones, situadas en una horquilla que generalmente fluctúa entre el 8 y el 13%.

Andalucía es, por lo demás, una región netamente exportadora (gráfico 2.3.), con unas cifras que se demuestran extraordinariamente estables hasta el conflicto mundial (la tasa de crecimiento anual de las exportaciones entre 1900 y 1913 fue del 0,87%, mientras que las importaciones crecieron a un ritmo superior, cercano al 2%), para sufrir una brusca contracción durante los años de la Gran Guerra (si se contempla la gráfica en pesetas constantes; en pesetas corrientes la elevada inflación del periodo sólo refleja la caída de los años 1914 y 1918).

En cuanto al destino y al origen de estos intercambios, la especialización minera o agraria de los distintos distritos económicos andaluces señala claramente la naturaleza de las exportaciones, mientras que la puntual modernización económica de la región en esta etapa –incluidos los avances de la urbanización, el crecimiento demográfico, la revitalización del tejido industrial, las transformaciones agrarias y el crecimiento de la renta por habitante– marca las importaciones. En cuanto a aquellas, por aduanas, son Huelva, Málaga, Sevilla y Cádiz las que ocupan las primeras posiciones (gráficos 2.6. y 2.7.), mientras que por productos, el abrumador dominio minero de comienzos del siglo XX (gráfico 2.10.), da paso a una situación crecientemente participada por los esquilmos agrarios (gráficos 2.11 y 2.12.), y sobre todo por el aceite de oliva. Por lo que respecta a las importaciones, la situación por aduanas se muestra mucho más equilibrada (gráfico 2.7.), aunque los bienes que se adquieren en el exterior (gráficos 2.8. y 2.9.) sí muestran algunas modificaciones entre 1900 y 1920: en la primera fecha son fundamentalmente maquinaria y material de transporte, productos energéticos –carbón mineral– fertilizantes y algunos artículos alimenticios como

6 Prados (1988).

7 Parejo (1997).

8 Zambrana (1987).

9 Montañés (2000).

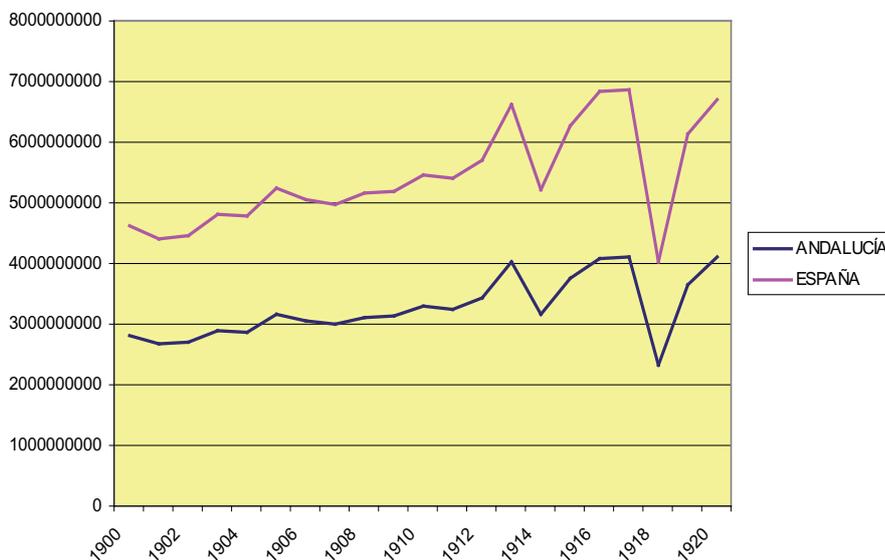
10 Jiménez Blanco (1986), Zapata (1986).

café, huevos o bacalao. En la segunda son los cereales los que ocupan la primera posición –lo que pone de manifiesto la permanencia de los problemas coyunturales de la agricultura extensiva por alimentar a su población–, seguidos por las

importaciones de energía –carbón británico, pero ahora también petróleo–, materias primas para las fábricas públicas –tabaco en rama–, maquinaria, fertilizantes y otros productos alimenticios como el bacalao y de nuevo el café.

Gráfico 2.2. Valor del comercio exterior andaluz y español. Años 1900-1920

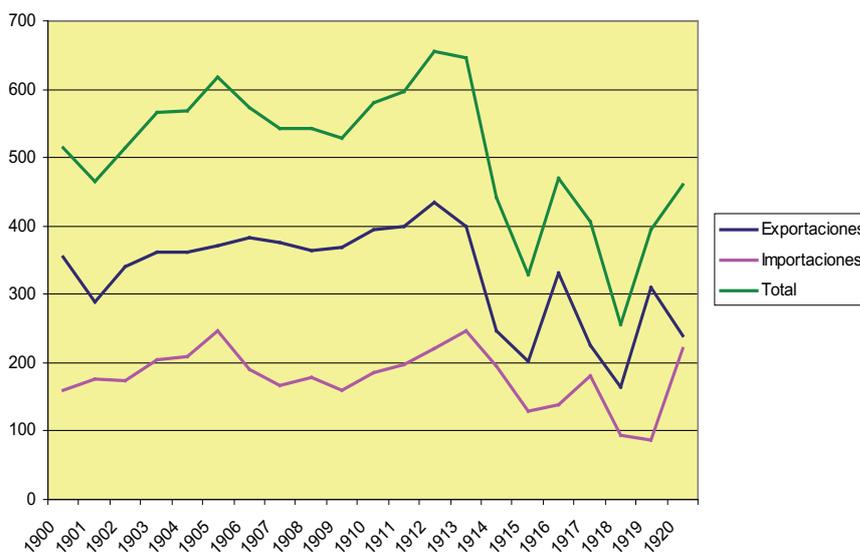
(en pesetas)



FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

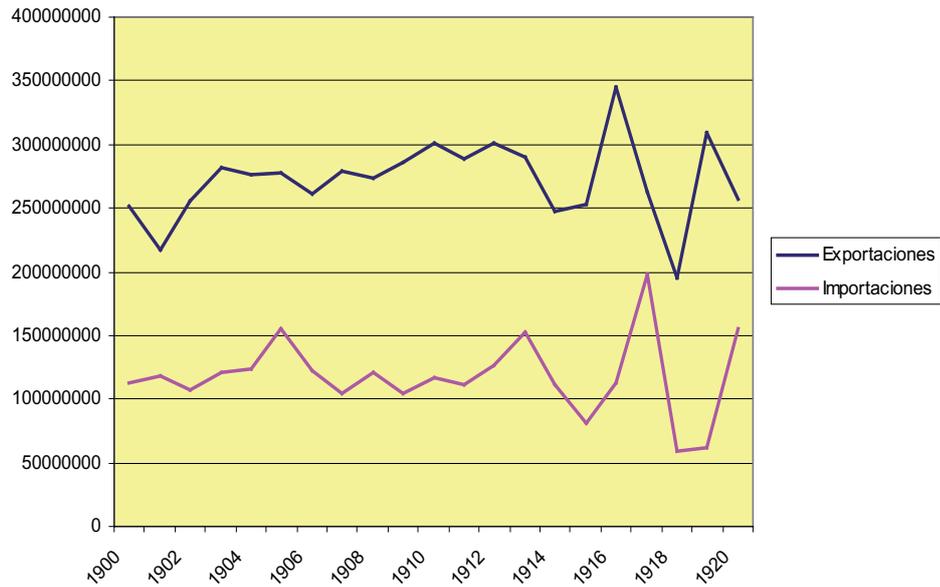
Gráfico 2.3. Valor del comercio exterior andaluz. Años 1900-1920

(en millones de pesetas de 1913)



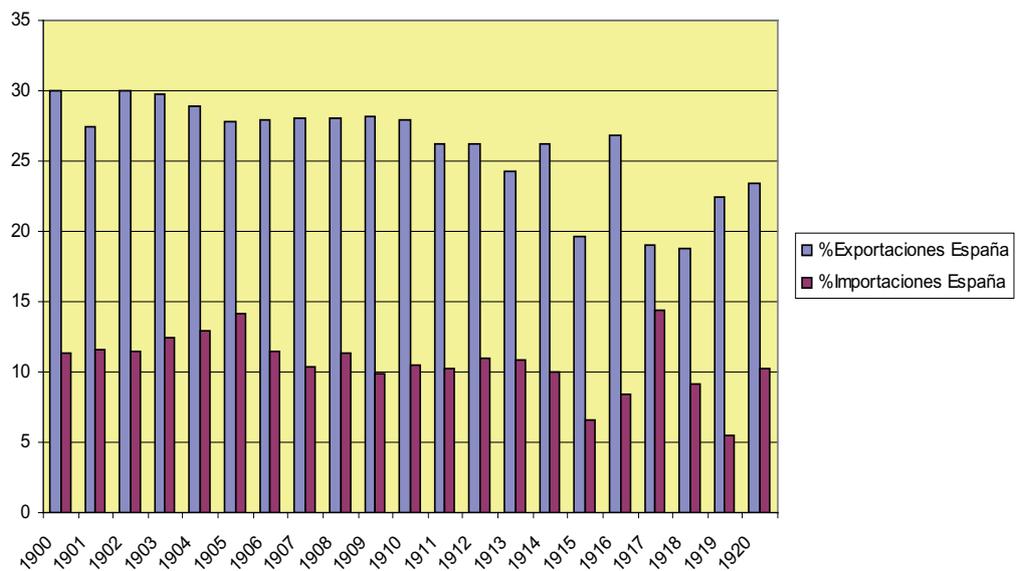
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.4. Comercio exterior andaluz. Años 1900-1920
(valor en pesetas)



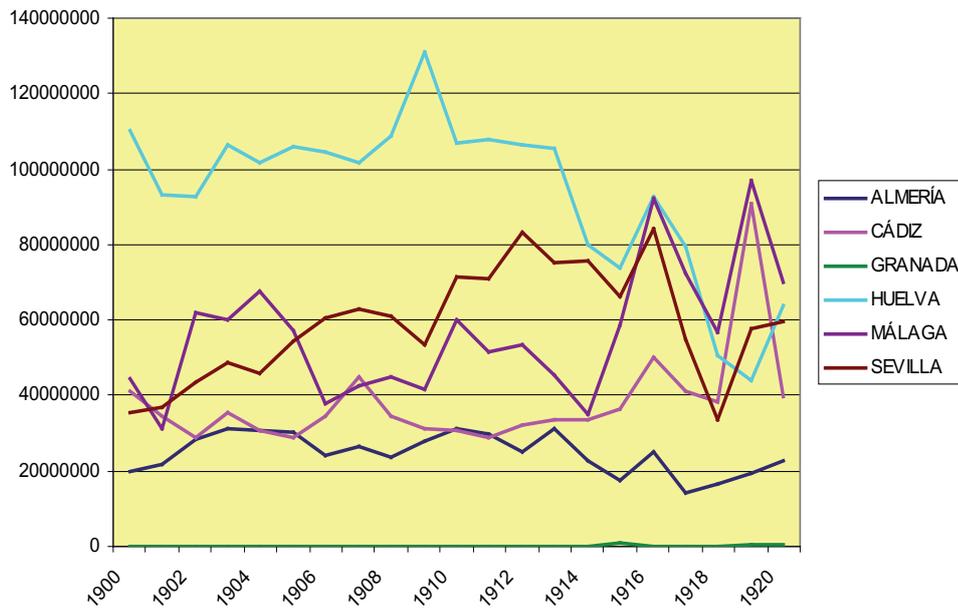
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.5. Porcentajes de las exportaciones e importaciones andaluzas sobre el total español. Años 1900-1920



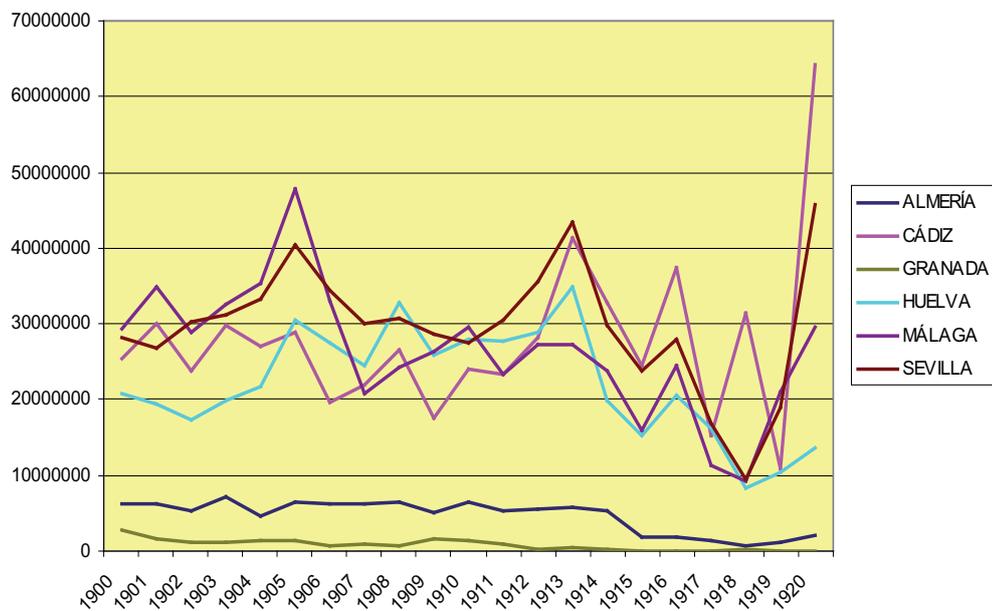
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.6. Valor de las exportaciones por las aduanas andaluzas. Años 1900-1920
(en pesetas)



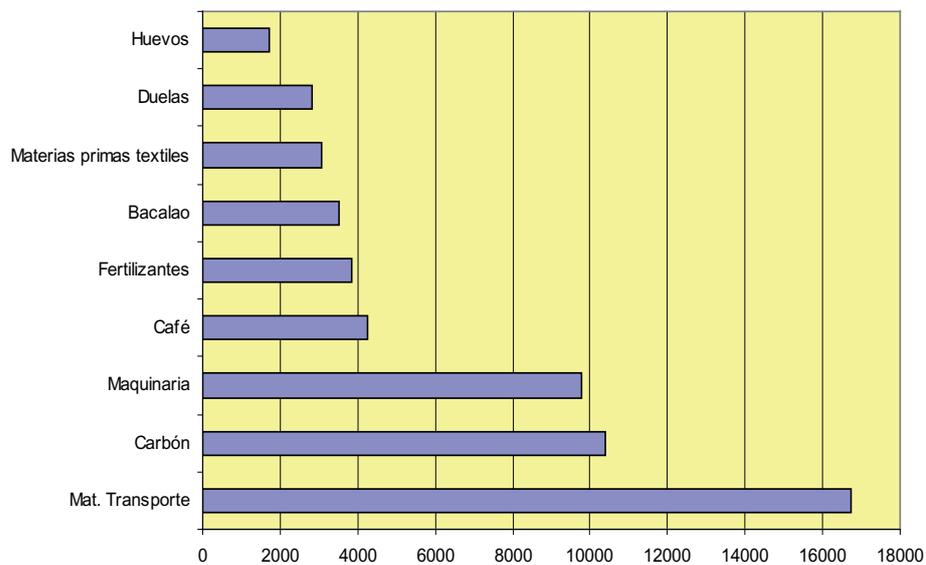
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.7. Valor de las importaciones por las aduanas andaluzas. Años 1900-1920 (en pesetas)



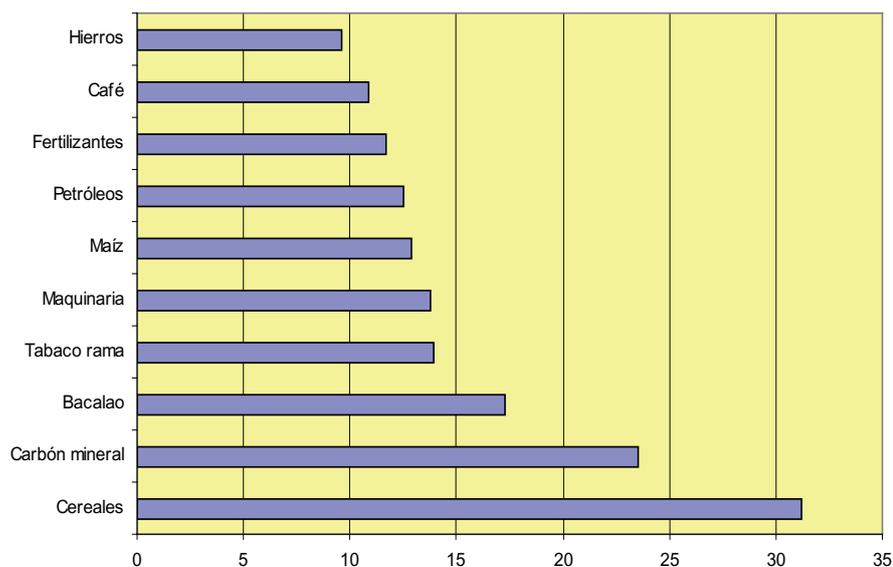
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.8. Los diez primeros artículos de importación en Andalucía en 1900
(miles de pesetas)



FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

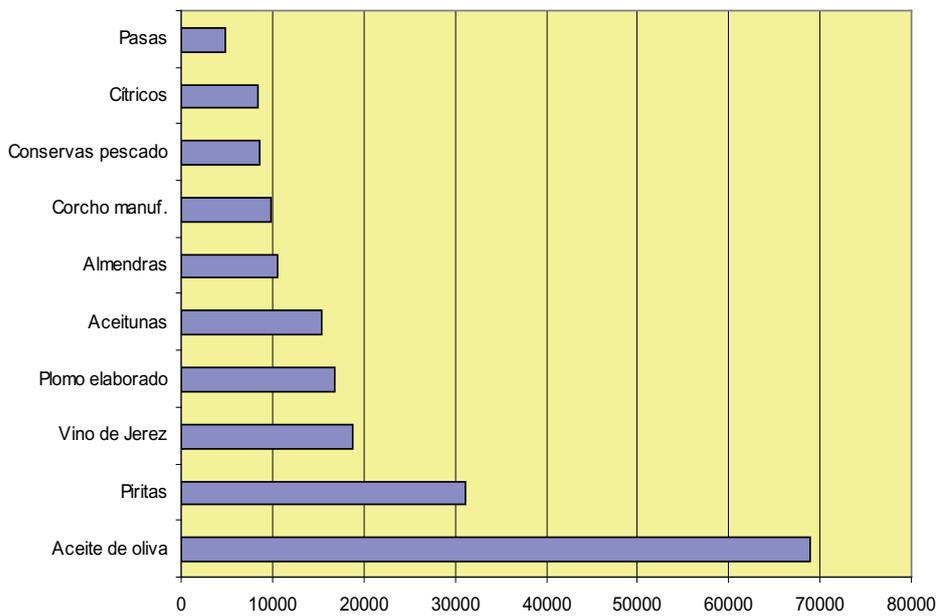
Gráfico 2.9. Los diez primeros artículos de importación en Andalucía en 1920
(miles de pesetas)



FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.10. Los diez primeros artículos de exportación en Andalucía en 1900

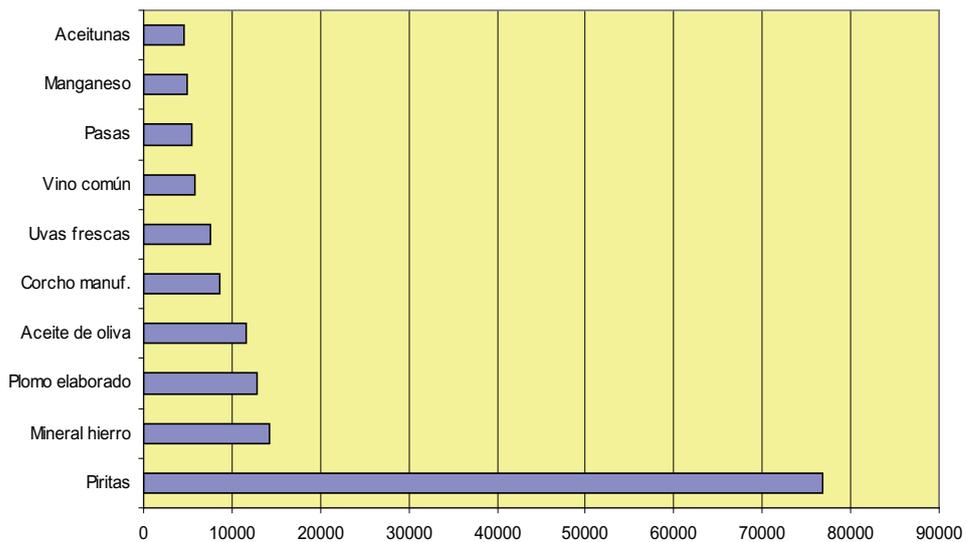
(miles de pesetas)



FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

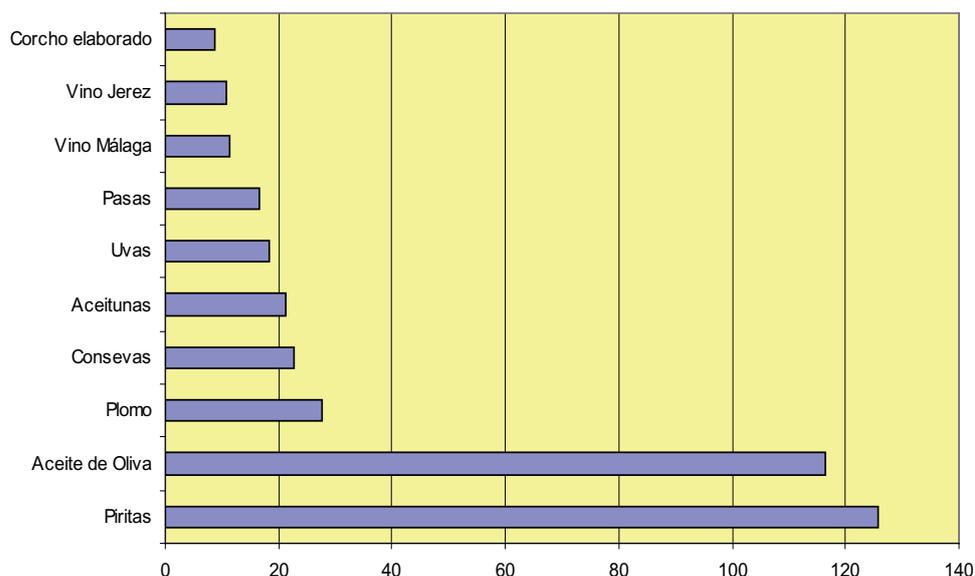
Gráfico 2.11. Los diez primeros artículos de exportación en Andalucía en 1920

(millones de pesetas)



FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.12. Los diez primeros artículos de exportación en Andalucía en 1931
(millones de pesetas)



FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

2.2.2. De guerra y autarquía: la gran contracción del comercio exterior andaluz, 1936-1959

La profunda crisis social y económica abierta con la Guerra Civil se mantendría a lo largo de los veinte años siguientes, hasta el punto de constituir una de las etapas más críticas de toda la historia contemporánea española. En general, la política autárquica del primer franquismo, empeñada en limitar la dependencia del extranjero, tuvo consecuencias muy graves sobre el sector exterior. El acusado intervencionismo sobre importaciones y exportaciones, los esfuerzos por conseguir equilibrar la balanza comercial y, paradójicamente, el mantenimiento de un tipo de cambio que penalizaba seriamente estas últimas –lo que impedía conseguir las divisas necesarias para realizar las compras que exigía la recuperación del sistema productivo– resumen las características fundamentales de una etapa del comercio exterior español marcada por una profunda contracción de los intercambios y el predominio de las exportaciones de productos agrarios, y las importaciones de energía, alimentos y bienes intermedios y de equipo. Unas y otras conformando un saldo ligeramente negativo hasta mediados de los años cincuenta y bastante más acusado en la segunda mitad de esa década.

La coyuntura internacional tampoco contribuyó a mejorar la situación. La Segunda Guerra Mundial y la estrecha relación económica de nuestro país con la Alemania nazi, tuvieron consecuencias sobre el comercio exterior hasta 1945, pero también con posterioridad, cuando la España de Franco quedó fuera de los conciertos económicos que comenzaron

a firmarse a partir de 1947¹¹. Sólo a partir de los primeros cincuenta, y especialmente desde la firma de los acuerdos con Estados Unidos (1953), la entrada de divisas permitió elevar sensiblemente las compras en el exterior, aunque a costa de un desequilibrio cada vez más acusado de la balanza comercial: el crecimiento de las exportaciones fue, así, mucho más limitado que el de las importaciones, en las que alimentos y energía comenzaron a perder peso frente a los bienes de capital e intermedios (maquinaria, fertilizantes) y la oferta latinoamericana –fundamentalmente argentina– frente a la europea.

En el periodo que ahora nos interesa, Andalucía se ajustó en líneas generales al comportamiento del sector exterior que acaba de ser descrito. No obstante, presentó matices de interés –en cuanto a su saldo comercial, la estructura de los intercambios o la evolución de los mismos– que conviene señalar.

El análisis comparativo que ofrecen los gráficos siguientes permite concretar estas diferencias. En todos ellos, el total del comercio exterior español muestra un pulso mucho más firme que el estrictamente andaluz, en el que especialmente las importaciones ofrecieron una trayectoria bastante más plana, sobre todo hasta mediados de los años cincuenta. No obstante, mientras el saldo comercial español resulta negativo en toda esta etapa, situándose la tasa de cobertura

¹¹ Ese año tuvo lugar la firma del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y de Comercio (GATT); en 1948 la creación de la Organización Europea de Cooperación Económica (OCDE) y en 1950 la de la Unión Europea de Pagos (UEP). Barciela y otros (2001), p. 196.

de las exportaciones entre el 50 y el 70%, en Andalucía ocurre todo lo contrario: entre 1941 y 1959 por las aduanas del sur salieron mercancías por un valor mucho más elevado que las importaciones recibidas, hasta el punto de que la tasa de cobertura de las exportaciones llegó a superar el 140% la mayoría de los ejercicios.

¿Cómo interpretar estos datos? Al margen de las posibles “fugas” de mercancías que inevitablemente tienen que producirse cuando se regionalizan los tráficos del comercio exterior (no todas las exportaciones tienen que corresponder a productos elaborados en Andalucía ni, al contrario, todas las importaciones consumirse en la región), lo cierto es que un comportamiento de esas características denuncia sobre todo el protagonismo andaluz en las exportaciones españolas –recuérdese, de productos agrarios y minerales fundamentalmente-, y el escaso peso de la región como destinataria de las importaciones realizadas en nuestro país, especialmente las sujetas a valoraciones más elevadas. Obsérvese como durante toda esta etapa la contribución andaluza a la exportación española fue siempre superior a su peso demográfico y sobre todo a su aportación al PIB nacional (como demuestra el gráfico 2.15. Llegó a alcanzar porcentajes cercanos al 45% durante la Segunda Guerra Mundial, para estabilizarse más tarde entre el 25 y el 30%), mientras que la referida a las importaciones siempre supuso porcentajes mucho más reducidos que su participación en cualquiera de las variables contempladas.

En cualquier caso, cuando la comparación se realiza en pesetas constantes –descontando la elevada inflación del periodo en la suma de los valores- el perfil que toman las gráficas es ligeramente distinto: durante la década de los cuarenta importaciones y exportaciones crecen a un ritmo muy similar (y muy elevado: a una tasa anual del 11,1 y el 7,1% respectivamente, entre 1941 y 1951; una evolución sin duda sesgada por el bajísimo nivel de partida, después de una Guerra Civil y en medio de un conflicto mundial), mientras que en los cincuenta la trayectoria de ambas revela comportamientos muy dispares: las ventas al exterior prácticamente se estancan entre 1950 y 1959 (-0,6%), mientras que las compras, como ocurre en el total español, se disparan (7,7% de crecimiento anual acumulativo).

Pero debemos relativizar la importancia de estos datos. Lo cierto es que, pese a las tasas de crecimiento citadas, la crisis del comercio exterior andaluz durante la larga posguerra civil española alcanzó una magnitud extraordinaria. Tanta que –expresado en pesetas constantes-, el valor que alcanzaron

los intercambios de la región con el exterior en los años cuarenta y cincuenta era prácticamente la mitad que el registrado en los inicios del siglo XX, cifras –en torno a los 600 millones en pesetas de 1913- que no volvieron a conseguirse hasta mediados de los década de los sesenta.

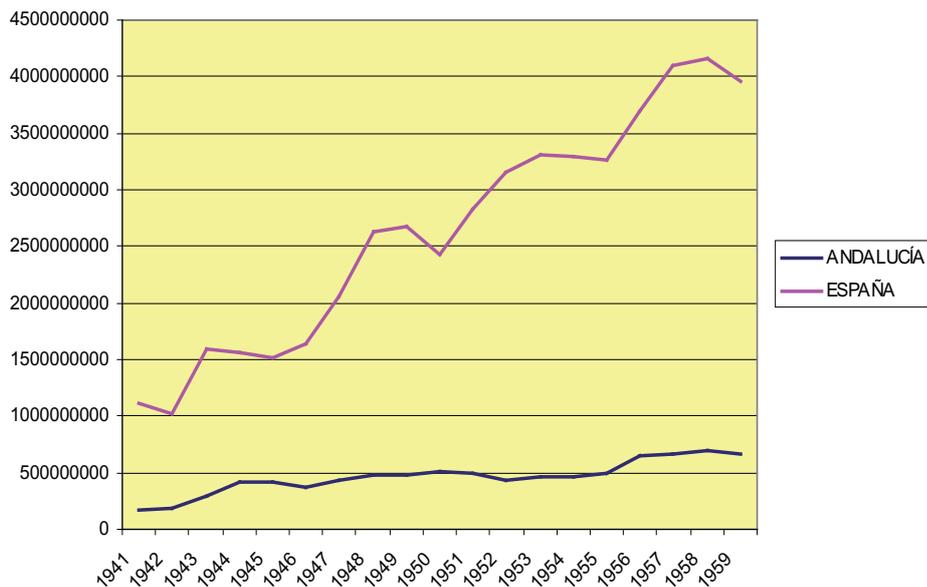
Si de las pautas de crecimiento nos trasladamos a la estructura interna de los intercambios, o a la localización de los mismos, lo que nos encontramos puede resumirse con dos términos: concentración y especialización. Tales calificativos atañen sobre todo a las mercancías exportadas (que son productos agrarios por encima del 60%, mientras que si se unen los mineros, incluidos aquellos con una primera transformación industrial incorporada, los porcentajes llegan a rozar el 90%), aunque no tanto a las importaciones, en las que el balance entre alimentos, energía, productos químicos y maquinaria aparece más repartido y además (gráfico 2.21.), progresivamente inclinado a estos últimos.

Algo similar ocurre en el caso de las zonas de entrada y salida de estos intercambios: en los años cuarenta el protagonismo sevillano en las exportaciones andaluzas es indiscutible (gráfico 2.22.), aunque en lo que se refiere a las importaciones, debe compartir esa primera posición con Cádiz. Lo anterior no impide, sin embargo, que a medida que vamos avanzando en el periodo que nos ocupa, la distribución porcentual de los intercambios –especialmente de las exportaciones- sea mucho más equilibrada, con Sevilla, Cádiz, Málaga y Huelva como los puntos de salida más importantes del tráfico internacional.

Los últimos gráficos (2.24. a 2.29.) permiten profundizar algo más en la composición del comercio exterior andaluz, confirmando que, en general, la región mantiene la misma especialización que ya la había caracterizado en las primeras décadas del siglo XX. Así ocurre con los dos puertos seleccionados, Sevilla y Málaga: por el primero se embarcan sobre todo aceitunas, aceite de oliva, piritas, naranjas y corcho manufacturado, mientras que por el segundo lo hacen almendras, pasas, vino, cítricos, azúcar y óxidos de hierro. Por lo que respecta a las importaciones, a través de la aduana hispalense entran sobre todo carbón mineral, petróleo, hierros, maderas y fertilizantes, a los que más tarde se añade el cemento y la maquinaria, mientras que en la de Málaga lo hacen, en primer lugar abonos químicos, pero también productos energéticos, trigo y duelas para su industria vinícola. Como puede observarse, pocas novedades con respecto al modelo secular de especialización comercial de ambas zonas productivas.

Gráfico 2.13. Valor del comercio exterior español y andaluz. Años 1941-1959

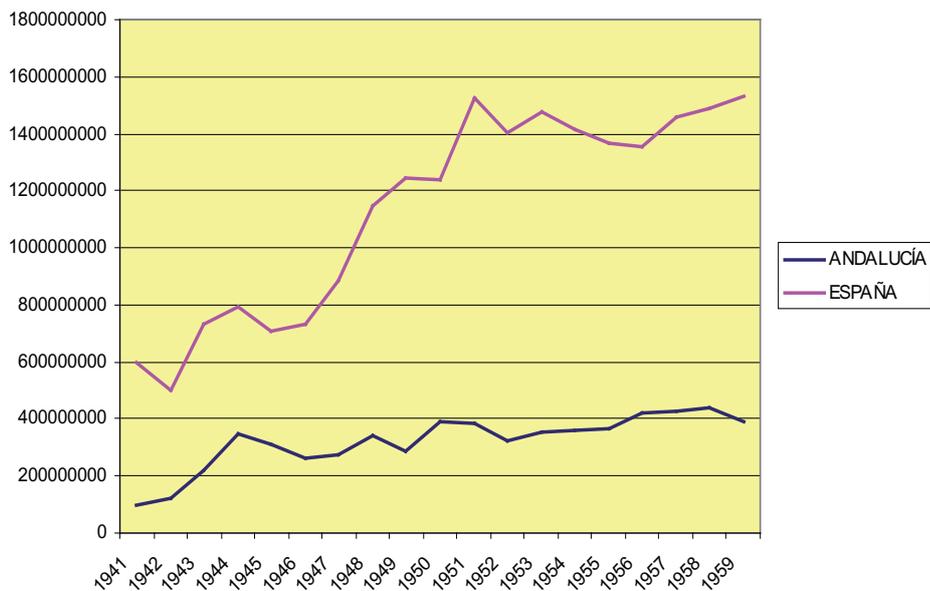
(en pesetas)



FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

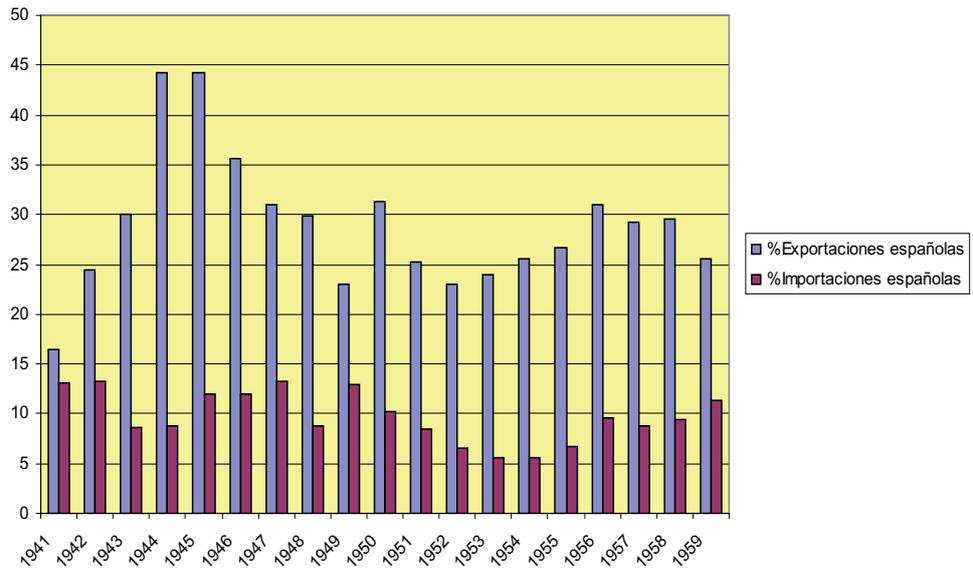
Gráfico 2.14. Valor de las exportaciones andaluzas y españolas. Años 1941-1959

(en pesetas)



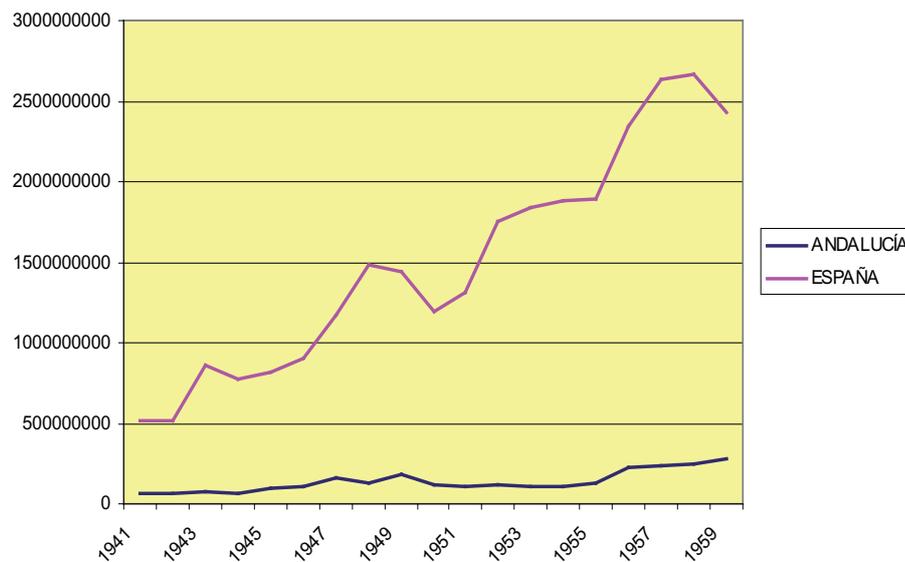
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.15. Porcentaje de las exportaciones e importaciones andaluzas sobre el total de exportaciones e importaciones españolas. Años 1941-1959



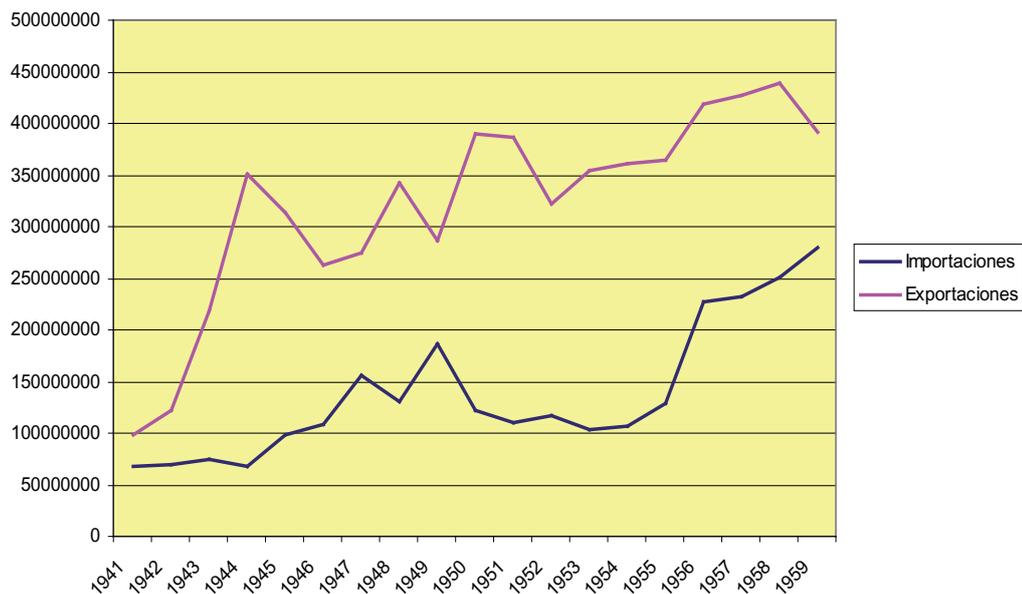
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.16. Valor de las importaciones andaluzas y españolas. Años 1941-1959
(en pesetas)



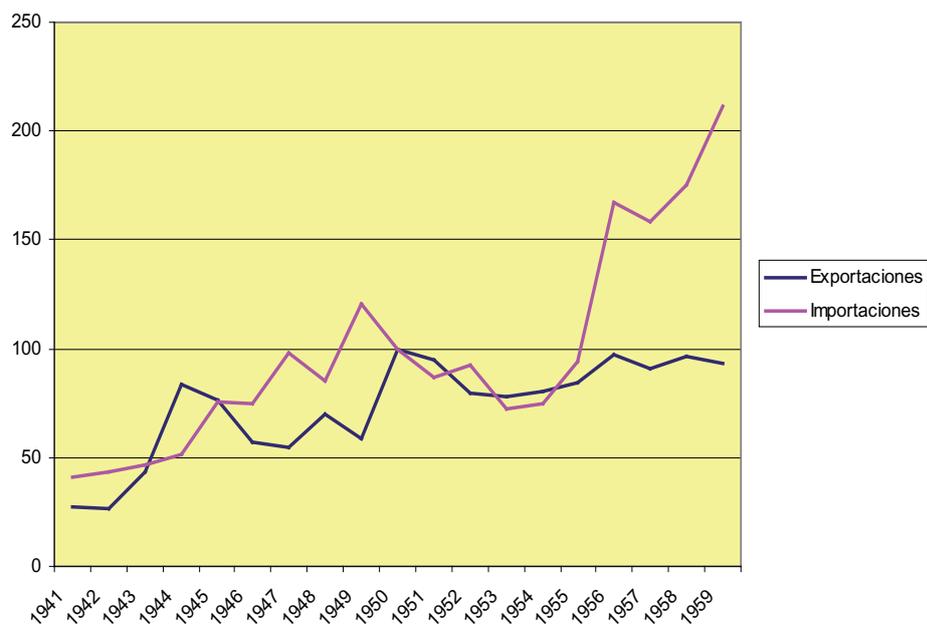
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.17. Valor del comercio exterior andaluz. Años 1941-1959
(en pesetas corrientes)



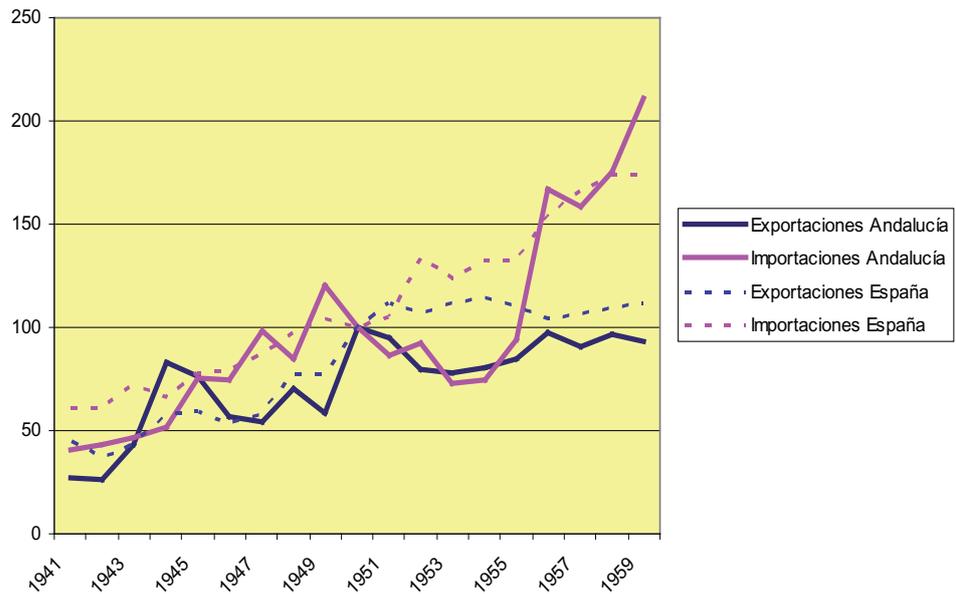
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.18. Índice de exportaciones e importaciones andaluzas. Años 1941-1959
(1950=100) (en pesetas de 1913)



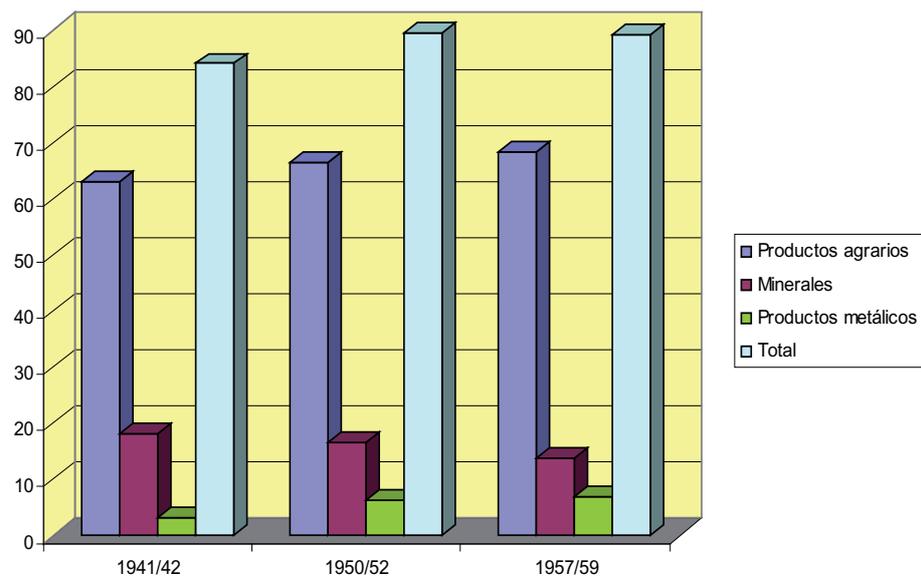
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.19. Índice de exportaciones e importaciones andaluzas y españolas. Años 1941-1959
(1950=100) (en pesetas de 1913)



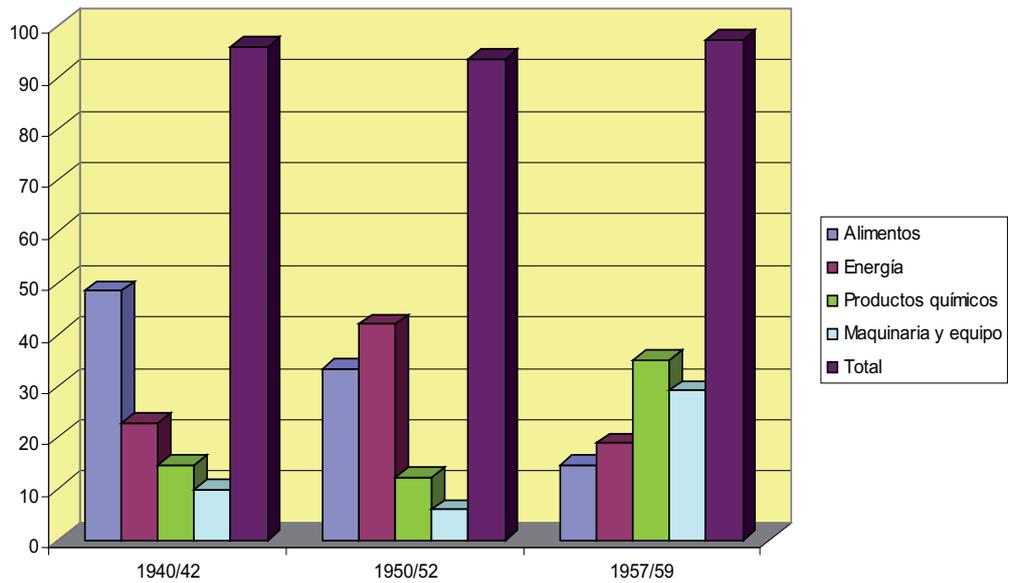
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.20. Estructura de las exportaciones andaluzas. Años 1941-1959
(porcentajes sobre el valor total)



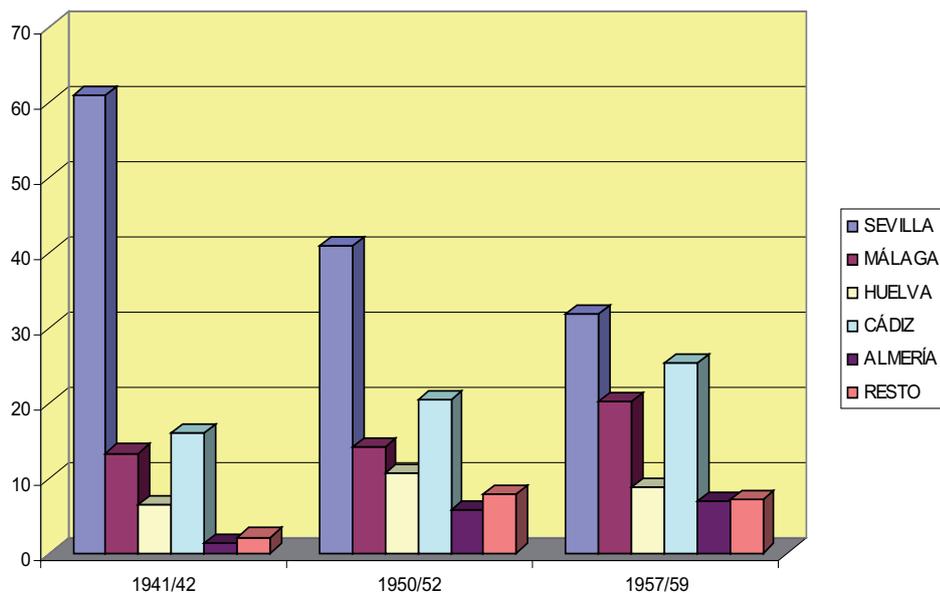
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.21. Estructura de las importaciones andaluzas. Años 1941-1959
(porcentajes sobre el valor total)



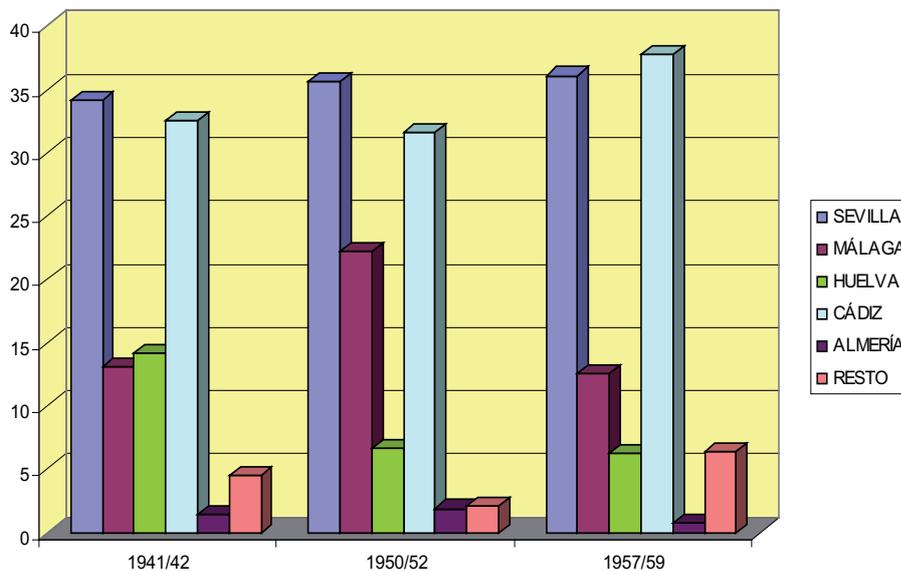
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.22. Distribución de las exportaciones andaluzas por aduanas. Años 1941-1959
(porcentajes sobre el valor total)



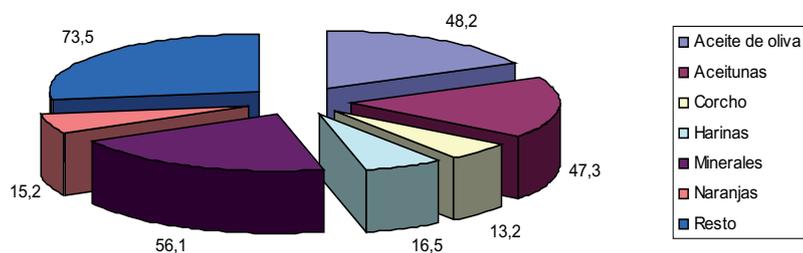
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.23. Distribución de las importaciones andaluzas por aduanas. Años 1941-1959
(porcentajes sobre el valor total)



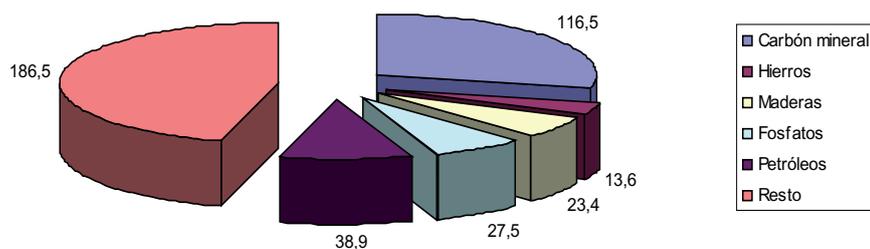
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.24. Estructura de las exportaciones de la aduana de Sevilla. Años 1941-1942 (en miles de tns.)



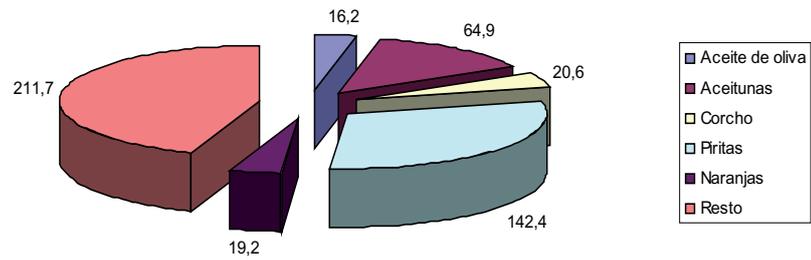
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.25. Estructura de las importaciones por la aduana de Sevilla. Años 1941-1942 (en miles de tns.)



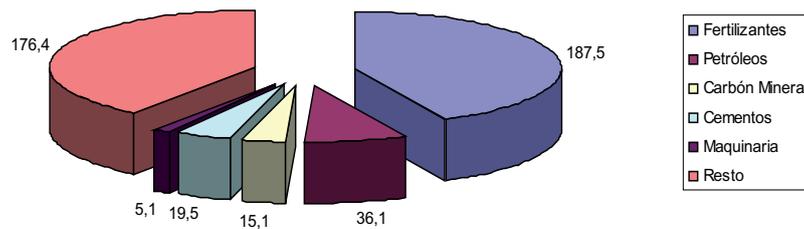
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.26. Estructura de las exportaciones por la aduana de Sevilla. Años 1955-1956 (en miles de tns.)



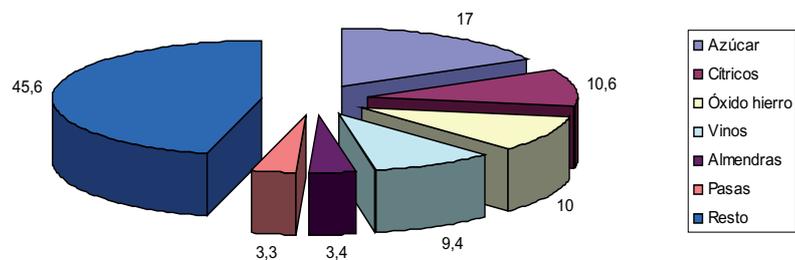
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.27. Estructura de las importaciones por la aduana de Sevilla. Años 1955-1956 (en miles de tns.)



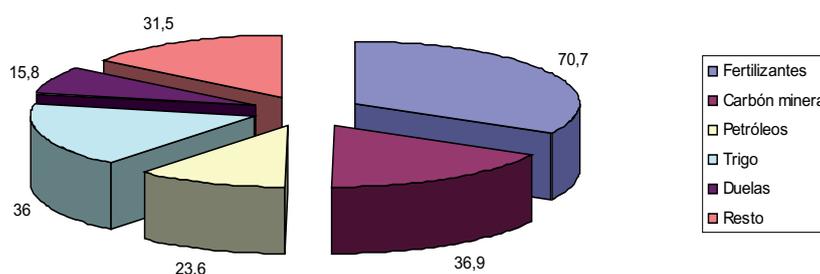
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.28. Estructura de las exportaciones por la aduana de Málaga. Años 1953-1955 (en miles de tns.)



FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.29. Estructura de las importaciones por la aduana de Málaga. Años 1953-1955 (en miles de tns.)



FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

2.2.3. Del desarrollismo a Europa, 1960-1985

El plan de Estabilización de 1959 abrió una nueva etapa para la economía española que, al sostenerse fundamentalmente en propuestas de liberalización que intentaban superar las prácticas intervencionistas y autárquicas del periodo anterior, tendrían profundas consecuencias sobre el sector exterior. En concreto, factores tales como el arancel de 1960 –que sustituía al por entonces desfasado arancel Cambó de 1922, abandonando progresivamente el control sobre las importaciones para sustituirlo por recargos específicos sobre las mercancías importadas– la devaluación de la peseta efectuada ese mismo año, las progresivas medidas de apoyo a la exportación y la pertenencia española –ya de pleno derecho– a organismos internacionales (España se adhirió al GATT en 1963), enmarcadas en un contexto de crecimiento económico generalizado y de creciente liberalización de los intercambios, afectaron positivamente a nuestra balanza comercial, especialmente a partir de 1970, cuando España firmó un acuerdo preferencial con la CEE que le permitió una integración comercial mucho más intensa en un mercado que atravesaba entonces una indudable etapa de expansión¹².

De todas formas, los logros de los años sesenta y setenta deben situarse en sus justos términos: comparado con el periodo anterior, la España del desarrollismo aparecía como una economía mucho más abierta –el grado de apertura se dobló de 10 al 20% entre 1959 y 1970–, pero las limitaciones eran todavía numerosas y los niveles de protección mucho más elevados que en otras economías de su entorno. En cualquier caso, las medidas de liberalización supusieron la entrada de bienes intermedios y de equipo, que contribuyeron decisivamente a mejorar la productividad de las empresas españolas, penalizadas por un difícil acceso a los *inputs* e insumos intermedios durante el periodo autárquico, lo que a la postre terminó también mejorando su competitividad y

poniendo de manifiesto sus auténticas ventajas comparativas. Esta secuencia explica que al menos hasta mediados de los años setenta las importaciones fueran las auténticas protagonistas del comercio exterior español –la tasa de cobertura de las exportaciones se situó entonces entre el 32 y el 45%–, mientras que a partir de ese momento y hasta 1985 la vitalidad de las exportaciones fue sobre todo la que sostuvo el crecimiento del sector exterior, que en ese último año ya ofrecía un coeficiente de apertura cercano al 35% y una tasa de cobertura de las exportaciones superior al 80%¹³.

El crecimiento del sector se acompañó de un cambio fundamental en la naturaleza de las exportaciones y otro más moderado en las importaciones. En aquellas, España modificó por primera vez su relación secular con el exterior: los productos agrarios y los minerales perdieron peso a frente a bienes industriales de consumo e intermedios (productos químicos, material de transporte, automóviles, calzado, etc.)¹⁴; en éstas, la energía y los bienes intermedios terminaron imponiéndose frente a los bienes de consumo y de equipo y los alimentos¹⁵.

¿Participó Andalucía de esta fase expansiva del crecimiento del comercio exterior español? El gráfico 2.30, basado en los datos ofrecidos por el cuadro 2.1., resume los cambios fundamentales experimentados en el sector entre 1960 y 1980. Transformaciones de grueso calado en la mayoría de las variables, que tuvieron un primer e indudable reflejo en el volumen de la actividad exterior y su participación en el producto regional, pero que también supusieron cambios sustanciales en la composición de los intercambios, la balanza comercial y el peso del comercio con el extranjero en el conjunto español.

Interesándose en el análisis comparativo, el gráfico 2.32. permite concretar las pautas relativamente similares que siguió el comercio exterior andaluz y el del total español. En pesetas constantes la tasa de crecimiento de aquel fue del

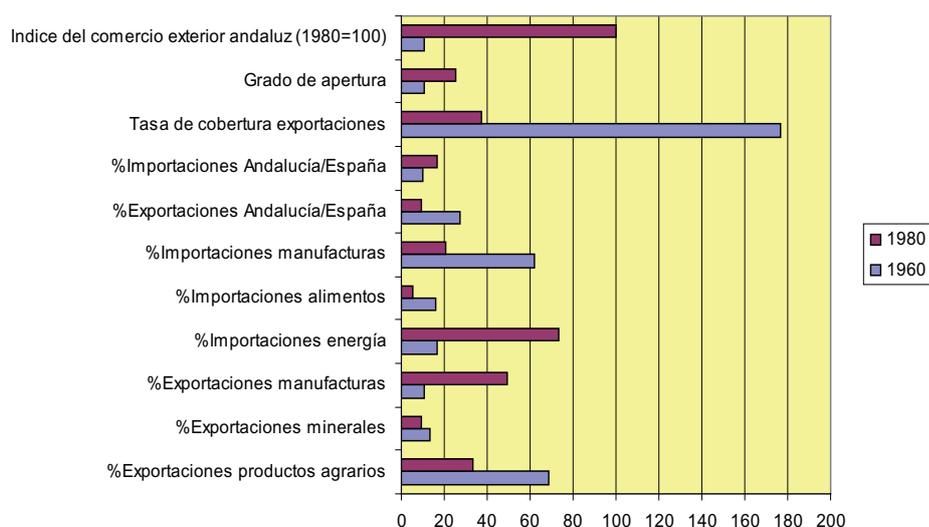
¹² Barciela y otros (2001), pp. 346-352.

¹³ Serrano Sanz (1997).

¹⁴ Donges (1973).

¹⁵ Fanjul y Segura (1977), Viñas y otros (1979).

Gráfico 2.30. Indicadores del cambio estructural del comercio exterior andaluz. Años 1960-1980



FUENTE: Cuadro 2.1.

14,8%, mientras que los porcentajes españoles se situaron, en igual periodo, en el 15,7%. Porcentajes muy elevados –al menos seis puntos por encima del crecimiento de la renta–, que sí ofrecen un aspecto muy distinto al desagregar exportaciones e importaciones: el aumento de aquellas en Andalucía fue del 10,9% frente al 17,1% español; mientras que el de éstas alcanzó en el sur nada menos que el 20,9% y en España un 14,3%. Como puede observarse en el gráfico 2.32. el tirón de las importaciones se produjo sobre todo entre 1973 y 1975, y posteriormente desde 1980, una vez superadas las consecuencias más graves de la crisis energética de la segunda mitad de aquella década; en cuanto a las exportaciones, su perfil, mucho más plano, sólo comenzó a quebrarse positivamente desde 1980.

Tal comportamiento tendría consecuencias fundamentales para el sector exterior andaluz: por primera vez desde mediados del siglo XIX el saldo comercial negativo fue la norma y no la excepción, y con él un balance en la participación del comercio exterior español progresivamente reducida. Aportaciones porcentuales similares a las arrojadas por su contribución a la Renta Nacional –en torno al 10%– todavía más reducidas en el caso de las exportaciones –que de significar cerca del 25% de las españolas en 1960 se quedan en los primeros ochenta en menos del 9%– y ligeramente mejores en las importaciones, que prácticamente doblaron su participación (del 7 al 14% en el periodo analizado).

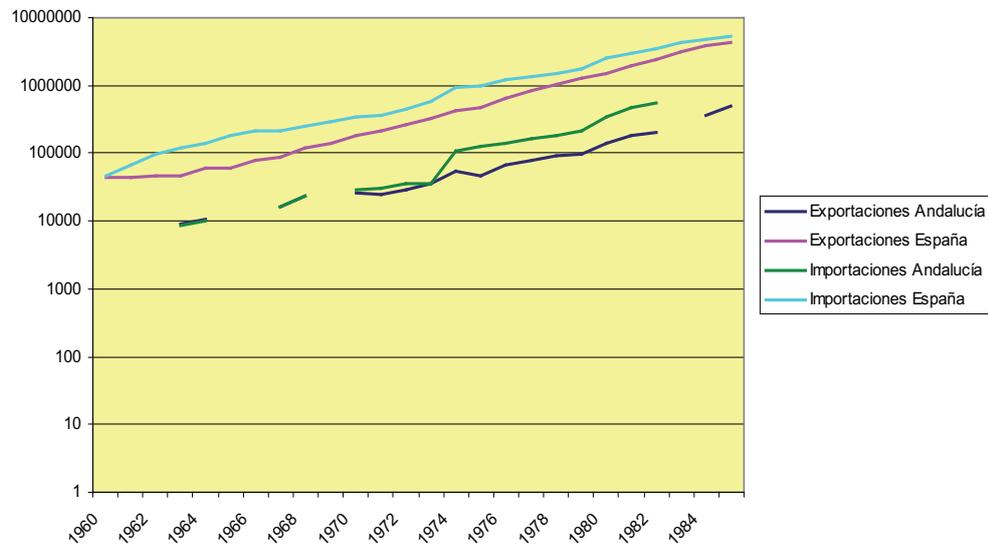
Y cambios que, por supuesto, estaban reflejando modificaciones importantes en las compras y en las ventas al exterior, así como en las aduanas de origen y destino por las que se realizaban estos intercambios. Los gráficos 2.34. y 2.35. señalan estas últimas. Quizá lo más significativo sea el ascenso de la provincia de Cádiz como cabecera del tráfico exterior andaluz. Un primer puesto incontestable en el caso

de las exportaciones y ligeramente más compartido en las importaciones –con Málaga y Huelva– que tiene que ver sobre todo con el ascenso de Algeciras como primera aduana de la provincia y también de la región desde mediados de los años setenta¹⁶.

Para explicar la sustitución de las zonas protagonistas de estos flujos mercantiles nada mejor que acudir a los gráficos 2.36. a 2.39., en los que se recogen de los diez primeros artículos comercializados en la región para comienzos de las décadas de los sesenta y los ochenta. En veinte años, el panorama había sufrido un vuelco considerable. La Andalucía de 1960 mantenía unos lazos comerciales con el exterior muy similares a los que venían caracterizándola durante todo el siglo XX y buena parte del XIX (esto es, seguía vendiendo productos agrarios y mineros y comprando maquinaria, alimentos, fertilizantes y bienes industriales), mientras que dos décadas más tarde los grandes protagonistas del comercio exterior andaluz eran los petróleos y sus derivados en el caso de las importaciones –muy distanciados, en términos de valor de cualquier otra rúbrica– y los productos petroquímicos –resultado de los procesos transformadores realizados en la bahía de Algeciras y en el polo de Huelva– en lo que respecta a las exportaciones, en las que, sin embargo, la situación aparecía bastante más equilibrada: seguían permaneciendo algunos productos tradicionales –vinos de Jerez y Málaga, aceite de oliva–, junto a conservas vegetales, cobre y acero –transformados metálicos en ambos casos–, pasta de papel –de nuevo Huelva–, y material de transporte (fundamentalmente construcciones navales).

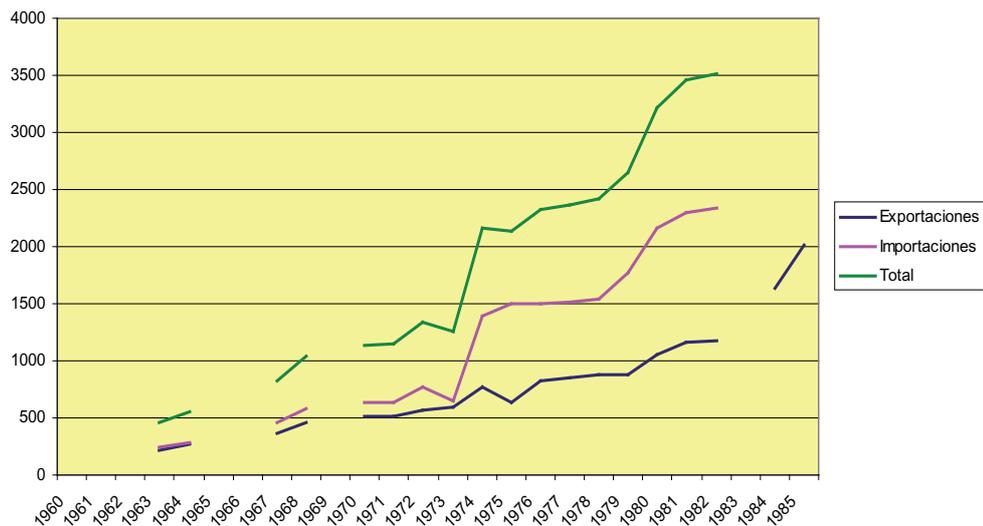
¹⁶ Barragán (1987) y (1989).

Gráfico 2.31. Valor de las exportaciones e importaciones andaluzas y española. Años 1960-1985
(en millones de pesetas)



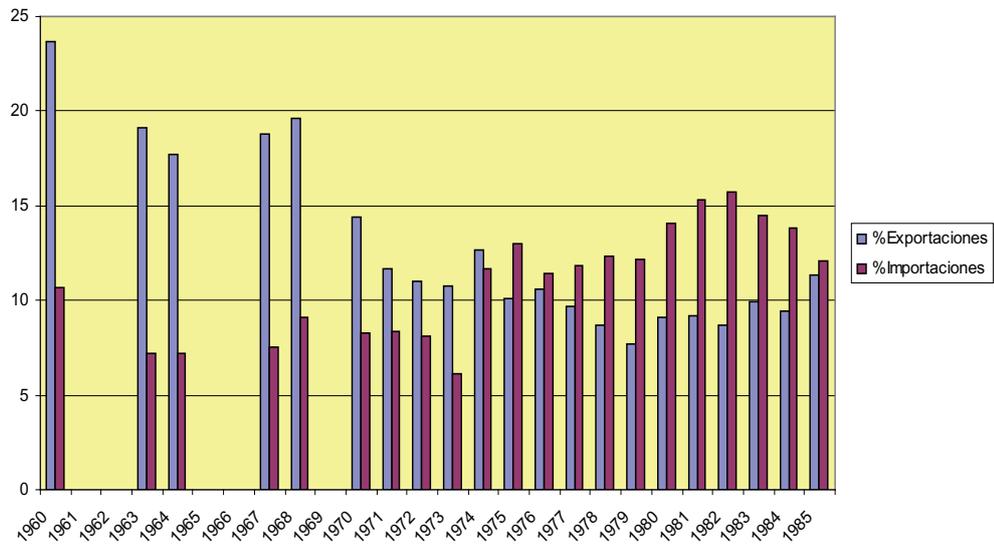
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.32. Valor del comercio exterior andaluz. Años 1960-1985
(en millones de pesetas de 1913)



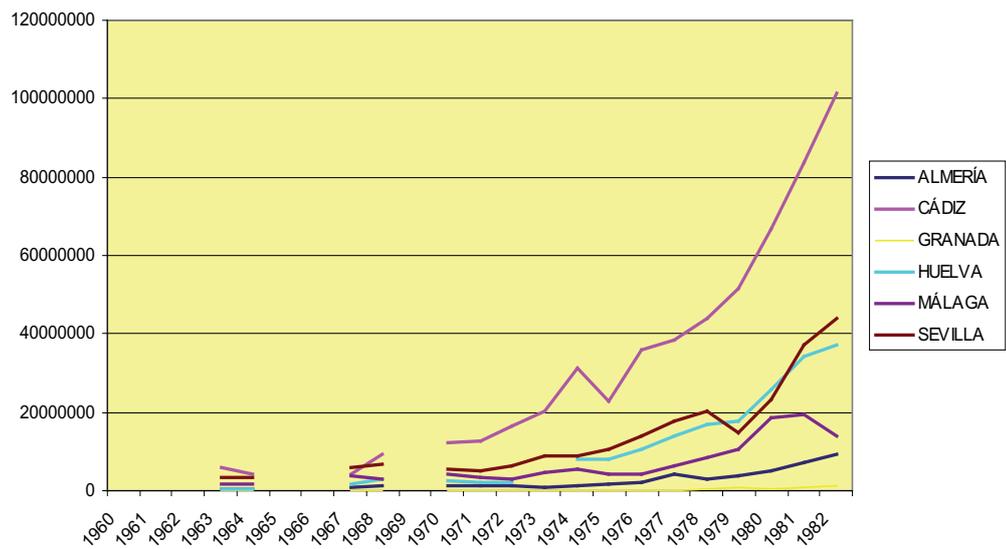
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.33. Porcentaje de las exportaciones e importaciones andaluzas sobre el total de exportaciones e importaciones españolas. Años 1960-1985



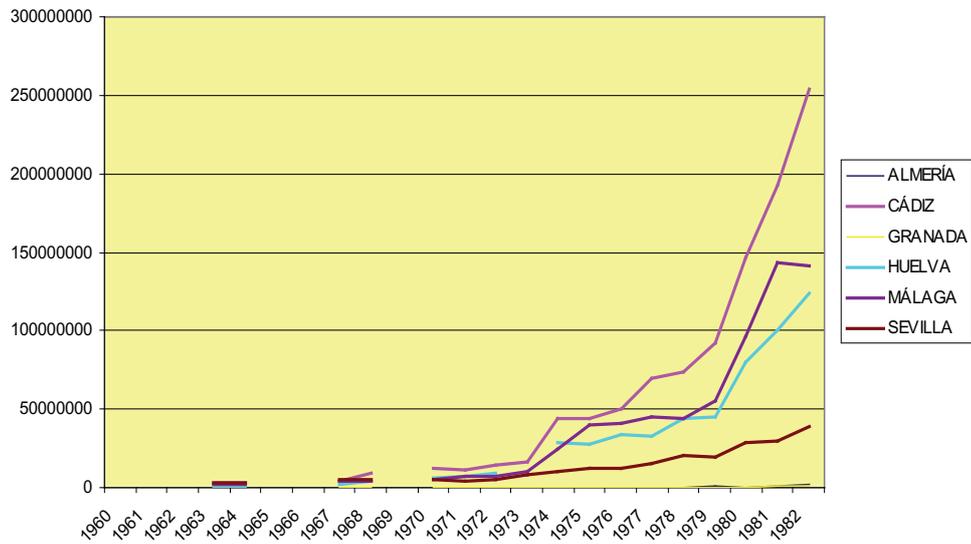
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.34. Valor de las exportaciones andaluzas por aduanas provinciales. Años 1960-1982
(en miles de pesetas)



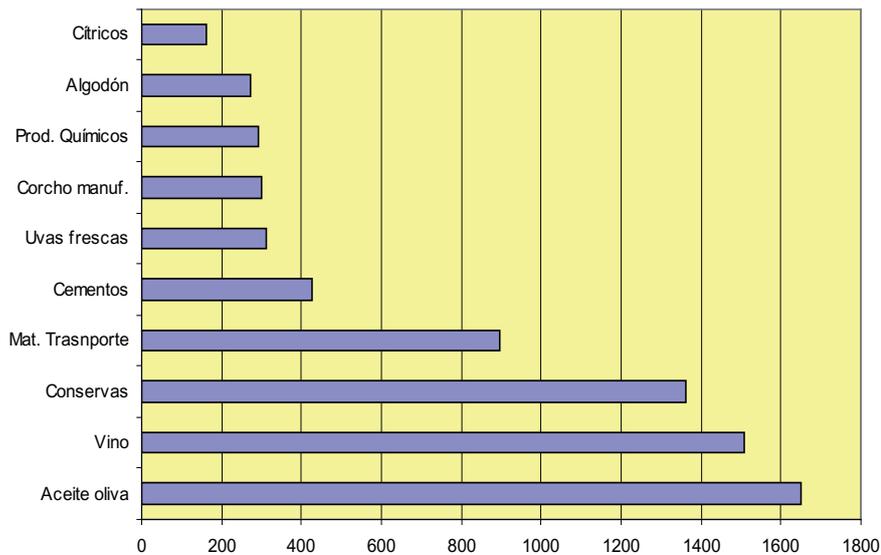
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.35. Valor de las importaciones andaluzas por aduanas provinciales. Años 1960-1982
(en miles de pesetas)



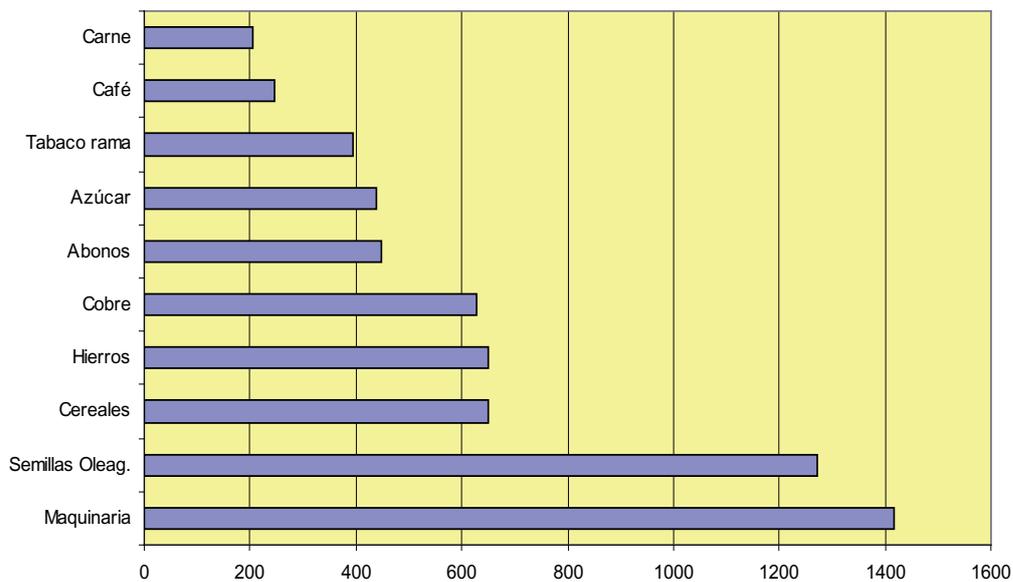
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.36. Los diez primeros artículos de exportación en Andalucía en 1963
(millones de pesetas).



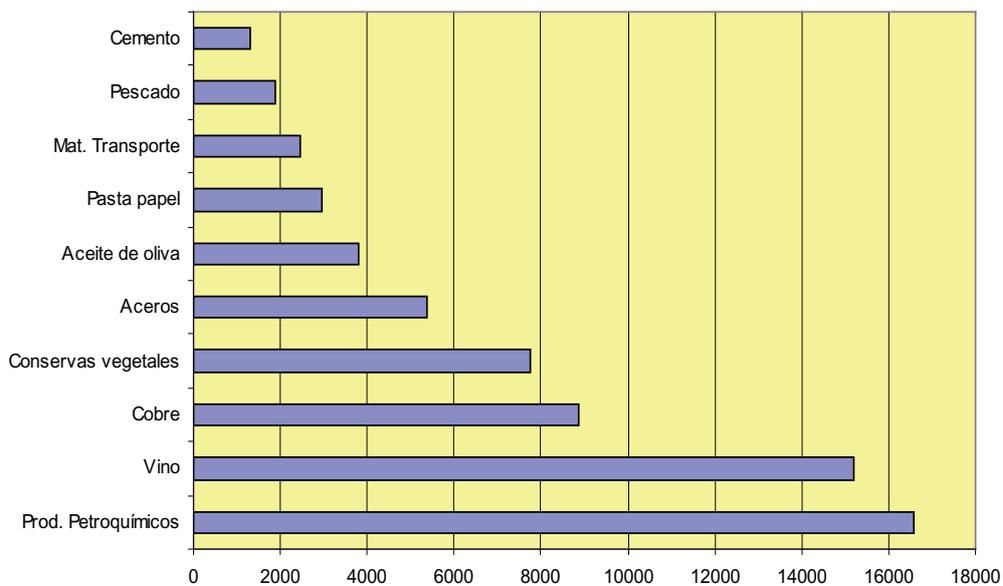
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.37. Los diez primeros artículos de importación en Andalucía en 1963
(millones de pesetas)



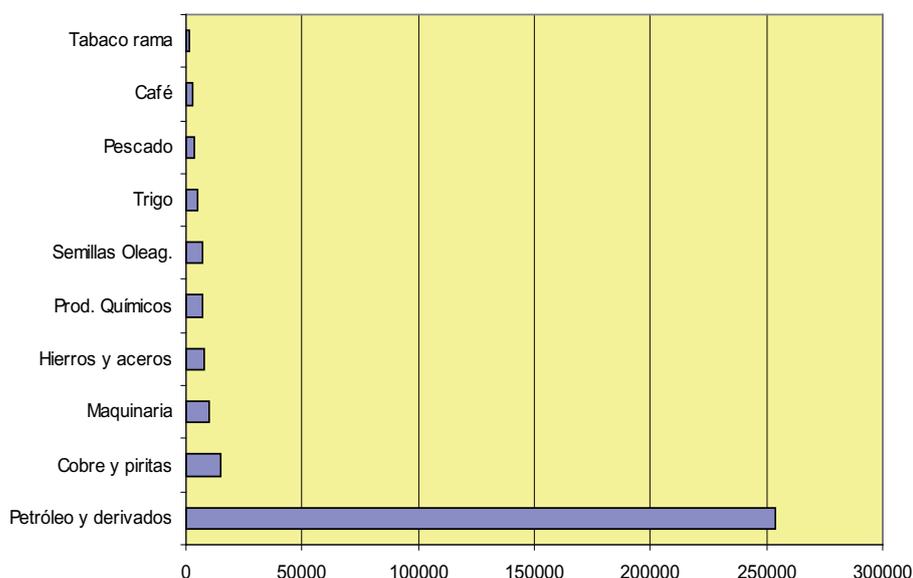
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.38. Los diez primeros artículos de exportación en Andalucía en 1980
(millones de pesetas)



FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.39. Los diez primeros artículos de importación en Andalucía en 1980
(millones de pesetas)



FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

2.2.4. El comercio exterior andaluz en una economía crecientemente globalizada, 1986-2000

Los profundos cambios experimentados en el comercio exterior español a partir de 1986 responden a una causa fundamental y claramente identificable: la incorporación de España a la CEE como miembro de pleno derecho el uno de enero de ese año. Tal fecha, y la posterior del mismo día y mes de 1993, cuando se produjo el nacimiento del Mercado Único Europeo –lo que significaba la desaparición de las aduanas fronterizas entre los países miembros de la ya Unión Europea– se encuentran en la base del extraordinario crecimiento sufrido por el sector exterior español, que a partir de esos momentos llegará a homologarse con los del resto de las economías de su entorno en aspectos tan nucleares como el grado de apertura o la composición de los intercambios.

Por otra parte, la integración de nuestro país en la Europa comunitaria significó la desaparición de los mecanismos de protección comercial y de apoyo a las exportaciones que todavía pervivían a mediados de los ochenta, de tal manera que la necesaria adaptación al nuevo marco regulador reveló los desfases de productividad que afectaban a la empresa española, lo que se tradujo inicialmente en una elevación del déficit comercial, generado por un crecimiento de las importaciones que difícilmente podía ser financiado con unas exportaciones que crecían a un ritmo bastante más moderado. Sin embargo, también reveló las verdaderas ventajas comparativas de España –y de sus regiones– marcando las líneas de especialización que permitirían en los años siguientes la definitiva inserción española en un

mercado internacional cada vez más integrado y en el que los intercambios se encontraban crecientemente liberalizados¹⁷.

La participación andaluz de esta coyuntura claramente expansiva puede visualizarse en los gráficos siguientes. La impresión que ofrecen los dos primeros vuelve a recordarnos situaciones anteriores del sector exterior regional e incluso de otras actividades productivas: crecimiento indudable si no se realiza ningún análisis comparativo pero comportamiento menos relevante si se efectúan cotejos con el total español o con otras regiones. Expresado en porcentajes: entre 1986 y 2000 las exportaciones andaluzas crecieron a una tasa anual del 7,8% frente al 9,3% de las españolas, mientras que las importaciones lo hicieron respectivamente al 9,0% y al 10,9%. La suma de ambas creció un 8,4% en Andalucía y un 10,2% en el conjunto de España. El grado de apertura es por ello sensiblemente para el total nacional que para el andaluz: en 2000 aquel se elevaba ya al 42% mientras éste se situaba todavía en el 31,5.

El resultado de este diferencial queda puesto de manifiesto en el gráfico 2.42: la participación de Andalucía en el comercio exterior español ha quedado reducida en las décadas finales del siglo XX a porcentajes escasamente relevantes, muy lejanos de los que presentaba la región en los inicios del Novecientos, e incluso inferiores a los de la primera liberalización de los años sesenta (ahora entre el 6 y

¹⁷ Análisis sobre el comercio exterior español en este periodo pueden consultarse entre otros en Fuentes Quintana (1995), Alonso y Donoso (1999) y Requeijo (2000).

el 10%, con lo que la suma del comercio exterior andaluz se sitúa entre el 7 y el 8%, porcentaje inferior al de su aportación a la Renta Nacional). Que este fenómeno se haya producido precisamente en la etapa de mayor crecimiento de los mercados internacionales no puede sino evidenciar que la economía andaluza se ha adaptado hasta el año 2000 peor que el conjunto de la española a la progresiva internacionalización característica de este periodo.

Menor crecimiento y también un saldo comercial distinto. La deficitaria balanza comercial española es sustituida en el sur por una trayectoria en la que se suceden ejercicios con saldo positivo y negativo, una situación novedosa frente a etapas anteriores –en las que el valor de las exportaciones andaluzas siempre ha superado a las importaciones–, que sin embargo parece revelar más debilidades que fortalezas, detectables cuando se analiza con cierto detalle la composición de los intercambios andaluces.

En efecto, el último decenio y medio del siglo XX ha sido testigo de modificaciones fundamentales en la naturaleza de los bienes que son comercializados con el extranjero con respecto a etapas anteriores del comercio exterior andaluz. En cuanto a las exportaciones, quizá el dato más significativo se refiera a una mayor participación de los productos agrarios frescos, procedentes ahora de las dos esquinas de la región –Huelva y sobre todo Almería, beneficiadas de una elevada productividad y de un fácil acceso al mercado comunitario¹⁸. Como puede observarse en el gráfico 2.51., por primera vez en la historia contemporánea de la región entre los diez primeros artículos vendidos al exterior, cuatro proceden de este tipo de agricultura (pimientos, tomates, fresas y pepinos). Junto a ellos, el aceite de oliva sigue manteniendo su importancia secular, lo que permite al sector primario –con la extensión agroindustrial– seguir proporcionando casi el 50% del valor del comercio exterior andaluz a finales del siglo XX¹⁹. No obstante, tan destacado como esta reagrarización de las exportaciones resulta la presencia de bienes procedentes del tratamiento

energético –refino de crudo por encima de cualquier otra rúbrica–, de otros intermedios –aceros y accesorios de transporte– y de bienes de consumo duradero –automóviles. En resumen, especialización en materias primas y productos de consumo, escasa importancia del comercio intraindustrial –menos que en España y en el conjunto de la UE– y elevado grado de concentración pueden definir el comportamiento de las exportaciones andaluzas en este periodo²⁰.

En lo que concierne a las importaciones (gráfico 2.50), la elevada dependencia energética de la región condiciona el comportamiento de las compras en el exterior, de las que más de un 40% corresponden a crudo, mientras que el resto, con similares porcentajes, se lo reparten maquinaria, hierros y aceros, minerales –sobre todo para las instalaciones metalúrgicas onubenses–, automóviles, productos químicos orgánicos, tabaco y pescados.

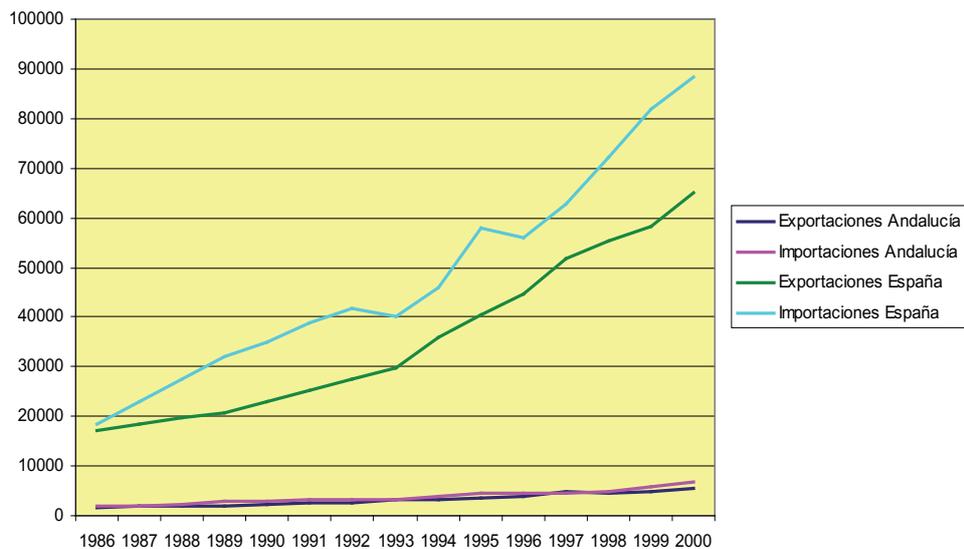
Por último, en la distribución provincial de estos intercambios (gráficos 2.43. y 2.44.), el dominio gaditano es indudable, sobre todo en las exportaciones, y más compartido con Huelva en el caso de las importaciones –de nuevo la entrada de carburantes–, mientras por lo que respecta a los países de destino y origen, la trayectoria más reciente del comercio exterior andaluz debe relacionarse con la especialización productiva que se acaba de señalar, aunque también con la pertenencia española a la Unión Europea, un mercado que no ha dejado de crecer para los productos andaluces (como se observa en los gráficos 2.45 y 2.47, en 1986 suponía el 61,3% de todas las ventas de la región al exterior y en 2000 ya superaba el 71%), aunque no tanto para sus compras en el extranjero, en las que el condicionante energético ha asegurado el predominio de los países miembros de la OPEP frente a los europeos (gráficos 2.46 y 2.49). El listado por países que ofrecen los gráficos 2.48 y 2.50. permite concretar el destino y origen de estas mercancías: Francia y Alemania lideran nuestras ventas, mientras que Argelia y Nigeria hacen lo propio con nuestras compras.

18 Sobre esta última, véase Sánchez Pérez y Segovia López (2005).

19 Moral Pajares (1998a), Lanzas Molina (2002).

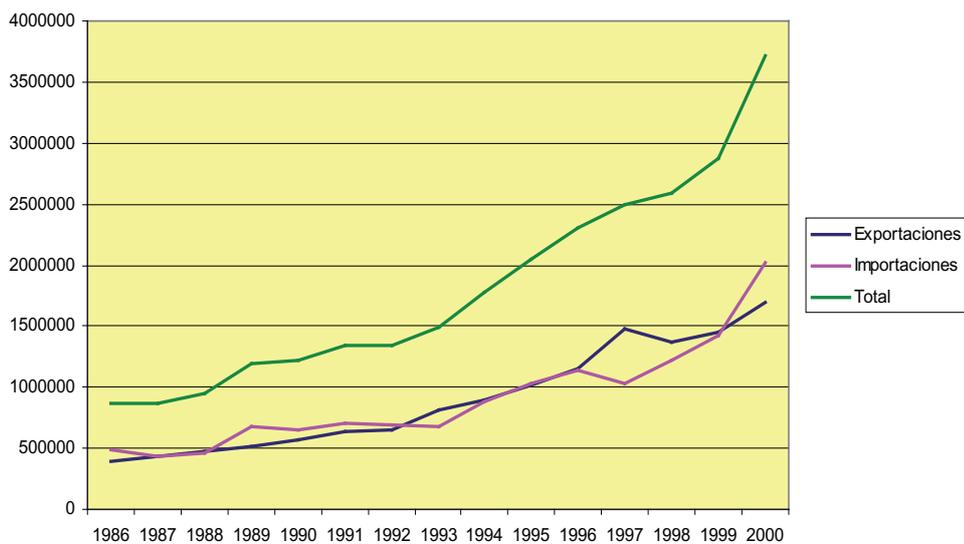
20 Se trata, por lo demás, del mejor estudiado. Pueden consultarse, entre otros, Moral Pajares (1998) y todas las colaboraciones incluidas en el número 31-32 del *Boletín Económico de Andalucía*, dedicado al comercio exterior.

Gráfico 2.40. Valor de las exportaciones e importaciones andaluzas y españolas. Años 1986-2000
(en millones de pesetas de 1913)



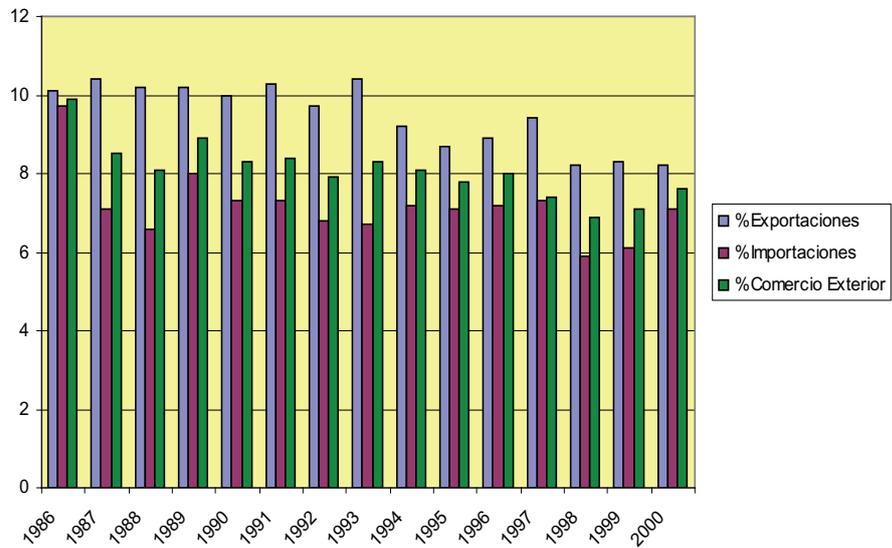
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.41. Valor del comercio exterior andaluz. Años 1986-2000
(millones de pesetas)



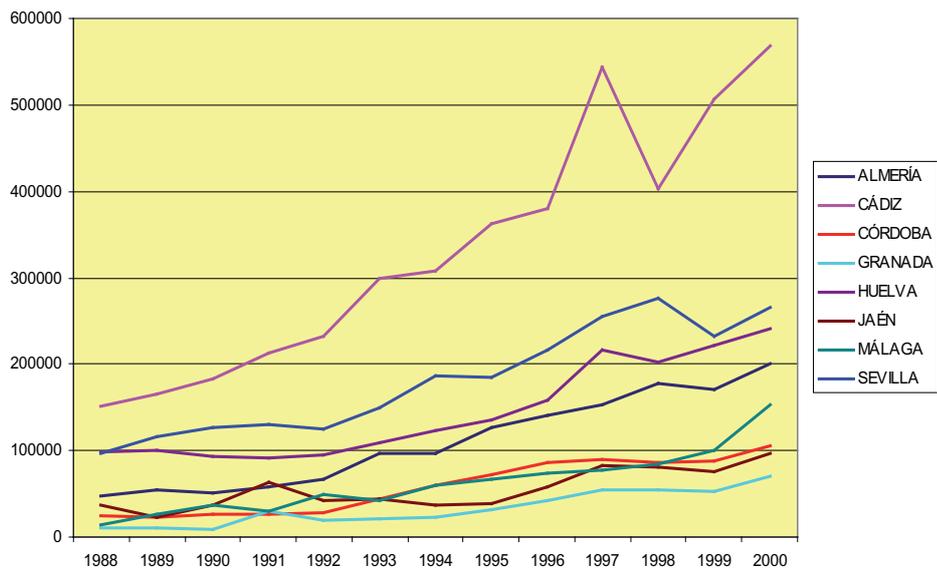
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.42. Porcentaje de las exportaciones e importaciones andaluzas sobre el total de exportaciones e importaciones españolas. Años 1986-2000



FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

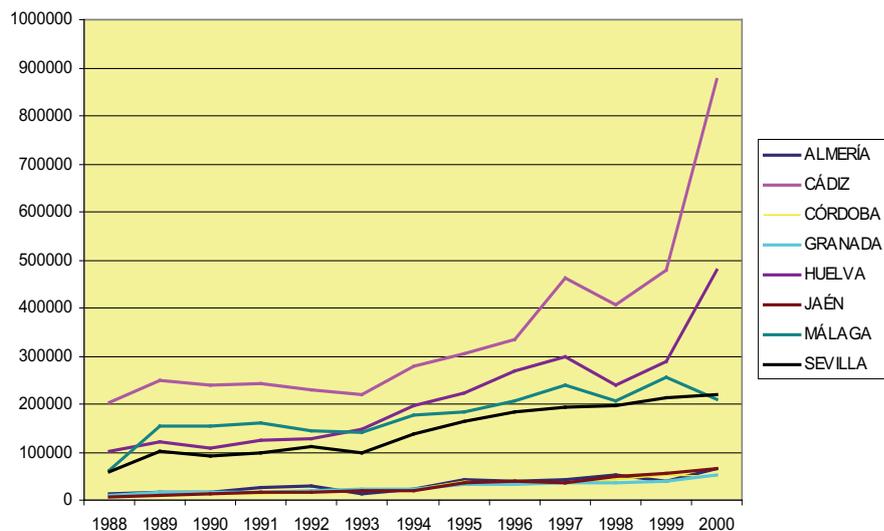
Gráfico 2.43. Valor de las exportaciones andaluzas por provincias. Años 1986-2000
(en miles de pesetas)



FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

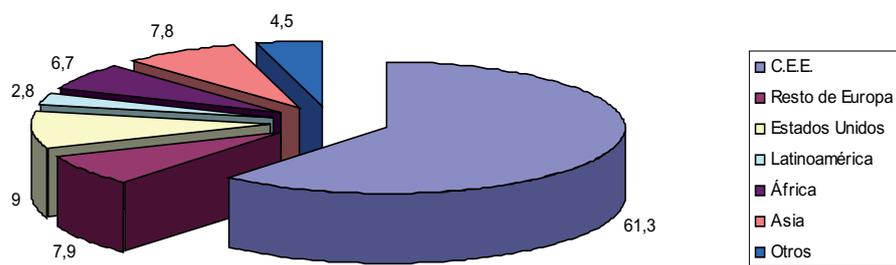
Gráfico 2.44. Valor de las importaciones andaluzas por provincias. Años 1986-2000

(en millones de pesetas)



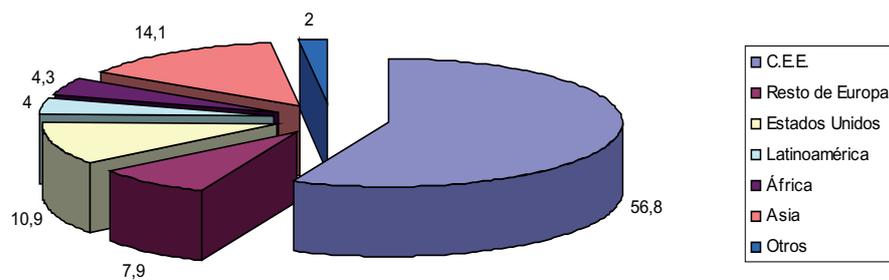
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.45. Destino de las exportaciones andaluzas en 1986 (porcentajes)



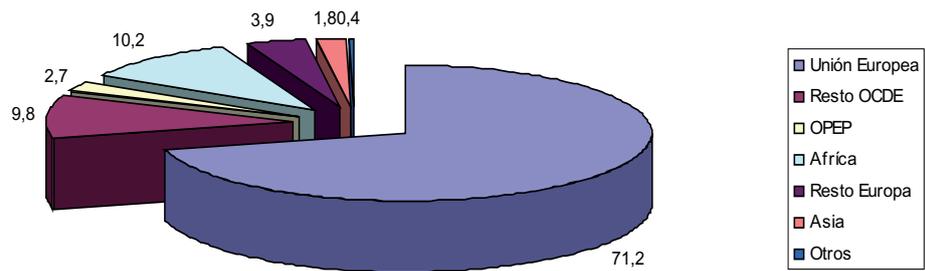
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.46. Origen de las importaciones andaluzas en 1988 (porcentajes)



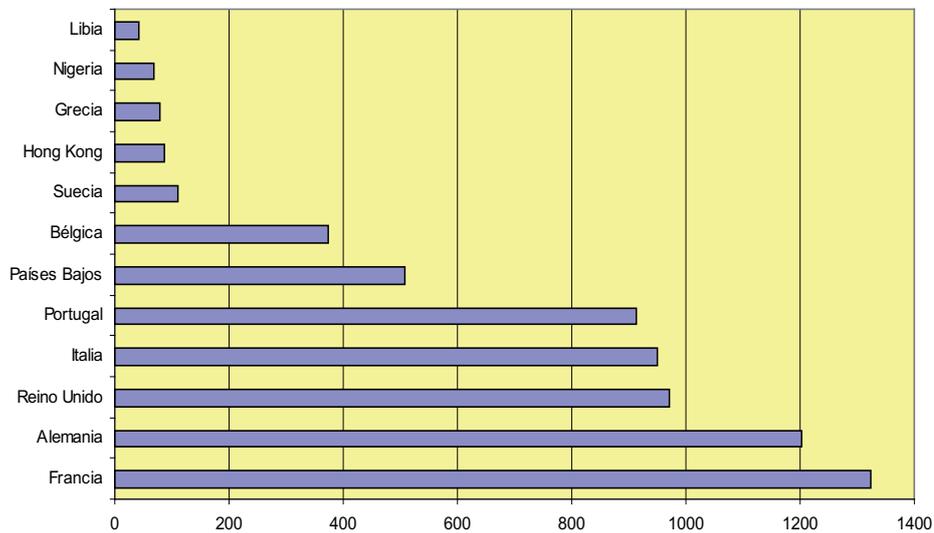
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.47. Destino de las exportaciones andaluzas en 2000
(porcentajes)



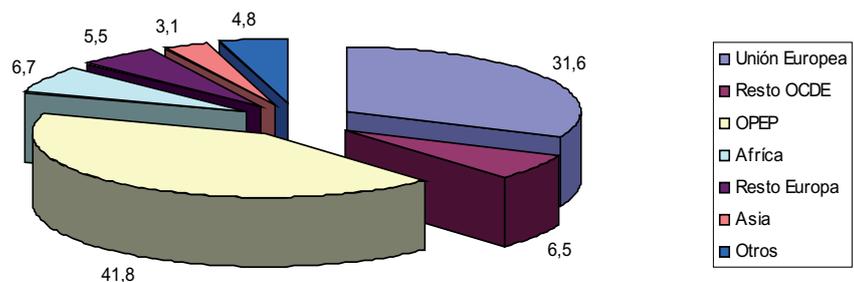
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.48. Principales países de destino de las exportaciones andaluzas en 2000
(millones de euros)



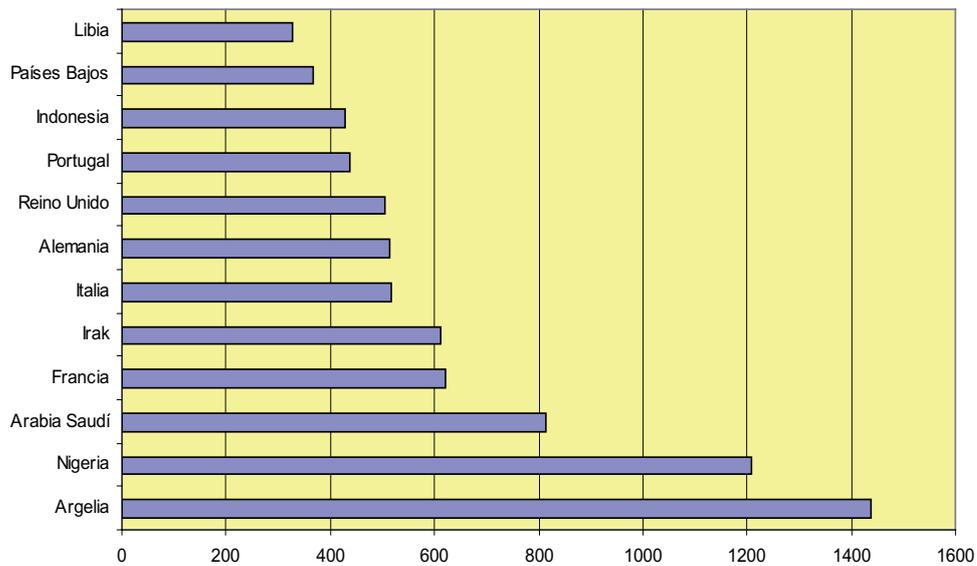
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.49. Origen de las importaciones andaluzas en 2000 (porcentajes)



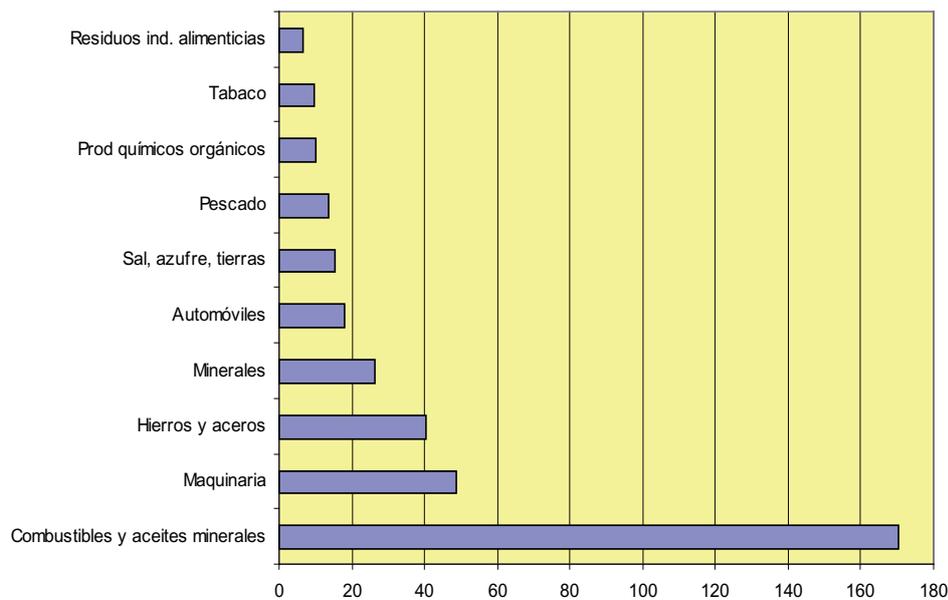
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.50. Principales países de origen de las importaciones andaluzas en 2000
(millones de euros)



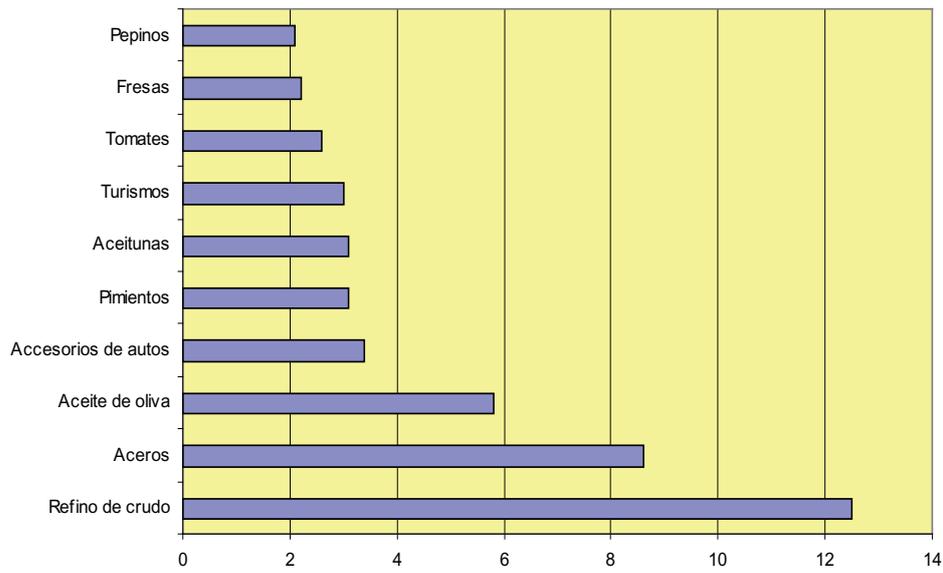
FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.51 Los diez primeros capítulos de importación en Andalucía en 1988
(miles de millones de pesetas).



FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Gráfico 2.52. Los diez primeros artículos de exportación de Andalucía en 2000
(porcentajes)



FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

3. Los transportes y comunicaciones andaluzas

El siglo XX ha sido un período de grandes cambios económicos y sociales. En otras publicaciones ya hemos resaltado la trascendencia de tales mutaciones en el ámbito andaluz, especialmente de las transformaciones agrarias y rurales, del desarrollo de la segunda y tercera revoluciones tecnológicas, del gran avance del turismo o de los niveles de educación alcanzados por Andalucía a finales del siglo XX¹. Incluso, en este mismo volumen, hemos planteado la evolución del comercio, interno y exterior, y su incidencia en el desarrollo económico regional. Ahora, abordaremos el siglo XX desde la perspectiva de los transportes y comunicaciones, un sector que también registró modificaciones de hondo calado a lo largo del novecientos. Su relevancia, sin embargo, viene de más atrás. Podríamos remontarnos varios siglos, pero basta con recordar el papel representado por los canales durante la primera revolución industrial inglesa o las consecuencias derivadas del trazado y explotación de miles de kilómetros de ferrocarriles en el mundo, por no mencionar la dura pugna sostenida por la navegación a vela ante el empuje del barco de vapor o la celeridad de las comunicaciones a través del telégrafo. Al margen de su importancia relativa, los cambios también se sucedieron en el sector de los transportes y comunicaciones en el que el automóvil y el avión adquirieron importancia para el traslado de personas y mercancías y las telecomunicaciones convirtieron al planeta en un espacio reducido. La mudanza ha sido, pues, considerable y, sin lugar a dudas, ha influido en el desarrollo económico y social de las sociedades contemporáneas, también en las de España y Andalucía.

Los transportes y las comunicaciones constituyen así un sector clave en la sociedad moderna, estrechamente relacionado con el desarrollo económico. Esto es, a un país, una región, con un elevado nivel de riqueza, corresponde una extensa y adecuada red de transportes y viceversa. Otra cosa es, sin embargo, dilucidar si tales actividades actúan como factores o son consecuencia del propio crecimiento económico. Muchos aspectos parecen señalar que las mejoras en las infraestructuras viarias y en las redes de comunicación

inducen al crecimiento, que difícilmente se alcanzará sin un previo avance de aquéllas. No faltan ejemplos, sin embargo, que contradicen estas engañosas apariencias. Los malos y escasos caminos de Cataluña no impidieron el auge de la región durante el siglo XVIII ni las fuertes inversiones en carreteras realizadas en un país africano por el Banco Mundial en la década de los sesenta aseguraron el incremento de las actividades productivas en las zonas elegidas². Sin entrar en otras consideraciones, que las hay, entendemos que unas buenas infraestructuras son causa necesaria pero no suficiente para el crecimiento económico, al tiempo que una mala red viaria refleja algo más que los obstáculos de una orografía abrupta y montañosa. Transporte y desarrollo están, pues, en una dialéctica constante³.

Las redes de transporte y comunicaciones unen diferentes nudos localizados en puntos territoriales diversos, reducen las distancias entre la producción y el consumo y dan mayor movilidad a personas, mercancías y otros servicios. También articulan y estructuran el territorio, especialmente la red viaria y el ferrocarril. La Geografía del Transporte, de tardía aparición en nuestro país, analiza las estructuras territoriales a través de los distintos modos de transporte y su funcionamiento. Con ello resalta el elemento espacial de los diferentes flujos que pueden y deben ser estudiados a través de sus variadas características. La Geografía ha sido, y es, una de las ramas del conocimiento, junto a la Economía, que mayor número de estudios ha publicado en los últimos años. Por ello nos recuerdan, unos y otros, que el transporte debe analizarse como elemento, a la vez, de estructuración territorial y de desarrollo económico, lo que no obvia otras posibles consideraciones. De esta manera, la estructura productiva, el sistema de transporte y la red urbana ayudan a comprender algunas de las causas del desarrollo de los diferentes espacios territoriales⁴.

Los objetivos de este apartado son, en cambio, bastante más modestos. En este volumen, hemos completado las series ya publicadas por el Instituto de Estadística de Andalucía en 2002 hasta finales del siglo (2000), hemos

1 Instituto de Estadística de Andalucía (2002), Parejo (2005), Zambrana (2006). Quedan pendientes de publicación los estudios sectoriales de Turismo, Comercio, Transportes y Comunicaciones y Educación y Cultura.

2 Fontana (1986) y Hernando (1977).

3 *Información Comercial Española*, 531, (1977), monográfico sobre transportes.

4 López Lara (1990).

ampliados algunas de ellas y, sobre todo, hemos realizado un primer análisis de las mismas a lo largo del siglo XX, apoyándonos en la bibliografía citada. Dada la carencia de estudios, este capítulo no pretende (ni puede serlo) un análisis exhaustivo de los transportes y las comunicaciones andaluzas en el siglo XX, sino un primera aproximación descriptiva de la evolución de las principales vías y medios de locomoción. Con tal descripción pretendemos señalar los grandes períodos, las problemáticas más generales y, en fin, apuntar algunas cuestiones que sirvan de referencia para futuros trabajos.

Como ya hemos escrito en el capítulo de fuentes, esta parte de la publicación consta de cuatro epígrafes, desiguales entre sí debido a la diferente disponibilidad de estadísticas históricas y al propio caudal de conocimientos existente. En los transportes terrestres, el ferrocarril ha sido la estrella de los trabajos e investigaciones, sobre todo durante el período transcurrido de 1850 a 1950⁵. El trazado inicial de las principales líneas, las inversiones públicas, las empresas privadas y los progresivos problemas planteados por el ferrocarril en las décadas mediales del siglo XX han sido objeto de investigación y publicación nacionales y andaluzas. A ello unimos la especial cualificación de los autores, que han hecho un esfuerzo importante para completar las series y realizar un análisis consistente de las mismas⁶. Pocos trabajos, nacionales y regionales, han abordado el transporte por carretera, el gran desconocido hasta las últimas décadas del siglo XX. En este modo contrasta el aceptable conocimiento sobre los siglos XVIII y la primera mitad del XIX, debido principalmente a los trabajos de Santos⁷ y Jurado⁸, y el reducido número de estudios referidos a la segunda mitad del XIX y a casi todo el siglo XX⁹. La falta de fuentes y la dificultad de elaboración estadística explican, en parte, la escasez de investigaciones sobre la carretera y la automoción, pese a la grande importancia adquirida durante la segunda mitad del pasado siglo. Otro tanto puede decirse del transporte aéreo, que tiene sólo una presencia testimonial en los trabajos de transportes y comunicaciones¹⁰. Más numerosos han sido los estudios sobre puertos y tráfico marítimos, aunque faltan visiones globales en tiempo y espacio¹¹. En cambio, las comunicaciones tal vez sean la “cenicienta” del sector con escasas referencias bibliográficas, especialmente para el ámbito regional andaluz¹². En fin, la historiografía ha dedicado poca atención a tales actividades durante el siglo XX, lo que añade valor a este trabajo, pese al carácter descriptivo dominante del mismo.

La escasa bibliografía no le resta importancia económica y territorial, mucho menos reduce la magnitud de los cambios. En los comienzos del siglo XX, el gran avance del ferrocarril y la aplicación del vapor a la navegación durante la segunda mitad del siglo XIX otorgaban primacía a estos medios de transporte, que coparon un elevado porcentaje de los movimientos de mercancías y hombres. Los cambios, que se produjeron a escala planetaria, tuvieron su concreción en el ámbito andaluz, aunque el parcial trazado ferroviario y la lenta adecuación de las infraestructuras portuarias dejaban ver carencias harto significativas. La carretera ocupaba un lugar secundario, aunque su importancia debió ser mayor de lo que muchos le han asignado al completar el transporte ferroviario y constituir una red única en numerosos espacios de la región. La automoción aún no se había iniciado y los firmes de *macadam*¹³ facilitaban el paso de los carruajes, aunque el uso de caminos vecinales, cuando no de lechos sin agua, y el transporte a lomo de bestias seguían aún bastante extendidos. Los tráfico aéreos eran inexistentes, al tiempo que ya existía una amplia red telegráfica, uniendo los principales núcleos de población del país.

A finales del siglo XX, la situación era radicalmente diferente. El hecho más notorio, tal vez sea, el gran avance registrado por las telecomunicaciones, en los últimos años, que han reducido las distancias y multiplicado la correspondencia entre personas y espacios. Sigue de cerca, el auge del automóvil que desplaza a millones de personas y de toneladas de mercancías, habiéndose constituido en el modo de transporte por excelencia de la segunda mitad del siglo XX, pese al encarecimiento de la energía utilizada. No es marginal la amplia presencia del transporte aéreo que, en las últimas décadas, ha registrado un aumento significativo en los viajeros transportados y en la mejora de las infraestructuras aeroportuarias. Por último, también cabe destacar la persistencia de los tráfico marítimos, básicos en los desplazamientos de mercancías a larga distancia y la recuperación parcial del ferrocarril en el transporte de viajeros por alta velocidad.

La comparación de estas “dos fotografías” sugiere una evolución secular cargada de innovaciones y cambios, de avances y adaptaciones continuadas, de inversiones y esfuerzos por mejorar la situación de partida. El estudio de las páginas que siguen desvelará, al menos, las transformaciones más características y tratará de señalar los logros y las carencias más notorias.

5 Artola, dr. (1978), Gómez Mendoza (1982), (1984) y (1985), Comín, Martín y Muñoz (1998).

6 Agradecemos a Domingo Cuellar y a Juan Marín Girona, autores del epígrafe sobre el ferrocarril, su contribución

7 Santos (1984)

8 Jurado (1988).

9 Uriol (1992), Cuellar (2001) y Cuellar (2002)

10 Cano (1980), Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (1996)

11 Alemany (1991), Ruiz (2005).

12 Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S.A (2006), Bahamonde Magro, A.; Martínez Lorente, G y Otero Carvajal, L.E., eds., (2002a) y Bahamonde Magro, A.; Martínez Lorente, G y Otero Carvajal, L.E.eds., (2002b).

13 Según Cuéllar (2002), p. 182, el método de *macadam* “consistía en la compactación de dos capas de piedras gruesas de calibre, a las que se superponía una capa de piedra fina, que recibía el nombre de recebo”

3.1. El transporte por carretera

3.1.1. Las carreteras en España

En el pasado siglo, la carretera y el automóvil fueron los grandes protagonistas del transporte en España, que fue incorporando, con cierto retraso, los avances de otros países desarrollados. El limitado crecimiento económico, las peculiaridades político-administrativas del primer franquismo y los “tratos de favor” al ferrocarril pospusieron el despegue de los tráficos terrestres de pasajeros y mercancías hasta la década de 1960. A partir de entonces, la hegemonía del transporte por carretera fue incuestionable, aunque los modos marítimo y aéreo le disputaron el desplazamiento, a larga distancia, de mercancías y personas respectivamente. Mientras tanto, el ferrocarril perdía participación en ambos renglones.

Desde los primeros años del siglo XX, la progresiva

generalización de los nuevos vehículos y la paralela mejora de carreteras y caminos fueron transformando la situación de la red, no sin atrasos y largos periodos de inversiones reducidas. La escasez de fuentes y la dificultad de elaboración de series han limitado las investigaciones, de manera que sólo podemos aportar datos muy generales de la red, pocas informaciones acerca de su estado y mínimas noticias sobre la densidad de los desplazamientos. Aún así, hemos elaborado dos cuadros, uno de la red y otro del parque móvil en España, que nos permitirán relatar algunos pormenores de la evolución del sector a lo largo del siglo XX, haciendo especial mención al número de kilómetros, a la titularidad de las vías y a los vehículos matriculados cada año. Tales aspectos servirán de marco para exponer las líneas principales de la política nacional de carreteras, la progresiva configuración de la red, las inversiones realizadas y, en fin, la existencia de diversos periodos a lo largo de la centuria.

Cuadro 3.1.1. La red de carreteras de España. Años 1900-1999 (Kms)

	Total	Estatales	Autonómicas	Diputaciones y Cabildos	Autovías	Autopistas de peaje	(1)	(2)	NI	NIE
1900	50.735	36.300	--	14.435	--	--	100,5	27,4	100	
1919	67.963	51.995	--	15.968	--	--	134,6	32,2	134	134
1932	92.798	58.014	--	34.784	--	--	183,8	38,8	183	137
1940	115.213	75.267	--	39.946	--	--	228,2	44,7	227	124
1960	130.644	80.403	--	50.241	--	--	258,8	43,1	258	113
1970	139.395	78.420	--	60.799	--	176	276,1	41,4	275	107
1979	148.413	79.361	--	67.283	--	1.769	294,0	40,0	293	107
1990	162.298	20.498	71.946	64.728	3.228	1.898	321,5	39,6	320	109
1999	173.460	24.104	71.091	68.565	7.497	2.203	343,7	42,6	342	107

FUENTE: elaboración propia a partir de Gómez Mendoza y San Román (2005).

(1): Kms por 1.000 km²

(2): Kms por 10.000 habitantes

NI: Números índices

NIE: Números índices encadenados

El Cuadro 3.1.1., referido a la red de carreteras españolas en el siglo XX, propicia varios comentarios. Primero, el continuado avance de la longitud del total de las vías en España, que terminó multiplicando por más de tres el número inicial de kilómetros. De 50.735 en 1900 se pasó a 173.460 kms en 1999. Tales cifras no recogen, además, otras vías públicas pertenecientes a diversas Administraciones que, a finales del siglo XX, alcanzaban unos 160.000 kms. Segundo, la titularidad y clasificación de las carreteras cambiaron varias veces durante la centuria. El cuadro utiliza la última configuración resultante del nuevo Estado de las Autonomías. Así, la responsabilidad de las carreteras quedó dividida entre el Estado, las Autonomías y las Diputaciones y Cabildos, al tiempo que se ofrecen datos separados de autovías, estatales o autonómicas, y autopistas de peaje. El último año sin transferencias autonómicas fue el de 1979.

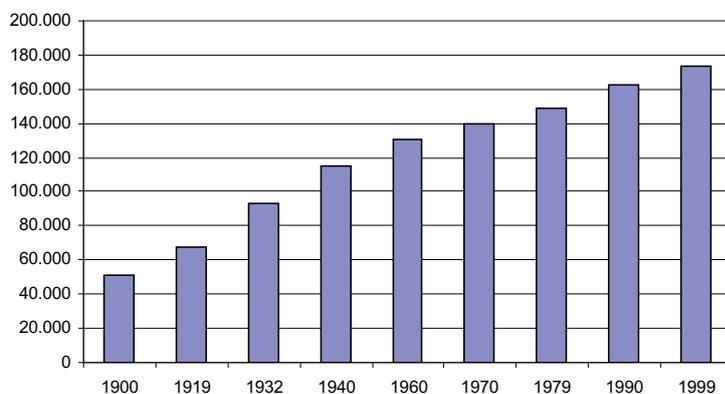
Tercero, la trayectoria secular muestra dos grandes fases (1900-1940 y 1960-2000), unidas por una tercera (1940-1960),

cuyos dígitos parecen señalar una evolución de retroceso y avance. En términos cuantitativos, las primeras décadas del siglo registraron mayores crecimientos, absoluto y relativo, mientras que las últimas parecen definirse más por una mejora de la red que por un aumento de los trazados. Esto es, la red de carreteras del país se configuró y construyó durante la primera mitad y se completó y mejoró en la segunda. Cuarto, y último, las carreteras estatales, que constituían la red principal, apenas crecieron en los decenios de 1940 a 1980, a diferencia de los caminos provinciales y vecinales de Diputaciones y Cabildos, que pasaron de 40 a 70.000 kms. Concluimos, pues, que el siglo XX fue un periodo de construcción y mejora viaria, que corrió paralela al desarrollo de los nuevos medios de automoción, cuyo número también se incrementó de forma notable. Las cifras, sin embargo, no hablan de los firmes, de los trazados y su anchura, de las obras de fábrica, mucho menos de las inversiones, de los planes de carreteras o de la propia configuración espacial de la red.

Los primeros lustros del siglo XX fueron continuación de la política de carreteras desarrollada durante la segunda mitad del ochocientos, especialmente del Plan General de 1877. Dicho Plan, que sustituyó al de 1864, abogó por ampliar el número de kilómetros a construir, reforzar algunas conexiones litorales y complementar el trazado ferroviario, lo que se tradujo en una intensa actividad constructiva, de manera que, en 1885, el grado de cumplimiento de lo proyectado (Planes de 1864 y 1877) era aceptable. Según Cuellar en 1885, la red de carreteras de primer orden se encontraba prácticamente concluida, mientras que las carreteras de segundo orden alcanzaban casi las tres cuartas partes de sus objetivos, quedando pendiente, sin embargo, por concluir, hasta un 68 por ciento de las de tercer orden. Su construcción se antojaba imprescindible para activar la red primaria de comercio encargada de suministrar tráficos rentables al ferrocarril¹⁴.

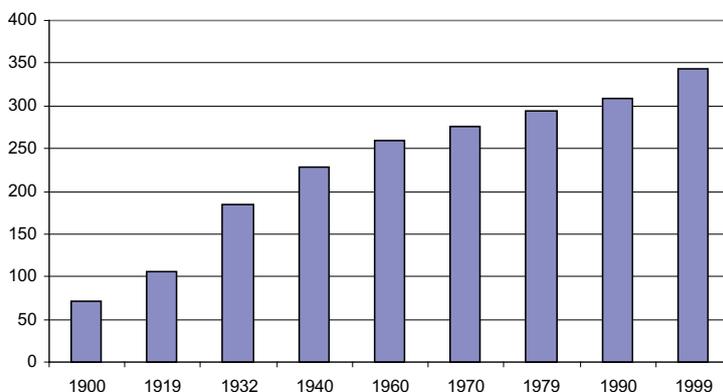
Sin embargo, la aparición de las “carreteras parlamentarias”¹⁵, la supresión, en 1882, del impuesto de portazgos, pontazgos y barcajes, el descenso de las asignaciones presupuestarias, la escasez de recursos de las administraciones locales y la propia crisis finisecular dificultaron la consecución plena de los objetivos previstos al inicio de la Restauración. Esto es, el siglo XX comenzó con algunos atrasos y abandonos en las carreteras de primer orden, que habían consolidado la red radial diseñada en el siglo XVIII, con serias deficiencias en las de segundo y tercero y con numerosas obras de fábrica por realizar. Asimismo, el trazado y los firmes, aunque en muchos casos habían adoptado el método macadam, no contribuían a eliminar la mala opinión, nacional e internacional, de las carreteras españolas.

Gráfico 3.1.1 La red de carreteras de España. Años 1900-1999
(Kms)



FUENTE: Gómez Mendoza y San Román (2005).

Gráfico 3.1.2. La red de carreteras de España. Años 1900-1999
(Kms por 1000 km²)



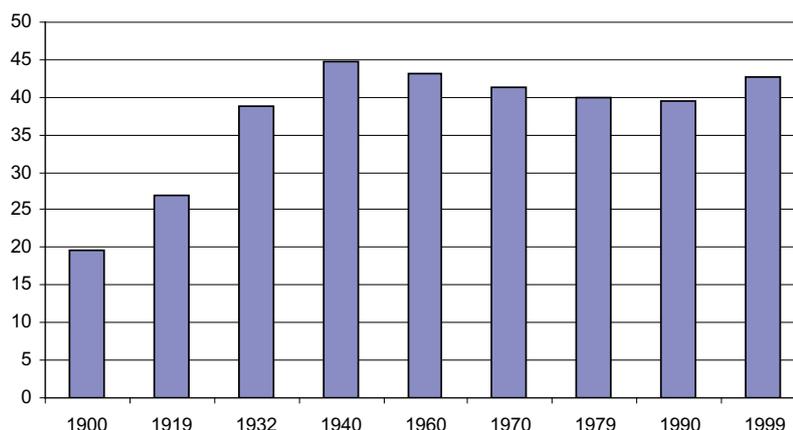
FUENTE: Gómez Mendoza y San Román (2005).

14 Cuellar (2002).

15 Cuellar (2002).

Gráfico 3.1.3. La red de carreteras de España. Años 1900-1999

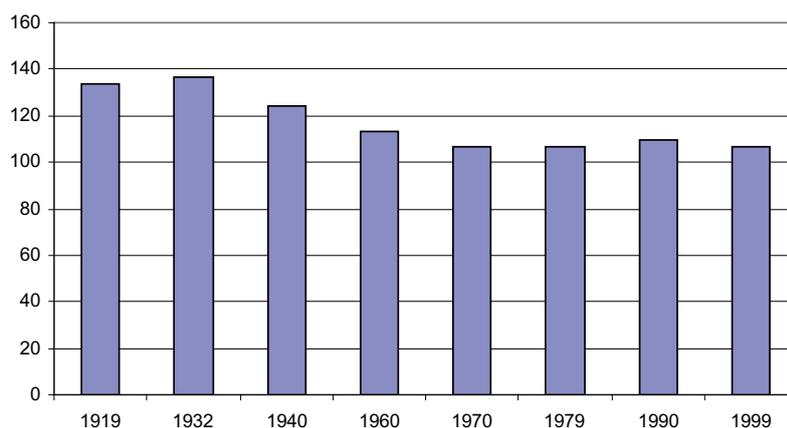
(Kms por 10.000 habs)



FUENTE: Gómez Mendoza y San Román (2005).

Gráfico 3.1.4. La red de carreteras de España. Años 1900-1999

(Números índices encadenados)



FUENTE: Gómez Mendoza y San Román (2005).

El Plan de 1877 quedó derogado en 1911 y tres años más tarde (1914) se redactó uno nuevo, que ampliaba el número de kilómetros a construir, principalmente en las vías provinciales y locales. La Gran Guerra y los sucesivos cambios ministeriales limitaron, sobremanera, la realización de lo proyectado, que hubo de esperar al impulso constructivo del Directorio Militar de Primo de Rivera. Mientras tanto, España se adhirió al Convenio Internacional para la Circulación de Vehículos de Motor y se inició el transporte de mercancías por carretera utilizando los nuevos medios.

La Dictadura de Primo de Rivera, si bien no aprobó un plan específico, hizo esfuerzos más que numerosos para la ampliación y mejora de la red, especialmente a través de la creación del Circuito Nacional de Firmes Especiales (CNFE) en 1926 y de una mayor atención a los caminos provinciales y locales. El CNFE, organismo autónomo, agrupó las principales

vías del país, aquellas de mayor tránsito que enlazaran poblaciones importantes o constituyeran circuitos de valor artístico e histórico, con el objeto de construir nuevos firmes, suprimir los pasos a nivel y realizar una sustancial mejora de travesías, curvas y rasantes. La selección afectó a 7.000 kms, dándose prioridad a aquellos tramos más directamente relacionados con la Exposición Hispano Americana de 1929 en Sevilla. Al final de la Dictadura, los arreglos sólo afectaron a 2.800 kms, aunque el circuito obtuvo el máximo en cuanto a calidad de construcción y trazado, de acuerdo con los parámetros de la época¹⁶. En opinión de algunos, las obras permitieron cambiar radicalmente el estado de nuestras carreteras¹⁷. También se ampliaron los caminos locales y

¹⁶ Lazcano, Uriol y Lacleta (1999).

¹⁷ Asociación Nacional de Carreteras (2006), página web.

vecinales a cargo de las Diputaciones Provinciales, que recibieron asignaciones presupuestarias a partir de 1924. En la década de 1920, ante el desarrollo de los nuevos medios de automoción, se reguló, asimismo, el transporte de viajeros y mercancías por carretera, creándose la Junta Central y las Juntas Provinciales de Transportes Mecánicos Rodados sobre Vías Ordinarias del Estado¹⁸.

En la Segunda República, las asignaciones presupuestarias se incrementaron, sobre todo después de una Ley de 28 de Agosto de 1931, por la que se aprobó un Plan de Obras Públicas de inmediata ejecución que, en lo relativo a carreteras, afectaba mayoritariamente a las de segundo y tercer orden, a las provinciales y locales. Pocas noticias existen sobre la construcción y mejora efectivas, pero las cifras del Cuadro 3.1 señalan un aumento de los kilómetros construidos, lo que unido a las mayores asignaciones presupuestarias, permiten señalar que en estos años (1931-1936) continuó la ampliación y mejora de la red, al tiempo que se mantenían las vías principales. Asimismo, en 1934,

ante los rápidos avances de la industria del automóvil y el desarrollo del transporte de viajeros, se aprobó un Código de Circulación, que recogía todos los reglamentos y disposiciones existentes en un solo texto. La Guerra Civil frenó la trayectoria seguida hasta entonces, afectó sobremanera a la red de carreteras y con la victoria militar de los sublevados comenzó una época aciaga para la economía y sociedad españolas, también para los transportes y comunicaciones del país.

La evolución del número de vehículos matriculados en España durante las cuatro primeras décadas del siglo XX respalda los comentarios de más arriba. Esto es, escaso desarrollo de la automoción hasta 1919, notable avance en los años veinte y retroceso en los primeros treinta, debido probablemente a la crisis de 1929 y a la incertidumbre política que se abrió con la proclamación de la Segunda República. Como en otras actividades económicas debieron transcurrir 20 años para superar el número de vehículos matriculados en 1935. Así, al menos, lo muestran los datos y gráficos elaborados.

Cuadro 3.1.2. Vehículos matriculados en España. Años 1900-2000
(Promedios Unidades)

	Total	Turismos	Ómnibus	Camiones	Motos	Tractores
1900-1910	363	..	..	..	..	--
1911-1920	2.789	..	..	..	..	--
1921-1930	23.238	..	..	..	..	..
1931-1936	17.504	..	..	..	..	..
1941-1950	7.309	3.139	209	4.361	904	..
1951-1960	92.235	22.770	576	7.822	60.786	..
1961-1970	362.556	215.717	2.234	64.564	79.552	699
1971-1980	710.808	581.358	2.234	94.982	30.278	1.957
1981-1990	986.133	753.209	2.320	164.290	60.839	5.475
1991-2000	1.386.875	1.081.966	2.916	230.522	60.994	10.477

FUENTE: elaboración propia a partir de Gómez Mendoza y San Román (2005).

Los decenios de 1940 y 1950 fueron difíciles para la economía y sociedad españolas, más el primero que el segundo. En los 40, la política autárquica y el aislamiento exterior dificultaron el aprovisionamiento de medios de equipo y redujeron la disponibilidad de materias primas en el país. A su vez, las asignaciones presupuestarias para servicios económicos, especialmente para infraestructuras viarias eran insuficientes, no cubriendo siquiera el mantenimiento de la red, que se vio afectada por el conflicto bélico civil. En 1939, la situación del transporte en España era muy deficiente y desastrosa llegó a ser en 1950. Durante aquellos años apenas se reparó lo más deteriorado. En 1953, un *Informe sobre la situación económica de Europa*, realizado por Naciones Unidas señalaba que el transporte se había convertido en un “cuello

de botella” para la economía española. Sin embargo, como ocurriera en otros sectores, no faltó una profusa legislación al respecto. Terminada la guerra, en 1939, se publicó una *Instrucción de Carreteras*, que se vio complementada, dos años más tarde, por una *Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera*, que tuvo por objetivos reparar, ampliar y mejorar la red viaria española. La ley clasificó, asimismo, las carreteras en nacionales, comarcales y locales, al tiempo que fijaba nuevas formas de señalización y kilometración. Las actuaciones efectivas fueron de todo punto insuficientes.

Las cifras del Cuadro 3.1.1., aceptadas sus limitaciones, muestran un estancamiento del número total de kilómetros y un descenso en la red principal. Más preocupante eran la persistencia de trazados inadecuados, en planta y perfil, para su utilización por automóviles y la mala calidad de los firmes. En 1954, el 66 por ciento de la longitud de las carreteras a

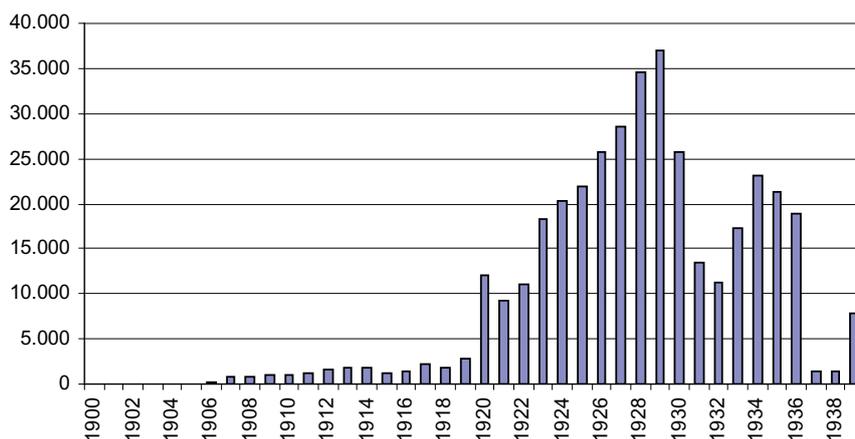
¹⁸ Frax y Madrazo (2001).

cargo del Estado tenían firme de *macadam* y el 30 por ciento presentaban riego asfáltico superficial, siendo únicamente el 4 por ciento la longitud con firme especial¹⁹. La matriculación de vehículos, en promedio, fue algo menos de la mitad de la realizada en los años de 1931 a 1936, con mínimos entre

1940 y 1943, ante la incapacidad de la industria nacional y las escasas importaciones, preferentemente de Alemania e Italia. Hasta 1954, no se logró superar el número de matriculaciones de 1935. El parque de vehículos, en consecuencia, apenas se incrementó en el primer franquismo.

Gráfico 3.1.5. Vehículos matriculados en España. Años 1900-1940

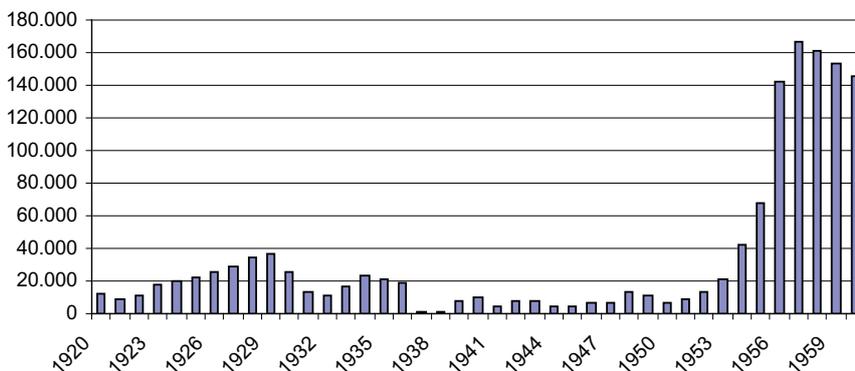
(Unidades)



FUENTE: Gómez Mendoza y San Román (2005).

Gráfico 3.1.6. Vehículos matriculados en España. Años 1920-1960

(Unidades)

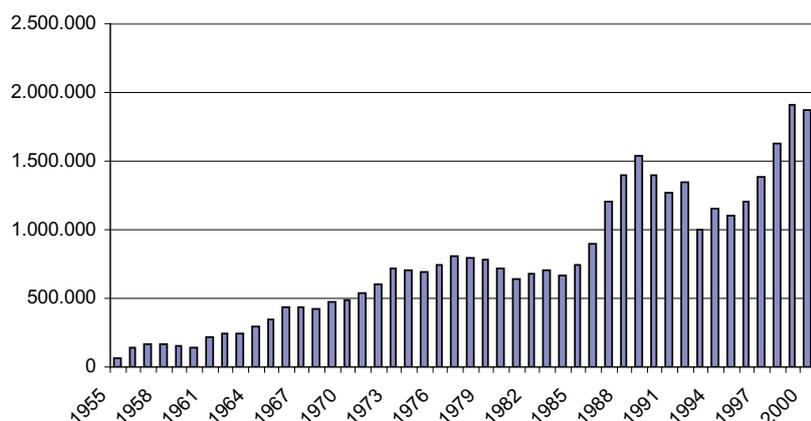


FUENTE: Gómez Mendoza y San Román (2005).

¹⁹ Macías (2002).

Gráfico 3.1.7. Vehículos matriculados en España. Años 1955-2000

(Unidades)



FUENTE: Gómez Mendoza y San Román (2005).

Por último, cabe señalar la promulgación, en diciembre de 1947, de una *Ley de Ordenación de Transportes Mecánicos por Carretera*, que si bien redujo la planificación estatal a favor de la iniciativa privada para cubrir los servicios del transporte del país, mantuvo las numerosas ventajas del ferrocarril sobre la carretera, especialmente el derecho de tanteo en servicios regulares y el pago de un “canon de coincidencia” (con el ferrocarril) al transporte por carretera²⁰.

A partir de 1950, se produjo un cambio en la política general del Gobierno, que se concretó en el transporte a través de una *Ley de Modernización de Carreteras* de 1950, con objetivos similares a la de 1941: ampliar, mejorar, reparar y ensanchar los pavimentos, suprimir pasos a nivel y eliminar travesías peligrosas por poblaciones. Las actuaciones efectivas debieron ser más numerosas por el mayor gasto realizado, que recibió un fuerte impulso en 1954 por la ayuda exterior (Acuerdos con estados Unidos) y en 1957 por la aplicación de medidas reformadoras. Aún así, la ampliación y mejora no fue suficiente, hecho reconocido por el propio Ministerio de Obras Públicas en 1960 al dibujar un panorama desolador de las carreteras españolas y plantear con carácter de urgencia un nuevo plan. La insuficiencia de la red viaria en los cincuenta se produjo también por el impulso de la demanda de servicios. El nuevo ambiente económico, la expansión de la demanda y el auge de la industria automovilística hicieron que el número de vehículos matriculados, como promedio anual del decenio, estuviera próximo a 100.000, aunque una parte importante fuera de motocicletas. También fue notable la matriculación de turismos, que pasó de 3.139 a 22.770 unidades.

En esta década, Antonio Mateos, al que seguimos, muestra el cambio radical que se produjo en la estructura del transporte interior entre el ferrocarril y la carretera (tn*km*106).

	Ferrocarril	Carretera
1950-1952	8.638	6.003
1957-1959	9.845	15.198

El cambio se produjo a mediados de la década debido a que el crecimiento de la demanda de transporte se canalizó prácticamente íntegro hacia la carretera, al tiempo que el ferrocarril inició un camino sin retorno. Años más tarde (1958-60), la mudanza tuvo lugar en el transporte de viajeros²¹.

Sin minusvalorar los avances y cambios registrados, la década de 1950 se cerró con más sombras que luces, puestas de manifiesto por el Ministerio de Obras Públicas: inadecuación de los trazados para las necesidades del momento; discontinuidad de la política de carreteras; insuficiencia de actuaciones efectivas; escasez de inversiones y presupuestos que sólo permitieron políticas de conservación. Todo ello contrastaba con el fuerte e imparable desarrollo de los transportes por carretera.

Después de 1959, tuvo lugar el acelerado crecimiento de la economía española, que estuvo acompañado por un extraordinario aumento de la motorización, especialmente de turismos, que se multiplicó por más 10. El rápido acceso a nuevos medios de transporte aceleró y consolidó el proceso de sustitución del ferrocarril por la automoción, que se hizo dueña de las mercancías y del traslado de pasajeros. En la década de 1960 se matricularon anualmente más de 200.000 turismos y casi 65.000 camiones, que ampliaron y renovaron el parque móvil español. En aquellos años, como se ha señalado “el transporte de viajeros por carretera dejó atrás y pulverizó la oferta ferroviaria, que había perdido el transporte de mercancías en los cincuenta”²². La carretera llegó a ser el modo de transporte dominante en la economía española.

²⁰ Frax y Madrazo (2001).

²¹ Mateos (1977).

²² Mateos (1977), p. 44.

Turismos, camiones y autobuses variaron notablemente sus características al calor del crecimiento de la demanda. Mientras tanto, la oferta trató de adecuarse a los requerimientos de los nuevos medios de transportes y, especialmente, a su rápido crecimiento.

La situación de partida no era la adecuada. El auge de los cincuenta y la insuficiencia de las inversiones pusieron al país ante el riesgo de colapso de su sistema de transportes. El Ministerio de Obras Públicas así lo reconoció al redactar, con carácter de urgencia, un nuevo plan de carreteras, que abandonaba la política de inmediatez de los decenios anteriores, planificando una red viaria para los 15 años siguientes (1962-1977). Sin embargo, pronto quedó relegado. El Informe del Banco Mundial, después de calificar de muy deficiente la infraestructura viaria española y reconocer que la red fundamental de transportes estaba ya formada, recomendó dar máxima prioridad a las mejoras de las rutas de gran tráfico y a los medios de transporte que circulaban por ellas. En 1965, el nuevo Ministro de Obras Públicas, Silva Muñoz, terminó por ejecutar las recomendaciones del Informe al concentrar la inversión en un grupo reducido de carreteras, aquellas con mayores intensidades de tráfico. El Plan REDIA (Red de Itinerarios Asfálticos), que actuó sobre los 12 itinerarios con mayor intensidad de tráfico, tenía por objetivos reforzar los firmes con capas de aglomerado asfáltico, generalizar el ancho de calzada en los 12 metros, arceles incluidos; construir carriles de circulación lenta para vehículos pesados y completar la señalización vertical y horizontal. La inversión prevista para el plan fue de 20.000 millones de pesetas repartidos entre los años de 1967 y 1971.

En pocos años, el Plan REDIA acentuó y perpetuó el sistema radial de la red viaria española, diseñado y reforzado desde el siglo XVIII, pero no mejoró de manera sustancial la calidad de las calzadas y tampoco ayudó a alcanzar un sistema de transporte integrado y racional. Este plan se vio complementado por el Programa de Autopistas Nacionales (PANE), construidas de forma acelerada por empresas privadas mediante concesiones. En 1979, existían ya 1.769 kilómetros en explotación, que apenas crecieron en los años ochenta. El encarecimiento de la financiación ajena, la caída de los tráficos y la complejidad orográfica de los nuevos trazados han sido razones argumentadas por algunos autores para explicar la paralización abrupta de la construcción de autopistas de peaje en los primeros ochenta²³.

La inversión pública en infraestructuras también disminuyó a finales de los setenta y primeros ochenta. La incertidumbre originada por el final del franquismo, los problemas sociales y políticos de los primeros gobiernos de la Monarquía, la crisis económica energética y el establecimiento del Estado de las Autonomías con previsibles traspasos de competencias obstaculizaron la planificación de infraestructuras viarias y redujeron las actuaciones efectivas del Ministerio, cuya denominación se modificó en varias ocasiones. En consecuencia, durante los años de 1975 a 1984 se produjo un parcial abandono de la red viaria española, que presentaba notables faltas de cantidad y calidad a mediados de los ochenta. Antes de referirnos al *Plan General de Carreteras de 1984-1991*, aprobado en 1985 bajo mandato socialista,

tuvo lugar, en 1983, un masivo traspaso de competencias en carreteras desde la Administración Central a diversos gobiernos autónomos. De febrero a septiembre de ese año, trece Reales Decretos establecieron el cambio en la gestión de un elevado número de infraestructuras viarias, aproximadamente más de las tres cuartas partes de la longitud y algo menos de la mitad de los tráficos pasaron a ser administrados por las Comunidades Autónomas²⁴. A partir de 1984, pues, los gobiernos autónomos fueron los responsables de una parte importante de la red viaria de sus territorios, tanto para la ampliación como para la conservación y el mantenimiento.

En 1984, el gobierno socialista presentó un *Plan General de Carreteras de 1984 a 1991*, orientado a un desarrollo regional equilibrado y atento a los efectos externos en materia de accidentes y medio ambiente. El Plan se aprobó en 1985 y se articuló en torno a 4 programas, con un presupuesto total de 800.000 millones de pesetas; Programa de Autovías, Programa de Acondicionamiento de la Red (ARCE), Programa de Actuaciones en Medio Urbano (ACTUR) y Programa de Reposición y Conservación (RECO). Su desarrollo no estuvo exento de problemas originados por la lentitud de los estudios previos, las desviaciones presupuestarias, los retrasos temporales y por la propia insuficiencia de las actuaciones, debida al rápido crecimiento de la demanda de servicios de la segunda mitad de los ochenta. En 1988, un R.D. modificó parcialmente el Plan, adelantando y mejorando el Programa de Autovías y, claro está, incrementando las asignaciones presupuestarias. Los logros fueron importantes: 3.436 kilómetros de autovías, 6.345 de acondicionamiento de carreteras, 874 de carreteras en zonas urbanas, 460 variantes de poblaciones y más de 100 travesías urbanas acondicionadas.

Finalmente, en los noventa, después de un breve *Programa de Actuaciones Prioritarias de Carretera (1993-1995)*, se redactó y aprobó el *Plan Director de Infraestructuras (PDI)* para los años de 1994 a 2007. La principal novedad del PDI fue la consideración conjunta de todas las infraestructuras, adquiriendo por primera vez el carácter global y estratégico del que carecían los grandes planes sectoriales anteriormente realizados. En el caso de las carreteras se mantuvieron los cuatro programas del anterior plan y se puso especial énfasis en las vías de gran capacidad.

En estos años, últimas décadas del siglo XX, las matriculaciones de vehículos se situaron por encima del millón de unidades, destacando sobre todo las de turismos. España, después de la transición política y de la entrada en la Comunidad Económica Europea tuvo un rápido proceso de adecuación a las estructuras productivas, sociales y de servicios de la Unión, equiparándose también en las infraestructuras terrestre, especialmente en la dotación de carreteras. Atrás quedaron los malos y escasos caminos hispanos, aquellos que los extranjeros visitantes y los propios nacionales no dejaban de señalar como abandonados y no exentos de ciertos peligros. Salvador de Madariaga así lo escribió en su visita a Granada en la segunda década del siglo: "Las pistas primitivas, que con el pomposo nombre de carreteras nacionales o provinciales la cruzan de parte a

23 Bordetas (1977), Mateos (1977) y Hernández (2002).

24 Ramos (2002).

parte, se hallan en un estado de abandono que el automóvil más robusto no puede arriesgarse a mayor velocidad que la del paso de un hombre sin inminente peligro de desastre²⁵.

La inadecuación y el abandono eran fruto de la escasez y desigual distribución del gasto público, muy volcado en mantener la maquinaria del Estado: "El tesoro queda exhausto manteniendo a las tropas y pagando a los funcionarios. En funciones económicas se invertía poco y no se gastaba prácticamente nada en educación y sanidad"²⁶. Estas consideraciones, si bien escritas para los años veinte, no pierden cualidad insertas en otros periodos del siglo XX, como los difíciles años cuarenta y primeros cincuenta. Además, las escasas inversiones terminaban realizándose sobre las vías ya construidas y con mayores tráficos, lo que potenciaba el sistema radial y retrasaba la articulación territorial de amplias zonas del país. Andalucía ha sido un territorio en el que la escasez y los desequilibrios espaciales de las inversiones desarrollaron graves desigualdades entre provincias. El siguiente epígrafe abordará éste y otros aspectos de las carreteras en la Andalucía del siglo XX.

3.1.2. Carreteras y tráficos terrestres en Andalucía

La red viaria andaluza de finales del siglo XX es resultado de un largo proceso que bien podría remontarse a varios milenios atrás, cuando iniciaron su andadura pueblos de diversas procedencias. Muchos autores coinciden en señalar que las calzadas romanas, además de su excelente calidad técnica y material, dejan ver una planificación supralocal, tendente a unir ciudades y provincias y con ello le atribuyen una elevada capacidad de articular el territorio y apuntalar el fenómeno cultural de la romanización. La *Vía Augusta*, que unía Italia, las Gallias y el Valle del Guadalquivir, tal vez, fuera la obra más característica de aquella época²⁷. No vamos a hacer, sin embargo, un recorrido por vías y caminos andaluces de siglos pasados, sino describir la creación y formación de la actual red viaria de la región a lo largo de la pasada centuria, la del novecientos, un periodo jalonado por numerosos acontecimientos (inicio y desarrollo de la automoción, intenso crecimiento económico español, descentralización político-administrativa, etc.), que influyeron poderosamente en la extensión y características de las carreteras andaluzas. Unas vías que han registrado cambios notables en los últimos lustros, originados por las transformaciones en la oferta y en la demanda e impulsados por los sucesivos gobiernos central y autonómico.

Los resultados son bien visibles en la actual red de carreteras de Andalucía, constituida por varios niveles jerárquicos y funcionales. En primer lugar, están los ejes viarios principales de gran capacidad (autopistas y autovías), de titularidad estatal o autonómica, construidos desde mediados de los ochenta sobre antiguos trazados de carreteras nacionales. Estas vías unen los principales centros urbanos y económicos de la región y comunican Andalucía con el resto de España y Europa. En segundo lugar, las vías

que complementan a los grandes ejes y articulan el territorio, apoyándose en las ciudades medias del interior y mejorando la conexión del litoral con el valle del Guadalquivir y el Surco Intrabético. Tercero, la red intercomarcal, que articula las áreas rurales y las conecta con las vías principales. Por último, está la red secundaria de carreteras, de carácter local, que provee de comunicaciones a las áreas rurales. Las redes comarcal y local tienen deficiencias, que dificultan la movilidad en muchas áreas, especialmente las de montaña. Los tres primeros ejes constituyen la red primaria y el cuarto, la red secundaria²⁸.

Desde 1984, año en el que se transfirieron a la Junta de Andalucía las competencias en carreteras, el sistema viario andaluz ha sido renovado y mejorado, siguiendo un nuevo modelo, atento al sistema de ciudades y proclive a una articulación menos desequilibrada del territorio. En buena medida, los objetivos se cumplieron, aunque siguen existiendo zonas relativamente marginadas por la comunicaciones y los índices por kilómetro cuadrado o por habitantes continúan estando por debajo de la media nacional. Esto es, en los últimos años, las inversiones fueron cuantiosas y los logros abundantes, pero aún quedan por corregir desequilibrios y, sobre todo, ampliar y renovar la red secundaria, todo lo cual contribuirá a una mayor cohesión territorial de la comunidad.

Un territorio que, bien situado a escala planetaria, tiene desventajas en sus conexiones con el interior peninsular y en su propia articulación interna. La Geografía del Transporte nos recuerda, con cierta frecuencia, la favorable localización espacial de Andalucía, encrucijada de caminos, que ha favorecido históricamente la apertura exterior de nuestra región. Entre Europa y África, el Atlántico y el Mediterráneo y próxima al Estrecho de Gibraltar, Andalucía ha tenido un alto valor estratégico, que no ha menguado en tiempos recientes. En cambio, su posición peninsular, al sur, y las características y orientación de su orografía han obstaculizado, más que favorecido, las conexiones con el interior y la propia configuración de la red viaria interna. Según López Lara, al que seguimos en estas líneas, "la localización periférica-meridional- del territorio andaluz en el conjunto peninsular, junto a su disposición alargada en el sentido de los paralelos y lo accidentado de su relieve, son los principales condicionamientos de carácter físico coadyuvantes en la conformación viaria andaluza"²⁹. El carácter montañoso de una parte importante de la región y la orientación longitudinal de los principales ejes morfoestructurales (Sierra Morena, Valle del Guadalquivir y Sistema Penibético) han sido elementos obstaculizadores y conformadores del trazado de las infraestructuras y de la localización de la población. Esto es, la disposición NE-SW de los ejes montañosos ha generado pasillos naturales, intensamente utilizados, al tiempo que ha dificultado sobremanera las conexiones nortesur. Con todo, el medio físico, siendo importante, no explica de manera suficiente la red viaria andaluza del pasado siglo. Otros elementos como los sucesivos planes de carreteras, las disponibilidades presupuestarias, las características de las actividades económicas y, en fin, los intereses sociales y políticos han estado igualmente presentes.

25 Citado por Cuellar (2002), p.

26 Comín

27 López Lara (1990).

28 Ocaña (1999) y Pozuelo (2003).

29 López Lara (1986), p. 82.

Como ya hemos anotado, la red viaria andaluza podría remontarse bastantes siglos atrás, a épocas de esplendor coincidentes con el Imperio Romano, Al-Andalus o con el largo periodo del monopolio comercial de Ultramar. No faltarían trabajos y estudios que, al menos, trazaran los recorridos de las principales vías y describieran el estado general de las mismas. Sin embargo, para los objetivos de este volumen es suficiente iniciar las indagaciones en los últimos años del siglo XIX, para los que es posible ofrecer cifras por provincias sobre la longitud de la red construida y pendiente de construir, así como los índices de la longitud de las carreteras en relación a la población y a los kilómetros cuadrados provinciales (Cuadros 3.1.3 y 3.1.4.).

A grandes rasgos, la red de finales del siglo XIX se había configurado desde el siglo anterior. Un R.D. de 1761 tendió a reforzar los caminos que unían Madrid con diversos extremos de la península (sistema radial) y ejecutar obras que dieran acceso más fácil a otros enclaves portuarios. En el caso andaluz, dicha política favoreció al histórico “camino de

Andalucía” con la apertura de Despeñaperros (1779-1780) y a la ciudad de Málaga con la construcción de la carretera de Málaga-Antequera por Almogía. El resto de las rutas tradicionales (Vía de la Plata, camino de Córdoba a Toledo, acceso Jaén-Granada-Málaga y la carrera a Levante con conexión a Almería) quedó sin apenas modificaciones, de manera que “el estado lamentable de la caminería andaluza de mediados del siglo XVIII continuó a lo largo del siglo siguiente”³⁰. En la década de 1860, al margen del estado de los caminos, las carreteras de Andalucía sólo sumaban 2.457 kms, lo que suponía 28 kilómetros por cada 1.000 kilómetros cuadrados por 39 en España. El atraso andaluz era, pues, evidente, siendo extremo en el Sureste. Con palabras de Cuéllar, “ningún espacio de la geografía española, con la presencia de una capital de provincia y ciudades y puertos presentaba un estado tan negativo en lo que a dotación de carreteras.....se entiende”³¹. Una situación similar seguía existiendo en 1885, después del intenso periodo constructivo propiciado por los Planes de Carreteras de 1864 y 1877.

Cuadro 3.1.3. La red de carreteras de Andalucía en 1885
(Kilómetros construidos, población (1887) y kilómetros cuadrados)

	Kms	Población	Km2	Km/10.000 hab	Km/1.000 km2
Almería	374	339.452	8.769	11,0	42,7
Cádiz	328	429.872	7.442	7,6	44,1
Córdoba	600	420.728	13.770	14,3	43,6
Granada	305	484.638	12.635	6,3	24,1
Huelva	281	254.831	10.148	11,0	27,7
Jaén	660	437.842	13.484	15,1	48,9
Málaga	388	519.577	7.308	7,5	53,1
Sevilla	445	544.815	14.042	8,2	31,7
Andalucía	3.381	3.431.755	87.598	9,9	38,6
España	23.548	17.549.608	504.750	13,4	46,7

FUENTE: elaboración propia a partir de Cuéllar (2002) e Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

³⁰ Santos Madrazo en el prólogo a Jurado (1988).

³¹ Cuéllar (2002), p. 168.

Por aquel entonces, las carreteras andaluzas de titularidad estatal ampliaron su longitud, mejorando ligeramente su posición relativa en el contexto nacional. Sin embargo, los dígitos del Cuadro 3.1.3. muestran unos índices andaluces (por habitantes y kilómetros cuadrados) por debajo de la media nacional, aunque las diferencias interprovinciales son notorias. Jaén es la provincia con ambos índices por encima de las medias nacionales respectivas, probablemente beneficiada por la renta de localización que supone su ubicación en la cabecera del Guadalquivir³². Córdoba es otro ámbito con densidades medias superiores o próximas a las nacionales. En cambio, la provincia de Granada tenía una posición deficitaria en cuanto a la longitud de sus carreteras.

Por otro lado, el Cuadro 3.1.4. deja ver un amplio retraso en la conclusión de las obras proyectadas, más apreciable en las vías principales en las que se había concentrado el esfuerzo constructor. A nivel nacional, más del 90 por ciento de las carreteras de primer orden se hallaban construidas por sólo un 77 por ciento en Andalucía. La diferencia era

algo menor en las de segundo orden (76,1 por 64,6) y poco significativa en las de tercer orden, que mayoritariamente estaban inconclusas. Por provincias, la situación era diversa, aunque pueden señalarse algunos rasgos diferenciadores. Así, la provincia de Córdoba tenía porcentajes elevados, siempre superiores a los promedios de Andalucía y España. Otro tanto ocurría en Jaén con medias también superiores a las generales. Ambas provincias debieron beneficiarse por ser zonas de tránsito de diversas rutas estatales. En el otro extremo, cabe mencionar la demarcación granadina con índice y promedios siempre inferiores a los regionales y nacionales. En definitiva, hacia 1885, las carreteras estatales andaluzas presentaban unos índices por kilómetro cuadrado y habitante inferiores a los nacionales y, en muchos casos, las obras proyectadas se encontraban con notables retrasos. Como señalara Santos Madrazo, "en un ramo que tenía repercusiones en los intercambios y en el desarrollo general, Andalucía aparecía muy retrasada"³³. El siglo XX, hasta fechas muy avanzadas, no mejoró la situación.

Cuadro 3.1.4. Situación de las carreteras de Andalucía en 1885

(Kms)

	Construidos				Por construir				Totales			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Almería	41	211	122	374	41	17	377	435	82	228	499	809
Cádiz	46	156	126	328	30	72	251	353	76	228	377	681
Córdoba	89	273	238	600	0	38	328	366	89	311	566	966
Granada	85	111	109	305	116	304	402	822	201	415	511	1.127
Huelva	57	65	159	281	0	91	452	543	57	156	611	824
Jaén	242	263	155	660	48	95	220	363	290	358	375	1.023
Málaga	51	245	92	388	0	84	349	433	51	329	441	821
Sevilla	217	99	129	445	0	78	436	514	217	177	565	959
Andalucía	828	1.423	1.130	3.381	235	779	2.815	3.829	1.063	2.202	3.945	7.210
España	6.750	7.870	8.928	23.548	491	2.477	21.165	24.133	7.241	10.347	30.093	47.681
Almería	5,0	14,8	10,8	11,1	17,4	2,2	13,4	11,4	7,7	10,4	12,6	11,2
Cádiz	5,6	11,0	11,2	9,7	12,8	9,2	8,9	9,2	7,1	10,4	9,6	9,4
Córdoba	10,7	19,2	21,1	17,7	0,0	4,9	11,7	9,6	8,4	14,1	14,3	13,4
Granada	10,3	7,8	9,6	9,0	49,4	39,0	14,3	21,5	18,9	18,8	13,0	15,6
Huelva	6,9	4,6	14,1	8,3	0,0	11,7	16,1	14,2	5,4	7,1	15,5	11,4
Jaén	29,2	18,5	13,7	19,5	20,4	12,2	7,8	9,5	27,3	16,3	9,5	14,2
Málaga	6,2	17,2	8,1	11,5	0,0	10,8	12,4	11,3	4,8	14,9	11,2	11,4
Sevilla	26,2	7,0	11,4	13,2	0,0	10,0	15,5	13,4	20,4	8,0	14,3	13,3
Andalucía	12,3	18,1	12,7	14,4	47,9	31,4	13,3	15,9	14,7	21,3	13,1	15,1
España	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Almería	50,0	92,5	24,4	46,2	50,0	7,5	75,6	53,8	100	100	100	100
Cádiz	60,5	68,4	33,4	48,2	39,5	31,6	66,6	51,8	100	100	100	100
Córdoba	100,0	87,8	42,0	62,1	0,0	12,2	58,0	37,9	100	100	100	100
Granada	42,3	26,7	21,3	27,1	57,7	73,3	78,7	72,9	100	100	100	100
Huelva	100,0	41,7	26,0	34,1	0,0	58,3	74,0	65,9	100	100	100	100
Jaén	83,4	73,5	41,3	64,5	16,6	26,5	58,7	35,5	100	100	100	100
Málaga	100,0	74,5	20,9	47,3	0,0	25,5	79,1	52,7	100	100	100	100
Sevilla	100,0	55,9	22,8	46,4	0,0	44,1	77,2	53,6	100	100	100	100
Andalucía	77,9	64,6	28,6	46,9	22,1	35,4	71,4	53,1	100	100	100	100
España	93,2	76,1	29,7	49,4	6,8	23,9	70,3	50,6	100	100	100	100

FUENTE: elaboración propia a partir de Cuéllar (2002), p. 687. (1): primer orden; (2): segundo orden; (3): tercer orden; (4): total.

32 Cuellar (2001).

33 Santos Madrazo en el Prólogo a Jurado (1988).

Cuadro 3.1.5. La red de Carreteras de Andalucía. Años 1900-2000

(Kms)

	Total	Estatales	Autonómicas	Diputaciones	Autovías	Autopistas de peaje	(1)	(2)	NI	NIE
1900	6.233	5.375	--	858	--	--	71,2	17,5	100	
1919	9.190	7.633	--	1.557	--	--	104,9	21,7	147,4	147,4
1932	12.365	8.339	--	4.026	--	--	141,2	26,8	198,4	134,5
1940	16.299	11.285	--	5.014	--	--	186,1	31,2	261,5	131,8
1960	19.644	11.258	--	8.386	--	--	224,3	33,4	315,2	120,5
1970	21.796	12.078	--	9.718	--	--	248,8	36,5	349,7	111,0
1979	22.595	12.140	--	10.455	--	--	257,9	35,1	362,5	103,7
1990	24.234	2.743	8.651	10.949	383	93	276,7	34,4	388,8	107,3
1999	26.515	3.268	9.426	10.859	1.176	170	302,7	35,8	425,4	109,4

FUENTE: Elaboración propia a partir de Instituto de Estadística de Andalucía (2002). Los datos de 1900 y 1940 no los ha proporcionado Domingo Cuellar.

(1): Kms por 1.000 km² (2): Kms por 10.000 habitantes NI: Números índices NIE: Números índices encadenados

El Cuadro 3.1.5. muestra la dotación kilométrica de la red de carreteras de Andalucía durante el siglo XX y las cifras dejan ver algunos de sus rasgos. El primero es el continuado incremento del número total de kilómetros, que pasó de 6.233 a 26.515, lo que supuso la construcción de algo más de 20.000 kilómetros en los cien años transcurridos, una cantidad que multiplicó por 4,25 la longitud inicial y que, distribuida en años, significó un aumento del Asimismo, la ampliación conllevó una mejora notable en relación a los kilómetros cuadrados y a los habitantes de la región. El segundo establece diferencias temporales a lo largo del siglo. Esto es, los números advierten de que existen, al menos, tres fases con ritmos de crecimiento distintos: los años de 1900 a 1940 concentran los mayores incrementos, en parte debidos a los bajos niveles de partida; le siguen las décadas de 1940 a 1960 en las que el ritmo constructor, concentrado en los caminos de las Diputaciones, se desaceleró de manera clara y, por último, los decenios finales de siglo, los de 1960 a 2000, con un ritmo de avance ligeramente superior al del periodo precedente, pero inferior a la tasa de todo el siglo. Como ocurriera en el ámbito español, las carreteras andaluzas se construyeron y configuraron en

el primer periodo y se completaron y mejoraron en el último. Las cifras, sin embargo, no dicen nada sobre el diseño de la red viaria, condicionado por el carácter centralista de la traza del conjunto de la red española hasta 1984 y, parcialmente, transformado en los últimos lustros. Esta modificación nos lleva a un tercer rasgo, los cambios en la titularidad de las carreteras, especialmente el que tuvo lugar en 1984 al transferirse a la Junta de Andalucía una parte importante de las carreteras del Estado.

Los comentarios anteriores adquieren otra dimensión al cotejar el Cuadro 3.6, que sitúa a Andalucía en España durante el novecientos. En ningún momento, los índices sureños superaron a los nacionales, aunque se produjo un claro movimiento de convergencia entre 1900 y 1970, que se frenó en los años setenta y primeros ochenta, para después aumentar de nuevo, pero sólo ligeramente. Entendemos que el decenio de 1975 a 1984, con pocos proyectos y menos realizaciones, fue especialmente funesto para las carreteras andaluzas, calificadas, por aquel entonces, como escasas, malas y deficientes en su objetivo de articular las actividades productivas, las ciudades y el propio territorio³⁴.

34 Cuadrado (1977).

Cuadro 3.1.6. La red de carreteras de Andalucía occidental. Años 1900-2000

(Kms)

	Total	Estatales	Autonómicas	Autovías	A. peaje	Diputaciones	Por 1.000Km2	Por 10.000 hab	NI	NIE
Cádiz										
1900	516	516	--	--	--	0	69,3	11,4	100	
1919	855	723	--	--	--	132	114,9	15,6	165,7	165,7
1932	1.001	721	--	--	--	280	134,5	19,7	194,0	117,1
1940	1.437	1.022	--	--	--	415	193,1	23,9	278,5	143,6
1960	1.716	1.211	--	--	--	505	230,6	21,2	332,6	119,4
1970	1.898	1.339	--	--	--	559	255,0	21,4	367,8	110,6
1979	1.962	1.304	--	--	--	658	263,6	19,6	380,2	103,4
1990	2.119	275	1.044	36	44	720	284,7	19,3	410,7	108,0
1999	2.266	328	1.119	66	44	709	304,5	20,0	439,1	106,9
Córdoba										
1900	928	861	--	--	--	67	67,4	20,4	100	
1919	1.659	1.376	--	--	--	283	120,5	29,3	178,8	178,8
1932	2.285	1.658	--	--	--	627	165,9	34,2	246,2	137,7
1940	2.860	1.998	--	--	--	862	207,7	37,6	308,2	125,2
1960	3.407	1.882	--	--	--	1.525	247,4	43,0	367,1	119,1
1970	4.230	2.038	--	--	--	2.192	307,2	58,4	455,8	124,2
1979	4.316	1.977	--	--	--	2.339	313,4	60,2	465,1	102,0
1990	4.509	479	1.536	30	0	2.464	327,5	59,7	485,9	104,5
1999	4.682	534	1.593	91	0	2.464	340,0	60,8	504,5	103,8
Huelva										
1900	497	453	--	--	--	44	49,0	19,1	100	
1919	682	554	--	--	--	128	67,2	20,6	137,2	137,2
1932	929	709	--	--	--	220	91,5	26,2	186,9	136,2
1940	1.369	920	--	--	--	449	134,9	37,4	275,5	147,4
1960	1.690	956	--	--	--	734	166,5	42,1	340,0	123,4
1970	1.870	1.041	--	--	--	829	184,3	47,0	376,3	110,7
1979	1.961	1.071	--	--	--	890	193,2	47,3	394,6	104,9
1990	2.086	391	720	51	0	924	205,6	47,0	419,7	106,4
1999	2.174	402	761	66	0	945	214,2	47,1	437,4	104,2
Sevilla										
1900	827	725	--	--	--	102	58,9	14,9	100	
1919	1.512	1.170	--	--	--	342	107,7	21,5	182,8	182,8
1932	2.858	1.487	--	--	--	1.371	203,5	35,5	345,6	189,0
1940	3.192	2.122	--	--	--	1.070	227,3	33,1	386,0	111,7
1960	3.486	1.856	--	--	--	1.630	248,2	28,2	421,5	109,2
1970	3.668	2.009	--	--	--	1.659	261,2	27,6	443,5	105,2
1979	3.736	2.060	--	--	--	1.676	266,1	25,3	451,8	101,9
1990	4.168	374	1.803	266	49	1.676	296,8	25,4	504,0	111,6
1999	4.300	397	1.893	285	49	1.676	306,2	24,6	520,0	103,2
Aoc										
1900	2.768	2.555	--	--	--	213	61,0	16,0	100	
1919	4.708	3.823	--	--	--	885	103,7	21,9	170,1	170,1
1932	7.073	4.575	--	--	--	2.498	155,8	30,3	255,5	150,2
1940	8.858	6.062	--	--	--	2.796	195,1	32,9	320,0	125,2
1960	10.299	5.905	--	--	--	4.394	226,8	31,8	372,1	116,3
1970	11.666	6.427	--	--	--	5.239	257,0	35,0	421,5	113,3
1979	11.975	6.412	--	--	--	5.563	263,8	33,2	432,6	102,6
1990	12.882	1.519	5.103	383	93	5.784	283,7	32,7	465,4	107,6
1999	13.422	1.661	5.366	508	93	5.794	295,6	32,7	484,9	104,2

FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002). Los datos de 1900 y 1940 nos los proporcionó Domingo Cuéllar

Cuadro 3.1.7. La red de carreteras de Andalucía oriental. Años 1900-2000

(Kms)

	Total	Estatales	Autonómicas	Autovías	A. peaje	Diputaciones	Por 1.000Km2	Por 10.000 hab	NI	NIE
Almería										
1900	567	524				43	64,7	15,8	100	
1919	751	677	--	--	--	74	85,6	21,0	132,5	132,5
1932	1.101	658	--	--	--	443	125,6	32,2	194,2	146,6
1940	1.490	915	--	--	--	575	169,9	41,4	262,8	135,3
1960	1.778	954	--	--	--	824	202,8	49,3	313,6	119,3
1970	1.887	1.008	--	--	--	879	215,2	50,3	332,8	106,1
1979	2.176	1.006	--	--	--	1.170	248,2	53,7	383,8	115,3
1990	2.355	326	769	--	--	1.260	268,6	50,6	415,3	108,2
1999	2.723	422	823	214	--	1.264	310,5	51,1	480,2	115,6
Granada										
1900	979	717	--	--	--	262	77,5	19,9	100	
1919	1.167	1.030	--	--	--	137	92,4	20,3	119,2	119,2
1932	1.327	979	--	--	--	348	105,0	20,6	135,5	113,7
1940	1.942	1.413	--	--	--	529	153,7	26,3	198,4	146,3
1960	2.610	1.521	--	--	--	1.089	206,6	34,0	266,6	134,4
1970	2.802	1.650	--	--	--	1.152	221,8	38,2	286,2	107,4
1979	2.856	1.648	--	--	--	1.208	226,0	37,5	291,7	101,9
1990	3.076	300	1471	16	--	1.289	243,4	37,9	314,2	107,7
1999	3.754	312	1908	294	--	1.240	297,1	46,2	383,5	122,0
Jaén										
1900	1.167	920	--	--	--	247	86,6	24,6	100	
1919	1.500	1.143	--	--	--	357	111,2	25,3	128,5	128,5
1932	1.627	1.116	--	--	--	511	120,7	24,1	139,4	108,5
1940	2.502	1.653	--	--	--	849	185,6	33,2	214,4	153,8
1960	3.200	1.580	--	--	--	1.620	237,3	43,5	274,2	127,9
1970	3.388	1.656	--	--	--	1.732	251,3	51,2	290,3	105,9
1979	3.417	1.685	--	--	--	1.732	253,4	54,4	292,8	100,9
1990	3.484	365	1.308	79	--	1.732	258,4	55,3	298,5	102,0
1999	3.636	476	1.329	162	--	1.669	269,7	56,3	311,6	104,4
Málaga										
1900	752	659	--	--	--	93	102,9	14,7	100	
1919	1.064	960	--	--	--	104	145,6	19,2	141,49	141,49
1932	1.237	1.011	--	--	--	226	169,3	20,2	164,49	116,26
1940	1.507	1.242	--	--	--	265	206,2	22,2	200,40	121,83
1960	1.757	1.298	--	--	--	459	240,4	22,7	233,64	116,59
1970	2.053	1.337	--	--	--	716	280,9	23,7	273,01	116,85
1979	2.171	1.389	--	--	--	782	297,1	21,0	288,70	105,75
1990	2.437	233	1.220	100	--	884	333,5	20,4	324,07	112,25
1999	2.980	397	1.351	263	77	892	407,8	22,9	396,28	122,28
Aor										
1900	3.465	2.820	--	--	--	645	82,1	18,9	100	
1919	4.482	3.810	--	--	--	672	106,2	21,6	129,4	129,4
1932	5.292	3.764	--	--	--	1.528	125,4	23,3	152,7	118,1
1940	7.441	5.223	--	--	--	2.218	176,3	29,4	214,7	140,6
1960	9.345	5.353	--	--	--	3.992	221,5	35,5	269,7	125,6
1970	10.130	5.651	--	--	--	4.479	240,1	38,4	292,4	108,4
1979	10.620	5.728	--	--	--	4.892	251,7	37,5	306,5	104,8
1990	11.352	1.224	3.548	--	--	5.165	269,0	36,5	327,6	106,9
1999	13.093	1.607	4.060	670	77	5.065	310,3	39,8	377,9	115,3

FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002). Los datos de 1900 y 1940 nos los proporcionó Domingo Cuéllar

Cuadro 3.1.8. La red de carreteras de Andalucía. Años 1900-2000

(Kilómetros por 1.000 km² e índices de las provincias con Andalucía y de ésta con España)

	Almería	Granada	Jaén	Málaga	AOR	Cádiz	Córdoba	Huelva	Sevilla	AOC	Andalucía	España
1900	64,7	77,5	86,6	102,9	82,1	69,3	67,4	49,0	58,9	61,0	71,2	100,5
1919	85,6	92,4	111,2	145,6	106,2	114,9	120,5	67,2	107,7	103,7	104,9	134,6
1932	125,6	105,0	120,7	169,3	125,4	134,5	165,9	91,5	203,5	155,8	141,2	183,8
1940	169,9	153,7	185,6	206,2	176,3	193,1	207,7	134,9	227,3	195,1	186,1	228,3
1960	202,8	206,6	237,3	240,4	221,5	230,6	247,4	166,5	248,2	226,8	224,3	258,8
1970	215,2	221,8	251,3	280,9	240,1	255,0	307,2	184,3	261,2	257,0	248,8	276,2
1979	248,2	226,0	253,4	297,1	251,7	263,6	313,4	193,2	266,1	263,8	257,9	294,0
1990	268,6	243,4	258,4	333,5	269,0	284,7	327,5	205,6	296,8	283,7	276,7	321,5
1999	310,5	297,1	269,7	407,8	310,3	304,5	340,0	214,2	306,2	295,6	302,7	343,7
1900	90,9	108,9	121,6	144,6	115,4	97,4	94,7	68,8	82,8	85,7	70,8	100
1919	81,6	88,0	106,0	138,8	101,2	109,5	114,8	64,1	102,6	98,8	77,9	100
1932	89,0	74,4	85,5	119,9	88,8	95,3	117,6	64,9	144,2	110,4	76,8	100
1940	91,3	82,6	99,7	110,8	94,8	103,8	111,6	72,5	122,2	104,9	81,5	100
1960	90,4	92,1	105,8	107,2	98,8	102,8	110,3	74,3	110,7	101,2	86,6	100
1970	86,5	89,1	101,0	112,9	96,5	102,5	123,5	74,1	105,0	103,3	90,1	100
1979	96,2	87,6	98,2	115,2	97,6	102,2	121,5	74,9	103,1	102,3	87,7	100
1990	97,1	88,0	93,4	120,5	97,2	102,9	118,4	74,3	107,3	102,6	86,0	100
1999	102,6	98,2	89,1	134,7	102,5	100,6	112,3	70,8	101,2	97,7	88,1	100

Kilómetros por 10.000 hab e índices de las provincias con Andalucía y de ésta con España

1900	15,8	19,9	24,6	14,7	18,9	11,4	20,4	19,1	14,9	16,0	17,5	27,4
1919	21,0	20,3	25,3	19,2	21,6	15,6	29,3	20,6	21,5	21,9	21,7	32,2
1932	32,2	20,6	24,1	20,2	23,3	19,7	34,2	26,2	35,5	30,3	26,8	38,8
1940	41,4	26,3	33,2	22,2	29,4	23,9	37,6	37,4	33,1	32,9	31,2	44,7
1960	49,3	34,0	43,5	22,7	35,5	21,2	43,0	42,1	28,2	31,8	33,4	43,1
1970	50,3	38,2	51,2	23,7	38,4	21,4	58,4	47,0	27,6	35,0	36,5	41,4
1979	53,7	37,5	54,4	21,0	37,5	19,6	60,2	47,3	25,3	33,2	35,1	40,0
1990	50,6	37,9	55,3	20,4	36,5	19,3	59,7	47,0	25,4	32,7	34,4	39,6
1999	51,1	46,2	56,3	22,9	39,8	20,0	60,8	47,1	24,6	32,7	35,8	42,6
1900	90,3	113,6	140,6	84,0	107,8	65,2	116,4	108,9	85,1	91,7	63,9	100
1919	96,4	93,5	116,4	88,3	99,2	71,8	135,0	94,9	98,8	100,8	67,5	100
1932	120,2	76,9	89,9	75,2	86,8	73,5	127,4	97,6	132,3	112,8	69,1	100
1940	132,6	84,3	106,4	71,2	94,2	76,6	120,3	119,6	106,1	105,4	69,9	100
1960	147,5	101,6	130,1	68,0	106,0	63,4	128,5	126,0	84,4	95,1	77,6	100
1970	137,9	104,7	140,4	64,9	105,3	58,7	160,1	128,8	75,7	95,8	88,2	100
1979	153,1	106,9	155,2	59,7	107,0	55,8	171,6	134,9	72,1	94,5	87,7	100
1990	146,9	110,0	160,5	59,1	106,2	56,2	173,3	136,5	73,9	95,1	86,9	100
1999	142,6	129,0	157,2	63,9	111,0	55,9	169,9	131,5	68,7	91,2	84,1	100

FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002) y Gómez Mendoza y San Román (2005).

Los datos provinciales de 1900 y 1940 nos los ha proporcionado Domingo Cuellar.

Los kilómetros de carreteras se refieren al total de kilómetros construidos.

A escala provincial, los Cuadros 3.1.6., 3.1.7. y 3.1.8. y los Gráficos presentados parecen mostrar pautas paralelas, con algunas particularidades. La primera confirma la escasa dotación kilométrica de cada una de las provincias andaluzas, pues sólo Málaga tiene una longitud de red por kilómetro cuadrado superior o próxima al promedio español. El resto, salvo algunos años de Córdoba, se sitúa por debajo de la densidad media española, especialmente Huelva, que apenas supera el 50 por ciento. Por otro lado, los índices por habitante son inferiores en la primera mitad del siglo, y sólo después de la intensa emigración de 1950 a 1970, mejoran posiciones, llegando a estar por encima de los promedios nacionales en las provincias de Córdoba, Huelva, Almería y Jaén. La segunda muestra evoluciones temporales por provincias muy parecidas. Las primeras décadas de siglo, de intensa construcción y, por consiguiente, de ampliación de la red y las últimas, de crecimiento bastante más reducido. La distribución porcentual de la red, al margen de las mediciones relativas, prácticamente se ha mantenido a lo largo de la centuria. La tercera, por último, hace referencia a

las peculiaridades provinciales, especialmente los déficits de Huelva en longitud por kilómetro cuadrado y los de Cádiz y Málaga en relación al número de habitantes.

La calidad de los trazados no mejoraba la baja dotación de las longitudes. Aún cuando resulta difícil documentar el estado cualitativo de la red, no faltan informaciones sobre las deficiencias de los caminos andaluces, obligados por el desarrollo de los transportes mecanizados por carretera. En 1924, dos años antes de constituirse el Circuito Nacional de Firms Especiales (CNFE), que tuvo por objetivo asfaltar una parte importante de las principales carreteras de la red nacional, desde organismos oficiales se realizó una valoración cualitativa sobre el estado de los pavimentos de las carreteras españolas con resultados negativos para Andalucía, cuyas vías se encontraban mayoritariamente en mal estado. Salvo la provincia de Sevilla con un 84 por ciento de la red en buen estado, el resto no alcanzaba el 50 por ciento, siendo Huelva, Almería y Granada las provincias en las que las carreteras se encontraban en peor estado.

Cuadro 3.1.9. Estado de los pavimentos de las carreteras españolas en 1924

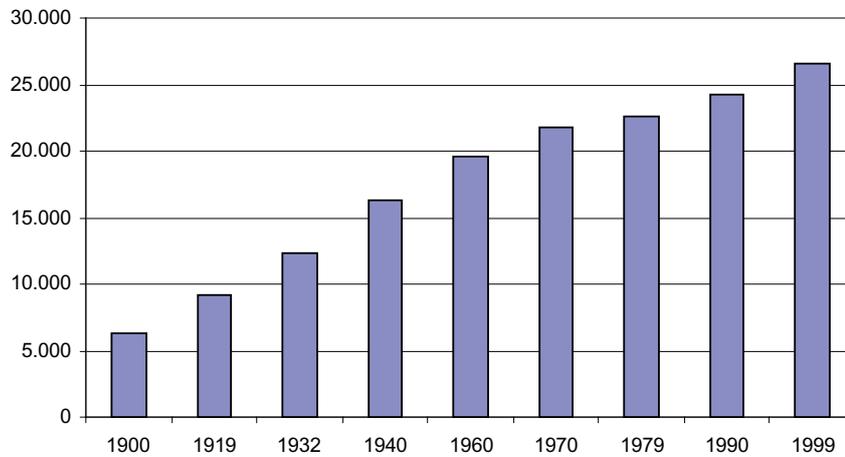
(Porcentaje de kilómetros en buen estado)

Provincias con más del 75 % de la red viaria en buen estado	Huesca (91,9), Salamanca (84,2), Sevilla (84,0) , Toledo (81,3), Segovia (80,0) y Ávila (76,3)
Provincias con el 50-75 % de la red viaria en buen estado	Madrid (71,0), Guadalajara (71,0), Palencia (70,2), Cuenca (67,0), Lugo (66,4), Las Palmas (65,8), Santander (64,0), Badajoz (59,9), Teruel (57,4), León (55,5), Valladolid (55,2), Albacete (55,2), Baleares (55,0), Zaragoza (52,3), Castellón (52,1), Murcia (51,0) y Ciudad Real (50,0)
Provincias con el 25-50 % de la red viaria en buen estado	Cáceres (48,2), Gerona (48,1), Logroño (43,6), Córdoba (41,0) , Tarragona (41,0), Burgos (40,8), Coruña (38,8), Soria (38,3), Valencia (37,2), Tenerife (34,8), Cádiz (34,0) , Zamora (29,3), Orense (28,1), Lérida (27,2), Barcelona (25,0) y Jaén (25,0) .
Provincias con menos del 25 % de la red en buen estado	Huelva (22,0) , Alicante (19,9), Pontevedra (18,3), Almería (18,0) , Oviedo (14,8) y Granada (10,0)

FUENTE: Uriol (1992), vol. II, p. 238. Citado por Cuellar (2001).

Gráfico 3.1.8. La red de carreteras de Andalucía. Años 1900-2000

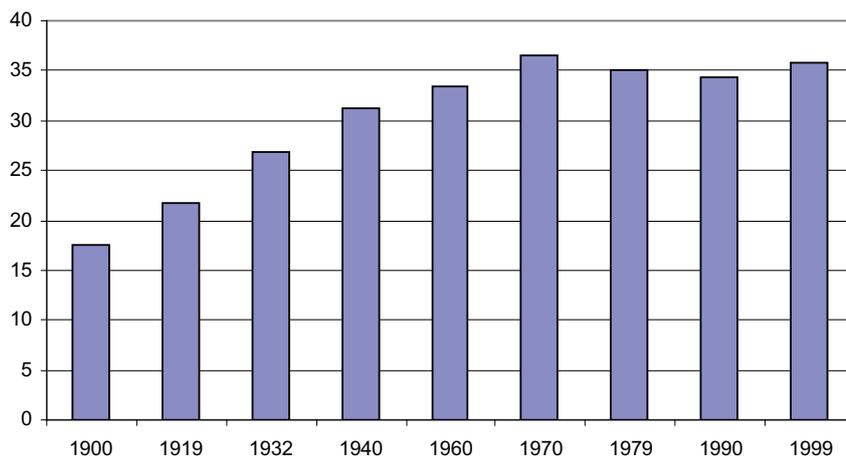
(Kms)



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

Gráfico 3.1.9. La red de carreteras de Andalucía. Años 1900-2000

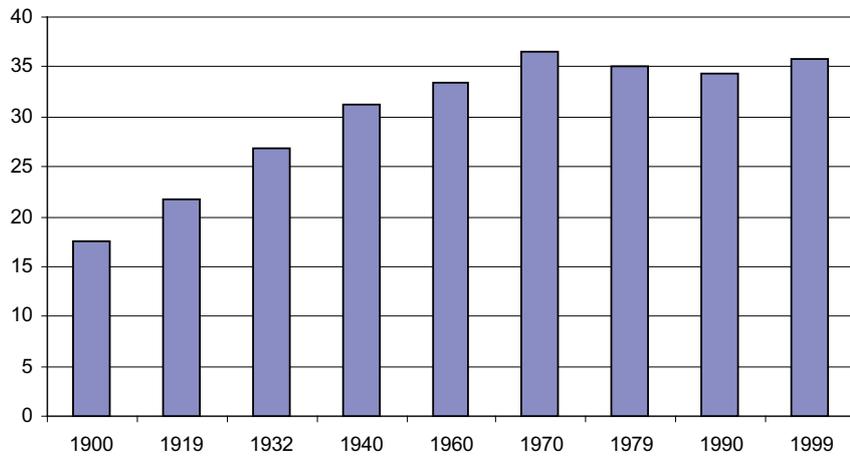
(Kms por 1.000 kms²)



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

Gráfico 3.1.10. La red de carreteras de Andalucía. Años 1900-2000

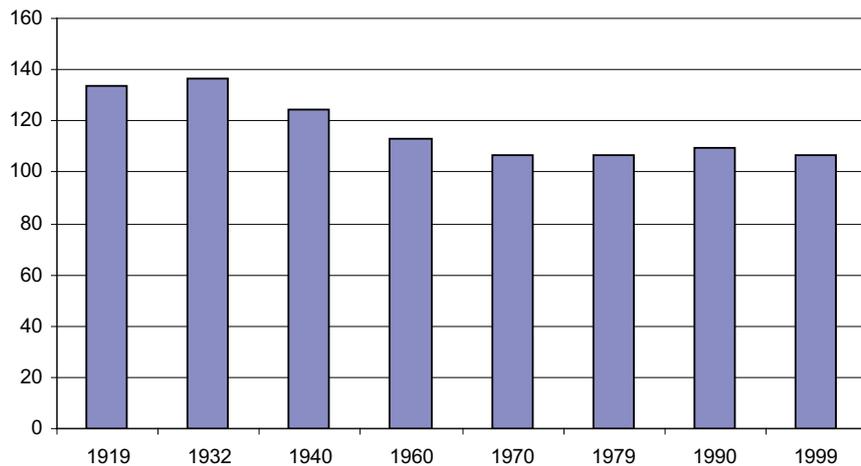
(Kms por 10.000 hab)



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

Gráfico 3.1.11. La red de carreteras de Andalucía. Años 1900-2000

(Números índices encadenados)



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

El CNFE debió mejorar los pavimentos y anchura de muchas carreteras, aunque la valoración de sus resultados no es unánime. La Asociación Española de la Carretera escribe en su página web que “el Circuito Nacional de Firms Especiales fue el proyecto que permitió cambiar radicalmente el estado de nuestras carreteras”, al desarrollar técnicas novedosas como el peraltado de los bordes exteriores para contrarrestar la fuerza centrífuga. Mucho más cauteloso ha sido D. Cuellar que limita las mejoras de la red, al tiempo que insiste en la persistencia de muchos kilómetros que no fueron mejorados: “los resultados de este ambicioso proyecto fueron bastante modestos y aunque se produjeron evidentes mejoras en la red de carreteras asfaltadas, a la altura de 1940 un porcentaje elevado de esta red seguía sin conocer las ventajas del riego asfáltico, que en el mejor de los casos consistía en riegos superficiales sobre el antiguo trazado de *macadam*”³⁵.

La Guerra Civil y las escasas intervenciones efectivas en los 40 terminaron por convertir las carreteras españolas y andaluzas en un cuello de botella para la economía del país, situación documentada, asimismo, por el propio Ministerio

de Obras Públicas (1960) y el Banco Mundial (1962). Poco después, el Plan REDIA (Red de Itinerarios Asfálticos) fue otra actuación destacada, en un momento de intenso desarrollo de la motorización. La Nacional IV (Madrid-Córdoba-Sevilla-Cádiz) y la conexión Málaga-Cádiz por la costa fueron incluidas en dicho plan, que tuvo por objetivos reforzar los firms con capas de aglomerado asfáltico y generalizar el ancho de calzada en los 12 metros, arceles incluidos.

Las limitadas obras en territorio andaluz, el retroceso de las inversiones en los años de la transición política y el desarrollo continuado de la automoción propiciaron un estado deficiente de la red viaria andaluza en los primeros ochenta. Los cuadros adjuntos, referidos a la anchura y tipos de pavimentación de la red de carreteras de Andalucía en 1980, muestran la posición deficitaria de la región, cuyos porcentajes son más elevados en las anchuras inferiores y en los tratamientos superficiales de los pavimentos. En los primeros ochenta, pues, los estudiosos de la red señalaban la precaria dotación viaria de Andalucía, cuyas carreteras eran escasas, malas y deficientes.

Cuadro 3.1.10. La red de carreteras de Andalucía. Año 1980. Anchura del pavimento

	Red del Estado			Red de las Diputaciones		
	De 6 a 7 m	De 7 a 9 m	>9 m	<5 m	De 5 a 6 m	> 6 m
Almería	848,1	148,9	9,5	860,1	147,8	163,0
Cádiz	878,3	370,8	2,5	168,0	459,6	30,8
Córdoba	1.738,2	215,5	23,7	986,7	1.353,0	--
Granada	1.602,8	40,2	5,6	379,6	828,8	--
Huelva	965	105,4	1,5	769,1	10,1	111,3
Jaén	1.282,6	381,6	20,8	1.025,0	106,0	1,0
Málaga	1.034,5	340,3	14,3	455,2	175,6	151,2
Sevilla	1.512,2	472,8	72,8	1.347,6	257,9	70,5
Andalucía	9.894,7	2.075,5	159,5	6.588,3	3.341,8	527,8
España	63.657,6	14.283,3	1.695,8	42.156,3	18.312,4	6.813,8

FUENTE: López Lara (1990), p. 97.

Cuadro 3.1.11. La red de carreteras de Andalucía. Año 1980. Tipos de pavimentos

	Red del Estado			Red de las Diputaciones		
	Pavimento rígido	Aglomerado asfáltico	Tratamiento superficial	Tratamiento superficial	Otros	Macadam
Almería	1,5	253,4	751,6	727,5	52,9	390,5
Cádiz	4,1	339,4	960,6	477,9	62,7	117,8
Córdoba	43,7	180,6	1.753,1	1.246,2	11,8	1.081,7
Granada	--	247,7	1.400,9	1.003,9	15,0	189,5
Huelva	5,8	224,2	841,9	686,4	22,5	181,6
Jaén	--	221,6	1.463,1	1.066,3	48,3	617,4
Málaga	--	326,0	1.063,1	598,1	--	183,9
Sevilla	8,4	499,2	1.553,2	1.290,4	7,6	378,0
Andalucía	63,5	2.292,1	9.787,8	7.096,7	220,8	3.140,4
España	562,9	16.475,4	62.598,4	52.228,8	5.594,0	9.459,3

FUENTE: López Lara (1990), p. 97.

³⁵ Cuellar (2001).

A partir de 1984, la acción conjunta de los gobiernos central y autonómico renovó y mejoró la red, invirtiendo cerca de 300.000 millones de pesetas, construyendo un total de 1.500 kilómetros y acondicionando el 80 por ciento de la red básica funcional. Los logros han sido abundantes, aunque persisten claros desequilibrios territoriales, entre las dos subregiones andaluzas (la occidental y la oriental) y entre amplios sectores del medio rural y las ciudades³⁶.

En definitiva, durante el siglo XX, la red viaria andaluza fue ampliándose en longitud y adaptándose al tráfico de vehículos de motor. A lo largo de la centuria aumentó la dotación kilométrica y mejoró la calidad de los firmes, aunque no llegaron, en uno y otro caso, a equipararse con los promedios nacionales. Con todo, las actuales carreteras nada tienen que ver con los caminos de ruedas de comienzos de siglo. Tres actuaciones fueron decisivas en la conformación de la actual red viaria: el Circuito Nacional de Firmes (1926), el Plan REDIA (1967) y los Planes Generales de Carreteras de España (1984) y Andalucía (1986).

Las actuaciones de los dos primeros se concentraron sobre las carreteras nacionales, especialmente en las radiales, potenciando un diseño de carácter centralista. Andalucía se vio sólo parcialmente beneficiada, dentro de un modelo que no articulaba el territorio de la región. Como se ha escrito “salvo el eje del Valle (del Guadalquivir) y la horquilla abierta a Huelva y Cádiz, que formaban el sector de la red mejor equipado de Andalucía, el resto mantenía carencias extraordinarias³⁷”.

Los planes de la década de 1980 supusieron la modernización de la red viaria. El primero, construyendo autovías, aunque fuera sobre los antiguos trazados de las carreteras nacionales y el segundo, completando las actuaciones generales y, sobre todo, generando un nuevo modelo territorial, tendente a una mejor y amplia articulación regional³⁸.

El avance de la motorización y el predominio de la carretera en el transporte de pasajeros y mercancías. El siglo XX ha sido testigo del continuado incremento de la movilidad y de los niveles de motorización, que han terminado por conferir a la carretera un absoluto predominio en el transporte de pasajeros y mercancías. El proceso, que también se ha producido en Andalucía, principalmente en la segunda mitad del siglo XX, influyó en la configuración del modelo territorial y en las estructuras urbanas andaluzas. En la actualidad, la red viaria se ha convertido en un elemento configurador y transformador del territorio, al tiempo que facilita las actividades productivas.

A lo largo de la centuria, el desarrollo de las carreteras estuvo relacionado con el avance de la motorización, que fue especialmente intensa en la segunda mitad del novecientos. Las calzadas hubieron de adaptarse necesariamente al mayor peso por eje de los vehículos motores, al incremento de velocidad y a la superior capacidad de arrastre de mercancías. Por desgracia, no contamos con datos serios sobre el transporte de pasajeros y mercancías en los distintos modos ni tampoco cifras detalladas sobre las características de los vehículos. En cambio, sí tenemos el

número de vehículos matriculados por años, tipos y provincias de 1923 a 2000, la evolución del parque móvil de 1968 a 2000 y algunos trabajos puntuales sobre las toneladas y pasajeros transportados por carretera³⁹.

Cuadro 3.1.12. Vehículos matriculados en Andalucía y porcentajes sobre total español. Años 1923-2000

	Total	Turismos	Ómnibus	Camiones	Motos
1923-1930	3.344	--	--	--	--
1931-1936	2.416	--	--	--	--
1945-1950	697	247	11	372	68
1951-1960	11.179	1.806	56	645	8.673
1961-1970	46.078	21.986	292	7.911	15.889
1971-1980	82.079	64.378	295	13.851	3.556
1981-1990	137.575	99.817	320	26.908	10.530
1991-2000	199.847	152.991	391	36.562	9.902

	Total	Turismos	Ómnibus	Camiones	Motos
1923-1930	12,6	--	--	--	--
1931-1936	13,8	--	--	--	--
1945-1950	8,5	8,5	5,7	9,7	7,3
1951-1960	12,1	7,9	9,7	8,2	14,3
1961-1970	12,7	10,2	13,1	12,3	20,0
1971-1980	11,6	11,1	13,2	14,6	11,7
1981-1990	14,0	13,3	13,8	16,4	17,3
1991-2000	14,5	14,1	13,4	15,9	16,2

FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

En el primer caso, la evolución del número de vehículos matriculados nos aporta información sobre el constante incremento del parque móvil, aunque las cifras nada indican sobre el uso efectivo del mismo. Aún así, los cuadros y gráficos construidos permiten señalar la rápida progresión del número de vehículos matriculados, especialmente de turismos, de la creciente participación andaluza en el total nacional y de la distribución provincial, bastante acorde con su importancia económica y territorial. Las matriculaciones reproducen un desarrollo andaluz ya característico en el ámbito de los transportes: reducción de las diferencias con los promedios o niveles nacionales, sin llegar a superarlos. Asimismo, la matrícula de turismos en Andalucía aumentó su participación en el total nacional, pasando de 10,2 por ciento en 1961-1970 a un 14,1 en 1991-2000. En torno a este porcentaje quedaron las matriculaciones de ómnibus (13,4) y la de camiones (15,9). Tales porcentajes no lograron igualarse con la participación de la población en el total español (c. 17 por ciento).

36 Ocaña (1999).
37 Ocaña (1999), p. 261.
38 Pozuelo (2003).

39 García López (1977), López Lara (1990) y Pozuelo (2003)

Cuadro 3.1.13. Vehículos matriculados en Andalucía Occidental. Años 1923-2000

(Promedios. Unidades)

	Turismos	Omnibus	Camiones	Motocicletas	Total
Cádiz					
1923-1930	--	--	--	--	331
1931-1936	--	--	--	--	329
1945-1950	38	3	59	7	106
1951-1960	280	10	104	1.176	1.569
1961-1970	3.154	31	1.000	2.402	6.588
1971-1980	9.750	44	1.576	523	11.893
1981-1990	15.099	45	3.082	1.628	19.854
1991-2000	20.733	44	4.398	1.508	26.682
Córdoba					
1923-1930	--	--	--	--	481
1931-1936	--	--	--	--	270
1945-1950	12	1	35	3	50
1951-1960	223	4	81	1.104	1.411
1961-1970	2.714	27	1.092	2.225	6.058
1971-1980	7.636	34	1.887	450	10.007
1981-1990	9.759	29	3.058	834	13.680
1991-2000	13.739	34	4.199	839	18.812
Huelva					
1923-1930	--	--	--	--	132
1931-1936	--	--	--	--	132
1945-1950	8	2	12	4	23
1951-1960	78	3	37	412	530
1961-1970	1.177	24	494	759	2.454
1971-1980	4.338	30	884	174	5.426
1981-1990	5.871	33	1.861	524	8.289
1991-2000	8.344	33	2.117	407	10.900
Sevilla					
1923-1930	--	--	--	--	1.590
1931-1936	--	--	--	--	734
1945-1950	89	4	115	19	227
1951-1960	576	19	172	2.155	2.922
1961-1970	6.400	83	1.921	4.279	12.682
1971-1980	17.365	63	2.929	672	21.029
1981-1990	25.080	64	5.678	2.424	33.246
1991-2000	37.445	88	6.870	2.171	46.573
AOC					
1923-1930	--	--	--	--	2.534
1931-1936	--	--	--	--	1.464
1945-1950	146	10	220	33	406
1951-1960	1.157	36	393	4.846	6.432
1961-1970	13.445	165	4.507	9.664	27.780
1971-1980	39.089	171	7.276	1.819	48.355
1981-1990	55.809	171	13.678	5.410	75.068
1991-2000	80.261	199	17.584	4.924	102.967

FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002)

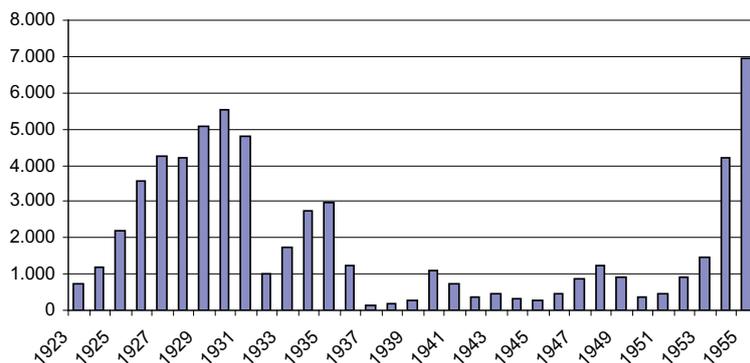
Cuadro 3.1.14. Vehículos matriculados en Andalucía Oriental. Años 1923-2000

(Promedios. Unidades)

	Turismos	Omnibus	Camiones	Motocicletas	Total
Almería					
1923-1930	--	--	--	--	175
1931-1936	--	--	--	--	131
1945-1950	12	2	13	6	31
1951-1960	72	4	28	629	731
1961-1970	1.005	16	523	1.363	2.907
1971-1980	3.949	18	1.404	270	5.641
1981-1990	6.824	29	2.440	602	9.895
1991-2000	11.311	18	3.638	760	15.728
Granada					
1923-1930	--	--	--	--	287
1931-1936	--	--	--	--	228
1945-1950	13	1	20	4	37
1951-1960	188	7	68	1.219	1.480
1961-1970	2.020	23	810	1.752	4.605
1971-1980	5.627	15	1.382	440	7.464
1981-1990	9.644	29	3.061	1.547	14.280
1991-2000	15.851	67	4.260	1.562	21.740
Jaén					
1923-1930	--	--	--	--	490
1931-1936	--	--	--	--	220
1945-1950	24	2	44	5	73
1951-1960	160	4	61	667	891
1961-1970	1.740	21	795	1.078	3.635
1971-1980	3.858	20	1.502	175	5.555
1981-1990	5.992	18	2.813	458	9.280
1991-2000	9.009	24	3.972	525	13.530
Málaga					
1923-1930	--	--	--	--	543
1931-1936	--	--	--	--	374
1945-1950	53	2	76	21	151
1951-1960	228	10	95	1.313	1.646
1961-1970	3.776	67	1.275	2.032	7.150
1971-1980	11.854	71	2.288	852	15.064
1981-1990	21.549	73	4.916	2.514	29.052
1991-2000	35.708	83	7.109	2.130	45.030
AOR					
1923-1930	--	--	--	--	1.494
1931-1936	--	--	--	--	952
1945-1950	101	6	152	36	292
1951-1960	648	26	252	3.828	4.747
1961-1970	8.541	127	3.404	6.225	18.297
1971-1980	25.288	124	6.575	1.737	33.724
1981-1990	44.009	149	13.230	5.120	62.507
1991-2000	71.879	192	18.979	4.978	96.027

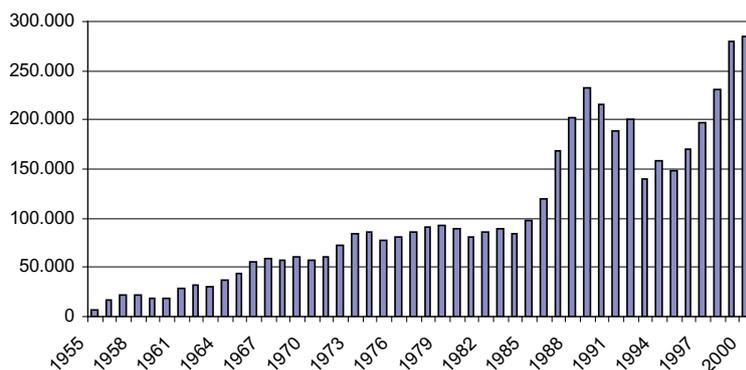
FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002)

Gráfico 3.1.12. Vehículos matriculados en Andalucía. Años 1923-1955
(Unidades)



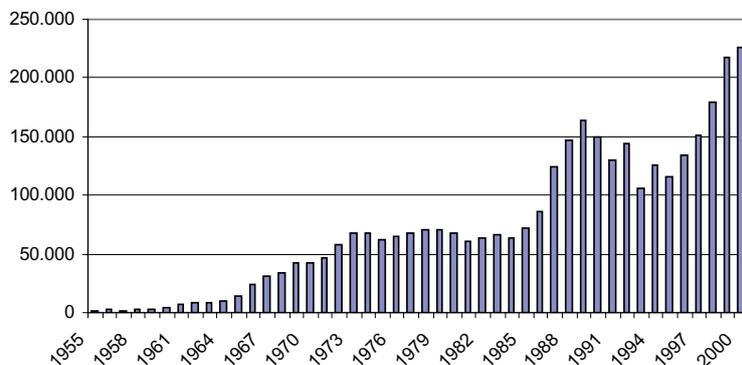
FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

Gráfico 3.1.13. Vehículos matriculados en Andalucía. Años 1955-2000
(Unidades)



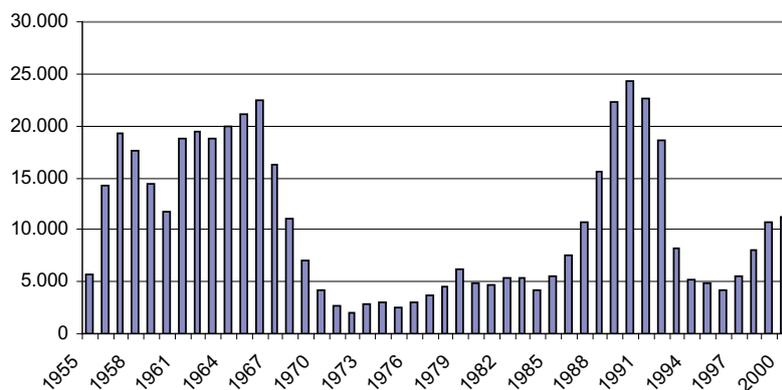
FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

Gráfico 3.1.14. Turismos matriculados en Andalucía. Años 1955-2000
(Unidades)



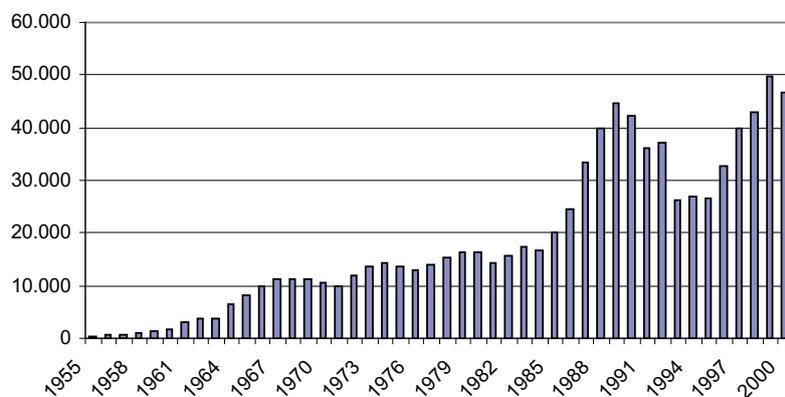
FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

Gráfico 3.1.15. Motocicletas matriculadas en Andalucía. Años 1955-2000
(Unidades)



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

Gráfico 3.1.16. Camiones matriculados en Andalucía. Años 1955-2000
(Unidades)



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

Los gráficos, por su parte, muestran la trayectoria de las matriculaciones a lo largo del periodo de 1923 a 2000. Una simple ojeada hace ver el rápido crecimiento de los años veinte, la caída de 1931, la parcial recuperación de 1932 a 1935 y el prolongado estancamiento de 1936 a 1954, fecha en la que se supera el número de vehículos matriculados en 1935. A partir de entonces (1955), se

inició un constante incremento, que se frenó, con descenso incluido, durante el decenio de 1975 a 1984, para luego continuar al alza, siguiendo la dinámica del ciclo económico regional. El siglo terminó con un número de matriculaciones record: las 284.366 unidades del año 2000, de las que 225.815 fueron turismos, cuya trayectoria había definido la evolución general.

Cuadro 3.1.15. Evolución del parque móvil de Andalucía. Años 1970-2000

(Unidades y porcentajes sobre total regional)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
1970	36.284	78.509	73.002	58.005	29.855	46.292	84.725	151.671	558.343
1980	84.108	176.347	154.304	119.730	75.127	90.540	215.801	324.619	1.240.576
1990	176.192	343.493	240.696	272.937	134.303	188.767	441.725	539.105	2.337.218
2000	304.550	512.052	353.843	433.231	203.797	293.929	732.945	822.143	3.656.490
1970	6,5	14,1	13,1	10,4	5,3	8,3	15,2	27,2	100
1980	6,8	14,2	12,4	9,7	6,1	7,3	17,4	26,2	100
1990	7,5	14,7	10,3	11,7	5,7	8,1	18,9	23,1	100
2000	8,3	14,0	9,7	11,8	5,6	8,0	20,0	22,5	100

FUENTE: elaboración propia a partir de Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

El auge de los vehículos matriculados terminó reflejándose en el aumento del parque móvil de Andalucía, que pasó de 558.34 a 3.656.490 unidades de 1970 a 2000, a un ritmo anual del La distribución espacial señala una fuerte concentración en las provincias de Sevilla, Málaga y Cádiz, (56,1 por ciento), que se mantuvo en el periodo analizado. El Gráfico, por su parte, visualiza la intensidad del crecimiento.

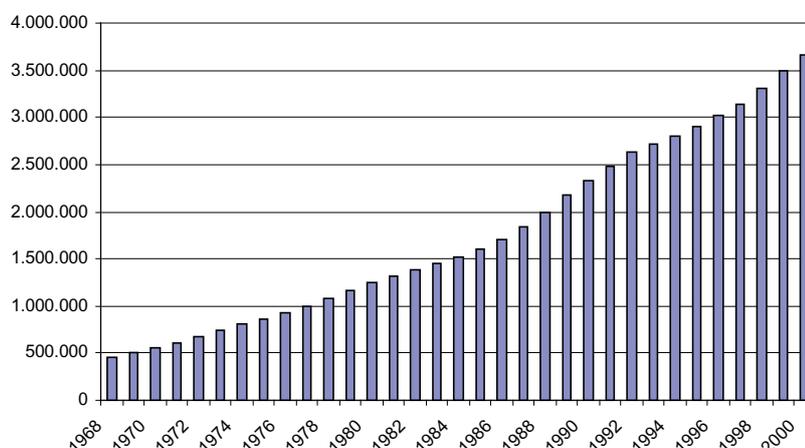
El avance de la motorización y el incremento de la red viaria propiciaron la hegemonía del transporte por carretera de mercancías y pasajeros. En este caso, no existen cifras seriadas, mucho menos por provincias, que puedan mostrar la trayectoria de tales tráficos. Ya hemos anotado que, en los años cincuenta, se produjo la sustitución del ferrocarril por la carretera en el transporte de mercancías y, poco más tarde, en el de pasajeros. El cambio se consolidó y acentuó en las décadas siguientes. Para constatar la trayectoria de los tráficos hemos recogido informaciones parciales y puntuales de otros autores.

En 1975, una *Encuesta sobre los Factores retardadores e impulsores del desarrollo industrial de Andalucía* mostraba que las dos terceras partes del transporte de mercancías (industriales) en la región sureña se realizaban por carretera a la que seguían, a bastante distancia, la vía marítima (15-20 por ciento) y el ferrocarril (10-15 por ciento). En Andalucía, se había producido, pues, como en el resto del país, una temprana sustitución del ferrocarril por la carretera. En el mismo trabajo, el autor resalta algunas otras conclusiones sobre los tráficos exteriores e interiores de aquel entonces: debilidad general de los intercambios dentro de Andalucía, centralidad de Sevilla dentro de un triángulo en el que las transacciones son más intensas, baja intensidad de los tráficos en la parte oriental e importantes volúmenes de compra-venta de los núcleos de población andaluces con el resto de España. Esto es, desarticulación y dependencia de la economía andaluza⁴⁰.

Varios años más tarde, en 1980, la distribución del transporte de mercancías por modos refleja, de nuevo, la

Gráfico 3.1.17. Parque móvil de Andalucía. Años 1968-2000

(Unidades)



40 Cuadrado (1979)

hegemonía de la carretera, especialmente en los tráficos interiores. Los dígitos del Cuadro dejan ver, asimismo, la superioridad de la vía marítima para los intercambios con el exterior, evidenciando que la posición geográfica del sur peninsular es un elemento positivo para la navegación comercial y un claro inconveniente para el transporte terrestre, poco conectado y desarrollado.

Cuadro 3.1.16. Distribución del transporte de mercancías de Andalucía según modos. Año 1980 Miles de toneladas

	Interior	Con España	Con exterior	Total
Carretera	63.723	15.059	1.282	80.065
Ferrocarril	5.264	2.037	--	7.302
Vía marítima	5.659	12.098	21.226	38.984
Oleoducto	326	7.114	--	7.440
Aéreo	--	--	5	5
Total	74.972	36.308	22.508	133.794

FUENTE: López Iara (1990), p. 124.

En los últimos 20 años (1980-2000), el transporte de mercancías, con destino-origen en nuestra región, se ha incrementado de forma notable, ligeramente por encima del 50 por ciento. Este incremento apenas modificó la distribución del transporte por modos. La hegemonía de la carretera continuó, aunque perdiera algunos puntos a favor de la vía marítima.

En definitiva, las páginas precedentes han puesto de manifiesto el triunfo de la carretera en el transporte de pasajeros y mercancías a lo largo del siglo XX, al tiempo que han mostrado su importancia para la articulación territorial y el crecimiento económico regional. La red viaria y la motorización han sido factores, también resultados, de la evolución positiva de este modo de transporte, a su vez complemento del ferrocarril y de los tráficos marítimos. A éstos dedicaremos las páginas siguientes.

3.2. El ferrocarril en Andalucía en el siglo XX

(Domingo Cuéllar Villar y Juan Marín Girona)

3.2.1. Introducción

Está fuera de toda discusión la importancia que ha tenido el ferrocarril en el cambio de las estructuras políticas, económicas, sociales y culturales del mundo desde su aparición allá por la tercera década del siglo XIX. En buena medida, han colegido la mayoría de los especialistas en historia, el ferrocarril se ha erigido en el símbolo y referencia de las transformaciones profundas que se han derivado del proceso que globalmente llamamos Revolución Industrial.

Buena parte de las investigaciones e interpretaciones que se han realizado sobre este periodo han contado con el ferrocarril para explicar los cambios acaecidos. En España,

durante los últimos treinta años, la historiografía sobre el ferrocarril ha sido especialmente generosa y el balance debe ser considerado positivo. Ya en los primeros años de la década de 1970 nombres tan relevantes como Gabriel Tortella, Jordi Nadal, Aníbal Casares y Miguel Artola⁴¹ nos presentaron los primeros avances en la investigación histórica sobre el ferrocarril en España y aquilataron, en buena medida, las principales líneas de investigación a seguir en el futuro. En estos trabajos ya se presentaban las primeras recopilaciones de series estadísticas, las cuales siguen siendo, en muchos aspectos, referencia ineludible para el investigador. La continuidad y consolidación de estas investigaciones tuvo como referencia los trabajos de Rafael Anes, Pedro Tedde, Antonio Gómez Mendoza, Pere Pascual o José Morilla, por citar un ramillete de los más destacados⁴². Este conjunto de investigaciones ha dejado entrever la relevancia del ferrocarril y han discutido intensamente sobre el grado de modernidad que aportó este medio de transporte a la precaria economía española y han intentado cuantificar cuáles fueron los beneficios del mismo. El aspecto económico y el estudio de las grandes empresas ferroviarias han sido, sin duda, el ariete que ha permitido a la comunidad científica conocer de una manera bastante precisa el nacimiento y desarrollo del ferrocarril en España⁴³.

En estas últimas investigaciones se constata ya la aparición de líneas de estudio sobre espacios regionales, descendiendo, por tanto, la investigación a un nivel de detalle que permite conocer con mayor exactitud el proceso de nacimiento y desarrollo del negocio ferroviario. Tal vez se pierde una visión global del ferrocarril como un fenómeno nacional, pero se gana en precisión y, sobre todo, el acopio de datos permite acumular información que hasta ahora permanecía inédita para la investigación y para la valoración conjunta del ferrocarril en España.

El enfoque regional, no obstante, presenta algunos problemas que ya han sido apuntados por los investigadores en base a la distorsión que una mirada excesivamente local o a los costes de oportunidad que estas investigaciones pueden ocasionar sobre el estudio del ferrocarril español como una red nacional⁴⁴. Empero, existen algunas salvedades en este sentido, que sí deben estimular la investigación del ferrocarril desde enfoques regionales, ya que constituyeron a lo largo del tiempo redes inequívocas de ámbitos regionales que ofrecen hoy en día interesantes campos para la investigación⁴⁵.

41 Tortella Casares (1973), Nadal Oller (1975), Casares Alonso (1973) y Artola Gallego (1978).

42 Anes y Álvarez de Castrillón (1978) y (1985), Tedde Lorca (1978), (1980) y (1996), Gómez Mendoza (1982) y (1989), Pascual i Domènech (1984), (1985) y (1991) y Morilla Critz (1978) y (1984).

43 En este contexto, dos obras recientes de referencia sobre estudios del ferrocarril en España son los trabajos de Comín Comín, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal Olivares (1998) y Muñoz Rubio, Sanz Fernández y Vidal Olivares (1999). De las últimas monografías e investigaciones con presencia del ferrocarril se pueden destacar, Pascual i Domènech (1999), Ortúñez Goicolea (2001), Santos y Ganges (2002), Cuéllar Villar (2003a), Herranz Locán (2004) y Muñoz Rubio (Dir.) (2005).

44 Gómez Mendoza (1998).

45 En este sentido, tienen una consistencia argumental sólida los trabajos de Sanchís Deusa (1988), Vidal Olivares (1992), González Portilla (1995), Pascual i Domènech (1999) o, el más reciente sobre los desarrollos regionales de la vía estrecha, Muñoz Rubio (Dir.) (2005).

Mapa 1. Red ferroviaria de Andalucía por compañías en 1940



FUENTE: Elaboración propia.

Andalucía se constituye en un ejemplo válido en este sentido, ya que una buena parte de la red ferroviaria terminaría configurándose dentro del histórico territorio de la actual Comunidad Autónoma de Andalucía⁴⁶. En lo que concierne al ferrocarril, el mapa adjunto muestra una clara identidad entre la red ferroviaria y el territorio andaluz. Por un lado, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, constituida en 1877⁴⁷, absorbió progresivamente una buena parte de las pequeñas y medianas compañías ferroviarias que operaban en la zona desde los primeros años del ferrocarril. Con la constitución de la empresa, en 1877, se integraría la Compañía del Ferrocarril de Utrera a Morón y Osuna (UMO), en 1878 lo haría la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, en 1879 se integró en la red de Andaluces la Compañía de los Ferrocarriles de Sevilla a Jerez y Cádiz (SJC), en 1880 el Ferrocarril de Córdoba a Espiel y Belmez (CEB), en 1913 la Compañía del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras (The Algeciras Railway, AR), en 1919 haría lo propio la Compañía Belga de los Ferrocarriles Vecinales de Andalucía (FVA) y en 1929 la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España (SE), que era explotada en régimen de arriendo por la compañía malagueña desde 1916. Sólo el pequeño tramo de Murcia a Alicante estaba fuera de este ámbito territorial. Por su parte, la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), había adquirido también otro conjunto de líneas que se adscribían con mayor o menor precisión a la región andaluza: en 1875 había incorporado a su red a la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Sevilla (FCS), en 1877 adquiriría la Compañía de los Ferrocarriles de Sevilla

a Huelva y a las minas de Riotinto (FSH), y en 1881 se hacía con el control de la Compañía de los Ferrocarriles Extremeños (CFE), que explotaba la línea de Mérida a Sevilla (Los Rosales). Permanecerían como compañías independientes la Compañía del Ferrocarril de Sevilla a Alcalá y Carmona (SAC, constituida en 1874), la Compañía de los Ferrocarriles de Zafra a Huelva (ZH, 1881), la Compañía de los Ferrocarriles de Lorca a Baza y Águilas (The Great Southern of Spain Railway, GSSR, 1885) y la Compañía de los Caminos de Hierro de Granada (Baza-Guadix) (The Granada Railway, CHG, 1894). Todas se integrarían, con la nacionalización del ferrocarril de vía ancha en España, en la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) en 1942⁴⁸.

Desde ese momento hasta los últimos años del siglo XX toda esta red fue gestionada de modo singular integrándola dentro de la llamada 3ª Zona de Renfe que tenía como límites con el resto de la red ferroviaria española las estaciones de Zafra, Almorchón, Santa Cruz de Mudela y Baza. Tal y como señala Muñoz Rubio, en un primer momento se crearon tres zonas que correspondían a las áreas de influencia de las tres grandes compañías existentes antes de la nacionalización, Norte, MZA y Andaluces-Oeste, pero posteriormente se aplicó un criterio geográfico dividiendo la red nacional en siete zonas, estando la red andaluza, como ya hemos apuntado, en la 3ª Zona. Esta organización del sistema productivo ferroviario ignoraba al mercado del transporte, no buscaba un producto competitivo y su pervivencia hasta la década de 1990 se produjo por el mantenimiento del ferrocarril en unos niveles marginales de mercado. La última reforma ya apuntaría a una gestión en Unidades de Negocio, en las que no se priorizaba el marco geográfico⁴⁹.

46 Otro tanto podría aplicarse al desarrollo de la red viaria, objeto de análisis en otro apartado de esta monografía, ya que la práctica totalidad de las carreteras de primer (con la excepción de la de Madrid a Cádiz), segundo y tercer orden que se planificaron y construyeron a lo largo del siglo XIX tenían origen y destino dentro de los límites de los ocho provincias andaluzas, o se adentraban sólo unos pocos kilómetros en las provincias aledañas.

47 Tedde de Lorca (1978b).

48 Muñoz Rubio (1995).

49 Muñoz Rubio (1995), pp. 93-94.

Mapa 2. Ámbito de gestión de la 3ª Zona de RENFE. Año 1950



FUENTE: Elaboración propia.

Esta evolución, tanto en el periodo privado como durante la gestión pública del ferrocarril, permite que hoy en día dispongamos de un conjunto de series estadísticas más o menos homogéneas del transporte ferroviario en Andalucía que de otro modo no hubiera sido posible recopilar. Este guiño de la historia posibilita que podamos conocer con mayor profundidad las características y dinámicas del transporte ferroviario en nuestra región señalada como ejemplo de fracaso de la industrialización y como región en la que durante una buena parte del siglo XX siguió predominando el sector primario sobre el secundario, evolucionando, casi sin transición, hasta el actual protagonismo del sector terciario. Es todavía un camino largo de desbrozar pero, sin duda alguna, sugerente para la investigación histórica.

Aunque se pudiera pensar que el ferrocarril fue en Andalucía un hecho marginal no es así. Tal y como se ha apuntado en otro texto, el ferrocarril, por variadas circunstancias, tendría un protagonismo evidente durante todo el siglo XX, tanto en la vía ancha como en la menos conocida vía estrecha⁵⁰. Así, como primeros datos de referencia podemos señalar que la red andaluza de vía ancha a mediados del siglo XX alcanzaba los 2.422 kilómetros, sobre un total nacional de 13.400 kilómetros. Por su parte, la red de vía estrecha, mucho más desarticulada y dispersa, tenía en ese mismo momento 880 kilómetros de carriles, para un total nacional de 5.251 kilómetros. En ambos casos, la representatividad alcanzaba el 17-18 por ciento, valor muy acorde con nuestra presencia en el peso de la población, 18 por ciento, y con nuestra aportación al PIB nacional, el 14 por ciento, aunque en este caso estábamos por debajo de los indicadores anteriores, lo que muestra las debilidades de nuestra economía.

Con estos mimbres nos resulta especialmente relevante el estudio de las fuentes que aporten datos estadísticos en

nuestro afán de avanzar en el estudio y conocimiento del ferrocarril en Andalucía.

3.2.2. Fuentes estadísticas para el estudio del transporte ferroviario en Andalucía en el siglo XX

El propio carácter de la actividad mercantil del ferrocarril durante el periodo privado, organizado en sociedades anónimas que debían rendir cuentas a sus accionistas y que, en cierta medida, buscaban publicitar sus resultados para así atraer a nuevos inversores y obtener el apoyo del sector público, ha hecho posible que buena parte de los resultados de explotación de las líneas de ferrocarril hayan sido publicados por estas compañías ferroviarias. No todas las empresas se aplicaron con igual intensidad a la producción de estos datos básicos que tan útiles nos resultan hoy en día. Podríamos presuponer que las compañías de mayor tamaño, mejor dotadas para la logística de la recopilación y producción de datos, tengan una mayor literatura estadística. Sin embargo, esto no siempre es así. La compañía MZA, por ejemplo, no editó series para el siglo XX desagregadas por líneas (aunque sí lo hizo hasta 1884) haciendo sólo la distinción del tráfico entre la llamada Red Antigua, en la que se integraban las líneas andaluzas de esta compañía ya citadas, y la Red Catalana, que englobaba las líneas de la antigua compañía de TBF, adquirida en 1894. En las *Memorias de MZA* sí podemos encontrar la evolución de la red en lo tocante a los kilómetros en explotación⁵¹.

La compañía de *Andaluces* sí fue mucho más efectiva en lo concerniente a la información que aporta de sus tráficos. Así, desde 1905 hasta 1935, publica periódicamente *Compañía de los Ferrocarriles Andaluces: Datos Estadísticos*⁵². Podemos de este modo disponer de una fuente que recoge el tráfico de

50 Cuéllar Villar (2005).

51 Biblioteca Ferroviaria de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, C-01.
52 Biblioteca Ferroviaria, A-02.

viajeros y mercancías, tanto en unidades como en producto a lo largo del primer tercio del siglo XX. La fuente incluso se enriquece progresivamente, aportando desde 1916 los tráficos desagregados de la compañía SE cuya explotación tenía arrendada. Esta información desagregada por líneas se extiende al resto de líneas que conformaban la red de *Andaluces*, recogiendo así los tráficos de las líneas Sevilla a Jerez y Cádiz, de Utrera a Morón y Osuna, de Osuna a La Roda, de Jerez a Sanlúcar y Bonanza, de Marchena a Córdoba, de Córdoba a Málaga, de Bobadilla a Granada, de Córdoba a Belmez, de Bobadilla a Algeciras, de Puente Genil a Linares, y las ya apuntadas de Linares a Almería y de Moreda a Granada. A partir de 1925 se incluye información de los tráficos en cada una de las estaciones de la línea, recogiendo información del número y producto de viajeros por estaciones y del número de expediciones, toneladas y productos de tráficos de Gran Velocidad y Pequeña Velocidad⁵³ en todas las estaciones de la red, incluyendo los tráficos de Combinado con otras líneas, en los puntos de empalme, y de los despachos centrales de las principales ciudades⁵⁴. No aporta, sin embargo, datos desagregados por mercancías movidas, información que sí aparece para el conjunto de la red y para el caso de las líneas de Linares a Almería y de Moreda a Granada.

De las otras compañías ferroviarias que operaron en Andalucía, ya de menor tamaño, también disponemos de información estadística de interés. Así, las compañías ZH o GSSR editaron durante sus años de actividad, que se prolongaron hasta 1942, sus series de tráfico con gran precisión. En el caso de la compañía británica onubense, los datos, publicados en las *Memorias Anuales de la Compañía del Ferrocarril de Zafra a Huelva* se recoge información de los productos de tráficos por mercancías, entre 1905 y 1935, sin que dispongamos de series de tonelaje u otra información complementaria⁵⁵. Por su parte, la compañía también británica de la línea de Lorca a Baza y Águilas también publicó de modo periódico sus *Memorias y Cuentas de The Great Southern of Spain Railway* que refiere con todo detalle el movimiento de viajeros y de mercancías, en unidades y productos, y aporta también información de los tráficos por estaciones. También aparece información de la evolución del material ferroviario y de partidas de consumo tan significativas como el carbón para las calderas de las locomotoras⁵⁶.

Buena parte de estos datos fueron replicados en las estadísticas que organismos oficiales como el Ministerio

de Fomento publicaban anualmente sobre la evolución de las áreas que eran de su competencia. Así, a través de las *Memorias, Anuarios y Estadísticas de Obras Públicas*, editadas entre 1856 y 1929, se compila información de los ferrocarriles y líneas andaluzas en explotación en estos años.

Pero el mayor esfuerzo de recopilación de información ferroviaria corresponde al llamado *Anuario de Ferrocarriles de La Torre*, publicado entre 1895 y 1936, que es hoy en día un referente de inexcusable consulta para los investigadores⁵⁷. La empresa editorial tenía el ambicioso fin de recoger toda la información interesante relativa a las compañías ferroviarias, de vía ancha, de vía estrecha y de redes tranviarias urbanas. Todo complementado con la referencia y el comentario de las principales leyes del sector promulgadas en el último año y con variada información de otros ferrocarriles del mundo, especialmente los franceses. El resultado fue, en líneas generales, satisfactorio. Tomás Martínez y Esmeralda Ballesteros demostraron recientemente lo valioso y creíble de los datos aportados por La Torre para la estimación del empleo ferroviario, cálculo que hasta ahora resultaba especialmente complicado⁵⁸. La información de las empresas de ferrocarril era en algunos casos prolija y detallada, recogiendo la estructura de gestión de las compañías con datos de red en explotación, de personal de servicio y algunos apuntes del capital social de las empresas. Además aparecían cuadros estadísticos de los datos de tráfico en el último año, por líneas, junto con el material rodante que cada compañía tenía al iniciarse el ejercicio. La Torre daba cuenta de las compañías que no entregaban datos, indicando los correspondientes a la última información disponible, lo que reafirma la seriedad de los datos reflejados.

En el caso de las compañías de ferrocarril andaluzas, de las que estamos haciendo seguimiento, aparece abundante información de las de vía ancha, siendo mucho más limitada la información disponible de las de vía estrecha, especialmente las que no tenían servicio público de viajeros. *Andaluces* es con diferencia la más profusamente recogida, de la que podemos encontrar, además de los referidos datos de tráfico por líneas, información de los nombres del personal adscrito a los principales servicios de la compañía y a su dependencia de destino. Semejante trato tiene la compañía SE, mientras que las otras presentan un nivel de información inferior. Esta fuente ofrece, pues, una información privilegiada al investigador ferroviario y es la que preferentemente hemos utilizado para la elaboración de la selección de tablas que se ofrecen al final de capítulo.

Los anuarios de La Torre son ejemplares y fueron más eficaces y constantes que otras publicaciones especializadas de la época que también se interesaron por reproducir información para los lectores. *La Gaceta de los Caminos de Hierro* o *La Revista Ilustrada de Banca, Ferrocarriles e Industria*, periodicidad mensual, resultan hoy en día fuentes de información también relevante, aunque fueron menos constantes que La Torre y los datos aparecen y desaparecen con frecuencia y su consulta resulta desordenada. Aunque la información financiera, con poca presencia en La Torre, es mucho más relevante y se pueden reconstruir series sobre la

53 Se conocía por tráfico en Gran Velocidad aquellos productos que se transportaban en trenes rápidos, de viajeros y especiales, con una tarifa de coste superior derivada de la celeridad del transporte. Los tráficos de Pequeña Velocidad eran los propios de los trenes de mercancías que se sometían a las tarifas ordinarias publicadas por las compañías ferroviarias.

54 El servicio Combinado recogía los tráficos que entraban y salían de la red propia a otras redes en las estaciones de empalme o de conexión con las otras compañías. Así, por ejemplo, la estación de Baeza Empalme (hoy en día Linares-Baeza) recogía información de los tráficos de intercambio de compañía SE con MZA y de aquella con la red tranviaria de Tracción Eléctrica de La Loma (TELSA). Los despachos centrales eran puntos de contratación de transporte, tanto para viajeros como para mercancías, que no se ubicaban en el propio recinto de la estación, por lo que tenían una mayor proximidad al mercado. De estos puntos derivaron, ya en la segunda mitad del siglo XX, las llamadas Oficinas de Viajes de Renfe que se centraron sobre todo en la venta y reserva de billetes de viajeros.

55 Biblioteca Ferroviaria, F-25.

56 Biblioteca Ferroviaria, F-08.

57 Biblioteca Ferroviaria, P-28.

58 Ballesteros y Martínez Vara (2001).

evolución del capital social de las compañías, la marcha de las cotizaciones en las principales plazas bursátiles europeas o los resultados económicos de las empresas ferroviarias más relevantes.

Un breve apunte merece la información que, mediante formas distintas, se recopiló a partir de la aparición de lo que se dio en llamar el Problema Ferroviario. Éste se refería a la situación de bloqueo en la que se encontraba el sistema ferroviario español desde el inicio de la Primera Guerra Mundial. Las compañías ferroviarias estaban necesitadas de renovar sus instalaciones y material para atender al crecimiento de la demanda de transporte experimentada en ese momento, pero su situación económica y el horizonte cada vez más cercano de la caducidad de la concesión de las primeras líneas no invitaba a esta inversión. Por otro lado, el alza inflacionista, inédito hasta entonces, desatado con la Primera Guerra Mundial y la creciente conflictividad social que reclamaba para los obreros ferroviarios la jornada diaria máxima de ocho horas y un incremento salarial acorde con la subida de los precios, haría que las compañías reclamasen al Estado una subida tarifaria que terminaría convirtiéndose en un debate sobre el papel que debía jugar el sector público en la solución del problema ferroviario⁵⁹.

Los debates sobre el papel de las compañías ferroviarias y sus problemas económicos generaron una importante documentación producida *ad hoc*, que hoy en día resulta especialmente útil para el investigador aunque no es muy conocida⁶⁰. Además, tras la promulgación del Estatuto Ferroviario de 1924 el Estado reclamó a todas las compañías ferroviarias que querían ingresar en el Régimen Ferroviario información relativa a su situación económica y al estado de la explotación ferroviaria. A cambio, y con las cuentas debidamente saneadas, las compañías accedían a las subvenciones, anticipos y ayudas que les eran imprescindibles para la renovación de instalaciones y material y para los incrementos salariales y la reorganización del servicio derivada de la implantación de la jornada laboral diaria máxima de ocho horas. La Dirección General de Ferrocarriles crearía diferentes comisiones que serían las encargadas de estudiar la situación económica de las compañías de vía ancha y de vía estrecha. Las comisiones que intervinieron en las empresas andaluzas serían: la 7ª, que incluía información de las compañías de Andaluces, SE y CHG; la 8ª, que contiene información de ferrocarriles de vía estrecha, Minas de Cala, Aznalcóllar, Suburbanos de Málaga y la compañía de Málaga-Algeciras-Cádiz; la 9ª, que agrupaba las líneas del Ferrocarril del Condado, de Buitrón, de la compañía ZH, del ferrocarril de Riotinto, de Tharsis y de Lucainena de las Torres a Aguamarga; y, por último, la 13ª, que recogía información del ferrocarril de La Carolina, de Tranvías de Granada, del ferrocarril de Sierra Alhambilla y de la compañía GSSR⁶¹.

59 La bibliografía contemporánea ofrece interesantes informes y reflexiones sobre el tema: Cámara Oficial de Comercio (1917), Cambó (1918), De Miguel (1928), Asociación General de Transportes por Vía Férrea (1933) y (1934), De Benito (1935), y un largo etcétera. El análisis del problema ferroviario ha tenido, asimismo, un creciente interés para los historiadores: Artola Gallego (1978), pp. 409-422, Fernández Pérez (1995), Comín, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal (1998), pp. 283-291, entre otros.

60 La serie P del Archivo Histórico Ferroviario recoge en 204 unidades documentales amplia información recopilada y producida por MZA.

61 Archivo General de la Administración (AGA), *Comisiones Investigadoras de Ferrocarriles*, Obras Públicas, Cajas 19.705 a 19.713.

También como sistema indirecto de obtener información estadística sobre las compañías ferroviarias encontramos la información sobre el proceso de nacionalización de los ferrocarriles españoles de vía ancha, iniciado en 1940. Este proceso, conocido como 'rescate', precisó de un denso acopio de documentación e información de las compañías ferroviarias con el objetivo de encontrar el valor real de las empresas y así fijar la cantidad con la que el Estado debía indemnizar a éstas⁶². El Archivo General de la Administración cuenta con un volumen importante de información al respecto sobre las cuatro compañías ferroviarias andaluzas que todavía operaban en nuestro territorio, ZH, CHG, GSSR y SAC, ya que *Andaluces* había sido nacionalizada en febrero de 1936 e integrada en la Red Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España⁶³.

En el caso del ferrocarril de vía ancha, la nacionalización de 1942 propuso un nuevo sistema de gestión que se traspasaría a la producción de datos estadísticos y de información sobre los resultados de la explotación ferroviaria. Como hemos apuntado, la creación de una zona específica que se centraba en la región andaluza, la 3ª Zona de RENFE, presume una variedad de datos y una información de gran atractivo para el investigador, tanto por lo desconocida de la fuente como por lo relevante del periodo al que se refiere. Recordemos que de un periodo de autarquía económica con hegemonía del sistema ferroviario se pasará a una fase de intenso crecimiento económico donde el ferrocarril comienza a ceder ante la expansión del transporte por carretera.

Sin embargo, hemos de establecer diferencias claras en lo que concierne a las fuentes ferroviarias disponibles para este periodo. En primer lugar, hasta la década de 1970 RENFE hace un singular esfuerzo en la edición de datos estadísticos e información de tráfico ferroviarios que nos permiten disponer de una fuente realmente valiosa. Si bien las *Memorias de Renfe*, editadas desde 1941, no contienen datos desagregados que nos avancen información relevante para Andalucía, otras fuentes de la empresa sí lo hacen con gran profusión. Así, en primer lugar, los *Datos Estadísticos sobre productos de la explotación y movimiento comercial*, editados desde 1940 hasta 1964 son especialmente generosos, recogiendo con todo detalle el movimiento de viajeros y de mercancías, en Pequeña y Gran Velocidad, estación por estación de la red, tanto en lo que concierne al número de viajeros movidos y al número de toneladas recibidas y expedidas como al productos de tales movimientos y a la identificación de cada una de las clases de mercancías que salían o entraban en las estaciones. Hay que señalar, no obstante, que a partir de la década de 1950 la información se hace más parca, desapareciendo la información relativa a la clase de mercancía que era expedida o recibida en las estaciones, aunque se mantienen los datos generales referidos a todas y cada una de las estaciones de la red y añade la información relativa al número de vagones que eran movidos en cada estación. Sí se mantiene la información relativa a la clase de productos que circulaban por las líneas agregadas por zonas, lo cual, para una serie de veinte años, puede resultar esclarecedora de los cambios y permanencias

62 Sobre el proceso de rescate de las compañías ferroviarias en España, Muñoz Rubio (1995), pp. . Para dos casos concretos del rescate de compañías ferroviarias andaluzas, CHG y GSSR, Cuéllar Villar (2003a), pp. 316-322.

63 AGA, Obras Públicas, Cajas 31.433, 33.471 y 33.477.

existentes en el transporte ferroviario en la coyuntura de la Autarquía y primeros años del Desarrollismo⁶⁴.

También resultan muy jugosos los datos que se encuentran en el llamado *Boletín de Información Estadística Mensual* que presenta una menor continuidad en la publicación y que, al estar editado por Zonas, no tiene en todas la misma presencia. Éstos cambian de nombre por el contenido de la información que aparece en los mismos: *Información Estadística Mensual del Departamento de Material y Tracción*, 1942-1972; *Información Estadística para la Dirección General*, 1968-1971; *Boletín de Información de Instalaciones, Equipos y Personal*, 1950-1960; *Información Estadística para Dirección, Movimiento y Material y Tracción*, 1965-1969⁶⁵. En todos estos casos, la 3ª Zona tiene profusa información de cada apartado. También hemos localizado una *Memoria de la Tercera Zona*, del año 1948, especialmente interesante por el aporte gráfico y estadístico que contiene, y un informe anual de 1956⁶⁶.

A partir de la década de 1980, al igual que ocurre con otras actividades económicas, la información estadística prácticamente desaparece y es muy difícil encontrar información publicada que recoja la evolución de los datos básicos del transporte ferroviario en Andalucía (aunque esta carencia la podemos trasladar también a nivel nacional, con la excepción de algunos datos agregados). Curiosa paradoja que nos ofrece la sociedad de la información y el conocimiento, en la que sistemáticamente se ocultan datos e información, tanto desde ámbitos públicos como desde los privados. Sólo el Instituto de Estadística de Andalucía ha conseguido reconstruir información sobre la evolución de la red ferroviaria y del tráfico de viajeros y mercancías, siguiendo el parámetro provincial, para las dos últimas décadas del siglo XX⁶⁷.

Los datos disponibles para la vía estrecha presentan mayores problemas. En primer lugar hay que apuntar que la frontera entre el periodo privado y público en la vía estrecha no está tan claro como en el caso de la vía ancha. La creación de una empresa pública que aglutinara toda la vía estrecha en funcionamiento en España se demoraría hasta 1965 - cuando ya se habían cerrado un buen número de kilómetros-, heredando buena parte de la red gestionada por la empresa pública Explotación de Ferrocarriles por el Estado (EFE), añadiendo otras de gestión privada, pero quedando otras líneas de ferrocarril de vía estrecha que pudieron seguir con sus actividad sin expropiación o rescate alguno⁶⁸. Por otro lado, el carácter industrial de muchas de estas explotaciones no hacía necesaria la producción y divulgación de estos datos, por lo que directamente no fueron elaborados nunca y hoy en día resultan imposibles de recuperar.

En el caso andaluz, la evolución de la explotación de los ferrocarriles de vía estrecha presenta a partir de la década

de 1920 un rápido deterioro de los resultados, esto provoca que progresivamente las compañías fueran abandonando el servicio para entregarlo a EFE. Sólo las líneas intensivas en transporte minero en las provincias de Huelva, como Riotinto o Tharsis, Jaén, Ferrocarril de La Carolina, y Sevilla, como Minas de Cala y Aznalcóllar, y los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga se mantendrán como gestión privada hasta bien avanzado el siglo XX. El resto irían progresivamente engrosando la nómina de compañías ferroviarias que acogía EFE, aunque ésta se manifestara incapaz de solucionar los problemas de explotación de estas compañías. Las empresas ferroviarias andaluzas de vía estrecha que seguirían este camino serían: Ferrocarril de Sierra Nevada (1931), Ferrocarril de Málaga a Fuengirola (1931), Ferrocarril de La Loma (1934), Tranvías de Linares (1934), Ferrocarril de Buitrón (1940), y, por último, Tranvías de Granada que se integraría ya en FEVE en 1972⁶⁹.

EFE, por tanto, será la principal fuente de información a la que acudir para encontrar datos estadísticos de algunas compañías ferroviarias de vía estrecha en Andalucía. Las *Memorias de EFE* se editan de modo sistemático desde 1940 hasta la creación de FEVE en 1965. La primera memoria, tras la Guerra Civil, recoge información de los tráficos ferroviarios de las compañías durante la década de 1930, al igual que aporta información sobre las inversiones realizadas por la empresa pública para intentar reflotar la explotación. Con respecto a la información estadística del tráfico ferroviario, se ofrece información de los tipos y clases de mercancías que se transportaban por sus líneas, así como del número de viajeros movidos anualmente. No disponemos de información relativa al movimiento por estaciones y sólo se apunta éste esporádicamente cuando se quiere resaltar la importancia del tráfico en alguna estación relevante. Como hemos señalado, la continuidad de EFE se produce en FEVE en el año 1965, las *Memorias de FEVE*, continúan recogiendo información agregada de los tráficos de las líneas explotadas, pero desaparecen ya los datos de las clases de mercancías, aunque se suma el movimiento mensual de toneladas y de viajeros en el conjunto de la línea. También resulta interesante, por la aportación de datos relativos a tráfico ferroviario y a resultados económicos de la explotación, el *Estudio Económico de las líneas dependientes de Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE)*, editado en cuatro volúmenes en 1966 para determinar qué líneas eran susceptibles de cerrarse o cuáles se recomendaba su mantenimiento. En este informe se recoge información de las líneas andaluzas explotadas en ese momento por FEVE, San Juan del Puerto a Buitrón, Granada a Sierra Nevada, Málaga a Fuengirola, Linares y La Loma, y Peñarroya a Puertollano⁷⁰.

La información sobre las líneas de vía estrecha en Andalucía se complementa con las referencias ya apuntadas cuando nos hemos referido a la vía ancha, como es el caso de los informes de las comisiones inspectoras creadas en la década de 1920 a raíz del problema ferroviario y el ya referido de los Anuarios de Ferrocarriles de La Torre, que también ha servido de base para la elaboración de la selección de tablas que se incorporan al final de este texto.

64 Biblioteca Ferroviaria, MR-12.

65 El *Boletín Estadístico Mensual*, en sus diferentes formatos, se puede consultar en la Biblioteca Ferroviaria, MR-02 (Información Estadística para Dirección, Movimiento y Material y Tracción), MR-04 (Información Estadística Mensual del Departamento de Material y Tracción), MR-15 (Información Estadística para la Dirección General) y MR-16 (Boletín de Información de Instalaciones, Equipo y Personal).

66 Biblioteca Ferroviaria, MR-25.

67 Parejo Barranco, Zambrana Pinedo, Fernández Paradas y Heredia Flores (2002).

68 Véase la reciente publicación sobre la vía estrecha en España, Muñoz Rubio (2005).

69 Más datos en Cuéllar Villar (2005).

70 Biblioteca Ferroviaria, [IIIF 0765].

3.2.3. La trayectoria secular del transporte ferroviario andaluz a través de las fuentes estadísticas

3.2.3.1. Nacimiento, expansión y consolidación de la red ferroviaria en Andalucía

El 22 de junio de 1854 es la fecha de inauguración del primer tramo ferroviario de Andalucía, que unía la ciudad de Jerez de la Frontera con el Puerto de Santa María. Dos años después se abrió al servicio la continuación hasta el Trocadero, ya en Cádiz⁷¹. En pocos años la red crecería de modo significativo, alcanzando los 500 kilómetros en 1865, los 1.000 diez años después, los 1.500 en 1890 y los 2.000 en 1895. La marca de 2.500 kilómetros de red sólo se alcanzaría a finales del siglo XX con la construcción de la línea de alta velocidad de Madrid a Sevilla (1992).

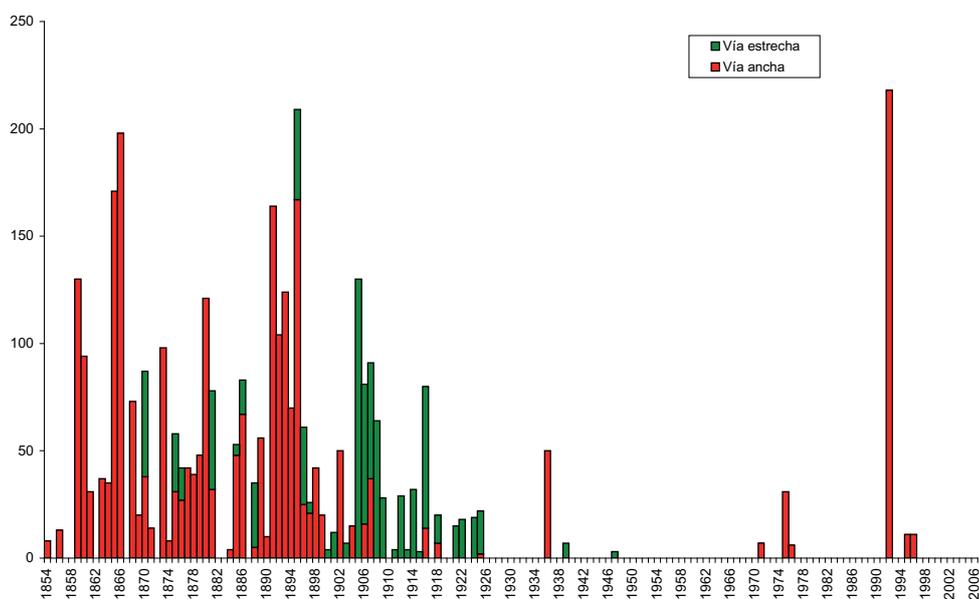
Esta trayectoria (Gráfico 3.2.1) muestra claramente un primer momento de relevante actividad en la construcción ferroviaria que llega hasta mediados de la década de 1870, con unas realizaciones de 500 kilómetros por decena, una paralización que llegaría hasta la última década del siglo XIX y un nuevo impulso ferroviario, más intenso, que pondría más de 1.300 kilómetros nuevos en servicio hasta 1909. En este periodo el protagonismo estaría compartido por las realizaciones en vía ancha y en vía estrecha, las cuales conocían en ese momento una época fructífera en realizaciones que había de consolidar un grupo de redes aisladas en diferentes puntos de Andalucía, especialmente asociadas a actividades mineras, Huelva, Jaén y Almería, y a los arrastres de zonas urbanas y agrarias, como Granada y Málaga⁷².

El segundo y tercer decenio del siglo XX mantendrá todavía una fase importante de nuevas construcciones ferroviarias en vía estrecha, en la labor de completar las redes iniciadas en los años anteriores, mientras que la vía ancha apenas si verá algunos ramales nuevos. En la década de 1920 sí hay que constatar trabajos de construcción de ferrocarriles de vía ancha dentro del Plan de Urgente Construcción impulsado por la Dictadura de Primo de Rivera, en las líneas de Baeza a Utiel y de Jerez de la Frontera a Almargen, aunque fueron líneas que después de tener una buena parte de infraestructura y superestructura construida serían definitivamente abandonadas en la década de 1960 sin llegarse a inaugurar, quedando, por tanto, fuera de la contabilización de kilómetros en servicio.

En lo que concierne al desarrollo de la red ferroviaria andaluza durante del siglo XX (Gráfico 3.2.2), se constata el escaso crecimiento de la red de vía ancha a lo largo del siglo, presentando en las décadas de 1960-1980 fases de sucesivos cierres que afectaron a una parte importante de la red, Marchena a Córdoba, Linares a Bailén, Jaén a Puente Genil, Huelva a Ayamonte y Guadix a Almedricos, entre los tramos más relevantes. El incremento de kilómetros en los últimos años del siglo proviene de la construcción de la primera línea de alta velocidad en España, entre Madrid y Sevilla.

Por su parte, la red de vía estrecha sí conocerá un importante crecimiento en los primeros años del siglo XX, duplicando la red existente anteriormente, para comenzar un progresivo declive a partir de 1955 con un goteo de cierre de las líneas. Actualmente sólo quedan algunas líneas de vía

Gráfico 3.2.1. Kilómetros de red ferroviaria de vía ancha y de vía estrecha abiertos al servicio en Andalucía. Años 1854-2006

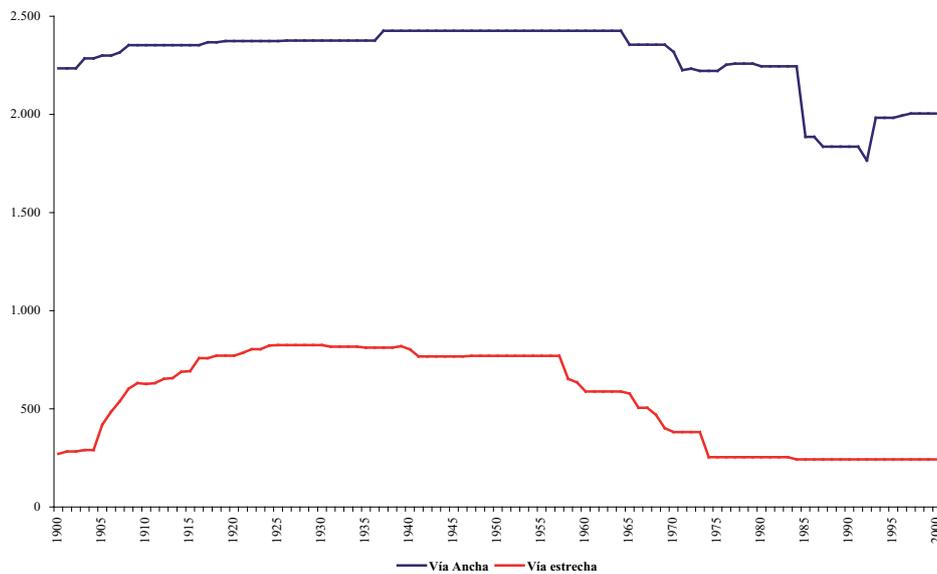


FUENTE: Elaboración propia a partir de Tablas 1, 2, 3 y 4.

71 Caro Cancela (1990).

72 Cuéllar Villar (2005).

Gráfico 3.2.2. Kilómetros de red ferroviaria de vía ancha y de vía estrecha en servicio en Andalucía durante el siglo XX



FUENTE: Cuadros 1, 2, 3 y 4.

estrecha en la provincia de Huelva, restos del antaño esplendor ferroviario y minero en la zona, pero que tienen poca actividad o que funcionan como líneas de tráfico turístico, como es el caso de la línea de Riotinto.

Podemos resumir, pues, que el ciclo de construcción ferroviaria en Andalucía siguió pautas similares al resto de España, con un arranque de la red casi paralelo a las primeras construcciones de ferrocarril, con una demora testimonial de seis años entre la primera línea ferroviaria en la Península Ibérica, Barcelona a Mataró en 1848, y la primera línea andaluza, Jerez de la Frontera al Puerto de Santa María, 1854. A continuación, en las décadas de 1860 y 1870 se produjo un intenso proceso de construcción de ferrocarril, que coincide con la gran década ferrocarrilera española, para, tras un periodo de crisis que ralentizó la construcción de nuevas líneas, retomar la actividad en la década final del siglo XIX, que fue especialmente prolífica en Andalucía. En este periodo se dio impulso a la construcción de la red de vía estrecha que vivirá en el territorio andaluz un fructífero periodo en las dos primeras décadas del siglo XX. Los años centrales del siglo pasado hasta la década de 1980 serán periodos de pérdida de hegemonía del transporte ferroviario, que se constata en Andalucía con un creciente número de cierres de líneas de ferrocarril tanto en vía ancha como en vía estrecha. El siglo culmina con la construcción de la primera línea nacional de alta velocidad que une Madrid con Sevilla.

3.2.3.2. La aportación del ferrocarril a la economía andaluza

El ferrocarril se ha convertido desde sus orígenes en objeto de debate sobre los efectos de arrastre que generó en las economías nacionales y regionales. Los especialistas han discutido sobre la necesidad de su concurso para activar el crecimiento económico, tanto por la vía posibilitar arrastres hacia atrás, como cuando la actividad ferroviaria desencadena arrastres hacia adelante⁷³.

Esta feliz argumentación ha tenido un largo eco en las investigaciones económicas sobre el ferrocarril en España lo que ha permitido aquilatar el verdadero impacto que este medio de transporte ha tenido en la modernización económica de nuestro país, concluyendo, en líneas generales, que el ferrocarril en España tuvo unos limitados efectos de arrastre hacia atrás durante el siglo XIX en lo relativo al suministro de material ferroviario de origen nacional, tanto de carriles como de material rodante. Por su parte, la demanda de empleo y de capitales sí fue más productiva y el ferrocarril se convirtió, tanto durante la construcción como en la explotación, en un intenso demandante de empleo constituyendo un fuerte sector de ocupación laboral, tanto directa como indirecta.

⁷³ Hirschman (1961) y O'Brien (1977).

En lo relativo al capital, es conocido el importante papel que jugó la inversión extranjera, especialmente la francesa, pero algunos autores han reseñado el protagonismo que tuvieron los inversores españoles, tanto privados como públicos, vía subvenciones, además de su presencia en la dinamización del mercado de capitales en España. Sobre los efectos de arrastre hacia adelante hay mayor unanimidad y la expansión del ferrocarril fue un eficaz impulsor de la movilidad en el factor trabajo, la expansión del fenómeno urbano, la mejora general de los sistemas de comunicaciones y, especialmente, la creación de un mercado nacional unificado⁷⁴.

La valoración sobre el ahorro social que produjo el ferrocarril en España ha sido otra línea de investigación que nos ha permitido conocer una estimación de su impacto macroeconómico. Esta línea fue iniciada por Gómez Mendoza⁷⁵, a partir de los trabajos para el caso americano de Fogel⁷⁶, y pretendía demostrar, a través de un contrafactual, que las pérdidas que hubiese ocasionado a la economía española la ausencia del ferrocarril eran mayores que los costes de su implantación. El ahorro, mediante el abaratamiento del transporte y ahorro de recursos que se pudieron destinar a la agricultura o a la industria, lo estimaba Gómez Mendoza entorno al 8 por ciento de la renta nacional para 1878, mientras otros autores lo han llevado hasta el 20 por ciento para el año 1912. Más recientemente, Barquín ha rebajado el ahorro social para 1878 hasta el 1,3 por ciento⁷⁷.

Algunos autores han señalado que el ahorro social era mayor en aquellos países con un menor grado de industrialización cuestionando, por tanto, la validez de este indicador para estudiar las aportaciones del ferrocarril al crecimiento económico y planteando la necesidad de estimar las aportaciones al PIB como un mejor camino⁷⁸.

Este interesante debate presenta una difícil aplicación, hasta el momento, a economías de ámbito inferior al nacional aunque las recientes investigaciones y publicaciones que se han ido realizando ofrecen una mayor información sobre la evolución económica de las regiones en España durante los dos últimos siglos y auguran un interesante camino a recorrer⁷⁹.

Sí disponemos, a partir de las estadísticas de la Fundación BBVA, de una serie continua con la estimación del valor de la inversión y del stock de capital ferroviario en España provincializado desde 1845 hasta 1997. Es decir, cuánto capital se invirtió anualmente en cualquier apartado relacionado con el ferrocarril y el valor de inventario que acumulaba el propio ferrocarril durante ese largo periodo, con sus apreciaciones por nuevas inversiones y mejoras y sus depreciaciones por la amortización y desgaste del material y las instalaciones. Toda esta información se encuentra deflactada a valores de 1990 para evitar la distorsión producida por la inflación⁸⁰.

En lo que se refiere a inversión (Gráfico 3.2.3 y Gráfico 3.2.4) la serie nos muestra la evolución que tuvo en la región

andaluza y su distribución en las ocho provincias. De los datos se infiere, durante el siglo XX, que la tendencia se mantuvo estable hasta la llegada de las inversiones propiciadas por la construcción de la línea de alta velocidad, que marca un cambio de ciclo que sólo será posible evaluar con las nuevas inversiones en curso de realización y previstas para el siglo XXI. Sin embargo, la tendencia constante de casi todo el siglo XX ofrece, en el detalle, una evolución que es preciso valorar. Los años de la Primera Guerra Mundial presentan el primer parón importante en la inversión ferroviaria en Andalucía, coincidente con la tendencia nacional. Este periodo recesivo terminaría por agotar el ya obsoleto sistema ferroviario español y derivaría en el llamado Problema Ferroviario, que estaría marcado por la creciente participación del Estado en la política ferroviaria y en la economía de las propias compañías, lo que iniciará un proceso de recuperación que llegará hasta la Guerra Civil. Tras la guerra, a partir de una ligera mejora, se entrará en una clara fase de desinversión ferroviaria en plena Autarquía, entre los años 1945 y 1951. Estos años marcan el momento más bajo de la inversión ferroviaria en Andalucía a lo largo de todo el siglo XX. Son unos años clave en los que se está gestando el cambio de ciclo de la hegemonía del transporte terrestre, del ferrocarril a la carretera. La recuperación posterior en los años del desarrollismo será del todo insuficiente y vivirá un nuevo periodo de caída de la inversión con la llegada de la democracia, momento en el que el sistema ferroviario es puesto en entredicho. Como hemos apuntado ya, el fin de siglo se caracteriza por el crecimiento espectacular de la inversión ferroviaria, aunque este dato hay que matizarlo, ya que sólo afectó a las provincias por las que transcurría la nueva línea de alta velocidad.

Esto se corrobora con los datos de la distribución provincial acumulada de la inversión en el siglo XX (Gráfico 3.2.4) que ve como las provincias de Sevilla y Córdoba acaparan hasta el 50 por ciento de la inversión total en todo el periodo. Si no se contemplara la inversión derivada la construcción de la línea de alta velocidad de Madrid a Sevilla, sólo esta última provincia alcanzaría el 20 por ciento de la inversión total, mientras el resto que ubicaría entre el 6 % por ciento de Almería y el 16 por ciento de Málaga.

Aún más sugerente resulta el análisis de la estimación del *stock* de capital ferroviario a lo largo de todo el periodo (Gráfico 3.2.5, Gráfico 3.2.6 y Gráfico 3.2.7). La línea de tendencia marca un primer máximo en los años previos a la Primera Guerra Mundial, momento en el que se inician los problemas de las compañías ferroviarias, incapaces de atender a nuevas inversiones de renovación de instalaciones y material, acuciadas por el alza de los precios y con una creciente conflictividad laboral que demandaba, sobre todo, las mejoras de salarios y la reorganización del trabajo en la jornada máxima diaria de ocho horas. El ya citado periodo de la Autarquía marca el momento más bajo que coincide

74 Anes (1978), Broder (1981), Gómez Mendoza (1984) y (1989), Muñoz Rubio (1995) y Comín (1999).

75 Gómez Mendoza (1982).

76 Fogel (1972).

77 Barquín (1999).

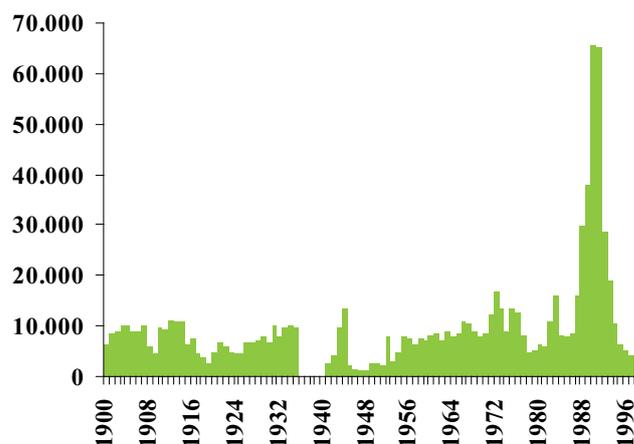
78 Comín (1999), pág. 257.

79 Parejo Barranco (1997), Bernal Rodríguez y Parejo Barranco (2001), Domínguez Martín (2002),

80 Cucarella y Serrano (1999).

Gráfico 3.2.3. Inversión en capital social fijo ferroviario en Andalucía. Años 1900-1997

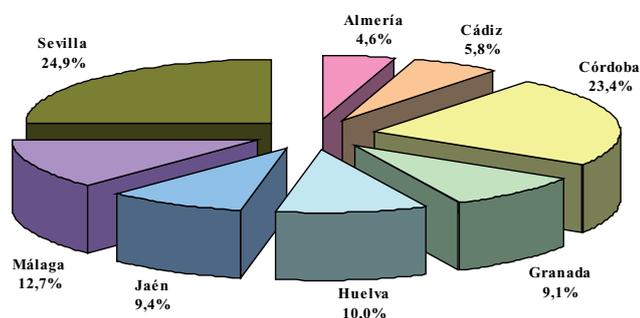
(En millones de pesetas de 1990)



FUENTE: Cuadro 5.

Gráfico 3.2.4. Distribución de la inversión acumulada por provincias. Años 1900-1997

(En porcentajes)



FUENTE: Tabla 5

con un deterioro importante del servicio ferroviario, incapaz de afrontar nuevos retos de modernización. Finalmente, la construcción de la línea de alta velocidad marca un brusco cambio en el final del siglo.

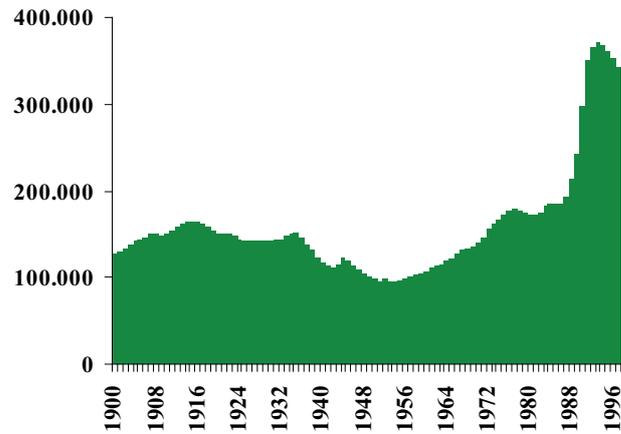
Sin embargo, si observamos con detalle el valor del stock de capital ferroviario por provincias en dos momentos muy distintos, principio y final de siglo, comprobamos los reveladores cambios que se han producido (Gráfico 3.2.6). En el año 1900 la distribución del valor del conjunto de las instalaciones y servicios ferroviarios es muy equitativa por provincias oscilando entre el 9,3 por ciento de Cádiz y el 15,1 por ciento de Sevilla. La evolución desigual y descompensada del ferrocarril en Andalucía en la fase final del siglo presenta

una imagen totalmente diferente en 1997, con dos provincias, Sevilla y Córdoba que acumulan el 74 por ciento del total, mientras que el resto han perdido de modo importante peso relativo quedándose entre el 2,5 de Almería y el 8,5 de Málaga.

La evolución por provincias de esta variable (Gráfico 3.2.7) muestra tendencias muy opuestas con provincias que han visto progresivamente deteriorarse su sistema ferroviario como es el caso de las provincias de Almería, Granada, Huelva y Jaén, otras que tienen un crecimiento moderado a partir de la crisis del Franquismo y primeros años de la Democracia, como Cádiz y Málaga, y, finalmente, las de Córdoba y Sevilla, como grandes beneficiadas por la inversión propiciada por la construcción de la línea de alta velocidad.

Gráfico 3.2.5. Stock de capital social fijo del ferrocarril en Andalucía. Años 1900-1997

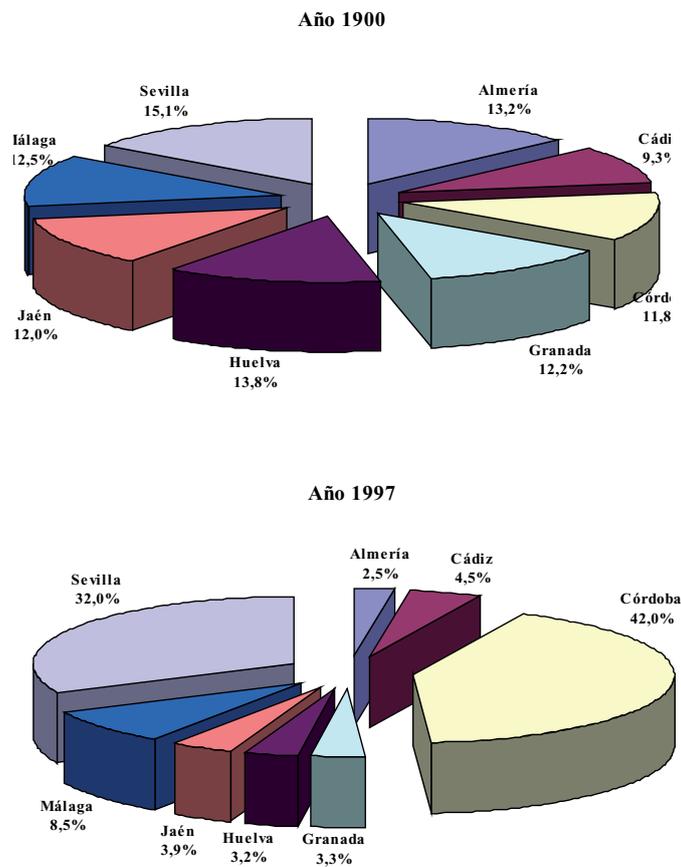
(En millones de pesetas de 1990)



FUENTE: Cuadro 6.

Gráfico 3.2.6. Stock de capital social fijo ferroviario en Andalucía por provincias en 1900 y en 1997

(en porcentajes)

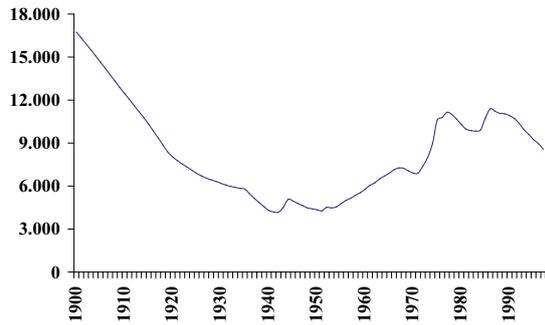


FUENTE: Tabla 6.

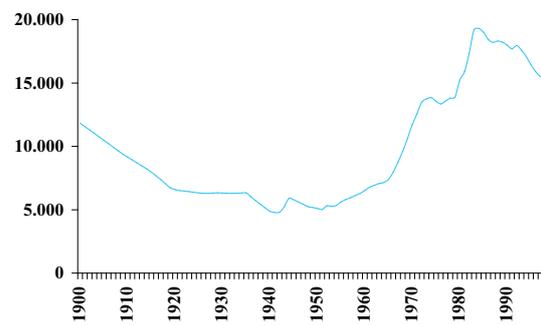
Gráfico 3.2.7. Stock de capital ferroviario en las provincias andaluzas. Años 1900-1997

(En millones de pesetas de 1990)

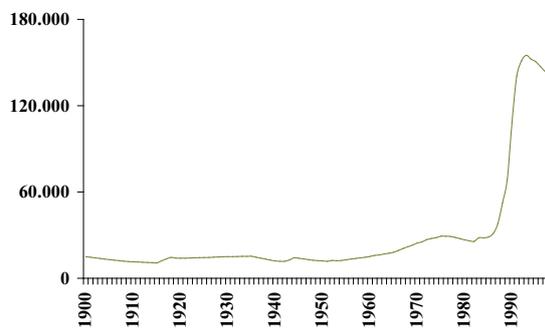
ALMERÍA



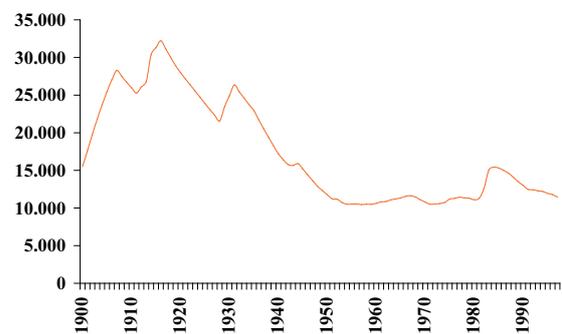
CÁDIZ



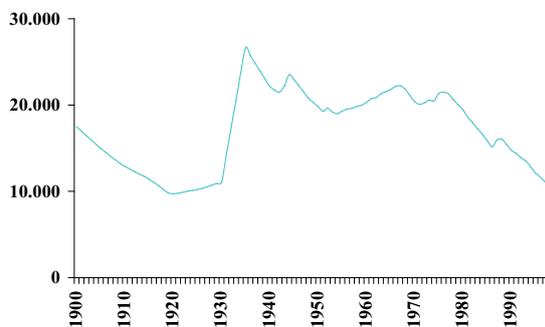
CÓRDOBA



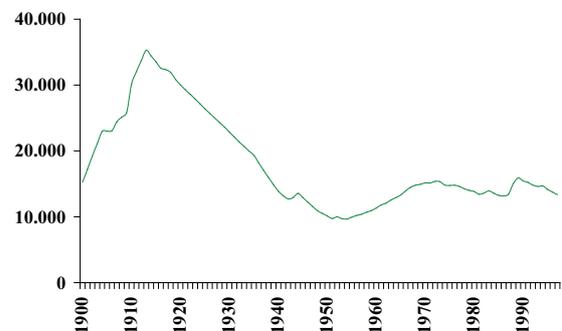
GRANADA



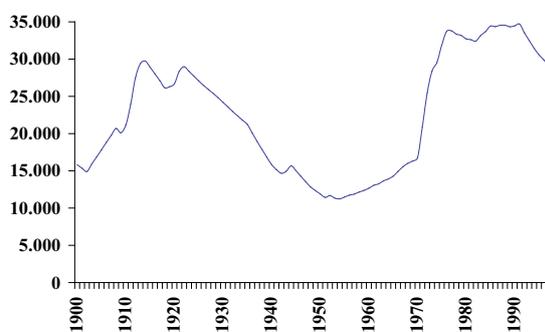
HUELVA



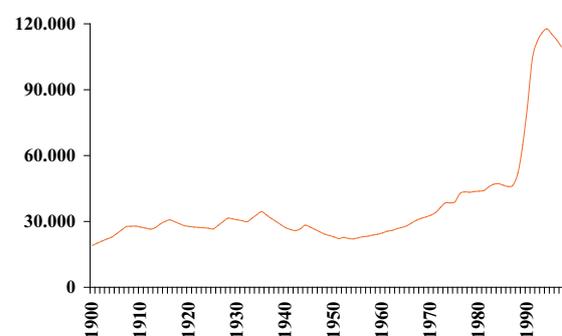
JAÉN



MÁLAGA



SEVILLA



FUENTE: Tabla 6.

El objetivo de presentar información de los principales indicadores de la evolución del transporte ferroviario en Andalucía, número de viajeros y toneladas de mercancías, encuentra todavía numerosos problemas. No disponemos de una serie homogénea que nos permita conocer con exactitud la evolución del movimiento de viajeros y del transporte de mercancías en Andalucía. Sin embargo, a partir de los datos recogidos en las tablas seleccionadas podemos entrever qué tendencia registraron estos indicadores relacionándolos con el número de kilómetros en servicio. Esto abre la posibilidad de comparar el nivel de los tráficos en Andalucía con el conjunto nacional y con otras zonas o regiones españolas.

Los problemas para obtener los datos de tráfico neto se centran en dos cuestiones. Por un lado, en el periodo de las antiguas compañías ferroviarias, sí tenemos información del tráfico anual por las líneas que se refieren a Andalucía, Zafra a Huelva, Sevilla a Alcalá y Carmona, Sur de España, Baza a Guadix, y Great Southern. Sin embargo, de las líneas andaluzas de la compañía MZA no disponemos de series desagregadas de tráfico, ya que esta compañía no emitió este tipo de información. Se nos sustrae así una parte no sólo cuantitativa del tráfico, sino también cualitativa, ya que estos flujos transitaban por el valle del Guadalquivir, Linares a Córdoba y Sevilla, y conectaban con el interior peninsular hasta Madrid y las provincias extremeñas. Tras la creación de Renfe en 1942 las series de tráfico de la 3ª Zona sí ofrecen datos desagregados de todas las líneas que la componían. Esta serie llega hasta el año 1964.

Éste es el segundo obstáculo que nos encontramos, la ausencia de información en los años centrales del Franquismo y primeros de la Democracia. A lo largo de quince o veinte años no disponemos de datos directos que nos ofrezcan el panorama del transporte ferroviario en un momento clave de problemas y obsolescencia. La serie se retoma a partir de 1983 para el caso de los viajeros y en 1989 para las mercancías. Los datos ya vienen provincializados y no por líneas como ocurría en las series precedentes, lo que genera algunos problemas de interpretación que hay que advertir. Los tráficos, tanto de viajeros como de mercancías, se contabilizan por provincias

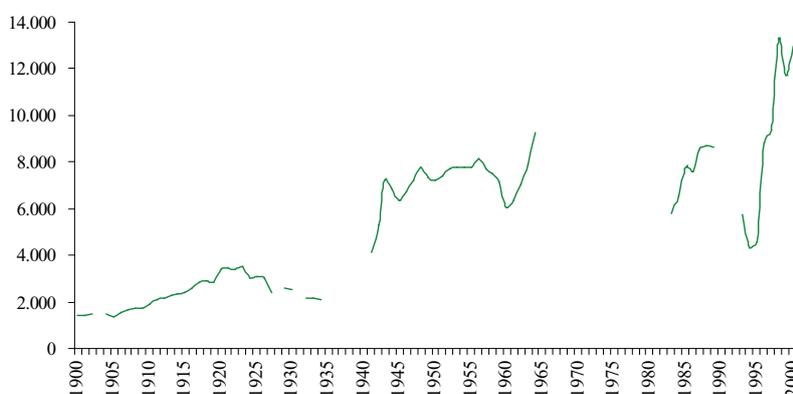
por lo que una unidad de tráfico que circule por dos o más provincias es contabilizada varias veces. En el caso de las mercancías el doble apunte de entradas y salidas permite discriminar algo esta información, pero con los viajeros no es posible.

A pesar de estos condicionantes, que nos hacen ser precavidos, la información disponible de tráfico de viajeros y de mercancías por kilómetro de línea nos permite conocer grosso modo qué periodos y circunstancias marcan la evolución de los tráficos ferroviarios en Andalucía. En lo que se refiere al tráfico de viajeros (Gráfico 3.2.8) se puede apreciar un crecimiento sostenido en las dos primeras décadas del siglo XX para, a partir de 1923, iniciar una caída que pone de manifiesto los serios problemas a los que se enfrentaba el ferrocarril en esos momentos. Los motivos de esta caída, que llegará hasta el inicio de la Autarquía, se centran en la crisis económica internacional, los problemas de las compañías ferroviarias y la competencia creciente del transporte mecanizado por carretera. Desde 1942 se aprecia un crecimiento significativo que nos sugiere, a pesar de los problemas de falta de inversión en el ferrocarril en España, su importancia como único sistema de transporte terrestre capacitado en unos momentos en los que las penurias de la Autarquía tenían una repercusión negativa en los transportes mecanizados por carretera a causa de las restricciones de combustible y de repuestos para los vehículos, además de la imposibilidad de renovar la flota con automóviles o autobuses más modernos, procedentes del exterior con las fronteras cerradas a la importación. El gran cambio en la evolución del transporte de viajeros por ferrocarril en Andalucía vendrá de la mano del ya citado tren de alta velocidad que será capaz de cambiar en apenas un lustro la tendencia decreciente, o al menos estancada, de toda la segunda mitad del siglo. Los resultados son incuestionables, en sólo cinco años ha triplicado el volumen de tráfico global, pasando de los 4.300 viajeros por kilómetro del año 1994 a los 13.200 de 1998. En valores netos de tráfico supone llegar a los 30 millones anuales de viajeros por ferrocarril en Andalucía.

Sin embargo, esta evolución reciente asociada a un ciclo

Gráfico 3.2.8. Evolución del tráfico de viajeros por ferrocarril de vía ancha en Andalucía

(Viajeros por kilómetro)



FUENTE: Elaboración propia a partir de Tablas 1, 2 y 8.

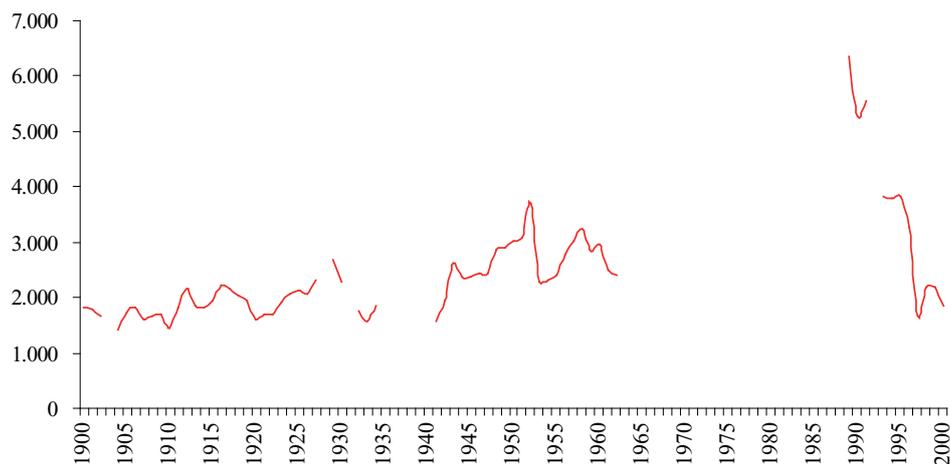
de modernización tecnológica, no debe olvidar los problemas del tráfico ferroviario en otras provincias andaluzas que no cuentan con este avance. Las provincias de Almería (200.000 viajeros al año), Huelva (250.000), Jaén (300.000) y Granada (375.000) presentan una evolución muy diferente que consolida la marginalidad del tráfico ferroviario en estas líneas, muchas de ellas con trazados intactos del siglo XIX y material necesitado de mejoras. En el otro lado, las provincias de Cádiz (4 millones de viajeros al año) y de Málaga (9 millones), con sus instalaciones en proceso de renovación, sí han visto mejorar notablemente sus tráficos, beneficiándose en parte de los arrastres de la línea de alta velocidad y aprovechando un segundo referente del tráfico de viajeros actual por ferrocarril, como son los servicios de cercanías. Córdoba

(5 millones) y Sevilla (10 millones) han sido beneficiarios directos del crecimiento ocasionado por la línea de alta velocidad y el desarrollo de servicios de cercanías, multiplicando por cinco sus tráficos en el último quinquenio.

En lo que se refiere a la evolución del tráfico de mercancías (Gráfico 3.2.9), los datos muestran una tendencia de lento crecimiento a lo largo de los seis primeros decenios del siglo. El ferrocarril de vía ancha, que había alcanzado los 2.400 kilómetros en explotación a finales de la década de 1930, no conseguiría aprovechar los periodos de bonanza económica y de crecimiento del tráfico. En el panorama nacional, aunque el crecimiento del tráfico es ligeramente mayor, también se corrobora esta tendencia⁸¹.

Gráfico 3.2.9. Evolución del tráfico de mercancías por ferrocarril de vía ancha en Andalucía

(Toneladas por kilómetro en PV)



FUENTE: Elaboración propia a partir de Tablas 1, 2 y 9.

⁸¹ Muñoz Rubio (1995), pp. 189-220 y Gómez Mendoza y San Román (2005), cuadro 7.3.

Hay que hacer notar que en estos datos no se recogen los registros de los tráficos, preferentemente mineros, de la abundante red de vía estrecha que operaban en el levante almeriense, las comarcas de La Carolina y Linares, y las provincias de Huelva y Sevilla. Estos tráficos eran muy significativos, sobre todo en la primera mitad del siglo XX, y se centraban en el transporte desde el interior a los puertos de las menas férricas de la Penibética, los plomos de Linares y la producción de la faja pirítica de Huelva. Este tipo de transporte caerá hasta su total desaparición durante la segunda mitad del siglo⁸².

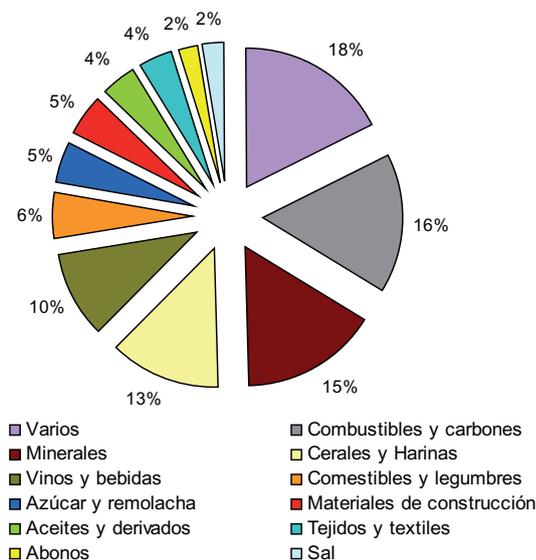
En su conjunto, la red de vía ancha transportó preferentemente productos agrarios y minerales, complementados con el trasiego de carbones y otras mercancías propias de abastecimiento a ciudades como los materiales de construcción, los textiles y los comestibles (Gráfico 3.2.10 y Gráfico 3.2.11). De los tráficos agrícolas, tal y como apunta Pedro Tedde, las partidas de cereales y harinas, el movimiento de la producción de aceite y de los derivados del vino, junto con la movilización de productos de la industria agroalimentaria del azúcar fueron las más significativas⁸³. El papel que jugó el ferrocarril en la movilización de los tráficos agrarios y en la integración de un mercado regional ha sido resaltado también por José Morilla, que destaca la mejora de la eficiencia en un producto clásico andaluz como el aceite y sus derivados, también para el vino, mientras otros productos, como el trigo llegaron y salieron con mayor facilidad a través del ferrocarril⁸⁴.

En los tráficos mineros podemos encontrar una distribución similar a la que hemos apuntado en el caso de la vía estrecha, protagonizada por las líneas de Zafra a Huelva, de Linares a Almería y de Lorca a Baza⁸⁵. A estas líneas se sumaban los envíos de plomo desde la cuenca de Linares a través de las líneas de MZA, hasta Sevilla, o a través de las líneas de *Andaluces*, hasta Málaga⁸⁶. Al transporte de minerales destinados para la exportación se sumaba el del carbón cuyos flujos de origen y destino eran cambiantes, ya que en algunos momentos se distribuían desde los yacimientos del interior, caso de Minas La Reunión para MZA o de las minas de Espiel y Belmez que habían sido propiedad de *Andaluces* hasta el año 1900, y en otros momentos el tráfico se hacía desde los puertos hacia los puntos de producción industrial del interior por su procedencia de la importación.

La radiografía de las mercancías que se transportaban por los ferrocarriles en Andalucía durante la primera mitad del siglo se completa con otros productos clásicos como la sal, los abonos, los textiles y los materiales de construcción, cuya presencia se va a incrementar progresivamente ante una demanda creciente que tiene en la industria de la construcción uno de los principales indicadores de crecimiento económico. Por último, habría que citar la presencia del transporte de productos también destinados al abastecimiento de mercados, como el ganado o el pescado fresco, de los que no suelen aparecer grandes partidas en los transportes de Pequeña Velocidad, ya que solían utilizar fletes ferroviarios más rápidos en la Gran Velocidad.

Gráfico 3.2.10. Distribución por productos del transporte de mercancías en la red de Andaluces. Año 1905

(Toneladas. En porcentajes)



FUENTE: Estadísticas de Andaluces, 1930.

⁸² Una primera estimación de los tráficos de mercancías en vía estrecha en Andalucía en Cuéllar (2005).

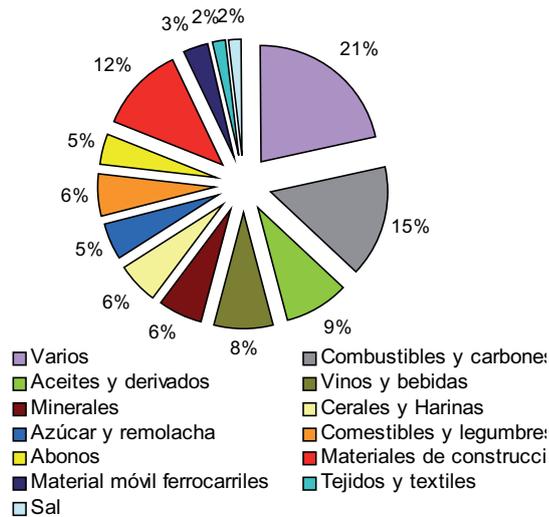
⁸³ Tedde de Lorca (1980).

⁸⁴ Morilla Critz (1999).

⁸⁵ Cuéllar Villar (2003a), pp. 244-279, y (2003b).

⁸⁶ Tedde de Lorca (1980).

Gráfico 3.2.11. Distribución por productos del transporte de mercancías en las líneas de la 3ª Zona de Renfe. Año 1943 (Toneladas. En porcentajes)

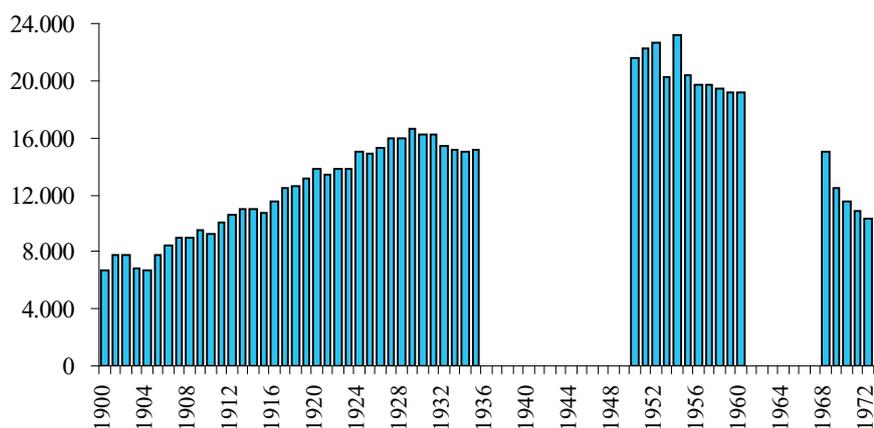


FUENTE: Datos Estadísticos sobre productos de la explotación y movimiento comercial. Renfe, 1943.

Esmeralda Ballesteros y Tomás Martínez pusieron de manifiesto las dificultades existentes para reconstruir una serie de empleo en el ferrocarril español y la escasa atención que este tema ha tenido hasta el momento por parte de la historiografía ferroviaria⁸⁷. A partir de su trabajo conocemos la trayectoria secular del empleo directo en los ferrocarriles

españoles entre los últimos años del siglo XIX y la actualidad⁸⁸. La curva resultante tiene una primera parte ascendente hasta finales de la década de 1950 para, desde ese punto, iniciar una acelerada caída. Las cifras se mueven desde los 40.000 empleados al comenzar el siglo al máximo de 140.000 y caer a los poco más de 30.000 de la actualidad.

Gráfico 1. Empleo ferroviario en Andalucía



FUENTE: Tabla 10.

87 Ballesteros y Martínez Vara (2001).

88 Para el caso del empleo ferroviario en RENFE, véase Muñoz Rubio (1995).

Esta evolución, a diferente escala, es perfectamente trasladable al caso andaluz (Gráfico 3.2.12), con un máximo, en torno a los 24.000 empleos directos en el año 1954. Las dificultades para obtener una serie aproximada del empleo ferroviario, de vía ancha y de vía estrecha, en Andalucía son todavía significativas para dar esta serie por definitiva. En primer lugar, consideramos que los datos están infravalorados ya que no disponemos de la serie de empleo de las líneas andaluzas de MZA, de gran peso en el conjunto de la red como hemos para el caso del transporte de viajeros y de mercancías, aunque este problema se solventa a partir de 1942 cuando ya sí se incluyen dentro de las líneas de la 3ª Zona de RENFE. Por otro lado, el empleo en las compañías de vía estrecha, especialmente las mineras y de servicio particular preferente, de las que disponemos de poca información y en las que tampoco está clara la frontera entre el empleado puramente ferroviario o aquél que cumplía diferentes tareas dentro de las empresas minero-ferroviarias. Un detallado análisis de las fuentes disponibles de archivo y la elaboración de estimaciones a partir de los datos disponibles nos llevaría a datos más concluyentes.

En todo caso, el volumen de empleo ligado al sector ferroviario en el suelo andaluz a lo largo del siglo XX tuvo similar importancia al nacional, tanto en el aspecto cuantitativo como en un enfoque más cualitativo ya que generaba una intensa actividad económica alrededor por la garantía y estabilidad del propio empleo y por el amplio territorio abarcado, quedando pocos espacios de la región andaluza por cubrir.

La valoración e importancia del empleo ferroviario en Andalucía sigue parecidas pautas a las establecidas para el conjunto nacional⁸⁹ mostrando un crecimiento significativo

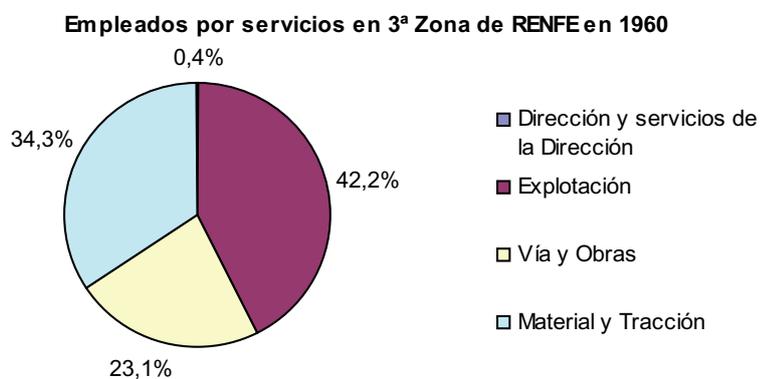
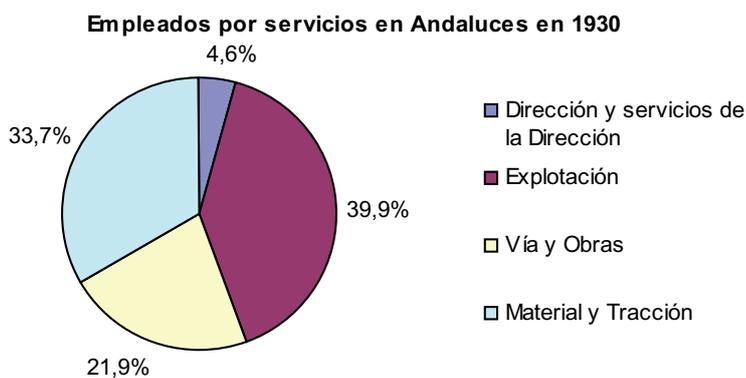
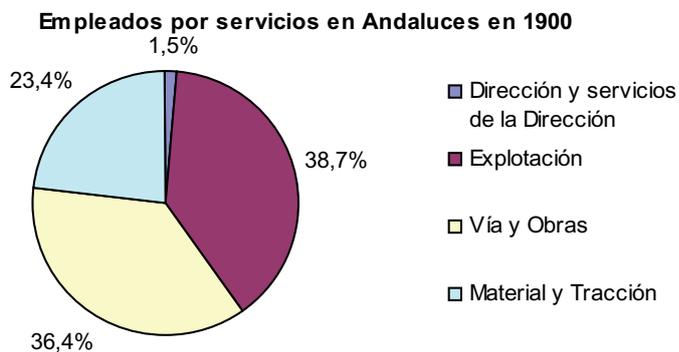
en la primera mitad del siglo XX, que multiplica por cuatro el censo de ferroviarios disponible al iniciarse el siglo. Este significativo incremento no guarda relación con otros sectores económicos y se sustenta en los aumentos moderados de la red en explotación, especialmente de vía estrecha, y de los tráficos de ferrocarril, pero sobretodo en los cambios laborales propiciados por la implantación de la jornada laboral de ocho horas y otras mejoras en la legislación del trabajo.

Igualmente es reseñable apuntar la distribución del empleo ferroviario por servicios. Sabido es que el ferrocarril fue el introductor de las nuevas formas de gestión corporativa que se generalizarían en buena parte de las empresas modernas, sobre todo en aquellas caracterizadas por su gran tamaño y su complejo organización. Este modelo *chandleriano*⁹⁰ planteaba la necesidad de coordinar, controlar y evaluar un variado conjunto de unidades operativas que iban desde los puestos directivos hasta los trabajadores con una menor especialización. Para ello se estructuraba en una distribución jerarquizada en la que los directivos profesionales se encontraban en la cúspide, mientras que la base se hacía cada vez más ancha según se distribuían y subdividían las competencias. Esta estructura, incluso, la podemos seguir en las empresas más pequeñas que, en todo caso, simplificaban la estructura pero conservaban el espíritu de la división de tareas. Según podemos comprobar en el Gráfico 3.2.13 la evolución de la distribución por servicios del empleo ferroviario en algunas empresas ferroviarias de Andalucía no ha sufrido grandes variaciones a lo largo del siglo (hemos utilizado los datos de la compañías de *Andaluces* para los años 1900 y 1930 y de la 3ª Zona de RENFE, empresa pública de ámbito nacional, para el año 1960).

89 Ballesteros y Martínez Vara (2001), pág. 666.

90 Chandler (1987), pág. 161

Gráfico 3.2.13. Distribución del empleo ferroviario de vía ancha en Andalucía por servicios. Años 1900, 1930 y 1960



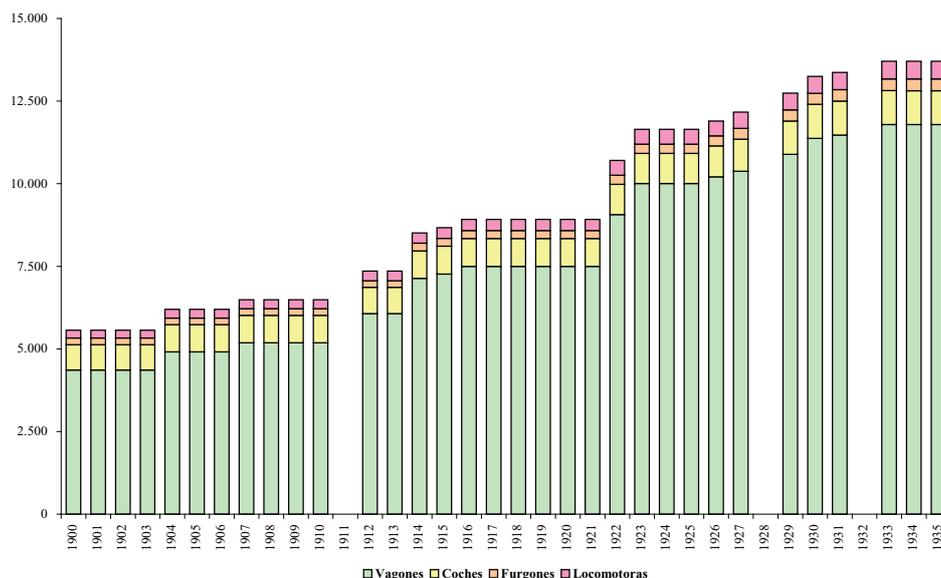
FUENTE: Elaboración propia a partir de Anuarios de La Torre, 1900 y 1930, y Boletín de Información de Instalaciones, Equipos y Personal (RENFE), 1960.

El personal directivo y de administración de la compañía malagueña tiene un incremento porcentual importante (en valores absolutos pasa de las 72 personas a las 454) consecuencia del incremento de la actividad y de la profundización en el modelo de gestión multidepartamental. Los tres principales servicios en los que se distribuía la explotación ferroviaria eran los de Vía y Obras, Material y Tracción y Explotación, que se repartían en proporciones parecidas al personal. Sí apreciamos un descenso en la relación de trabajadores de Vía y Obras (del 36 al 22 por ciento), lógico dentro de la ampliación de mejoras y modernización en la construcción y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria que iban asociadas a la progresiva implantación de maquinaria y sistemas que reducían las necesidades de este servicio. El crecimiento del personal de Explotación, que incluía tráfico, estadísticas, servicio de reclamaciones y otros, es claro, ya que aunque se mantiene en poco menos del 40 por ciento, en valores absolutos se duplica desde los 2.000

a los 4.000 agentes. Por último, otro servicio propio de la actividad ferroviaria era el de Material y Tracción, que incluía al personal de locomotoras, de talleres y de trenes, crecerá desde el 23 por ciento en 1900 hasta el 34 por ciento en 1930. Durante el periodo RENFE se mantienen estas proporciones, con la salvedad del personal adscrito a la Dirección de la 3ª Zona que disminuye al 0,4 por ciento, derivado del nuevo organigrama de la empresa que tenía la mayor parte de sus directivos en las oficinas de Madrid.

El apunte final sobre este breve repaso a los principales parámetros de la evolución del ferrocarril en Andalucía lo dedicamos al análisis de la evolución del material rodante ferroviario. Como en otros casos, las dificultades se centran en la inexistencia de fuentes completas con esta información. Nuevamente, el trabajo recopilatorio de La Torre viene en nuestro auxilio y nos permite elaborar una primera aproximación a estos datos, todavía ciertamente provisionales.

Gráfico 3.2.14. Evolución del parque de material rodante de líneas de ferrocarril de vía ancha y de vía estrecha que operaban en Andalucía



FUENTE: Cuadro 7.

El Gráfico 3.2.14 muestra la evolución del parque de material rodante, motor y remolcado, de las compañías ferroviarias en Andalucía. A diferencia de otros datos ya presentados, no es posible presentar la evolución de este parque desde la nacionalización del ferrocarril de vía ancha en 1942 ya que el material estaba adscrito al conjunto de la red y transitaba por toda ella, con la salvedad de las locomotoras que sí eran asignadas a depósitos y reservas de tracción ubicadas en diferentes puntos de la red. Aún así,

esta asignación sufría constantes modificaciones y hace muy complicado su seguimiento. Limitándonos, pues, al periodo de las compañías privadas registramos también la ausencia de datos de MZA, por la misma razón que la anterior, y otras compañías de vía estrecha de las que todavía no disponemos de información suficiente, por lo que los datos están registrados a la baja.

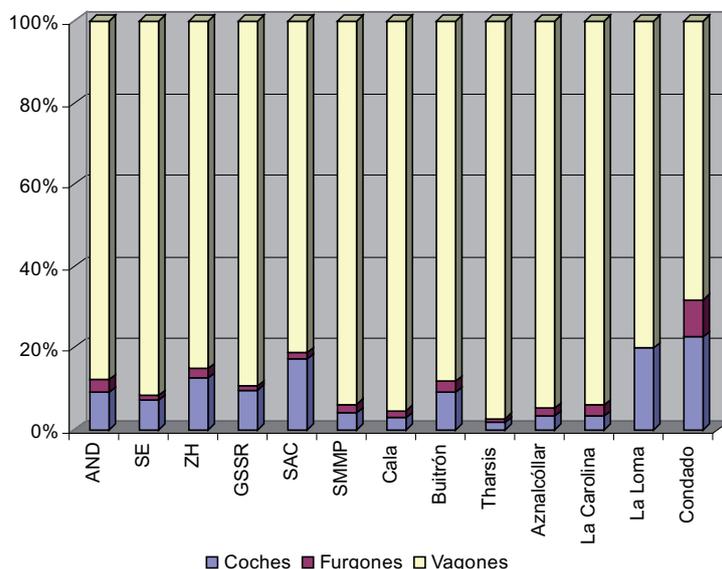
La información recogida presenta la disponibilidad de material ferroviario de locomotoras, furgones, coches y

vagones⁹¹. Con respecto a la contabilización de las locomotoras, sería más representativo disponer de la información relativa a la potencia de las mismas, lo cual aportaría un plus a la evolución de este parámetro fundamental en la explotación ferroviaria, ya que en buena medida la mejora tecnológica y el incremento de la capacidad de transporte se puede seguir por el creciente número de caballos de vapor que tenían los parques de locomotoras de las compañías ferroviarias. A falta de completar esta información sí podemos deducir que el desarrollo de las redes de ferrocarril, el incremento de los tráficos y las mejoras en la tecnología permitieron incrementar cualitativamente y cuantitativamente el parque motor de las empresas. Algunas, como Andaluces, casi duplicarían sus efectivos en el periodo de 1900 a 1936 pasando de las 147 que se registraban en el inicio del siglo XX hasta las 403 que se recogen en el inventario de la compañía en el año 1941. Aunque el incremento es progresivo y sostenido, sí se aprecia un aumento mayor en la década de 1920, a resultas de las inversiones de la Caja Ferroviaria, que elevan el parque en un centenar de vehículos en ese periodo. Otras compañías de vía ancha contarán con un número de locomotoras más reducido, detectando en el caso de aquellas líneas que tuvieron una mayor especialización en el tráfico de minerales, como Lorca a Baza, Linares a Almería o Zafra a Huelva, la utilización de locomotoras adecuadas en las que primaba la potencia y regularidad sobre la capacidad de desarrollar

mayores velocidades, más apropiadas para líneas en las que se priorizaba el tráfico de viajeros.

También los parques de material remolcado reproducían las características de los tráficos habituales de las líneas, variando el porcentaje entre coches para viajeros y vagones para mercancías. Los datos de las compañías ferroviarias andaluzas reproducen estas pautas, sin grandes variaciones con respecto a otras compañías españolas como MZA o Norte que tenían un 8-10 por ciento de material para viajeros y el resto para mercancías. En el caso andaluz se cumple esta ratio, con algunas excepciones (Gráfico 3.2.15). Así, la compañía SAC, de vía ancha, o las de La Loma o el Condado, de vía estrecha, tenían una mayor proporción de material destinado a viajeros, dado que el tráfico más relevante de estas líneas era sobre este transporte. Por su parte, buena parte de las compañías de vía estrecha, con tráficos casi exclusivos de minerales, rebajaban sus porcentajes de coches al mínimo, constituyendo la mayor parte de su parque de material remolcado vagones o tolvas especializados en el transporte de minerales. Algunas compañías de vía ancha también tenían una escasa presencia de material para viajeros, a pesar de ser líneas de servicio público, como es el caso de la compañía SE y la de GSSR, ambas en el oriente andaluz, ya que su explotación se orientó claramente al transporte de minerales de hierro procedente de los yacimientos de Sierra Nevada y de la Sierra de los Filabres.

Gráfico 3.2.15. Distribución del Material Remolcado de algunas compañías ferroviarias en Andalucía. Año 1925



FUENTE: Tabla 7.

⁹¹ Los furgones eran aquellos vehículos que normalmente circulaban junto a las locomotoras y que contenían paquetería y envíos especiales, además de departamentos para el personal de trenes. Los coches se refieren a los vehículos para viajeros, divididos en tres clases, primera, segunda y tercera, presentándose en algunos casos como mixtos, además de tener casi todas las compañías algunos coches especiales o *break* para el personal directivo. Por último, los vagones para el transporte de mercancías presentaban muy variadas tipologías, desde el vagón cerrado de caja de madera para paquetería o graneles, a los vagones de plataforma, las tolvas para el transporte de minerales, las cisternas para los líquidos y graneles, y otros muchos modelos.

3.3. Puertos y transportes marítimos

3.3.1. Los sistemas portuarios español y andaluz

El transporte marítimo fue clave en la expansión de los intercambios y del comercio internacional desde los albores de la Edad Moderna. Las expediciones marítimas del bajo medioevo, los descubrimientos geográficos del Renacimiento y la formación de los imperios coloniales ensancharon los límites conocidos y propiciaron la formación de una primera economía mundo⁹². La revolución industrial inglesa amplió e intensificó el tráfico mercantil, que llegó a ser factor decisivo del crecimiento económico moderno⁹³. Este largo desarrollo (siglos XVI-XIX) convirtió a los puertos en lugares para el trasbordo de mercancías y a sus entornos urbanos en espacios para las actividades complementarias del comercio. Las ciudades portuarias disponían, así, de bolsas de comercio y de fletes, de establecimientos bancarios y de áreas de influencia, interiores y externas. No faltaron, sin embargo, actividades industriales o manufactureras, próximas a los espacios físicos portuarios, que aprovechaban las ventajas de los tráficos y la disponibilidad de materias primas⁹⁴. Con todo, la función comercial prevaleció sobre cualquier otra consideración.

Europa fue centro del comercio marítimo internacional. En la Edad Moderna protagonizó los principales descubrimientos geográficos, en el siglo XVIII construyó una beneficiosa red de intercambios y, a lo largo del siglo XIX, sus costas eran origen y destino de más de dos terceras partes de los tráficos mundiales. De antiguo, el protagonismo correspondió a los países más al oeste, con dos espacios portuarios diferenciados: el Mar del Norte y el Mediterráneo. El primero, conformado por muchas de las antiguas ciudades hanseáticas y pionero de las grandes rutas marítimas del siglo XVIII, fue escenario principal de las transformaciones económicas del siglo XIX, que potenciaron, sobremanera, las actividades portuarias. La Europa Noratlántica se configuró, así, como una zona de grandes y cercanos puertos, que compitieron por la hegemonía del comercio mundial. El segundo, el Mediterráneo, heredero de una rica y provechosa tradición comercial, vivió una larga atonía durante los siglos XVIII y XIX, parcialmente interrumpida por la apertura del Canal de Suez en la década de 1860.

La Península Ibérica, situada al SW del continente europeo, ha tenido, y tiene, presencia en ambos espacios. De un lado, los puertos de la Cornisa Cantábrica, volcados hacia el Atlántico Norte, han participado en los tráficos marítimos de esta zona, con sus ventajas e inconvenientes. Por otro, el Sur y el Levante siempre miraron al Mediterráneo, aunque los puertos del Golfo de Cádiz (Cádiz, Huelva y Sevilla) fueron protagonistas de los descubrimientos geográficos del siglo XV y partícipes directos de las rutas con Ultramar. Andalucía está bañada por ambos mares y beneficiada por su localización geográfica. De antiguo, estuvo presente en el comercio mediterráneo y después, en los inicios de la Edad Moderna fue base de expediciones por mar, que

terminaron por descubrir el continente americano. A partir de entonces, algunos puertos (Sevilla y Cádiz) se beneficiaron del monopolio comercial, cuyas ventajas no desaparecieron con la liberalización del siglo XVIII. La independencia de las colonias redujo los tráficos marítimos, pronto recuperados por la creciente demanda europea de productos agrarios y minerales andaluces y la apertura del canal de Suez, que revalorizó la posición geoestratégica de nuestra región. Con todo ello, Andalucía, entre Europa y África, el Mediterráneo y el Atlántico y próxima al Estrecho de Gibraltar, ha disfrutado, largamente, de su ventajosa posición, que el tiempo ha sancionado a lo largo de la historia.

El mar, los puertos y el transporte marítimo han estado, pues, presentes en la historia de España y de Andalucía, incluido el siglo XX. Un periodo que, lejos de las hazañas de la Edad Moderna, estuvo repleto de transformaciones en las economías marítimas del Viejo Continente. Baste recordar algunas de ellas. En primer lugar, la consolidación de los avances registrados en la navegación, que afectaron a los buques y a la energía utilizada: la madera dio paso al hierro y al acero en la construcción de barcos y la vela cedió ante el vapor, sustituido más tarde por derivados del petróleo. En segundo lugar, los cambios en los recintos portuarios, que ampliaron superficies, mejoraron equipamientos, modificaron sistemas de administración y, en fin, terminaron por desarrollar otras actividades productivas, además de las meramente comerciales. Nos referimos a las industrias localizadas o próximas a los recintos portuarios, muy ligadas a las importaciones masivas de materias primas metálicas y de productos energéticos, especialmente en las décadas centrales del siglo XX. Por último, también cambiaron los productos comercializados, adquiriendo notoriedad el petróleo y sus derivados.

En el pasado siglo, España tuvo un acelerado crecimiento económico, que modificó su estructura productiva y redujo las distancias con los países más desarrollados. En el largo proceso, el comercio marítimo, principalmente exterior, desempeñó un papel destacado, ya fuera facilitando la salida de productos primarios, ya potenciando la adquisición de máquinas y medios de equipo. Salvo las décadas atípicas de 1940 y 1950, el grado de apertura de la economía española tendió a aumentar y con él se incrementaron las relaciones económicas externas del país⁹⁵. De esta manera, puertos y buques hubieron de adaptarse a los cambios de la economía marítima mundial y a los requerimientos de las transformaciones productivas hispanas, aunque son escasos los estudios sobre el sistema portuario o la flota mercante durante el siglo XX. Aún así hemos creído conveniente esbozar algunas de sus características, con el riesgo de ser esquemáticos y simples, en exceso.

Como ocurriera en otros ámbitos, la creación del Ministerio de Fomento fue esencial para que el Estado centralizara las funciones de construcción y administración de los puertos españoles, frente a las competencias de la Armada y de las Corporaciones Locales. Un R.D. de 17 de diciembre de 1851 atribuyó al Estado la ejecución, conservación y utilización de

⁹² Wallerstein (1979).

⁹³ Entre otros Bairoch (1967), y Berg (1988).

⁹⁴ Pierrein (1975).

⁹⁵ Prados (2003).

obras públicas portuarias, al tiempo que dispuso un régimen uniforme como sistema de administración de los puertos, todo lo cual quedó regulado por un Reglamento aprobado en 1852. Varios años más tarde, la Revolución de 1868 trajo aires descentralizadores y de iniciativas particulares, que se concretaron en un Decreto de 14 de noviembre de 1868, con bases generales tendentes a romper el monopolio estatal. Dicha normativa fue aprovechada por algunos puertos para crear sus juntas, siendo la primera la de Barcelona. En 1873, dos normas terminaron por unificar el régimen jurídico de las Juntas de Obras de Puertos y delimitar las competencias de Marina y Fomento en los recintos portuarios. Con palabras de Cosculluela, “el Gobierno de la Primera República sentó las bases para la ordenación definitiva de la administración portuaria, reforzando las competencias del Ministerio de Fomento y generalizando el esquema organizativo descentralizado de las Juntas de Obras como sistema de gestión de los principales puertos españoles”⁹⁶.

En 1880, fue aprobada la Ley de Puertos, que recogía numerosos decretos, órdenes y actuaciones anteriores. Fue la primera ley general sobre los puertos españoles, cuya sistemática se mantuvo, en líneas generales, hasta finales del siglo XX. Su articulado fijó varios principios esenciales de la administración portuaria española del pasado siglo: la clasificación de los puertos, de interés general y de interés local; la delimitación de las atribuciones de los Ministerios, principalmente de Marina y Fomento, y la sanción del principio de gestión descentralizada a través de las Juntas de Obras. La nueva Ley de Puertos aprobada por el R.D. Ley de 19 de enero de 1928 recogió gran parte de los artículos de la de 1880, no alteró los principios esenciales, aunque sí clasificó de manera diferente a los puertos españoles. Durante la Segunda República y el primer franquismo no hubo disposiciones que modificaran los aspectos fundamentales de la administración portuaria tradicional.

El Plan de Estabilización de 1959 cerró el periodo autárquico e inició un proceso de apertura exterior. El país tuvo, a partir de entonces, un acelerado crecimiento, que requirió cambios y transformaciones en diversos ámbitos de la economía, también en el de los puertos. El ya citado Informe del Banco Mundial de 1962 puso especial atención en los transportes, dedicándole un apartado a la política portuaria, que fue parcialmente atendido en el plan de puertos de 1964-1967. Las recomendaciones más destacadas del Informe fueron: dar prioridad a las inversiones en utillaje e instalaciones antes que en ampliar las infraestructuras; descentralizar la organización de los principales puertos haciéndolos responsables de su propio equilibrio financiero; implantar tarifas individualizadas para cada puerto en función de sus costes concretos y mejorar la coordinación de los organismos y agencias que actuaban en la zona de servicio. El plan de puertos consideró acertadas tales recomendaciones, aunque apenas se llevaron a término o se aplicaron tiempo después.

En estos años (1959-1991), no hubo una nueva ley general sobre la organización y gestión de los puertos, aunque sí se aprobaron las normas que regularon la actividad económica y la organización portuaria, esto es, la Ley de Régimen

Financiero de los Puertos Españoles de 28 de enero de 1966 y la Ley de Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía de 20 de junio de 1968. El cambio se produjo varios decenios después con la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992, que instituyó la Autoridad Portuaria y el ente Puertos del Estado como nuevas organizaciones. En general, puede calificarse dicha ley como un paso decisivo hacia la administración y gestión portuaria más descentralizada y participativa, en la que están las administraciones central, autonómica y local y diferentes organizaciones. Por su parte, el holding de Puertos del Estado continúa la tradición centralista del Estado, teniendo entre sus objetivos el control de la gestión de las instalaciones, la coordinación del desarrollo de la política portuaria y, en general, el desarrollo de las mejores condiciones productivas. La Ley de 1992 ha permitido una paulatina modernización de la estructura administrativa portuaria, adoptando fórmulas empresariales para la gestión. Como ha escrito Barragán “ello implica el inicio del abandono de la tradicional visión administrativa e ingenieril, heredera de la concepción funcionarial y la implantación progresiva de una nueva mentalidad impregnada de cultura empresarial”⁹⁷. Una nueva ley de 1997 modificó la composición de las autoridades portuarias, pero no alteró los aspectos básicos de 1992.

En el largo periodo de 1851 a 1992, la profusa legislación condicionó el nacimiento y desarrollo del sistema portuario español, compuesto por numerosos puertos, administrados y gestionados por las Juntas de Obras. La gran dispersión del sistema español se debió, sobre todo, a las sucesivas clasificaciones, que fueron ampliando el número de puertos de interés general, cuyas mejoras estaban, en gran medida, a cargo del Estado.

A mediados del siglo XIX, el Reglamento de 30 de enero de 1852 diferenció puertos de interés general y puertos de interés local, de primer y segundo orden. De acuerdo con esta caracterización se declararon puertos de interés general los de Barcelona, Valencia, Málaga, Sevilla, Vigo, Santander y Palma de Mallorca, así como de los de refugio de Rosas, Mahón, Alcaz, Cádiz, Bilbao y otro en la costa de Asturias, que se designará en su día. En total, 13 puertos cuya conservación, limpia y nueva construcción serían costeadas en su totalidad por el Estado. Se declararon, igualmente, puertos de interés local de primer orden los de Tarragona, Alicante, Almería, Bonanza, Huelva, Pontevedra, Coruña, Gijón y S. Sebastián, cuyas obras y limpias serían costeadas por el Estado y por la localidad.

La Ley de 7 de mayo de 1880 modificó parcialmente esta clasificación al diferenciar en los puertos de interés general, puertos de primer orden (Cádiz, Málaga y Sevilla), de segundo (Almería y Huelva) y de refugio (Algeciras). El interés general pasó de 13 a 28 puertos, comprometiendo las arcas del Estado. Además, el Reglamento para la ejecución de la Ley de Puertos de 1880 dejó un “amplio portillo” para que los puertos de interés local pudieran ser clasificados como de interés general en fechas posteriores. De esta manera, en 1926, el número a cargo del Estado era de 159. Los presupuestos, ya de por sí escasos, resultaban de todo punto insuficientes para llevar a “buen puerto” esta política clasificatoria. No le faltaba razón a Alemany cuando escribió que los grandes puertos

⁹⁶ Cosculluela (1973), p. 63.

⁹⁷ Barragán (1996), p. 243.

españoles, a pesar de los avances que se produjeron en la segunda mitad del siglo XIX, no estaban al mismo nivel de los europeos por falta de financiación suficiente⁹⁸. Sin embargo hacemos notar que las obras no dependían totalmente de las asignaciones del Estado. Esto es, muchas actuaciones contaban con los ingresos propios de cada puerto, difíciles de sistematizar por cuanto los arbitrios cambiaban y diferían según localidades. Así, la creación de las Juntas de Obras, en la década de 1870, propició el desarrollo para cada puerto de numerosos impuestos especiales, que en muchos casos pervivieron hasta varios lustros después. En 1910, Donnet llamaba la atención no sólo de la variedad de tales arbitrios sino de la “ninguna armonía” que existió para su establecimiento en los diferentes puertos, sin que existiera un determinado sistema para fijar su cuantía y percepción, aún tratándose de impuestos del mismo carácter”⁹⁹.

La creación de Juntas de Obras para la administración y gestión de los puertos ha sido otra de las características del sistema portuario español. Ya hemos escrito que en las bases generales de 1868 existían los gérmenes necesarios para una descentralización administrativa en obras públicas, que fue aprovechada por las autoridades provinciales para la constitución de juntas, un proceso relativamente rápido durante el Sexenio Liberal y los primeros años de la Restauración. Las Juntas de Obras de los principales puertos andaluces fueron creadas por aquel entonces, siendo la de Algeciras la última en constituirse¹⁰⁰.

En definitiva, puede decirse que, en el siglo XX, las leyes generales sobre la organización y gestión de los puertos han sido escasas. Es más, la Ley de 1880, “prorrogada” por la de 1928, se mantuvo hasta 1992. En el transcurso de los años, el sistema portuario español se fue conformando en torno a un número elevado de puertos con escaso volumen de tráfico y reducida especialización, a diferencia de las concentraciones portuarias del Mar del Norte. Resulta difícil explicar este hecho, aunque la política portuaria debió incidir en dicha configuración. A su vez, las Juntas de Obras, nacidas en la segunda mitad del siglo XIX, han pervivido a lo largo del novecientos, convirtiéndose en un elemento característico del sistema español, aunque son escasos los estudios que aborden el papel

representado por tales organismos durante el pasado siglo¹⁰¹.

La oferta de transporte marítimo depende, también, del número, capacidad, características, precios e itinerarios de los buques de navegación, así como del marco institucional en el que realizan sus actividades. En el caso español, durante el siglo XX, la política en torno a la flota mercante deja ver tres grandes periodos, diferenciados principalmente por el mayor o menor intervencionismo estatal¹⁰². El primero, comprende las décadas iniciales del siglo (1900-1935), aunque tuvo sus orígenes en la Revolución de 1868, que suprimió el derecho diferencial de bandera y liberalizó la importación de buques. Estas medidas propiciaron el crecimiento de la flota, la creación de nuevas compañías y la entrada de capitales extranjeros, facilitando el cambio técnico y la progresiva integración en el mercado internacional. En vísperas de la Guerra Civil, la flota mercante era relativamente competitiva y las compañías navieras tenían experiencia en los mercados internacionales de fletes, seguros y buques, si bien la bandera nacional apenas transportaba el 30 por ciento del comercio marítimo exterior, al tiempo que sólo un tercio de la flota era de origen hispano. Tal vez por ello, en los primeros años del siglo, los intereses navieros se asociaron (Asociación Nacional de navieros, 1909) con el objetivo de conseguir primas para la navegación.

El segundo abarca los años del franquismo (1939-1975) en los que el sector estuvo protegido y regulado, cuando no estrechamente intervenido. Los decenios de 1940 y 1950 fueron diferentes a los sesenta y primeros setenta. Según Valdaliso, al que seguimos en estas líneas, la ausencia de importaciones y los deficientes astilleros nacionales estancaron y retrasaron técnicamente la flota española, que sólo operaba en tráficos reservados, con fletes y precios de combustibles tarifados por la Administración. En consecuencia, “la política marítima de estos años aisló a la flota mercante española del mercado internacional en todos los sentidos y deterioró su competitividad”¹⁰³. Después de 1959, la persistencia de ciertos tráficos, considerados comercio de Estado, apenas compensó la paulatina desaparición del cabotaje regular y el retroceso de la vía marítima en las exportaciones de algunos productos hortofrutícolas. Las toneladas de registro bruto aumentaron, aunque ligeramente.

⁹⁸ Alemany (1991).

⁹⁹ Donnet (1910).

¹⁰⁰ Sevilla (1870), Almería (1872), Málaga (1874), Huelva (1874), Cádiz (1902), Algeciras (1906).

¹⁰¹ Alemany (1991) las he estudió para el siglo XIX. Para el XX, los trabajos son individualizados: Barragán (), Alemany (2006), González, ed.(1996)

¹⁰² Valdaliso (2001).

¹⁰³ Valdaliso (2001).

Cuadro 3.3.1. Flota mercante española. Años 1900-1984. Buques mayores de 100 TRB

	Total	Veleros	Vapores	Motor
Número				
1900	597	175	422	--
1910	579	68	511	--
1920	749	148	601	--
1930	891	96	697	98
1939	824	47	608	169
1941	783	--	682	101
1950	1.145	--	742	403
1960	1.453	--	653	800
1970	2.234	--	426	1.808
1984	2.529	--	153	2.376
Miles de TRB				
1900	695	53	642	--
1910	765	18	747	--
1920	997	60	937	--
1930	1.232	25	1.079	128
1939	914	12	724	179
1941	979	--	790	189
1950	1.190	--	839	351
1960	1.801	--	789	1.012
1970	3.441	--	602	2.839
1984	7.005	--	1.653	5.352
Miles de TRB/Nº				
1900	1,164	0,303	1,521	--
1910	1,321	0,265	1,462	--
1920	1,331	0,405	1,559	--
1930	1,383	0,260	1,548	1,306
1939	1,109	0,255	1,191	1,059
1941	1,250	--	1,158	1,871
1950	1,039	--	1,131	0,871
1960	1,240	--	1,208	1,265
1970	1,540	--	1,413	1,570
1984	2,770	--	10,804	2,253

FUENTE: Gómez Mendoza y San Román (2005)

El tercero coincidió básicamente con el último cuarto del siglo, años de liberalización y desregulación, pero también años de crisis y sobrecapacidad, especialmente en el decenio de 1975 a 1984. La entrada de España en la Comunidad Económica Europea aceleró el proceso liberalizador, aunque no pudo evitar que el Estado se convirtiera en el mayor armador del país. Fue, asimismo, un período de cambios técnicos importantes en la navegación comercial, definidos por la contenedorización.

El mar es un camino que lleva a todas partes y por él navegan buques de todas las procedencias y banderas. El análisis regional deviene, así, en un ejercicio difícil y probablemente poco eficaz. Con todo, las capitales andaluzas no han destacado como centros navieros, siquiera como lugares preferentes de matriculación. Barcelona, Bilbao y, más

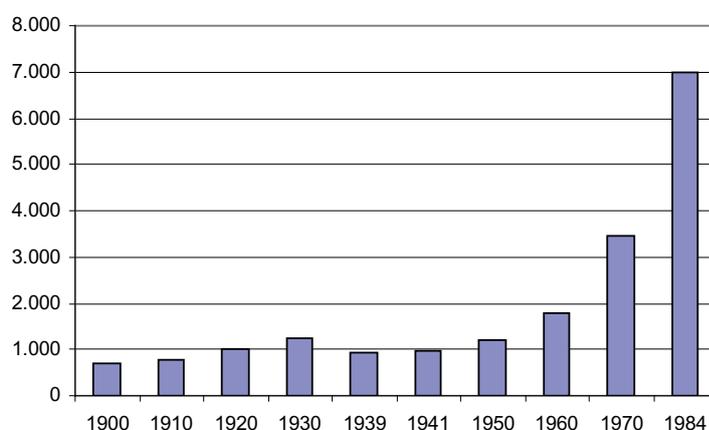
tarde, Madrid han sido los centros de las compañías navieras y, por consiguiente, se han erigido en lugares de referencia de la flota española¹⁰⁴.

Después de lo escrito, entendemos que puertos y buques se integran en el sistema portuario y en la flota mercante españoles. Esto es, la política nacional va más allá del traspaso de competencias a la Junta de Andalucía por cuanto que los puertos de cierta importancia, los denominados de Interés General, dependen directamente del Estado, mientras que los pequeños, deportivos o pesqueros, son gestionados por la Comunidad Autónoma. Las competencias sobre Ordenación del Litoral y Puertos se transfirieron a través de los

¹⁰⁴ Valdaliso (2001).

Gráfico 3.3.1. Flota mercante española. Años 1900-1984

(Miles de TRB)



Reales Decretos de 25 de agosto de 1983, números 2.802/83 y 3.137/83 de la Presidencia. A partir de entonces, el subsistema portuario andaluz quedó formado por tres niveles de instalaciones¹⁰⁵:

- Puertos de Interés General del Estado, gestionados a través de las Autoridades Portuarias: Bahía de Algeciras (Algeciras, La Línea y Tarifa), Almería (Almería, Carboneras y Motril), Bahía de Cádiz (Cádiz, Puerto Real y Puerto de Santa María), Huelva (puerto autónomo), Málaga y Sevilla. Son los grandes puertos comerciales, que disponen de buenas infraestructuras logísticas, algunos tienen complejos industriales anexos y todos actúan como potentes nodos para la intermodalidad de los transportes. El Interés General se aplicó cuando las áreas de influencia del puerto sobrepasaban los límites regionales.

- Puertos pesqueros y deportivos, segundo nivel de instalaciones, bajo competencia de la Comunidad Autónoma, que alcanza el número de 26 puertos pesqueros y 37 deportivos. A partir de 1992 quedaron integrados en la Empresa Pública Puertos de Andalucía.

- Por último, existen instalaciones portuarias de uso militar: Base Naval de Rota, Base Naval de San Fernando, Estaciones Navales de Cádiz y Algeciras, Base Naval Británica de Gibraltar.

En resumen, el subsistema portuario andaluz, con casi 700 kilómetros de litoral y próximo a uno de los enclaves del tráfico marítimo mundial (Estrecho de Gibraltar), cuenta con varios grandes puertos, numerosas instalaciones pesqueras y deportivas, además de espacios de uso militar. La historia

ha sancionado su ventajosa localización, que no ha perdido valor en tiempos recientes. El mar y el transporte marítimo son parte de la historia de Andalucía, también la del siglo XX.

Los párrafos anteriores han mostrado la diversidad de perspectivas y la falta de análisis generales. En las siguientes abordaremos la infraestructura y el equipamiento de los puertos, los tráficos de la navegación comercial y la especialización del subsistema portuario andaluz y de cada una de sus unidades.

3.3.2. La infraestructura portuaria andaluza

Los grandes puertos comerciales andaluces tienen una dilatada historia, que hunde sus raíces en tiempos remotos. Todos han estado estrechamente vinculados a sus entornos urbanos y, en uno u otro momento, han sido protagonistas destacados. No hace falta remontarse muy atrás para recordar los intensos tráficos con Ultramar de los puertos de Sevilla y Cádiz durante la Edad Moderna, las sucesivas obras de ampliación y mejora con objetivos comerciales, también militares, del recinto portuario malagueño en el setecientos o los proyectos del puerto almeriense en las décadas centrales del siglo XIX¹⁰⁶. En consecuencia, a comienzos del siglo XX, el extenso litoral andaluz, además de su ventajosa localización geográfica, disponía de experimentados enclaves comerciales, que adecuaban sus infraestructuras a las exigencias de la nueva navegación comercial.

En los años iniciales de siglo, todos ellos eran puertos de Interés General por la Ley de 7 de mayo de 1880, habían constituido sus Juntas de Obras o estaban próximos

¹⁰⁵ Pozuelo (2003).

¹⁰⁶ García (1990).

a su constitución (Algeciras, 1906) y se encontraban inmersos en importantes obras de ampliación y mejora. Puede decirse que los grandes puertos andaluces de finales de siglo XX se construyeron y configuraron, en su estructura básica, en los últimos lustros del siglo XIX y primeros decenios del XX, lo que no obvia otras muchas obras ejecutadas durante la segunda mitad del novecientos.

Hasta la década de 1960 no existen datos homo-géneos y comparables de infraestructura y equipamiento portuarios, por lo que hemos recurrido a monografías específicas¹⁰⁷ y a dos trabajos sobre el conjunto de los puertos españoles publicados en 1910 y 1928.¹⁰⁸ Ambas fuente reflejan el gran esfuerzo constructor llevado a cabo por las Juntas de Obras, que terminó por configurar los nuevos puertos, no exento de continuas modificaciones y de retrasos por falta de recursos. Con tales obras aumentaron los espacios abrigados, la longitud y calado de los muelles y la dotación de grúas y depósitos para el manejo de las mercancías. En algunos casos, las obras de ampliación coincidieron con un descenso de las actividades comerciales, lo que produjo una sobredimensión o infrautilización de los recursos disponibles. Como quiera que no es posible presentar un cuadro homogéneo de la infraestructura portuaria andaluza anterior a la Guerra Civil, hemos creído conveniente trazar una breve descripción de las principales obras y equipamientos por puertos.

La localización geográfica de la bahía y del puerto de Algeciras le ha otorgado, desde antiguo, excelentes condiciones de seguridad y ventajas comerciales, que, sin embargo, no se hicieron efectivas hasta la segunda mitad del siglo XX. Aún así, la Ley de 7 de mayo de 1880 lo declaró puerto de Interés General al incluirlo como puerto refugio del sur de España. Su ampliación se llevó a cabo, principalmente después de constituirse la Junta de Obras en 1906. Por aquel entonces, eran evidentes las ventajas de su ubicación y la necesidad de acometer pronto un conjunto de obras, que le convirtiera en un puerto de la máxima importancia. Así, en 1910, Donnet escribió que “tiene grande importancia, bajo varios conceptos, el que España construya lo antes posible, en aquella parte de su territorio, un buen puerto, y domine realmente con sus intereses e influencias la citada localidad, y que valiéndose de las carreteras de Jerez a Algeciras, de Ubrique a Jimena y otras, así como del ferrocarril de Bobadilla a Algeciras, se facilite la exportación de los productos de aquella rica y extensa zona y especialmente del corcho, que en gran abundancia se produce en la misma. Y para que también, una vez realizadas las obras de dicho puerto, pudiera desarrollarse el tráfico de importación con la Península del comercio del vecino Imperio de Marruecos, lo cual habrá de facilitarse en cuanto se habiliten las obras del de Ceuta, ya contratadas y en principio de ejecución”¹⁰⁹. Varios años después, la recién constituida Junta Central de Puertos valoraba a Algeciras como puerto de entrada de África y de Turismo, además de sus ventajas para los armadores de los vapores de pesca¹¹⁰. Por todo ello, por ser cabecera de una rica comarca, por su proximidad al continente africano, por su

facilidad de acceso para los vapores de pesca y, en definitiva, por ser zona de tránsito, el puerto de Algeciras terminaría por convertirse en el gran puerto del sur peninsular. En un reciente trabajo conmemorativo del centenario de la constitución de la Junta de Obras se señala que la construcción del nuevo puerto se llevó a cabo, principalmente, entre 1921 y 1932, con la finalización de dos infraestructuras prioritarias: el dique de Isla Verde y el muelle de la Galera¹¹¹. En el último año, existían una longitud de muelles de 3.000 metros con calado superior a 4 metros y una superficie terrestre de servicio de 29,2 hectáreas. Además, el puerto contaba con dos grúas eléctricas de 10 toneladas de potencia, otras dos de vapor de 5 toneladas y 8 accionadas a mano, con potencia máxima de tres toneladas¹¹².

El puerto de Cádiz tuvo, durante el siglo XVIII, un largo periodo de esplendor comercial al desplazarse a la ciudad la Casa de Contratación y disponer del monopolio con América. En esos años, décadas centrales del setecientos, se realizaron diversas obras como la limpia del Trocadero y la construcción de varios muelles y careneros¹¹³. La independencia de las colonias redujo los tráficos con Ultramar, pero Cádiz siguió siendo una plaza marítima de primera importancia, por lo que pronto (en torno a 1850) empezaron a redactarse proyectos de obras tendentes a ampliar el puerto de la ciudad. Sin embargo, hasta 1879 no se inició dicha ampliación, ejecutada por la testamentaria de Diego Fernández Montañez, que, en pocos años (1879-1884), construyó el muelle de costa del puerto de 219 metros de longitud, hizo un dique de 300 metros a partir del espigón de San Felipe y una prolongación de 124 metros del muelle de la Capitanía, levantando también varios almacenes. Entre 1884 y 1902, se realizó el ensanche del dique de San Felipe, en 300 metros y su prolongación en 200. Más tarde, se culminaron los proyectos de los muelles de Alfonso XIII (440 metros), Reina Victoria (250 mts) y el de Marqués de Comillas (420 mts), todos con un calado medio de 8 mts. Hacia 1925, el puerto disponía de 5 grúas eléctricas de tres toneladas de potencia cada una, 2 de vapor de 14 tns y 5 de pequeña potencia, además de material flotante y tinglados varios.

El puerto de Huelva, situado en la ría del Odiel y a diez millas del Atlántico, dispone de un amplio estuario, alejado de todos los vientos, con fondeadero cómodo y seguro.

De antiguo, su actividad principal estuvo relacionada con los minerales, que tomaron nueva importancia durante la segunda mitad del siglo XIX, tras la venta y posterior explotación de los grandes yacimientos de la provincia. Paralelamente, en 1874, se constituyó la Junta de Obras que pronto redactó y llevó a cabo la construcción de tres muelles, que junto a los particulares de las compañías mineras, conformaban el puerto onubense a comienzos del siglo XX. La zona portuaria pública constaba de tres muelles con longitudes y equipamiento diferentes. Por un lado, el Dique de la Cabilla, de 173 metros de longitud con 4 de ancho y un calado de mareas medias de 2 metros, lo que reducía el tráfico a pequeñas embarcaciones y gabarras, auxiliado por 2 grúas de 2 a mano de 2 toneladas

¹⁰⁷ García Lorca (1990), Barragán (), Alemany (2006), González, ed.(1996)

¹⁰⁸ Donnet (1910) y Junta Central de Puertos (1928).

¹⁰⁹ Donnet (1910), p. 105.

¹¹⁰ Junta Central de Puertos (1928).

¹¹¹ Alemany (2006).

¹¹² Junta Central de Puertos (1928).

¹¹³ Junta Central de Puertos (1928).

de potencia. Por otro, el muelle sur, de hierro, construido entre 1881 y 1888, que alcanzó una longitud de 155 metros con un calado ligeramente superior a los seis. Durante muchos años, este muelle, dedicado a la carga y descarga de mercancías generales con 8 grúas de vapor de 4 toneladas, fue la base del desarrollo del tráfico público del puerto de Huelva. Por último, entre 1903 y 1908, se construyó el muelle norte, que llegó a tener 250 metros y un calado medio de ocho. En este muelle se instalaron 8 grúas eléctricas de pórtico con potencia de 5 toneladas. En años sucesivos, se acondicionó la superficie portuaria, se redactaron diversos proyectos para un muelle de fábrica y aumentó la dotación de grúas, material flotante y demás medios auxiliares en los muelles ya existentes. Los muelles particulares se construyeron e iniciaron su actividad en los primeros años de 1870, poco después de constituirse las compañías mineras de Tharsis y Riotinto. La primera tenía para su servicio el muelle más antiguo del puerto levantado en 1871, mientras que la segunda operaba en un muelle de tres pisos, sostenidos por columnas de hierro, de 579 metros, más un viaducto de madera de 226. Ambas compañías disponían de enlaces ferroviarios¹¹⁴.

La construcción del nuevo puerto de Almería se realizó durante la segunda mitad del siglo XIX y primer tercio del XX. Según García Lorca, al que seguimos en estos párrafos, las obras se ejecutaron en tres fases bien delimitadas. La primera transcurrió entre 1847 y 1882, en la que se construyó un espigón muelle de 630 metros con una anchura de 30 en la parte superior. El conjunto se completó con 80 metros de andén de costa. El resultado fue “un pequeño puerto o refugio con unos mínimos servicios para las embarcaciones de la época, mayoritariamente de vela”¹¹⁵. La segunda abarcó los años de 1883 a 1908. En ella se diseñó y construyó el esquema básico de lo que hoy es el puerto. Esto es, se construyeron el dique de poniente, el dique-muelle de levante y el andén de costa, obras que tuvieron importantes retrasos. En estos años, asimismo, se llevó a cabo una obra de conservación, que tuvo un tratamiento casi de construcción, en el espigón muelle de Poniente, construido entre 1847 y 1862. La tercera comprendió los años de 1908 a 1936, en los que se terminó la construcción de todo el perímetro interior del puerto y se amplió el muelle de Poniente, donde se instalaron los primeros depósitos de combustibles petrolíferos. Se produjo, asimismo, una importante dotación de infraestructuras, mediante la urbanización del entorno, los accesos al ferrocarril y demás servicios portuarios.

El puerto de Sevilla tiene larga tradición comercial, pese a los continuados problemas de la irregularidad y de los aterramientos de la ría. Desde finales del siglo XVIII, los trabajos de dragado y la supresión de meandros han sido continuos. Así, en 1794 se abrió la Corta de Merlina, que con 600 metros evitó un torno de gran longitud y los problemas originados por la baja profundidad de la zona. Veinte años después (1815), se constituyó la Compañía del Guadalquivir, que en su larga actuación de treinta y siete años sólo ejecutó una obra importante, la Corta Fernandina de 1.600 metros de longitud. Entre 1863 y 1868, siendo Director de obras

Manuel Pastor Landero, se realizaron trabajos de dragado y encauzamiento en toda la región alta de la ría de 40 kilómetros de longitud hasta la Horcada, y un muelle de fábrica, cimentado sobre pilotajes, de 1.376 metros. En 1870, constituida la Junta de Obras, se redactaron los proyectos y se iniciaron las actividades de la Corta de los Jerónimos, al tiempo que se continuaban trabajos anteriores de dragado de la línea de navegación y acondicionamiento de la zona de servicio (balizamiento, telefonía, tinglados y medios mecánicos). Hacia 1900, el encauzamiento de la ría había mejorado de forma notable, habiéndose reducido casi un 50 por ciento el tiempo de recorrido desde Sevilla hasta el mar libre. En esta última fecha, el fondeadero del puerto sevillano se extendía desde la punta de los Remedios hasta el Puente de Triana en una longitud de 1850 metros y un calado medio en torno a los 6 metros. Para la carga y descarga de mercancías existían 5 grúas a vapor y a brazo móviles sobre raíles de 5 y 10 toneladas de potencia; una fija accionada a mano de 40 t. y 8 móviles de potencia menor. Después vendrían la apertura de la Corta de Tablada, un nuevo canal por detrás de Triana y la construcción de una gran esclusa para la navegación al extremo sur de la Corta de Tablada. En vísperas de la Guerra Civil, numerosas remodelaciones habían mejorado el cauce para la navegación, al tiempo que el puerto se convertía en nodo intermodal de transportes por sus accesos ferroviarios y calzadas para vehículos de motor¹¹⁶.

Una vez constituida la Junta de Obras del Puerto del puerto de Málaga (R.O de 10 de marzo de 1873) y facultada ésta para el cobro de determinados impuestos sobre la carga y descarga (Decretos de 14 de Mayo y 11 de Junio de 1875) se reanudaron los trabajos de dragado en profundidad de la dársena y se redactó un proyecto de ampliación que, en síntesis, consistía en construir dos nuevos muelles, a continuación del de levante uno y el otro en la margen izquierda del Guadalmedina, curvando y enfrentando ambos extremos con lo cual se aumentaba considerablemente la superficie portuaria al tiempo que se adentraba en el mar la bocana del puerto ganando en profundidad.

La redacción de dicho proyecto correspondió al ingeniero Rafael Yagüe, a la sazón director de la Junta malacitana, que, en la memoria explicativa, justificaba la “imperiosa necesidad” de ampliar y mejorar las instalaciones portuarias de la siguiente manera: “... todo el tráfico se hacía en 96 metros del muelle nuevo no siendo utilizable el resto de este muelle, por su poco calado, ni el del dique de levante por tener muy poca anchura y ofrecer dificultad para el tráfico con la población. Aún en este trozo de muelle, el calado máximo que se podía conseguir era sólo de dos metros, por lo cual todo el tráfico se hacía con barcazas, y en este mismo muelle estaban las cuatro grúas y el tinglado..., que eran todas las instalaciones que existían en el puerto”.

El 24 de Diciembre de 1877, la Junta Consultiva del Cuerpo de Caminos aprobó el proyecto cuyas obras se iniciaron solemnemente el 8 de Julio de 1880. Dos años más tarde, la Sociedad Batignolles, ejecutora del proyecto, las paralizó, pretendiendo una indemnización por no haber

¹¹⁴ Donnet (1910) y Junta Central de Puertos (1928).

¹¹⁵ García Lorca (1990).

¹¹⁶ Donnet (1910), Junta Central de Puertos (1928), González (1973?) y Del Moral (1991)

tenido desde el principio una cantera cuya explotación fuera más económica. Se adquirió entonces la de Almellones, más alejada y por lo tanto con necesidad de un ferrocarril que la Sociedad Batignolles pretendió adjudicarse por dos millones de pesetas. La Junta no accedió y las obras continuaron paralizadas.

En 1884, el nuevo director de la Junta de Obras, Francisco Prieto, reformó el proyecto anterior y redactó uno nuevo tanto del propio puerto como de una carretera por la cantera de Almellones y una vía férrea desde dicha cantera hasta el pequeño puerto de San Telmo. La infraestructura viaria se realizó con cierta prontitud pero no así la del puerto que continuó paralizada. Las variaciones respecto del proyecto anterior consistieron en reducir la boca de entrada y modificar la primera alineación del dique de poniente, para que fuera paralela al eje de la Alameda de Colón. La construcción se reanudó en 1890 por la Sociedad de Aguas Potables de Cádiz que la terminó en el verano de 1897, no sin antes de que el ingeniero José Valcarce introdujese reformas parciales tras los temporales de 1894.

La construcción del puerto de Málaga llegó a disfrutar de hasta cinco subvenciones por tiempos diversos, obteniendo un monto total de 12.250.000 pts, habiendo sido los gastos totales de 16.633.964 pts. La última subvención de 2.500.000 pts otorgada en 1898 se dio “con la condición de que por su importe habrían de quedar librados los terrenos ganados al mar adosados al muelle del Guadiaro y en los que se hubo de instalar el parque”. Aún así, la situación financiera de la JOP era crítica tras la finalización de las obras tal como se puso de manifiesto en la memoria explicativa del Proyecto de determinación de la zona de servicio de los muelles que fue aprobado en 1897. Durante los primeros años del siglo XX, toda la recaudación de la Junta se dedicó a pagar los intereses y amortización del último empréstito. En 1908, se consiguió un nuevo empréstito para convertir a más largo plazo las obligaciones que faltaban por pagar y fue entonces cuando se redactó el proyecto de Pavimentación de los muelles y sus obras anejas cuya ejecución duró hasta 1921.

El resultado fue un puerto con una superficie total abrigada de 67 hectáreas y 61 áreas de las que 37 has y 17 áreas correspondían a la dársena interior y el resto al antepuerto. El número de muelles llegó a ser de 8 con una longitud total de 2.447 metros y una superficie para depósitos descubiertos de 58.500 metros cuadrados y 3.280 de tinglados o almacenes. Además, el calado medio se elevó hasta los 6,5 metros, siendo de 9 en alguno de los muelles. A todo ello hemos de añadir 3.917 metros de vía de ancho normal por 7.280 de suburbano. Finalmente, en los años 30 se instalaron dos grúas de pórtico móvil, tipo “Balko Wilko” con alcance de 15 metros y 15 tns de carga máxima y 7 grúas más de pórtico móvil, tipo Grasset; con alcance de 15 m y 4 tns de potencia.

Sin embargo, la infraestructura y el equipamiento no destacaron frente a las dotaciones de otros puertos que, por aquel entonces, culminaban, igualmente, las grandes obras portuarias. Hacia 1925, la longitud de muelles del puerto de Málaga era inferior, por ejemplo, a la de Barcelona, Bilbao o Cádiz y mínima la potencia instalada respecto a estos mismos puertos.

	Muelles (mts)	Potencia (tns)
Barcelona	8.230	70
Cádiz	2.405	34
Santander	1.736	55
Bilbao	5.155	30
Málaga	1.892	6

En definitiva, un esfuerzo grande y rápido en la construcción portuaria, más lentitud en la adecuación y equipamiento de los servicios, no exigidos por la propia actividad comercial.

Los párrafos anteriores han resaltado los trabajos de ampliación y mejora de los recintos portuarios andaluces durante la segunda mitad del siglo XIX y primeras décadas del XX. Todo parece indicar que las Juntas de Obras priorizaron la construcción de nuevos diques y el ensanchamiento de las zonas de servicio en detrimento de los trabajos de acondicionamiento y la compra de medios mecánicos para el manejo de las mercancías. Los datos aportados no apoyan en firme esta idea, aunque estudios posteriores resaltaron la inadecuación de grúas, depósitos y material flotante respecto de las exigencias del tráfico moderno. Así lo dejó escrito la Memoria del cuatrienio 1957-1960 del Ministerio de Obras Públicas al destacar la necesidad de mejorar el utillaje y la habilitación de la infraestructura existente y de estabilizar la situación financiera de los puertos. También, el Informe del Banco Mundial de 1962 sobre la economía española aconsejó reducir la construcción de nuevas infraestructuras, concentrar las asignaciones presupuestarias en los puertos de mayor actividad y, sobre todo, intensificar las inversiones en equipo, anticuado y obsoleto en muchos puertos españoles¹¹⁷. El retraso técnico debió acentuarse durante el aislamiento internacional de los cuarenta y primeros cincuenta, aunque la crisis comercial de los treinta contribuyó igualmente a la no renovación del utillaje portuario. De ahí, el desfase tecnológico de los puertos españoles en la década de 1960. El plan de puertos de 1964-1967 dio prioridad a algunas obras exteriores y a la ampliación de metros lineales de nuevos muelles comerciales, aunque puso el acento en la adquisición de un número elevado de grúas, en la compra de equipos de dragado y en la adecuación de instalaciones para la actividad comercial. A partir de entonces, el notable aumento del transporte marítimo se concentró básicamente en algunos puertos, al tiempo que cambiaron la naturaleza de los productos y la forma de manejo y expedición. Para ello, los puertos españoles y andaluces ampliaron y mejoraron sus infraestructuras, cuyos renglones principales quedan recogidos en el Cuadro 3.3.2.

En general, puede afirmarse que la infraestructura y equipamiento de los puertos andaluces de Interés General mejoraron, de forma notable, durante las cuatro últimas décadas del siglo XX. Las cifras del Cuadro 3.3.2. recogen diversos conceptos en los que el frente portuario andaluz mantiene o gana participación en el total nacional, salvo

¹¹⁷ Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (1962).

en la disponibilidad de superficie terrestre, cuya pérdida queda compensada por el elevado porcentaje, incluso en el año 2000. Especialmente significativo fue el avance de las zonas de flotación, tanto abrigadas como abiertas, y la longitud de muelles, sobre todo los de mayor calado. Veamos los conceptos y las cifras más detalladamente.

Las superficies terrestres para la manipulación de mercancías han sido y son abundantes en los recintos portuarios andaluces. En 1973, el total regional superaba

los 17 millones de metros cuadrados, mayoritariamente localizados en la zona de reserva (zona II), que representaban casi el 51 por ciento del conjunto nacional. En el año 2000, el aumento de 10 millones no pudo evitar el retroceso de 10 puntos en su participación estatal. A pesar de esta disminución, los puertos comerciales de Andalucía contaban, a finales de siglo, con casi el 40 por ciento de la superficie terrestre del sistema portuario español. Las zonas de reserva (zona II) siguen siendo importantes en los puertos de Huelva

Cuadro 3.3.2. Infraestructura portuaria andaluza. Años 1973-2000

	Almería	B. Algeciras	B. Cádiz	Huelva	Málaga	Sevilla	Andalucía	España	And/Esp
Superficie terrestre (m2). 1973	339.801	496.702	1.465.237	9.664.557	414.103	4.661.000	17.041.400	33.454.020	50,9
Superficie terrestre (m2). 1985	644.325	983.427	3.162.187	10.472.987	557.342	4.753.045	20.573.313	44.689.148	46,0
Superficie terrestre (m2). 2000	624.583	2.299.838	3.255.948	15.931.083	623.623	4.806.309	27.541.384	69.262.356	39,8
Zona de flotación (ha). 1973	705	3.671	2.545	1.243	2.911	4.442	15.517	68.148	22,8
Zona de flotación (ha). 1985	2.272	11.145	15.642	1.243	6.061	4.457	40.821	108.757	37,5
Zona de flotación (ha). 2000	4.182	11.277	28.323	42.687	7.057	4.457	97.982	218.797	44,8
Superficies de depósito (m2). 1973	136.377	118.897	414.511	54.842	181.013	114.368	1.020.008	4.721.085	21,6
Superficies de depósito (m2). 1985	183.457	301.711	1.922.684	162.489	201.891	188.145	2.960.377	9.447.275	31,3
Superficies de depósito (m2). 2000	276.661	281.250	1.116.177	276.241	210.093	248.310	2.408.732	15.778.029	15,3
Muelles (longitud en m). 1973	2.891	5.825	5.285	3.357	3.605	3.508	24.471	203.002	12,1
Con calado > 4 m	2.788	5.482	4.950	3.050	3.537	3.258	23.065	145.302	15,9
Con calado < 4 m	103	343	335	307	68	250	1.406	57.700	2,4
Muelles (longitud en m). 1985	4.361	10.251	10.663	6.532	4.983	4.378	41.168	282.412	14,6
Con calado > 4 m	4.034	9.048	9.820	6.057	4.915	4.036	37.910	194.688	19,5
Con calado < 4 m	327	1.203	843	475	68	342	3.258	87.724	3,7
Muelles (longitud en m). 2000	6.766	12.416	12.429	7.055	5.066	4.642	48.374	276.457	17,5
Con calado > 4 m	5.747	11.213	11.159	6.852	4.998	4.442	44.411	229.627	19,3
Con calado < 4 m	1.019	1.203	1.270	203	68	200	3.963	46.830	8,5
Número de grúas. 1973	18	4	28	18	36	53	157	1.427	11,0
Número de grúas. 1985	20	25	33	51	30	60	219	1.515	14,5
Número de grúas. 2000	20	44	23	96	20	36	239	1.128	21,2
Almacenes frigoríficos (m3). 1973	4.479	5.141	7.950	4.828	3.941	20.567	46.906	610.908	7,7
Almacenes frigoríficos (m3). 1985	4.299	4.632	7.850	17.099	594	20.567	55.041	882.801	6,2
Almacenes frigoríficos (m3). 2000	2.660	4.632	18.850	61.568	2.696	20.567	110.973	1.550.812	7,2
Lonjas (m2). 1967	1.453	7.376	7.506	4.184	4.782	530	25.831	97.178	26,6
Lonjas (m2). 1985	1.453	5.981	9.225	5.696	4.782	1.325	28.462	129.629	22,0
Lonjas (m2). 2000	2.633	--	15.175	4.184	4.732	--	26.724	94.323	28,3

FUENTE: Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Varios Años

y Cádiz. Las superficies de depósito duplicaron su extensión, pero los puertos andaluces perdieron participación en el total español. Sin duda, la especialización de algunos tráficos y el retroceso de aquellos que necesitaban mayores superficies pueden explicar dicha evolución. Aún así, la superficie relativa de depósitos, en relación a la Zona I, de Algeciras, Almería, Málaga y Sevilla es superior al promedio español.

Mayor interés tiene el avance de la longitud y del calado de los muelles. En este caso, los puertos andaluces ganaron participación en el total nacional, de manera que la infraestructura portuaria andaluza, en lo que a longitudes y calados se refiere, se encuentra en líneas generales mejor dotada que la media nacional, pese a la existencia del puerto fluvial de Sevilla, que tuvo obras continuas para permitir la navegación comercial. En este caso, el bajo porcentaje de los calados inferiores a 4 metros confirman la excelente dotación de los puertos andaluces. Por último, el número de grúas también evolucionó por encima de la progresión española, especialmente las de mayor capacidad. Las grúas de pórtico, propiedad de la Autoridad Portuaria, de 12 y más toneladas de potencia pasaron de 33 a 47 unidades entre 1985 y 2000, mientras que en el conjunto de los puertos españoles se produjo un descenso de 226 a 203. Estos números deben ser, no obstante, matizados por cuanto que la longitud de muelle por cada grúa de pórtico era superior en los recintos sureños, salvo en los de Sevilla y Málaga.¹¹⁸ También, los índices de ocupación de muelles y utilización de grúas a los de la media nacional. Según la Dirección General de Puertos y Costas, la ocupación de los muelles convencionales andaluces estaba por debajo del 25 por ciento, mientras que la media de España superaba el 30 por ciento.

Con todo, las cifras anteriores reflejan una evolución favorable de la infraestructura y el equipamiento de los puertos andaluces debido, en gran parte, a las inversiones realizadas, tanto en la década de los setenta como en los años de 1982 a 1995. En un trabajo de síntesis, Barragán ha calculado, para el último de los periodos, una cantidad invertida superior a los 100.000 millones de pesetas, que significaron en torno al 20 por ciento de lo gastado por la Administración Central en todos los puertos hispanos. Asimismo, dicha cantidad duplicó el volumen de las inversiones en los puertos andaluces, siendo Algeciras el puerto que mayor cuantía recibió¹¹⁹.

En definitiva, después de los años sesenta, los puertos andaluces han llevado a cabo un importante esfuerzo constructor y renovador del utillaje, que terminó por modernizar la infraestructura portuaria de la región. Los datos y cifras aportadas no permiten profundizar en el análisis, que debe incluir, asimismo, la dotación especializada para determinadas mercancías.

3.3.3. El movimiento de buques

La mejora de las instalaciones portuarias permitió el aumento del tráfico marítimo en los puertos españoles y andaluces. El número de buques, nacionales o extranjeros, y la dimensión media de los mismos fueron creciendo a lo largo del siglo XX. No contamos con cifras generales para las tres primeras décadas de la centuria, cuya caracterización la realizaremos a través del movimiento de sólo algunos puertos. Tampoco están completos los datos del periodo de 1930 a 1961, pues falta información del número de barcos entrados en los puertos de España y de Andalucía, al tiempo que el tonelaje de registro bruto nacional no recoge tráficos de puertos importantes, no así en el caso andaluz con cifras globales y bastante fiables. A partir de 1962, la disponibilidad de estadísticas es total. El esfuerzo de recopilación y publicación de la Dirección General de Puertos, en sus sucesivas denominaciones, ha sido encomiable y sus resultados altamente satisfactorios. En la actualidad la página web del ente Puertos del Estado ofrece las series históricas desde 1962 (en excel), además de diversos cuadros de épocas anteriores (en pdf)¹²⁰. A partir de las fuentes comentadas, recogidas y publicadas, en parte, por el Instituto de Estadística de Andalucía, hemos elaborado el Cuadro 3.3.3, que sugiere los siguientes comentarios.

En primer lugar, un aumento notable del tráfico marítimo desde 1962 a 2000. Los promedios decenales evidencian un continuado avance del número de barcos y del tonelaje de registro bruto en el sistema portuario español y en el subsistema andaluz. Es más, las transformaciones técnicas de la flota mercante mundial quedan reflejadas en la evolución del arqueado medio, que llegó a casi triplicarse en las últimas cuatro décadas del siglo XX. En estos años, asimismo, se produjeron transformaciones en la especialización de los

Cuadro 3.3.3. Buques mercantes entrados en los puertos españoles y andaluces. Años 1931-2000

(Promedios. Número y miles de toneladas de registro bruto) (TRB)

	España		Andalucía		España TRB/Nº	Andalucía TRB/Nº	And/Esp	And/Esp
	Nº	TRB	Nº	TRB				
1931-1940	--	34.288	--	8.353	--	--	--	24,4
1941-1950	--	36.011	--	6.586	--	--	--	18,3
1951-1960	--	118.015	--	16.241	--	--	--	13,8
1962-1970	85.159	230.357	12.623	35.994	2.705	2.851	14,8	15,6
1971-1980	90.815	369.019	15.085	69.771	4.063	4.625	16,6	18,9
1981-1990	79.897	416.689	16.221	96.348	5.215	5.940	20,3	23,1
1991-2000	106.009	702.766	24.347	183.898	6.629	7.553	23,0	26,2

¹¹⁸ Esteve (1990).

¹¹⁹ Barragán (1996).

¹²⁰ Los cuadros son parte de la obra de Ruiz (2004).

barcos, que reflejan bien los cambios en la naturaleza de las mercancías y en las formas del transporte marítimo. Los buques tanques, los del comercio Ro-Ro y, en los últimos lustros, los portacontenedores fueron los más dinámicos durante la segunda mitad del siglo XX.

En segundo lugar, los puertos andaluces tuvieron una evolución similar, aunque más intensa. Esto es, la fachada marítima sureña amplió su participación en el total español, en número y arqueo. En 1991-2000, el 23 por ciento del movimiento de buques y el 26 del trb pasaron por puertos andaluces, porcentajes superiores en 10 puntos a los registrados durante la década de 1960. En tercer lugar, Andalucía tuvo un aumento, también significativo, en las décadas de 1930 a 1960. El tonelaje de los barcos creció de 8 a 16 millones, no sin verse alterado por la disminución de los tráficos durante la Guerra Civil y los años del primer franquismo. Las cifras de España son menos representativas, pues no recogen los tráficos de varios puertos importantes del

país. De ahí, el elevado porcentaje andaluz de 1931 a 1940. Por último haremos un breve comentario sobre las tres primeras décadas de la centuria para las que no disponemos de cifras generales. Los datos parciales de Cádiz y Huelva señalan una ligera caída del movimiento portuario entre los años de 1909-1913 y 1925-1929. El descenso puede explicarse por el agotamiento del modelo exportador andaluz y los primeros síntomas de la crisis comercial de los años treinta. El arqueo medio de los buques creció también, aunque de forma dispar, ligeramente en Huelva e intensamente en Cádiz. En resumen, durante el novecientos, el movimiento portuario andaluz trazó una evolución pausada durante la primera mitad e intensa en la segunda parte del siglo, en la que ganó participación en el total nacional. La longitud y calado de los muelles, los depósitos y el nuevo utillaje permitieron una mayor actividad, que, según veremos más adelante, cambió la naturaleza de los tráficos marítimos de Andalucía.

Cuadro 3.3.4. Buques mercantes entrados en los puertos andaluces. Años 1931-2000

(Promedios. Número y miles de toneladas de registro bruto) (TRB)

	Nº	TRB	TRB/Nº	Alg/And	Alg/And	Alg/Esp	Alg/Esp
B. Algeciras							
1931-1940	--	799	--	--	9,6		2,3
1941-1950	--	605	--	--	9,2		1,7
1951-1960	--	4.693	--	--	28,9		4,0
1962-1970	4.254	10.467	2.461	33,7	29,1	5,0	4,5
1971-1980	6.669	28.540	4.279	44,2	40,9	7,3	7,7
1981-1990	9.162	54.131	5.908	56,5	56,2	11,5	13,0
1991-2000	16.122	122.233	7.582	66,2	66,5	15,2	17,4
Almería							
1931-1940	--	1.143	--	--	13,7	--	3,3
1941-1950	--	683	--	--	10,4	--	1,9
1951-1960	--	1.397	--	--	8,6	--	1,2
1962-1970	896	2.251	2.511	7,1	6,3	1,1	1,0
1971-1980	846	3.825	4.520	5,6	5,5	0,9	1,0
1981-1990	896	6.275	7.001	5,5	6,5	1,1	1,5
1991-2000	1.718	15.356	8.940	7,1	8,4	1,6	2,2
B. Cádiz							
1931-1940	--	1.825	--	--	21,9	--	5,3
1941-1950	--	1.423	--	--	21,6	--	4,0
1951-1960	--	2.520	--	--	15,5	--	2,1
1962-1970	2.208	8.916	4.037	17,5	24,8	2,6	3,9
1971-1980	2.216	13.942	6.292	14,7	20,0	2,4	3,8
1981-1990	1.824	13.210	7.243	11,2	13,7	2,3	3,2
1991-2000	2.144	14.766	6.889	8,8	8,0	2,0	2,1

CONTINUA →

Cuadro 3.3.4. Buques mercantes entrados en los puertos andaluces. Años 1931-2000

(Promedios. Número y miles de toneladas de registro bruto) (TRB)

CONTINUACIÓN

	Nº	TRB	TRB/Nº	Alg/And	Alg/And	Alg/Esp	Alg/Esp
Huelva							
1931-1940	--	1.093	--	--	13,1	--	3,2
1941-1950	--	669	--	--	10,2	--	1,9
1951-1960	--	1.486	--	--	9,2	--	1,3
1962-1970	1.112	3.652	3.284	8,8	10,1	1,3	1,6
1971-1980	1.848	7.594	4.109	12,2	10,9	2,0	2,1
1981-1990	1.767	8.280	4.686	10,9	8,6	2,2	2,0
1991-2000	1.754	13.174	7.509	7,2	7,2	1,7	1,9
Málaga							
1931-1940	--	2.482	--	--	29,7	--	7,2
1941-1950	--	1.689	--	--	25,6	--	4,7
1951-1960	--	3.275	--	--	20,2	--	2,8
1962-1970	2.296	6.908	3.008	18,2	19,2	2,7	3,0
1971-1980	1.969	11.987	6.089	13,0	17,2	2,2	3,2
1981-1990	1.419	11.239	7.922	8,7	11,7	1,8	2,7
1991-2000	1.375	14.306	10.403	5,6	7,8	1,3	2,0
Sevilla							
1931-1940	--	2.004	--	--	24,0	--	5,8
1941-1950	--	1.517	--	--	23,0	--	4,2
1951-1960	--	2.871	--	--	17,7	--	2,4
1962-1970	1.856	3.800	2.047	14,7	10,6	2,2	1,6
1971-1980	1.537	3.883	2.526	10,2	5,6	1,7	1,1
1981-1990	1.153	3.212	2.786	7,1	3,3	1,4	0,8
1991-2000	1.235	4.063	3.291	5,1	2,2	1,2	0,6

FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002) y Gómez Mendoza y San Román (2005).

No todos los puertos tuvieron trayectorias parecidas ni todos tenían actividades similares. Es más, a lo largo del siglo, se produjo un proceso de concentración de la actividad marítima en el puerto de Algeciras, que terminó representando las dos terceras partes del total regional. Su evolución condicionó la de los demás puertos, que perdieron importancia relativa, especialmente los recintos de Cádiz, Málaga y Sevilla. En los tres casos el retroceso fue continuado, además de significativo. En los años sesenta, los tres puertos, de honda tradición comercial, suponían el 50 por ciento de los tráficos marítimos andaluces, porcentaje que disminuyó a un 21 por ciento en la última década del siglo. Por su parte, Almería y Huelva mantuvieron posiciones, aunque la del puerto de Almería se debió, en parte a la integración estadística de Motril y Carboneras.

Otro hecho a destacar fue la generalizada caída del movimiento de buques en la década de los cuarenta. No disponemos de cifras de los tipos de navegación, cabotaje o exterior, pero podemos señalar que el retroceso fue especialmente intenso en los tráficos exteriores. Un trabajo publicado en 1944 advertía del reducido tráfico exterior de los puertos del S.O de España y de la mínima presencia de buques extranjeros¹²¹.

En definitiva, durante la primera mitad de siglo, los movimientos portuarios de Cádiz y Huelva sirven para definir la trayectoria andaluza: avance hasta 1914, retroceso durante la Primera Guerra Mundial, intenso en los años de 1918 y 1919, recuperación a lo largo de los veinte con un máximo en 1929 y caída posterior, que no recuperó posiciones hasta bien avanzada la década de 1950. En la segunda mitad, el protagonismo correspondió a Algeciras, que marcó la trayectoria del total regional. En promedios anuales, el número de buques pasó de 4 a 16 mil unidades y el TRB de 10 a 122 millones. El crecimiento fue especialmente intenso en la última década. La especialización de los buques se concentró, sobre todo, en los llamados Ro-Ro y en los de pasaje, aunque los tanques y los portacontenedores registraron mayor ritmo de crecimiento. La localización industrial de los setenta y la apuesta por el transporte de contenedores en los ochenta y noventa, además de su excelente localización marítima, explican la gran actividad portuaria de Algeciras, algo limitada por los difíciles accesos terrestres. La favorable evolución de Algeciras no oculta el retroceso relativo del movimiento de buques en los puertos de Cádiz, Málaga y Sevilla.

¹²¹ Bravo (1944).

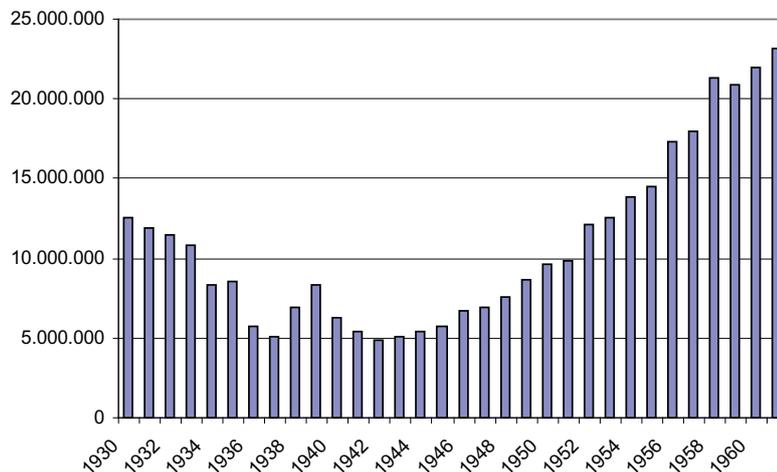
Cuadro 3.3.5. Buques entrados en el puerto de Algeciras según especialización. Años 1962-2000

(Promedios. Número y toneladas de registro bruto)

	1962-1970		1971-1980		1981-1990		1991-2000	
	Nº	TRB	Nº	TRB	Nº	TRB	Nº	TRB
Carga	454	393	609	2.402	1.041	3.921	635	3.467
Graneleros	--	--	18	50	233	4.257	330	8.264
Portacontenedores	--	--	175	2.271	498	7.438	1.213	28.639
Ro-Ro	--	--	4.512	12.604	5.047	17.732	8.406	48.454
Ro-Ro de mercancías	1.105	4.668	459	1.790	1.051	3.429	1.381	6.294
Sólo de pasaje	2.405	2.945	733	1.320	849	1.069	3.766	10.441
Tanques	290	2.461	1.105	11.088	1537	21.431	1.678	23.732
Otros buques	--	--	--	--	66	1.996	718	7.000

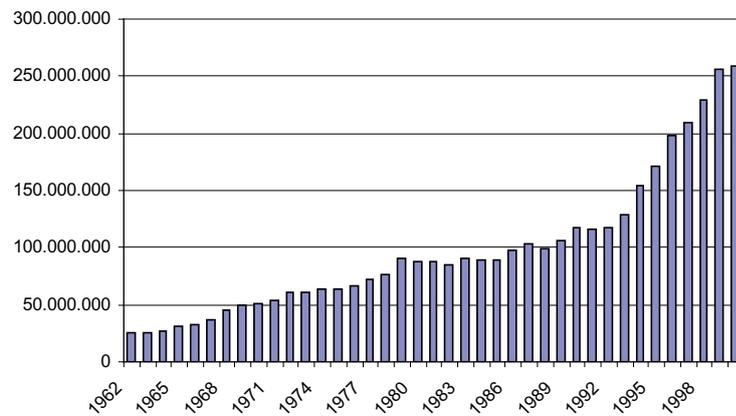
FUENTE: Puertos del Estado (2006).

Gráfico 3.3.2. Buques mercantes entrados en los puertos andaluces. Años 1930-1961. TRB



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

Gráfico 3.3.3. Buques mercantes entrados en los puertos andaluces. Años 1962-2000. TRB



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

Gráfico 3.3.4. Buques entrados en los puertos andaluces. Años 1931-2000. TRB
(Porcentajes sobre total regional)

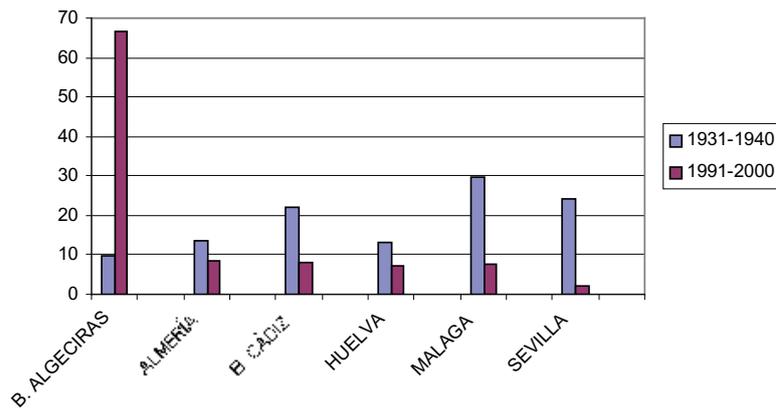


Gráfico 3.3.5. Buques mercantes entrados en el puerto de Cádiz. Años 1909-1961. TRB

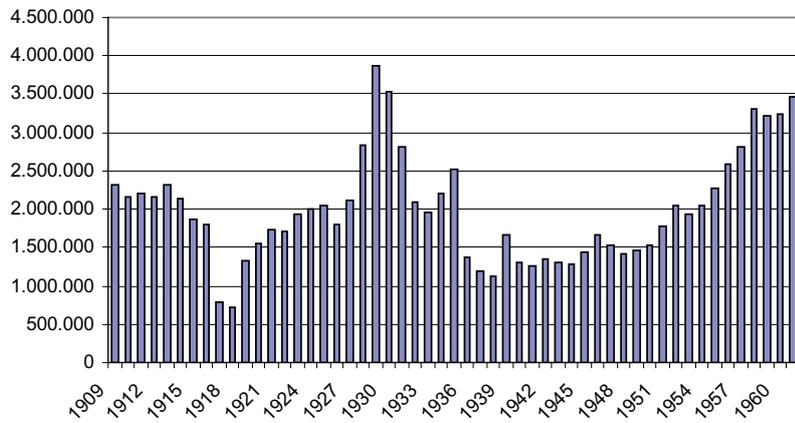
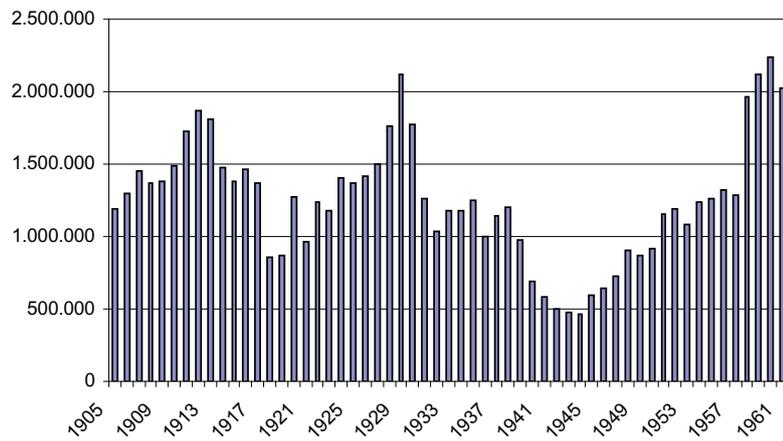
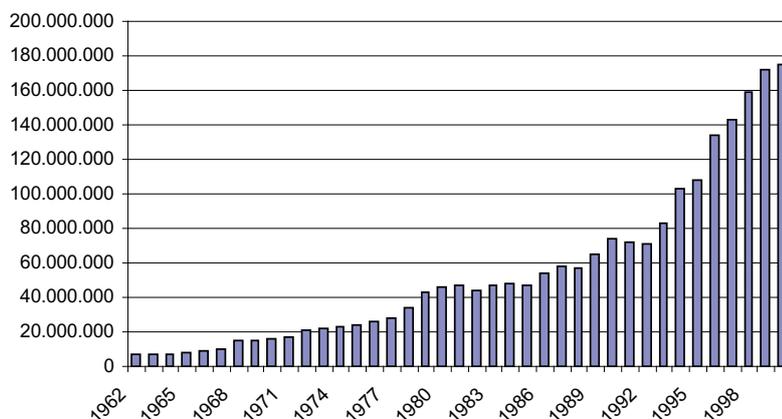


Gráfico 3.3.6. Buques mercantes entrados en el puerto de Cádiz. Años 1905-1961. TRB



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002) y Ruiz (2004).

Gráfico 3.3.7. Buques mercantes entrados en el puerto de Algeciras. Años 1962-2000. TRB



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

3.3.4 El tráfico marítimo de mercancías

Los puertos han desempeñado un papel relevante en la formación del mercado interior y en las relaciones internacionales de la economía española. Antes del ferrocarril, en las décadas medias del siglo XIX, la navegación por cabotaje ocupó un lugar destacado en el transporte de mercancías y personas, contribuyendo al proceso de especialización productiva y al crecimiento industrial moderno. En la década de 1860, las salidas por cabotaje del puerto de Barcelona constituían casi el 50 por ciento del comercio marítimo de la ciudad, reflejando la actividad industrial de la región y su vinculación con el mercado nacional. Otro tanto podría decirse del puerto de Málaga, que actuó como centro distribuidor de la producción regional, compuesta, en este caso, por minerales y productos agrarios. Con todo, la construcción del ferrocarril redujo los tráficos marítimos por cabotaje, que perdieron participación en el comercio interior del país¹²².

No ocurrió así en el comercio exterior, donde el tráfico marítimo apenas tuvo competencia. El extenso litoral español y las escasas y difíciles conexiones terrestres con Francia favorecieron de siempre la vía marítima. En la segunda mitad del siglo XIX más del 80 por ciento de los intercambios, cargas y descargas, se hicieron por mar, lo que da protagonismo al sistema portuario español¹²³. Es más, al margen del valor de las mercancías y de la contribución del comercio externo al crecimiento económico, la evolución del volumen de entradas y salidas por los puertos españoles señala fases y características del desarrollo económico contemporáneo.

Históricamente, Andalucía ha estado abierta al exterior. Su posición geográfica y su extenso litoral han favorecido los intercambios con otros países y continentes. En la Edad Moderna tuvo el monopolio comercial con América y durante el siglo XIX, desarrolló un modelo económico estrechamente vinculado a mercados foráneos, que demandaban productos agrarios mediterráneos e ingentes cantidades de minerales, sin apenas transformaciones. Los puertos hubieron de adaptarse a las características de las mercancías y los tráficos marítimos pronto reflejaron la marcha de la economía internacional. Por ello, el análisis de los principales flujos comerciales enriquecerá el conocimiento de las actividades portuarias, desvelará algunos rasgos del comercio internacional y aportará nuevas perspectivas sobre la economía andaluza.

A lo largo del siglo XX, el tráfico total de mercancías en los puertos españoles aumentó de forma continuada, multiplicándose por más de 15 veces el volumen medio del primer decenio (1901-1910) en relación con la década final (1991-2000), de 17 a 270 millones de toneladas. La tasa media por año fue del 3,2 por ciento, que referida a un amplio periodo de tiempo refleja un sector dinámico y progresivo de la economía y sociedad españolas. Una mirada más atenta a los Cuadros y Gráficos insertos en el texto revela otras cuestiones.

En primer lugar, la evolución de los tráficos traza un recorrido fácilmente reconocible desde la historia económica española del siglo XX: un crecimiento más intenso en la segunda que en la primera mitad de la centuria. Es más, la trayectoria dibuja fases características de la economía española y del comercio internacional. De forma reducida podemos señalar:

- 1900-1913, años de crecimiento, tras la crisis finisecular, favorecidos por la buena marcha de la economía y el comercio internacionales.

¹²² Frax (1981).

¹²³ Tortella (1981).

- 1914-1920, periodo de dificultades, no exento de retroceso, estrechamente vinculado a los problemas de la navegación comercial durante la Gran Guerra. El alza de los precios compensó la caída de las cantidades.

- 1921-1929, nuevo crecimiento, con volúmenes superiores a los de la primera época, que culmina en 1929, año del crack y comienzo de la depresión económica de los años treinta, que afectó, sobremanera, al comercio mundial.

- 1930-1951, largo periodo de "ida y vuelta", de caída y recuperación, en el que se sucedieron la depresión económica de los treinta, la Guerra Civil española, la Segunda Guerra Mundial y la política autárquica del primer franquismo. El comercio interior de cabotaje fue importante para el mantenimiento de las actividades portuarias¹²⁴.

- 1952-1961, fase de rápido crecimiento con tonelajes no alcanzados en años anteriores. Hasta 1957, la progresión fue constante y acelerada, sobre todo en los primeros años (1952-1954), mientras que los siguientes tuvieron un ritmo menor. Los acontecimientos del Canal de Suez (1956-1957) afectaron a la navegación comercial española.

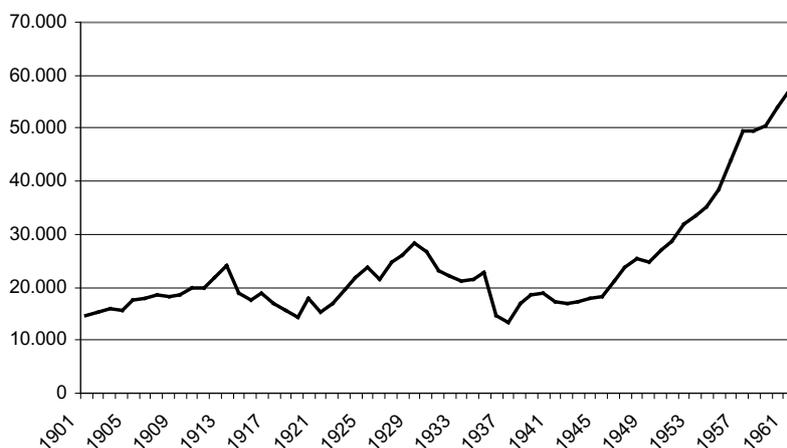
- 1962-1974, años de fuerte aumento, coincidentes con la acelerada industrialización española y el desarrollo de las economías occidentales. El alza de los volúmenes estuvo protagonizado, principalmente, por las importaciones, dadas las caídas del cabotaje y de las ventas de productos españoles.

- 1975-1985, dos lustros de desaceleración. El encarecimiento de las materias primas y de los productos petrolíferos redujo el comercio marítimo mundial, que afectó a España, sumida en forzadas reconversiones industriales y duros ajustes económicos.

- 1986-2000. La entrada de España en la Comunidad Económica Europea no supuso de inmediato una recuperación de las actividades portuarias y del transporte marítimo, aunque puso las bases para un nuevo y largo periodo de crecimiento, que no evitó momentos de dificultades como las de los primeros noventa. Con todo, el siglo terminó (año 2000) con un máximo de cargas y descargas en los puertos españoles.

Gráfico 3.3.7. Tráfico total de mercancías en los puertos españoles. Años 1901-1961

(Miles de toneladas)

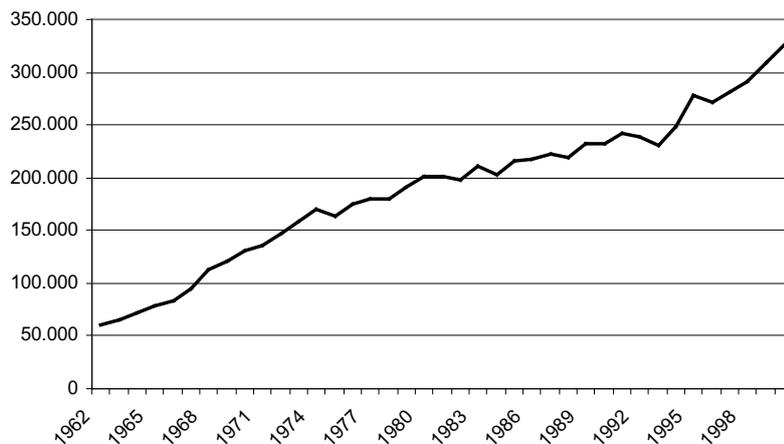


FUENTE: Ruiz (2004).

¹²⁴ Bosque (1952).

Gráfico 3.3.8. Tráfico total de mercancías en los puertos españoles. Años 1962-2000

(Miles de toneladas)



FUENTE: Ruiz (2004).

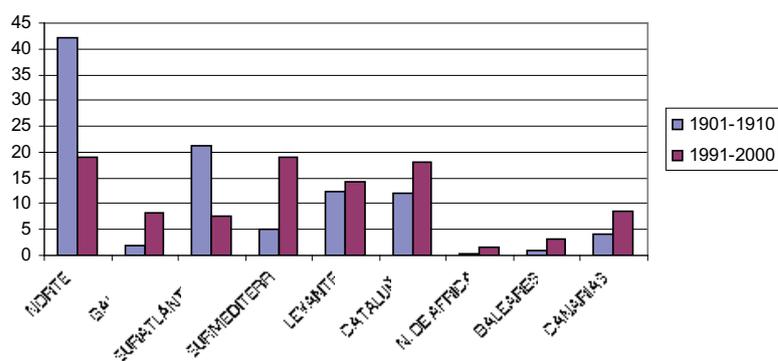
En segundo lugar, la participación sobre el total nacional de las fachadas marítimas cambió a lo largo de la centuria¹²⁵. Las evoluciones más características fueron los retrocesos de los litorales Norte y Suratlántico y los avances de Surmediterráneo y Cataluña. Los primeros cayeron del 63,4 al 26,8 por ciento, mientras que los segundos pasaron de 17 a 37,1 por ciento. Los Gráficos reflejan una mayor dispersión del tráfico marítimo por fachadas en la última década del

siglo en relación con la primera, en la que resalta la fachada Norte con más del 40 por ciento de la mercancía total. Esta consideración queda matizada, sin embargo, por el análisis individualizado por puertos, que muestra un proceso de concentración en torno a algunos mediterráneos (Algeciras, Cartagena, Tarragona). Como veremos más adelante, el puerto de Algeciras ha tenido una trayectoria destacada, especialmente en las últimas décadas.

Gráfico 3.3.9. Tráfico total de mercancías en los puertos españoles. Años 1901-2000

(Porcentajes)

Tráfico total de mercancías en los puertos españoles, 1901-2000. Porcentajes.



FUENTE: Ruiz (2004).

¹²⁵ Las fachadas marítimas españolas son: NORTE (Pasajes, Bilbao, Santander, Gijón y Aviles), GALICIA (Ferrol-San Cibrao, A Coruña, Vilagarcía, Marín y Ría de Pontevedra, Vigo), SURATLÁNTICA (Huelva, Bahía de Cádiz y Sevilla), SURMEDITERRÁNEA (Bahía de Algeciras, Málaga y Almería-Motril), LEVANTE (Cartagena, Alicante, Valencia y Castellón), CATALUÑA (Barcelona y Tarragona), NORTE DE ÁFRICA (Ceuta y Melilla), BALEARES (Baleares) y CANARIAS (Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife). Ruiz (2004).

En tercer lugar, el tráfico marítimo por cabotaje mantuvo una posición relativa similar en la primera y última décadas del siglo XX, en torno al 25 por ciento del total, lo que no oculta una mayor participación porcentual en los decenios centrales de la centuria. Esto es, la caída y lenta recuperación del comercio exterior durante los años de 1930 a 1960 se vieron compensadas por la persistencia de las conexiones interportuarias nacionales, que se tradujo en un aumento de los porcentajes. Así, en 1962-1970, los tráficos por cabotaje llegaron a representar casi el 50 por ciento de los volúmenes cargados y descargados en los recintos portuarios españoles. La pérdida de importancia del cabotaje iniciada en la segunda mitad del siglo XIX no fue a más durante el novecientos.

En esta centuria sí se produjo un cambio significativo en el comercio marítimo exterior, en el que las entradas y salidas intercambiaron posiciones. A comienzos de siglo, las exportaciones suponían las tres cuartas partes de los tráficos externos, quedando sólo un cuarto para las importaciones. A finales del novecientos, la situación se invirtió. Entonces, las descargas sobrepasaban el 75 por ciento, mientras que las cargas apenas alcanzaban el 25. El agotamiento del modelo exportador y la acelerada industrialización de la segunda mitad con elevada demanda de medios de equipo y productos energéticos ayudan a explicar dicha traslación, aunque no conviene olvidarse del papel de la carretera, vía utilizada por muchas de las exportaciones agrarias españolas.

Cuadro 3.3.6. Tráfico total de mercancías en los puertos españoles. Años 1901-2000^a

(Miles de toneladas)

	Norte	Galicia	Sur-Atlántica	Sur-Mediterr.	Levante	Cataluña	N. De Africa	Baleares	Canarias	España	Andalucía
Promedios decenales											
1901-1910	7.273	354	3.677	859	2.129	2.074	38	152	713	17.268	4.536
1911-1920	6.791	515	3.931	932	2.349	2.557	305	225	956	18.562	4.863
1921-1930	7.673	669	4.135	1.161	2.960	3.300	910	322	1.315	22.443	5.296
1931-1940	6.276	789	3.282	888	2.278	2.503	1.212	273	1.777	19.279	4.171
1941-1950	8.003	998	2.389	1.074	2.065	2.747	1.358	336	2.056	21.025	3.463
1951-1960	12.088	1.908	4.411	1.903	7.659	3.958	2.104	534	6.930	41.493	6.313
1961-1970	20.301	5.571	7.051	6.828	18.561	9.404	2.005	1.599	16.372	87.691	13.878
1971-1980	43.082	11.086	14.630	23.733	29.055	24.665	1.673	3.394	19.087	170.404	38.363
1981-1990	47.436	16.165	16.257	35.548	31.777	40.516	3.446	5.027	19.145	215.317	51.805
1991-2000	51.878	22.587	20.957	51.556	38.740	49.187	4.501	8.929	23.454	271.789	72.513
Porcentajes sobre total nacional											
1901-1910	42,1	2,1	21,3	5,0	12,3	12,0	0,2	0,9	4,1	100	26,3
1911-1920	36,6	2,8	21,2	5,0	12,7	13,8	1,6	1,2	5,1	100	26,2
1921-1930	34,2	3,0	18,4	5,2	13,2	14,7	4,1	1,4	5,9	100	23,6
1931-1940	32,6	4,1	17,0	4,6	11,8	13,0	6,3	1,4	9,2	100	21,6
1941-1950	38,1	4,7	11,4	5,1	9,8	13,1	6,5	1,6	9,8	100	16,5
1951-1960	29,1	4,6	10,6	4,6	18,5	9,5	5,1	1,3	16,7	100	15,2
1961-1970	23,2	6,4	8,0	7,8	21,2	10,7	2,3	1,8	18,7	100	15,8
1971-1980	25,3	6,5	8,6	13,9	17,1	14,5	1,0	2,0	11,2	100	22,5
1981-1990	22,0	7,5	7,6	16,5	14,8	18,8	1,6	2,3	8,9	100	24,1
1991-2000	19,1	8,3	7,7	19,0	14,3	18,1	1,7	3,3	8,6	100	26,7
Tasas de crecimiento anual											
1901-1961	1,5	4,2	0,9	2,1	3,2	1,9	8,1	2,8	5,1	2,3	1,3
1962-2000	3,6	6,4	4,5	8,5	3,5	6,3	0,9	6,8	2,5	4,5	6,5
1962-1985	5,2	8,3	5,2	12,1	3,2	8,7	2,7	7,5	2,1	5,6	8,7
1986-2000	1,9	2,8	3,1	3,0	3,9	2,5	1,8	5,6	3,2	2,9	3,1
1901-2000	2,2	4,8	2,3	4,5	3,5	3,6	5,1	4,6	4,2	3,2	3,3

FUENTE: elaboración propia a partir de Ruiz (2004)

En resumen, a lo largo del siglo XX, el auge del transporte marítimo, que se multiplicó por más de 15, mantuvo la importancia del mar en los flujos comerciales españoles, especialmente los realizados a larga distancia. En este tiempo, el cabotaje paró su retroceso, al tiempo que las

entradas y salidas exteriores intercambiaron posiciones.

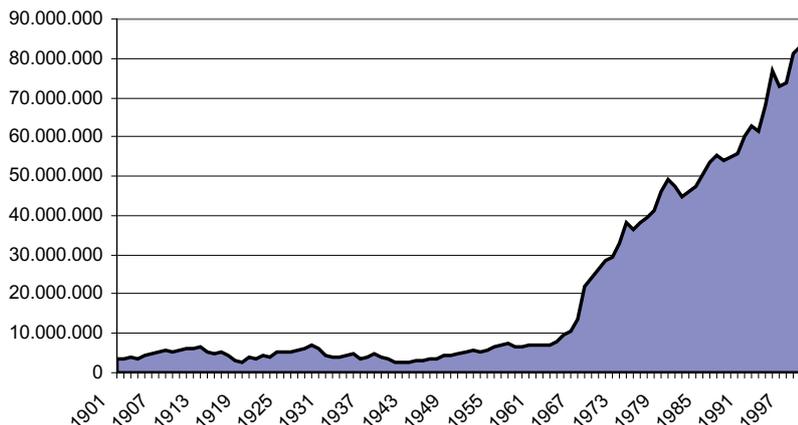
La fachada marítima andaluza, integrada por los puertos atlánticos y mediterráneos, no modificó su participación en el total nacional en la primera y última décadas de la centuria, aunque sí tuvo un recorrido de pérdida y recuperación

relativas. El retroceso estuvo originado por la caída de los tráficos en los puertos atlánticos y el avance por la mayor actividad de los recintos mediterráneos, especialmente el de Algeciras. En conjunto, la evolución de los tráficos marítimos andaluces tuvo una trayectoria muy similar a la de los puertos españoles. Una primera época (1900-1961), con máximos en

1913, 1929 y 1960 y mínimos en 1919 y 1942, en la que las fases ya descritas tuvieron una intensidad mayor, tanto en los avances como en los retrocesos. Este hecho propicia que las tasas de crecimiento anuales andaluzas sean inferiores a las de España en la primera época y superiores en la segunda mitad.

Gráfico 3.3.10. Tráfico total de mercancías en los puertos andaluces. Años 1901-2000

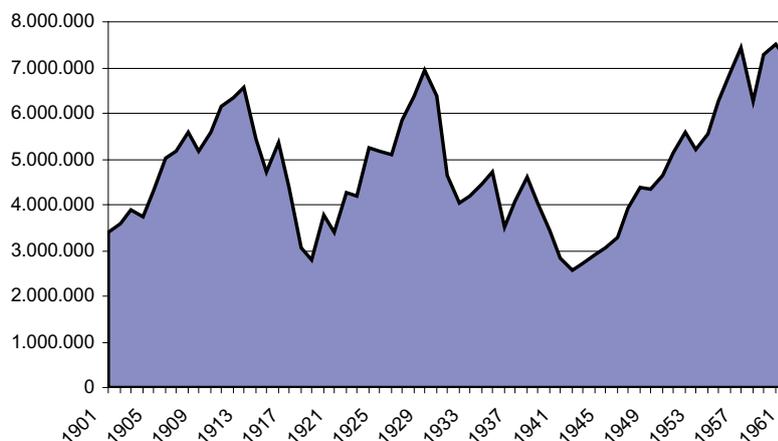
(Toneladas)



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002) y Ruiz (2004).

Gráfico 3.3.11. Tráfico total de mercancías en los puertos andaluces. Años 1901-1961

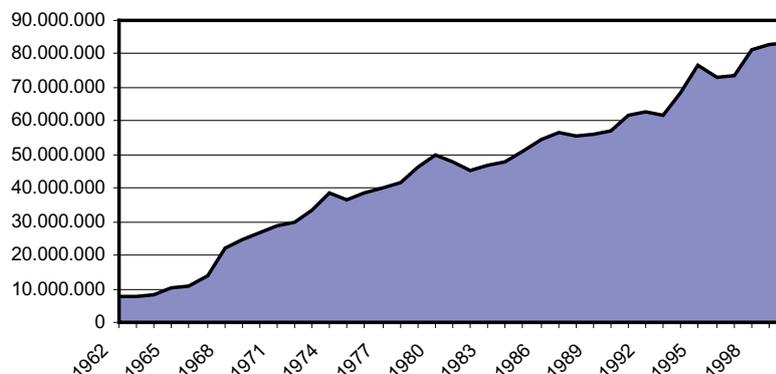
(Toneladas)



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002) y Ruiz (2004).

Gráfico 3.3.12. Tráfico total de mercancías en los puertos andaluces. Años 1962-2000

(Toneladas)



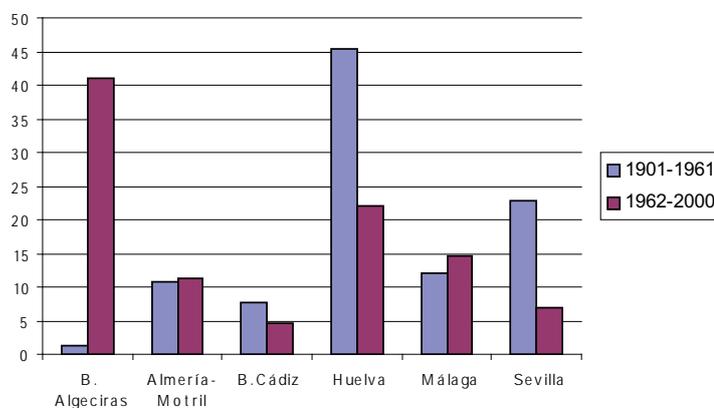
FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

Por litorales, el desarrollo de los tráficos marítimos se muestra claramente diferenciado. Los recintos del Atlántico andaluz (Cádiz, Huelva y Sevilla) crecieron a un ritmo menor que los del Mediterráneo (Algeciras, Málaga y Almería-Motril), de manera que los primeros perdieron posiciones en relación a los segundos. La trayectoria de ambas fachadas estuvo definida por la evolución peculiar de algunas de sus unidades. En el Atlántico, si bien los tres puertos perdieron participación

en los totales regional y nacional, la reducción de los tráficos onubenses, principalmente de minerales, fue notoria de 1901-1910 a 1962-1970, pasando de un 13,5 a un 4,8 por ciento en el total nacional. Al otro lado del Estrecho, en el Mediterráneo, la irrupción del puerto de Algeciras en las últimas cuatro décadas del siglo ensombrece el ligero repunte malagueño y el mantenimiento de los recintos de la Autoridad Portuaria de Almería y Motril.

Gráfico 3.3.13. Tráfico total de mercancías en los puertos andaluces. Años 1901-2000

(Porcentajes sobre total regional)



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

Cuadro 3.3.7. Tráfico marítimo en Andalucía y España. Años 1923-2000

(Porcentajes sobre totales respectivos)

	Andalucía				España			
	Cabotaje	Exterior	Salidas	Entradas	Cabotaje	Exterior	Salidas	Entradas
1923-1933	22	78	73	27	44	56	58	42
1962-1970	46	54	47	53	48	52	36	64
1991-2000	18	82	32	68	26	74	31	69

FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002) y Gómez Mendoza y San Román (2005).

Como ocurriera en el caso español, los tráficos marítimos andaluces reflejan, por un lado, el agotamiento de un modelo definido por las salidas exteriores y estrechamente vinculado con las coyunturas del comercio internacional y, por otro, el nacimiento de uno nuevo, dependiente de las descargas externas, con desarrollo uniforme y creciente. El primero estuvo principalmente caracterizado por las salidas exteriores de minerales y productos agrarios y el segundo por las entradas de productos energéticos, sobre todo petróleo a través de Algeciras, Huelva y Málaga. En un caso, los tráficos, bastantes dispersos, dependían sobremanera de la coyuntura económica internacional, en otro las entradas de petróleo se mostraban rígidas y al alza, aunque el predominio del puerto de la Bahía de Algeciras obliga a estudiar sus actividades portuarias y el desarrollo de su zona industrial. El Cuadro termina por caracterizar la estructura de los tráficos marítimos andaluces durante el siglo. Las salidas retrocedieron ante el empuje de las entradas, al tiempo que el cabotaje perdía importancia relativa, no sin haber destacado en los decenios centrales de la centuria. Otro tanto ocurrió en el conjunto de los puertos españoles. Podemos concluir, pues, que el litoral andaluz, sus recintos portuarios, tuvieron un desarrollo similar al promedio de los otros puertos peninsulares, su estructura fue también parecida, invirtiendo las salidas por las llegadas y reduciendo las conexiones interportuarias nacionales. El conjunto andaluz esconde, sin embargo, una diversidad de situaciones, que desvelaremos en los siguientes párrafos dedicados a cada uno de los puertos.

A finales del siglo XX, el puerto de la Bahía de Algeciras era, con diferencia, el de mayor actividad del litoral andaluz, con casi el 50 por ciento de los volúmenes manejados. Tal superioridad la había alcanzado en los últimos decenios de la centuria, principalmente a partir de la declaración de Zona de Preferente Localización Industrial (1965) y del inicio del tráfico de contenedores (1975). Ambos hechos fueron elementos básicos del despegue y la transformación del pequeño puerto de refugio, declarado de Interés General en 1880. Por aquel entonces, también hoy, la Bahía de Algeciras contaba con ventajas de localización para ser considerada área de interés preferente por el Ministerio de Fomento.

A comienzos del novecientos, el puerto de Algeciras tenía un tráfico reducido, en el que las mercancías por cabotaje superaban a las del comercio general, en las entradas y las salidas. Unas y otras, a partes iguales, completaban el comercio marítimo, en un recinto sin apenas especialización, en el que entraban sal común (cabotaje) y cementos, abonos y cereales (exterior), que más tarde eran redistribuidos por mar a puertos cercanos. Era, pues, un puerto refugio, con tráfico reducido, donde predominaba el cabotaje. En 1906, se creó la Junta de Obras del Puerto, que impulsó la construcción de nuevos diques y la ampliación de la zona portuaria, configurando prácticamente un nuevo puerto. Según Alemany, en 1932, culminaron las obras del muelle de la Galera y el dique de Isla Verde, que significaron una infraestructura amplia y adecuada para el crecimiento de los tráficos, que no dejaban de aumentar desde 1915¹²⁶.

Cuadro 3.3.8. Tráfico de mercancías según su presentación en el puerto de la Bahía de Algeciras. Años 1930-2000 (Promedios. Toneladas)

	M. General	G. Sólidos	G. Líquidos	Total
1931-1940	41.943	--	--	41.943
1941-1950	77.871	--	--	77.871
1951-1960	108.130	3.755	8.574	110.971
1961-1970	156.761	2.707	2.360.004	2.519.473
1971-1980	1.280.922	64.488	11.528.543	12.873.952
1981-1990	4.856.218	896.031	14.930.953	20.683.202
1991-2000	15.874.380	2.071.187	17.084.651	35.030.218

FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

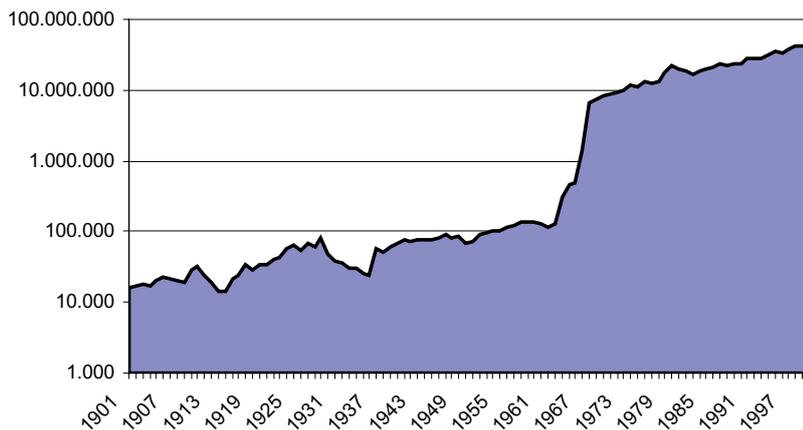
¹²⁶ Alemany (2006).

En efecto, de 1915 a 1929, se produjo un periodo de auge de las actividades portuarias, que hacían salir corchos y sus manufacturas, recibían carbones y manipulaban importantes cantidades de pesca fresca. La crisis de 1929 provocó una caída que sin solución de continuidad enlazó con el inicio de

la Guerra Civil, breve en esta zona por el temprano control de los sublevados. En 1937, el retroceso tocó fondo, iniciándose una lenta recuperación hasta mediados de los sesenta. El tráfico de 1929 se alcanzó de nuevo en 1946.

Gráfico 3.3.14. tráfico total de mercancías en el puerto de la Bahía de Algeciras. Años 1901-2000

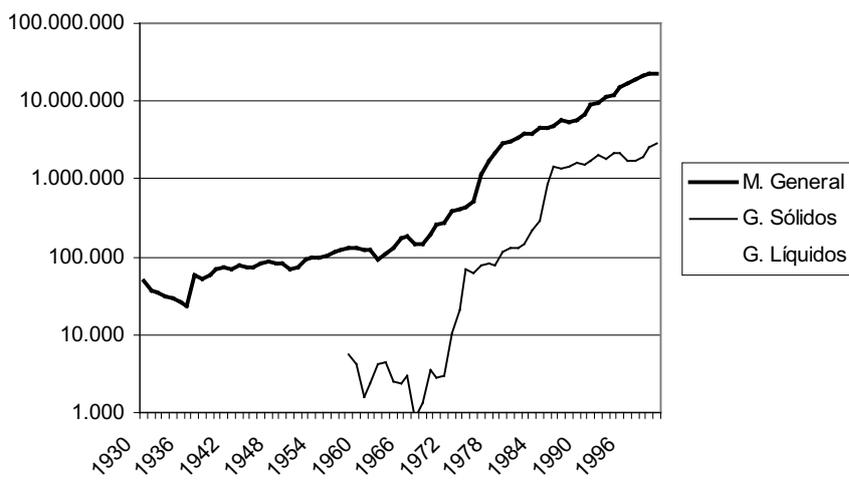
(Toneladas)



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

Gráfico 3.3.15. Tráfico de mercancías en el puerto de la Bahía de Algeciras. Años 1930-2000

(Toneladas)



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

En los cuarenta y cincuenta no cesó el aumento de los tráficos, compuestos por mercancías tradicionales, que no necesitaban de nuevas obras. Tal vez, por ello, sólo se realizaron algunas complementarias internas y el acondicionamiento del muelle pesquero. Fue un periodo de consolidación del tráfico, de organización administrativa y de adecuación del recinto. Sin embargo, un hecho destaca en la época. Según Alemany, al que seguimos, en 1952, los proyectos incorporaron la perspectiva del puerto de Algeciras como estación entre el Mediterráneo y el Atlántico y ruta de pasajeros entre el norte y el sur. Esto es, por primera vez, se planificaron obras en el puerto con el objetivo de servir a ambos tráficos: avituallamiento y trasbordo. Algeciras comenzaba, de esta manera, un camino sin retorno, que las propuestas industrializadoras de los sesenta no harían sino confirmar.

El Cuadro y los Gráficos así lo constatan, señalando la década de 1960 como el inicio del gran auge comercial del puerto. Las propuestas de desarrollo de la zona del Campo de Gibraltar favorecieron la creación de varios polígonos industriales, cuyas demandas de materias primas, medios de equipo y de energía impulsaron el crecimiento de los tráficos, especialmente el de los graneles líquidos, con unos productos básicos, petróleo para la refinería de CEPSA y carburantes para el complejo petroquímico. En pocos años, los promedios de los graneles líquidos pasaron de algo más de 8 mil toneladas en 1951-60, a 2,3 millones en 1961-70 y a 11,5 en 1971-80. El crecimiento fue notable. Con palabras de Alemany, “el crecimiento se debió, en primer lugar, a la entrada en funcionamiento de la Refinería Gibraltar de CEPSA en 1967 y su ampliación para tratar otros productos petroquímicos y, en segundo lugar, a un aumento generalizado de los otros tráficos, desde los derivados del petróleo en las instalaciones de CAMPSA en Isla Verde a la mercancía general convencional

y a los graneles sólidos”¹²⁷. Con ello, Algeciras se transformó en un puerto industrial.

Las crisis energéticas de los setenta (1973 y 1979) fueron momentos de inflexión, que ralentizaron el desarrollo de nuevas zonas portuarias industriales o la ampliación de las ya existentes¹²⁸. En el caso de Algeciras, el final del modelo no significó la desaparición de la industria y de sus actividades portuarias, aunque sí frenó el crecimiento de los años anteriores. El incierto futuro de la función industrial del puerto fue paralelo al inicio de un nuevo tráfico, el de contenedores en el muelle de Isla Verde, que diversificó la actividad portuaria, potenció el crecimiento de las mercancías y cambió, en definitiva la fisonomía del recinto. Con ello, la mercancía general terminó por sobrepasar los volúmenes de los graneles líquidos, convirtiendo a la Bahía en un puerto global, a su vez estación de tránsito de millones de viajeros entre África y Europa.

En el otro extremo del mediterráneo andaluz se encuentra el puerto de Almería, que constituyó su Junta de Obras en 1879, iniciándose, desde entonces, un intenso periodo de actividad comercial, en torno a las exportaciones de mineral de hierro, uva de Ohanes y esparto y a las importaciones de diversos bienes manufacturados. Esto es, se cargaban materias primas y productos agrarios y se descargaban manufacturas y productos naturales transformados, siendo predominantes las salidas sobre las entradas. Además, el puerto actuaba como centro redistribuidor (importancia del cabotaje) y era un referente en el tráfico de escala en el Mediterráneo¹²⁹. Los proyectos constructivos de la segunda mitad del XIX conformaron la fisonomía del puerto de los primeros decenios del novecientos, en la que destacaban los embarcaderos de minerales en la zona de Almadrabillas, propiedad de las compañías mineras. En décadas sucesivas se completaron algunas obras y realizaron ampliaciones sin modificar la estructura básica del recinto.

Cuadro 3.3.9. Tráfico de mercancías según su presentación en el puerto de Almería. Años 1931-2000
(Promedios Toneladas)

	M. General	G. Sólidos	G. Líquidos	Total
1931-1940	--	--	--	--
1941-1950	42.594	304.816	3.470	350.880
1951-1960	75.385	689.153	33.494	798.031
1961-1970	96.335	1.354.870	191.827	1.643.032
1971-1980	160.006	2.873.470	369.274	3.402.750
1981-1990	199.243	6.028.474	253.609	6.481.326
1991-2000	488.666	6.800.079	718.502	8.007.247

FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

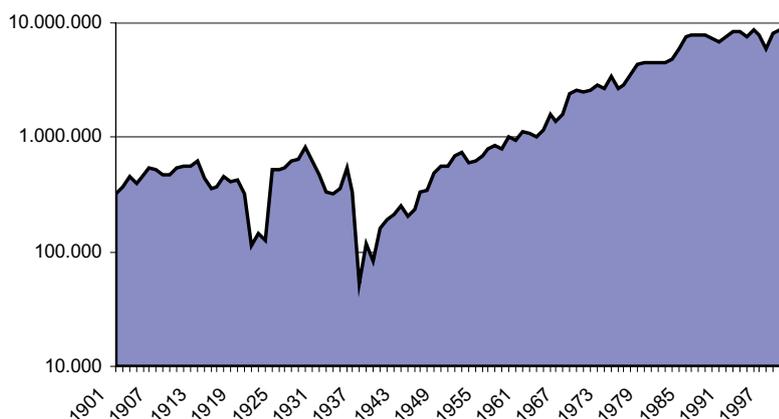
¹²⁷ Alemany (2006), p.

¹²⁸ Hanappe (1988).

¹²⁹ García (1990).

Gráfico 3.3.16. Tráfico total de mercancías en el puerto de Almería. Años 1901-2000

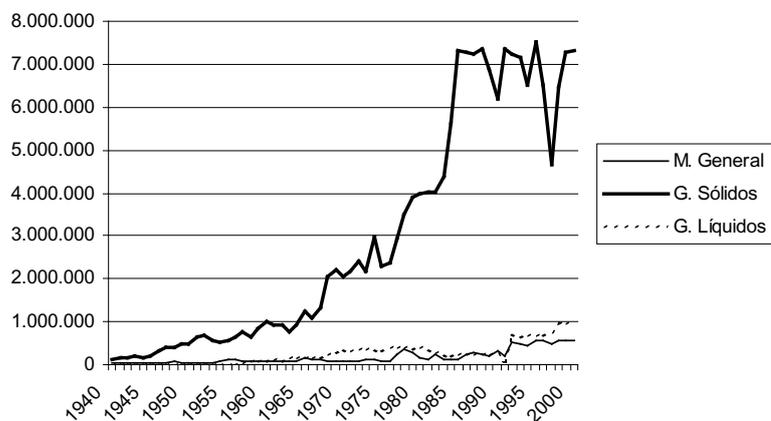
(Toneladas)



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002) y Ruiz (2004).

Gráfico 3.3.17. Tráfico de mercancías según su presentación en el puerto de Almería. Años 1940-2000

(Toneladas)



A lo largo del siglo XX, el puerto de Almería siguió siendo un enclave exportador, con predominio de los graneles sólidos, principalmente mineral de hierro. Aún así, es posible caracterizar varias épocas, que, en síntesis, fueron¹³⁰:

- 1901-1913, auge comercial, vinculado a las exportaciones tradicionales de la segunda mitad del XIX (esparto, uvas y mineral de hierro).

- 1914-1937, años en los que se consolidaron algunos de los tráficos de periodos anteriores (mineral de hierro) y tuvieron problemas otros (esparto y uva), al tiempo que nuevas mercancías fueron objeto de transacción comercial.

Nos referimos a las salidas de naranjas del Valle Bajo del Andarax y a las entradas de los primeros motores, vehículos y sus recambios. Con todo, las exportaciones de productos primarios siguieron predominando sobre las importaciones de manufacturas y mercancías semielaboradas. La Gran Guerra y la crisis de 1929 influyeron negativamente, propiciando retrocesos importantes en los tráficos.

- 1938-1957, decenios de lenta recuperación, parcialmente compensados por la importancia del cabotaje. En los cincuenta, se recuperaron con fuerza las exportaciones (minerales y frutas) y menos las importaciones, compuestas,

¹³⁰ García (1990).

sobre todo, por carbones, abonos, bienes de equipo y combustibles líquidos, destinados a la incipiente motorización y a la Central Térmica de Almería.

- 1958-1972, años de consolidación plena del puerto de Almería como un puerto exportador de graneles sólidos, fundamentalmente minerales, y, en menor medida, mercancía general, compuesta de frutas y hortalizas. Según García Lorca, graneles sólidos, combustibles y frutas caracterizaban el tráfico marítimo almeriense, poco afectado por el avance de la agricultura intensiva de los invernaderos.

- 1973-2000, los graneles sólidos terminaron imponiéndose sobre el resto de las partidas. El nuevo sistema de embarque de mineral de hierro de la Compañía Andaluza de Minas, la fábrica de cemento de Gador y las mejoras ferroviarias ayudan a entender el auge de este comercio, que se vio beneficiado por la construcción de instalaciones especializadas en el vecino puerto de Carboneras, administrado por la Junta de Obras del puerto de Almería.

En resumen, el puerto de Almería es un puerto exportador de graneles sólidos, cuyas manipulaciones se realizan por instalaciones especializadas ajenas al recinto. Por ello, algunos han escrito que “el puerto de Almería se caracteriza

precisamente por su escaso uso portuario, presentando durante la mayor parte del año un aspecto solitario y vacío”¹³¹.

En los primeros años del siglo XX, el recinto portuario malagueño disponía de nuevos muelles e instalaciones, al tiempo que se veía afectado por una grave crisis de su comercio tradicional, que disminuyó el papel redistribuidor de la plaza y las actividades comerciales relacionadas con los tráficos marítimos. El auge de mediados del siglo XIX en torno a las exportaciones de algunos productos agrarios (pasas, vinos, cítricos, aceites, frutos secos, etc.) encontró serios problemas en las décadas finiseculares, que coincidieron con la formación del mercado mundial y la especialización productiva de otras zonas del planeta. Ambos hechos redujeron la demanda de algunos productos malagueños, que no pudieron sobrevivir a la muerte de millones de cepas, productoras de vinos y pasas. Con ello, el hinterland más próximo a la ciudad quedó literalmente desarticulado, afectando, sobremanera, a los tráficos marítimos y a las actividades relacionadas con ellos. Aún así, el puerto de Málaga no paró en su empeño comercial, continuó adecuando las zonas de servicio y operó más intensamente con otras mercancías, aunque perdió la “brillantez decimonónica”.

Cuadro 3.3.10. Tráfico de mercancías según presentación en el puerto de Málaga. Años 1931-2000

(Promedios Toneladas)

	M. General	G. Sólidos	G. Líquidos	Total
1931-1940	--	--	--	--
1941-1950	286.824	228.732	116.185	573.649
1951-1960	373.318	352.645	135.896	831.660
1961-1970	353.842	504.835	1.574.925	2.433.603
1971-1980	453.688	557.310	5.981.661	6.992.659
1981-1990	530.243	646.170	6.410.431	7.586.844
1991-2000	521.718	1.222.628	6.638.500	8.382.846

FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002)

¹³¹ Martínez y Bentué (1988), p. 140.

El siglo XX transcurrió por cauces diferentes. En términos cuantitativos, el tráfico total de mercancías muestra dos fases bien distintas. La primera abarca los años de 1900 a 1965, en los que, pausada e irregularmente, se incrementaron los volúmenes de las mercancías manejadas. La tasa de crecimiento fue del 1,6 por ciento, superior a la de puertos homólogos como los de Cádiz y Huelva, aunque hubo periodos de dificultades manifiestas. Así, resulta evidente señalar la caída del cuatrienio 1906-1909, probablemente relacionada con las bajas producciones agrarias de aquel lustro; la ligera inflexión de 1917-1919, originada por la Gran Guerra; el largo

retroceso de 1930-1937, en el que confluyeron la depresión internacional del decenio de 1930 y los inicios de la Guerra Civil española y la irregular década de 1940, afectada por intensas fluctuaciones, con tendencia creciente hasta los primeros sesenta. La segunda arranca, de manera súbita, a mediados de 1960, incrementando el volumen medio en varios millones de toneladas. Las entradas de petróleo con destino a Puertollano explican el rápido y fuerte aumento de los tráficos. El cierre de la terminal supuso una caída drástica de los graneles líquidos por el puerto de Málaga.

Cuadro 3.3.11. Tráfico marítimo en Málaga. Años 1923-2000

(Porcentajes sobre total)

	Málaga			
	Cabotaje	Exterior	Salidas	Entradas
1923-1933	40	60	42	58
1962-1970	33	67	13	87
1991-2000	7	93	8	92

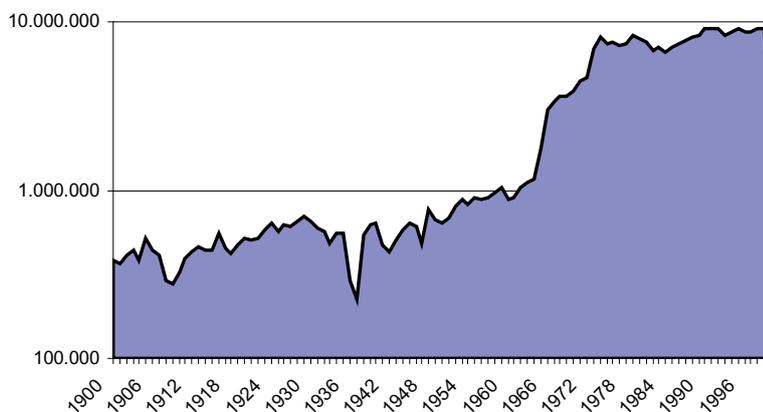
FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002) y Ruiz (2004).

A lo largo del siglo, el recinto malacitano mantuvo un porcentaje similar en relación al total español, si bien transformó la estructura básica de los tráficos. Esto es, el relativo equilibrio entre las cargas y descargas y el comercio de cabotaje y el exterior devinieron en un predominio de las entradas externas, compuestas por petróleo. Las cifras del Cuadro no dejan lugar a dudas. En la década final de siglo, el comercio de cabotaje y las salidas totales representaban el 7 y 8 por ciento del tráfico total, porcentajes ciertamente

reducidos si los comparamos con el 40 y 42 por ciento del lustro de 1910-1914. La situación inversa se produjo en el comercio exterior y en las entradas totales, con dígitos superiores al 90 por ciento. Podemos señalar, pues, que la estructura de los tráficos marítimos malagueños cambió radicalmente durante el novecientos. Tal mudanza se debió, en buena medida, a la entrada en funcionamiento del oleoducto Málaga-Puertollano, pero también a la disminución progresiva del comercio tradicional.

Gráfico 3.3.18. Tráfico total de mercancías en el puerto de Málaga. Años 1901-2000

(Toneladas)



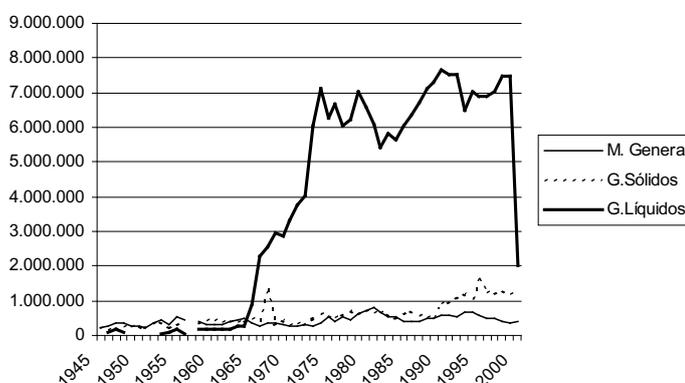
FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002) y Ruiz (2004).

En 1965, se inauguró el oleoducto Málaga- Puertollano, construido por la Sociedad Nacional de Metaductos del Ente Nazionale d'Idrocarburi italiano, con estación terminal próxima al recinto portuario, que años más tarde construyó unas instalaciones especializadas para la descarga. Desde 1965, pues, las entradas de graneles líquidos definieron los tráficos marítimos malagueños, que se vieron afectados, igualmente, al trasladarse a Cartagena las descargas petrolíferas. Pero no todo fue "cosa del petróleo". El hundimiento del comercio tradicional aporta otra perspectiva del cambio. En 1910-1914, las salidas por el puerto de Málaga estaban compuestas mayoritariamente por minerales de hierro, plomos y diversos productos agrarios (aceites, cítricos, vinos, frutos secos, etc.), mientras que las entradas se componían de carbones minerales, maderas y algunas mercancías coloniales, muchas

de las cuales se redistribuían desde el mismo recinto.

A mediados de siglo, las partidas antes señaladas habían perdido protagonismo, que no fue ostentado por otros productos. El comercio se diversificó, perdiendo la especialización de antaño. El carbón, el mineral de hierro e, incluso, los mismos productos agroalimentarios, aún presentes, redujeron sus volúmenes y cayeron en sus posiciones relativas. Durante la segunda mitad del novecientos, al margen de las entradas de petróleo, las mercancías generales y los graneles sólidos sólo avanzaron ligeramente. Los cereales y aceites, algunos minerales y los materiales de construcción, incluido el cemento, constituyeron las principales mercancías de los otros tráficos, que no fueron suficientes para mantener ocupadas y en activo las amplias instalaciones portuarias.

Gráfico 3.3.19. Tráfico de mercancías según su naturaleza en el puerto de Málaga. Años 1945-2000
(Toneladas)



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

El puerto de Málaga, pues, mudó hacia una fuerte especialización durante el siglo XX, pasando de un comercio tradicional con estructura de tráficos equilibrada a unos flujos definidos por las llegadas de petróleo, que apenas reflejaron las difíciles décadas de los setenta y primeros ochenta. El final de las descargas de petróleo ha desvelado estos desequilibrios y ha abierto un futuro incierto.

De antiguo, el puerto de Huelva ha estado unido a la riqueza y abundancia de los minerales de su entorno, que tomaron nueva importancia en las décadas finales del siglo XIX, después de la ley de minas de 1868. El auge de la demanda y la elevada inversión extranjera renovaron e intensificaron las

viejas explotaciones mineras, aumentando considerablemente la producción de piratas y otros aprovechamientos. El puerto, salida natural de estos materiales, se adaptó de inmediato a los requerimientos de la navegación internacional, ampliando la longitud de atraque y el calado de las dársenas, construyéndose los muelles de embarque de Tharsis (1871) en la orilla derecha del río Odiel y de Río Tinto en la otra margen del cauce. Asimismo, la Junta de Obras, constituida en 1874, levantó los muelles Sur y Norte, también para embarque de minerales y mercancía general. A partir de entonces, primeros setenta del siglo XIX, se inició un periodo de expansión y crecimiento, que se prolongó durante los primeros lustros del novecientos.

Cuadro 3.3.12. Tráfico marítimo en Huelva. Años 1901-2000
(Porcentajes sobre total)

	Huelva			
	Cabotaje	Exterior	Salidas	Entradas
1901-1910	5	95	90	10
1962-1970	39	61	65	35
1991-2000	15	85	27	73

FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002) y Ruiz (2004).

En efecto, antes de la Primera Guerra Mundial, el recinto portuario onubense era, principalmente, un puerto exportador de minerales hacia el extranjero. Las cifras del Cuadro lo evidencian sin ambages. En 1901-1910, el comercio exterior representó el 95 por ciento del tráfico marítimo, siendo las salidas el 92 por ciento. Dicho de otra manera, el volumen de mercancías manejadas alcanzó la cantidad de 2,3 millones de toneladas, de las que 2 millones correspondían a las salidas exteriores. De éstas, 1,8 millones eran minerales (piritas y cobre). Tal vez, por ello, por la intensa especialización en el embarque de minerales, la evolución del tráfico total de mercancías trazó un perfil característico, bastante próximo

al de los conjuntos español y andaluz. Esto es, auge de 1901 a 1913; fuerte caída durante la Gran Guerra; nueva recuperación en la década de los veinte, con volumen máximo en 1929 y descenso pronunciado en los treinta con una lenta recuperación en los cuarenta y cincuenta, no alcanzándose hasta bien avanzados los sesenta, el nivel de 1929. En este caso, la menor actividad del último de los periodos (1930-1960) estuvo originada por causas generales (depresión económica internacional, guerra civil, política autárquica, etc) y también por el agotamiento del propio modelo exportador onubense. En los sesenta, la estructura de los tráficos había cambiado y nuevas mercancías ocupaban lugares destacados.

Cuadro 3.3.13. Tráfico de mercancías según su naturaleza en el puerto de Huelva. Años 1931-2000

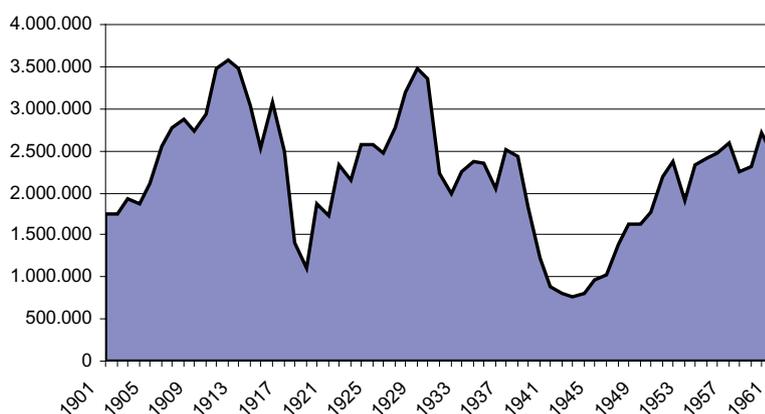
(Promedios Toneladas)

	M. General	G. Sólidos	G. Líquidos	Total
1931-1940	89.285	2.031.307	657	2.126.077
1941-1950	92.753	1.062.009	1.033	1.164.323
1951-1960	76.130	2.144.150	122.196	2.355.435
1961-1970	103.781	2.344.464	1.796.624	4.248.098
1971-1980	305.780	3.837.000	6.118.602	10.261.452
1981-1990	456.699	3.875.808	5.721.670	10.054.178
1991-2000	564.141	4.444.820	8.737.262	13.746.322

FUENTE: elaboración propia a partir de Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

Gráfico 3.3.20. Tráfico total de mercancías en el puerto de Huelva. Años 1901-1961

(Toneladas)



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002) y Ruiz (2004)

Como ocurriera en otros puertos españoles, en los decenios centrales del siglo XX, las dificultades del comercio exterior propiciaron el auge relativo, también absoluto, del cabotaje, que llegó a representar casi el 40 por ciento del tráfico marítimo total, al tiempo que crecían las entradas de nuevas

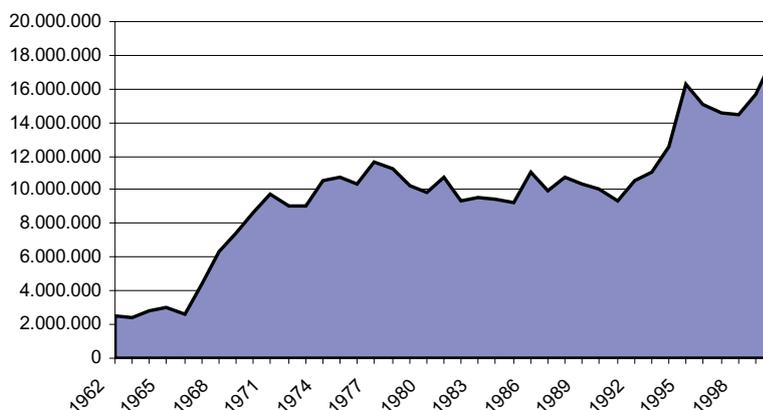
mercancías, especialmente de productos petrolíferos. La inflexión se produjo en los sesenta, después de la declaración de Huelva como polo de promoción y de desarrollo industrial. La localización de una refinería de petróleo y otras industrias petroquímicas impulsó las entradas de petróleo crudo y

fosfatos, que se convirtieron en las principales partidas de los tráficos marítimos, compuestos además por las cargas de productos petrolíferos refinados, minerales, cementos y algunos químicos como el papel y la pasta. En la última década adquirieron importancia las entradas de gas natural. La suma de unos y otros quedó reflejada en el avance de los graneles sólidos y líquidos hasta finales de siglo, aunque, en este caso, la crisis energética de los setenta y primeros ochenta hizo disminuir las entradas de petróleo, compensadas más

tarde por el gas natural. En los sesenta, el puerto de Huelva, tras la concesión del Estatuto de Autonomía, alcanzó su actual configuración al trasladar al exterior sus instalaciones y sus terminales más importantes. A lo largo del siglo XX, pues, el puerto de Huelva transitó de puerto especializado en la exportación de minerales a puerto industrial, donde las descargas de petróleo y otras materias primas constituyeron el grueso de los tráficos marítimos.

Gráfico 3.3.21. Tráfico total de mercancías en el puerto de Huelva. Años 1962-2000

(Toneladas)



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

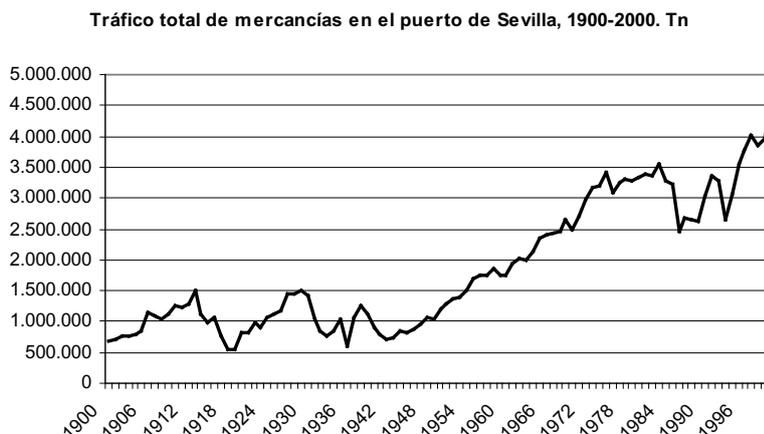
El carácter fluvial del puerto de Sevilla ha condicionado la navegación comercial realizada a través de la ría y, sobre todo, ha exigido numerosas actuaciones para la navegabilidad del cauce y mejora de las instalaciones portuarias. Ya hicimos mención de las cortas de Merlina y Fernandina realizadas en 1795 y 1819, que facilitaron el acceso de navíos de mayor dimensión, y de las obras ejecutadas por pastor y Landero, entre 1863 y 1868, que ampliaron la longitud y calado de los muelles y enlazaron el puerto con el ferrocarril en Plaza de Armas. El auge comercial de los últimos decenios del siglo XIX tuvo lugar en este recuperado puerto, inserto en el corazón histórico de la ciudad. Las obras permitieron que el recinto portuario manejara casi un millón de toneladas, superando los volúmenes medios de los demás puertos andaluces, excepto Huelva. Por aquel entonces, la estructura de los tráficos mostraba un puerto abierto al exterior, en el que las dos terceras partes del comercio se realizaban con el extranjero,

siendo muy similares los volúmenes entrados y salidos.

La naturaleza de las mercancías muestra un área metropolitana que necesita carbón, madera e hierros, pero que también consumía tejidos, harinas y tabaco, en rama o labrado, en cantidades importantes. Poco después, en la década de 1920 adquirieron notoriedad las entradas de petróleo y minerales de fosfatos, lo que nos hace pensar en el desarrollo del motor de explosión y de la automoción y en las mejoras agrarias posteriores a la Primera Guerra Mundial. Las salidas estaban monopolizadas por el mineral de hierro, el plomo en galápagos y un grupo de productos agrarios, comandado por el aceite y las aceitunas. Tierra adentro, los tráficos no diferían de los realizados por otros enclaves portuarios: salidas de minerales y productos agrarios, entradas de materias energéticas y mercancías elaboradas.

Gráfico 3.3.22. Tráfico total de mercancías en el puerto de Sevilla. Años 1900-2000

(Toneladas)



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002) y Ruiz (2004)

Los avances y transformaciones técnicas de la navegación sí requirieron continuos trabajos de dragado del cauce y nuevas obras que permitieran el acceso de buques de mayores dimensiones. Dos proyectos sucesivos (1902 y 1927), ejecutados durante la primera mitad del siglo XX, terminaron por construir un puerto nuevo, que permitió aumentar el tráfico marítimo, aunque no al ritmo de otros recintos andaluces. El proyecto de 1903, diseñado por

Luís Moliní, supuso la apertura de la corta de Tablada y la creación de nuevas dársenas, más autónomas, más amplias y mejor enlazadas con el ferrocarril. El de 1927, redactado por Delgado Brackembury, abrió un nuevo cauce, amplió calado y longitud de muelles y terminó uniendo por tierra Sevilla con Triana. Tras la finalización de las obras (1950), continuaron los trabajos de dragado y ampliación de muelles.

Cuadro 3.3.14. Tráfico de mercancías según su presentación en el puerto de Sevilla. Años 1931-2000

(Toneladas)

	M. General	G. Sólidos	G. Líquidos	Total
1931-1940	427.989	388.036	78.587	894.612
1941-1950	444.472	315.877	88.637	848.986
1951-1960	480.894	726.773	280.040	1.487.707
1961-1970	593.185	954.990	732.494	2.280.669
1971-1980	736.439	1.220.696	1.218.617	3.175.751
1981-1990	935.581	1.635.377	454.741	3.025.699
1991-2000	965.176	2.387.397	243.569	3.596.143

FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002)

Cuadro 3.3.15. Tráfico marítimo en Sevilla. Años 1923-2000

(Porcentajes sobre total)

	Sevilla			
	Cabotaje	Exterior	Salidas	Entradas
1923-1933	36	64	48	52
1962-1970	61	39	25	75
1991-2000	26	74	32	68

FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002) y Ruiz (2004).

En 1962-1970, el tráfico total se duplicó en relación con el promedio de 1923-1933, habiendo adquirido notoriedad las entradas por cabotaje. A Sevilla llegaban cereales y sus harinas, fosfatos, abonos y productos petrolíferos, muchos de ellos de puertos vecinos. De Sevilla partían materiales de construcción, incluido cemento, abonos y cereales. Pese a la ejecución de numerosas obras, el puerto fue perdiendo importancia cuantitativa en el conjunto andaluz, no llegando a tres millones de toneladas el total de las mercancías manejadas. La trayectoria de la segunda mitad del siglo XX fue positiva, sólo parcialmente interrumpida de 1983 a 1993. En los últimos años de siglo, el comercio exterior ganó posiciones en relación al cabotaje y las entradas superaban a las salidas. El tráfico marítimo sevillano tendió a parecerse al de otros puertos andaluces, aunque los graneles líquidos tenían menor importancia.

El puerto de Cádiz tuvo una intensa actividad comercial en los siglos XVIII y XIX, propiciada por su excelente localización geográfica y por los beneficios derivados del traslado de la Casa de Contratación en los primeros años del setecientos. Tras las guerras marítimas y la independencia de las colonias, Cádiz recuperó el tráfico marítimo haciendo

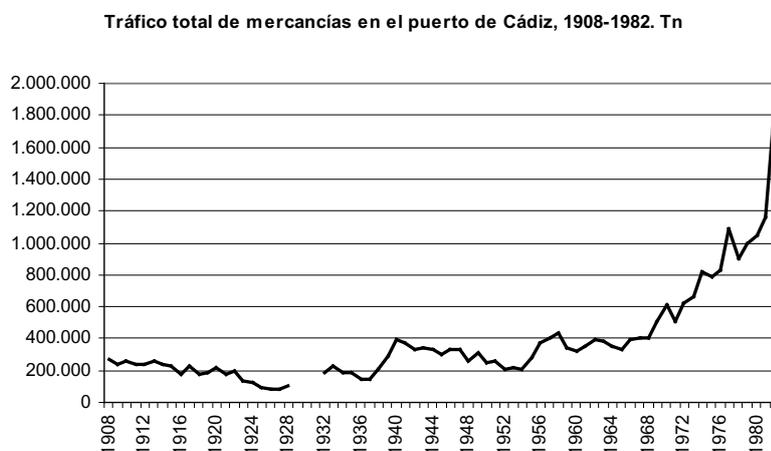
valer sus ventajas de localización y la experiencia en los trabajos portuarios. A mediados del siglo XIX, el recinto gaditano seguía siendo el enclave comercial más importante del litoral andaluz, protagonismo vigente hasta los últimos años del siglo decimonónico. Como ya escribimos, en la década de 1870, concluyeron las obras de la prolongación del dique de San Felipe, las del muelle de Ribera y del de Capitanía. La ampliación de las instalaciones no pudo evitar, sin embargo, un cierto retroceso, especialmente significativo después de la independencia colonial de 1898. Los primeros lustros del siglo XX fueron testigos de una continuada caída del comercio, que no se correspondía con la evolución de los otros puertos sureños. Pese a la construcción de nuevos muelles (Reina Victoria, Marqués de Comillas y Alfonso XIII), el recinto gaditano manejaba pocas mercancías, lo que le situó a la cola del transporte marítimo andaluz. La concesión de depósitos francos durante la Dictadura de Primo de Rivera y el papel asignado por el Gobierno Militar de Burgos dieron un cierto impulso a las actividades portuarias, que no pudieron evitar el movimiento de “caída y recuperación” en los cuarenta y cincuenta del pasado siglo.

Cuadro 3.3.16. Tráfico de mercancías según su presentación en el puerto de Cádiz. Años 1931-1980 y en el puerto de la Bahía de Cádiz. Años 1983-2000 (Toneladas)

	M. General	G. Sólidos	G. Líquidos	Total
1931-1940	208.301	3.889		212.190
1941-1950	268.026	37.687		305.712
1951-1960	257.358	40.299		297.657
1961-1970	321.262	93.794		415.055
1971-1980	600.960	155.716	97.898	825.205
1983-1990	1.424.956	637.636	1.390.407	3.453.000
1991-2000	2.150.559	1.127.704	336.494	3.614.758

FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

Gráfico 3.3.23. Tráfico total de mercancías en el puerto de Cádiz. Años 1908-1992 (Toneladas)



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002) y Ruiz (2004).

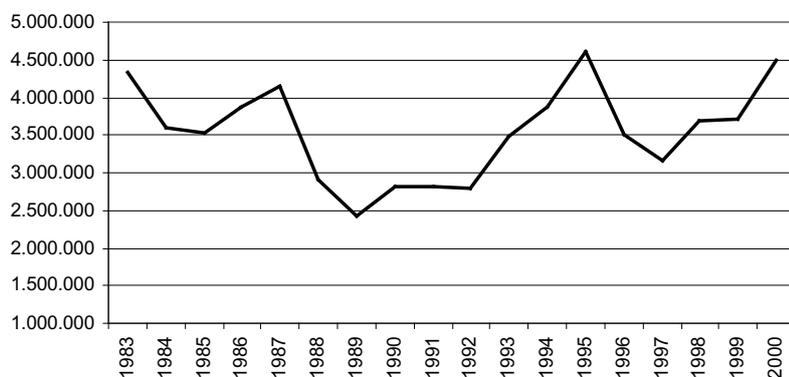
En los sesenta, el cabotaje tenía una presencia relativa importante, que se mantuvo en la década siguiente, paralelamente al aumento de las mercaderías generales y varios graneles sólidos. Fueron, sin embargo, el auge de los astilleros y la localización de algunas industrias pesadas los que ayudan a entender, en parte, el incremento portuario de la segunda mitad del siglo XX. Más tarde, en 1982, se dictó el Decreto de Unificación de las instalaciones portuarias de la Bahía bajo una sola administración. Entonces nació el puerto de la Bahía de Cádiz, constituido por las cuatro dársenas de Cádiz-ciudad (pasaje, comercial y pesquera), Cádiz-Zona

Franca (comercial), Puerto Real-Cabezuela (comercial) y el Puerto de Santa María (comercial y pesquera)¹³². La administración conjunta creó una nueva entidad, cuyos tráficos eran superiores a los del histórico puerto de Cádiz, pero sin diferencias significativas en la estructura y naturaleza de las mercancías. Esto es, elevada participación del cabotaje, con tendencia al descenso, equilibrio entre las entradas y las salidas y predominio de la mercancía general, en la que destacaban algunos productos agroalimentarios (vinos, aceites, harinas, etc.). Con todo, el volumen de mercancías era reducido, compartiendo con Sevilla el último lugar en el litoral andaluz.

Gráfico 3.3.24. Tráfico total de mercancías en el puerto de la Bahía de Cádiz. Años 1983-2000

(Toneladas)

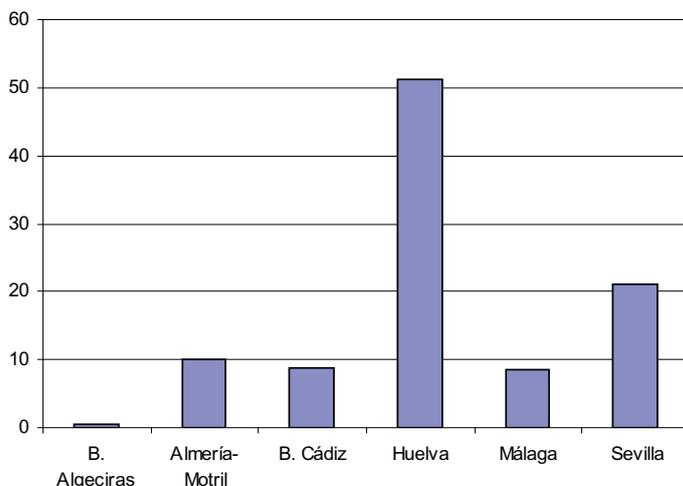
Tráfico total de mercancías en el puerto de la Bahía de Cádiz, 1983-2000. Tn



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

Gráfico 3.3.25. Tráfico total de mercancías en los puertos andaluces. Años 1901-1910

(Porcentajes sobre total regional)

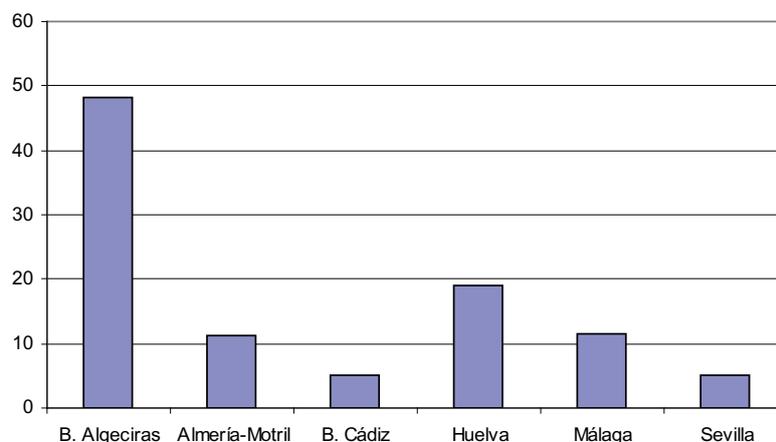


FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

¹³² Autoridad Portuaria del Puerto de la Bahía de Cádiz (2006).

Gráfico 3.3.26. Tráfico total de mercancías en los puertos andaluces. Años 1991-2000

(Porcentajes sobre total regional)



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

3.4. El transporte aéreo andaluz

En el siglo XX, el transporte aéreo, tras un notable desa-rrollo, se convirtió en el principal medio de locomoción de personas en las medias y largas distancias. El avance fue posible por las continuas mejoras técnicas y organizativas del sector, acompañadas por adecuadas instalaciones aeroportuarias. Lejos quedan ya los primeros vuelos comerciales de comienzos de siglo y el impulso de la navegación aérea tras la Primera Guerra Mundial. El conflicto bélico fue un acicate para la fabricación de motores y aviones y, sobre todo, para el desarrollo de una poderosa industria aeronáutica, básica para el despegue de la aviación comercial. Terminada la guerra, los Gobiernos de los países más desarrollados constituyeron organismos oficiales encargados de regular y coordinar las primeras líneas y poco después (1919) se creó la Asociación Internacional del Tráfico Aéreo (IATA) con el objetivo de unificar los reglamentos aeronáuticos civiles¹³³. La década de 1920 fue, pues, un periodo de arranque y consolidación de las primeras líneas, de las primeras compañías y de los primeros vuelos transoceánicos.

España, neutral durante la Gran Guerra, tuvo un importante protagonismo en estos años, debido a su localización geográfica, que proporcionaba ventajas a las conexiones europeas con África y América. Otro tanto puede decirse de Andalucía, cuyos aeródromos fueron testigos de los primeros servicios aéreos regulares en España y del primer vuelo transoceánico. La posición geoestratégica de Andalucía, próxima al Norte de África y bien orientada hacia

el continente americano explican el protagonismo sureño en los primeros tiempos de la aviación¹³⁴.

El año de 1919 resultó especialmente alentador. En Septiembre se inauguró el servicio regular Toulouse - Barcelona - Alicante - Málaga - Tánger - Casablanca por la Compañía de Latécoère; en octubre se creó el Servicio Postal Aéreo, dependiente del Ministerio de Gobernación, y en noviembre se publicó la Reglamentación General de la Navegación Aérea, inspirada en los principios del Convenio sobre aeronavegación de París, que serviría para sacar a concurso un servicio de pasaje y correo entre Sevilla y Larache, ganado por la Compañía Española de Tráfico Aéreo (CETA) en 1921. De esta manera, el trayecto Sevilla-Larache constituyó el primer servicio aéreo regular en España, muy ligado al servicio de correos. En años sucesivos, se crearon varias compañías, con apoyo técnico y económico alemán, y se fue gestando la organización administrativa del sector aeronáutico.

En el primer caso, a la novel Compañía Española de Tráfico Aéreo (CETA) se le unieron la Unión Aérea Española (UAE), creada en 1927 y participada por la alemana Junkers, e IBERIA, también en 1927, asistida por Lufthansa. En 1928, el Gobierno de Primo de Rivera facilitó la creación, en régimen de monopolio, de la Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas, S.A (CLASSA), que integró a las anteriores y a otras empresas del sector. Dos años más tarde, en 1931, se nacionalizó CLASSA, que pasó a ser explotada por el Estado con nueva denominación, Líneas Aéreas Postales Españolas (LAPE), cuyos aviones enlazaron Madrid con

¹³³ Navarro (1970).

¹³⁴ Cano (1986).

diversas ciudades españolas (Barcelona, Baleares, Canarias, Valencia, Sevilla) y otras europeas (Paris, Lisboa, Berlin, etc). LAPE, con un 55 por ciento de capital estatal, mantuvo tres redes diferentes: interior peninsular, Norte de África-Canarias y Europa. Mientras tanto, se había realizado el primer vuelo transoceánico, Sevilla-Bahía de Jiménez Iglesia con un biplano Breguet y se hubo creado la Junta Central de Aeropuertos, encargada de ampliar y mantener los diversos aeródromos españoles.

En el segundo caso, en el de la organización administrativa, también se produjeron avances significativos. En 1927, se creó el Consejo Superior de Aeronáutica y se estableció el primer plan de construcción de aeropuertos, que afectó a los de Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla y Málaga. En 1933, se inauguró el aeropuerto de Barajas, primero de los llamados aeropuertos nacionales de uso civil. En ese mismo año, se constituyó la Dirección General de Aeronáutica, que integraba la aviación civil y militar, el sector naval y el servicio meteorológico. En 1937, se creó el Ministerio del Aire.

El periodo anterior a la Guerra Civil fue, pues, una época de creación y consolidación del sector aeronáutico en España, cuyos orígenes no han sido estudiados y las estadísticas conocidas no van más allá de señalar el número de vuelos realizados y los pasajeros y mercancías transportadas. Así, cabe señalar que en los años de 1930 a 1933 se produjo, a nivel nacional, un promedio de 4.600 vuelos anuales con 13.000 pasajeros. El aeropuerto de Sevilla alcanzó una media de 815 aeronaves por año, 2.368 pasajeros 12,2 toneladas de mercancías, cifras que representaron en torno al 18 por ciento del total nacional para cada renglón. Andalucía, sobre todo el aeródromo sevillano de Tablada, tuvo un cierto protagonismo en los comienzos de la aviación comercial, cuya trayectoria se vio modificada por la Guerra Civil española de 1936 a 1939.

En efecto, la Guerra Civil quebró la evolución de compañías y alteró profundamente la organización administrativa del sector, que tuvo nuevas medidas durante el mismo periodo bélico. Ya nos hemos referido a la creación del Ministerio del Aire en plena guerra (1937), año en el que se llevó a cabo la refundación de IBERIA por el bando de los sublevados. La compañía aérea LAPE, creada durante la República, desapareció con el final del régimen republicano y por ley de 7 de junio de 1940 se le concedió a IBERIA el monopolio del transporte aéreo español, nacional e internacional, para viajeros y mercancías. Hubo, también, medidas tendentes a la organización del sector. Así, en 1940, un decreto creó

una Comisión de Codificación Aeronáutica, compuesta mayoritariamente por personal del Ministerio del Aire para la redacción de una ley de bases de la navegación aérea finalmente promulgada en diciembre de 1947, en la que los aeropuertos eran considerados zona militar. En 1944, España había firmado el Convenio sobre Aviación Civil Internacional en la Conferencia de Chicago.

Además de los aspectos señalados, en los cuarenta y cincuenta, se tomaron otras medidas relacionadas con el desarrollo de la Compañía IBERIA, el nacimiento de compañías de vuelo no regulares y la ampliación y mejora de los aeropuertos nacionales. Según Maciá, a la que seguimos en estos párrafos, las dificultades de los primeros cuarenta obligaron al Estado a otorgar una subvención extraordinaria a IBERIA para evitar la quiebra de la compañía. En 1943, el INI adquirió el 49 por ciento del capital que estaba en manos privadas y extranjeiras y un año más tarde (1944) recibió las acciones que poseía el Ministerio del Aire. El INI amplió el capital de 12 a 90 millones de pesetas e IBERIA pudo ofertar más vuelos y nuevas líneas, entre ellas varias conexiones con América. En los cincuenta pasó a denominarse Iberia Líneas Aéreas Españolas, S.A, inaugurando el trayecto Madrid-Nueva York (1954), un año después de la acuerdos con Estados Unidos¹³⁵. Mientras tanto nacieron dos compañías de vuelos no regulares: la Compañía Auxiliar de navegación Aérea (CANA) y Aviación y Comercio (AVIACO). La primera quebró en 1949 y la segunda, de capital vasco, quedó finalmente integrada en el INI, diez años después de su creación (1955). Por último, se trató de mejorar y ampliar los aeropuertos españoles, especialmente en lo relativo a instalaciones, equipamiento y personal empleado, inaugurándose el aeropuerto de El Prat de Barcelona en 1949. En los primeros cincuenta se produjo un aumento sustancial del tráfico aéreo, que bien pronto mostró las insuficiencias de la mayoría de las instalaciones aeroportuarias. En 1958, se creó la Junta Nacional de Aeropuertos y se aprobó un plan que preveía el acondicionamiento y mejora de los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Las palmas, Málaga, Ceuta, Melilla. La conclusión de las obras se produjo en los sesenta, cuando el desarrollo de la aviación civil empezó a tomar pleno protagonismo.

Pese a las dificultades de la época, el tráfico de aeronaves y el movimiento de pasajeros crecieron de forma rápida e intensa en las décadas de 1940 y 1950, aunque los niveles de partida eran ciertamente bajos. Los promedios de los tales años muestran el salto cuantitativo del transporte aéreo

Cuadro 3.4.1. Transporte aéreo español. Años 1941-1999 (Promedios decenales y tasas de crecimiento anual. Unidades y toneladas)

	Aeronaves	%	Pasajeros	%	Mercancías	%
1941-50	19.660	13	257.200	22	885	19
1951-60	81.760	10	1.861.300	13	6.529	21
1961-70	238.700	13	10.231.300	21	74.277	28
1971-80	542.500	3	39.028.500	6	303.243	11
1981-90	587.850	4	57.881.000	6	373.024	1
1991-99	1.044.889	7	97.389.444	7	465.613	3

FUENTE: Gómez Mendoza y San Román (2005)

¹³⁵ Maciá (2002), p.

español, que pasó de 257 mil pasajeros, como cifra anual en los cuarenta, a 1.860 mil en los cincuenta. A partir de entonces, aeronaves, pasajeros y mercancías crecieron a tasas elevadas, convirtiendo a la aviación comercial en un sector dinámico y competitivo, especialmente en el tráfico de pasajeros.

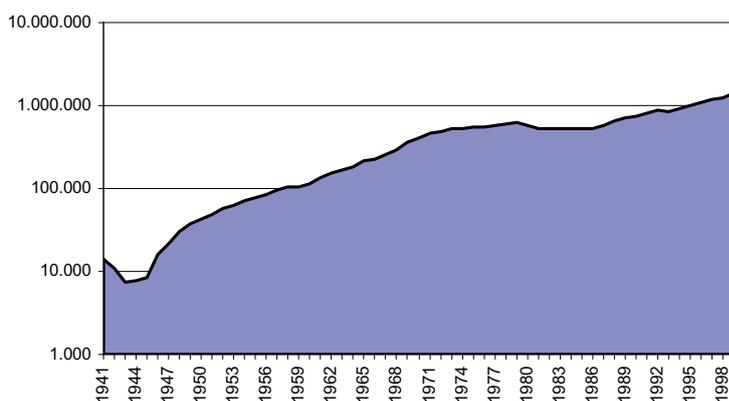
El crecimiento continuó en los decenios siguientes. La bonanza económica de los sesenta y primeros setenta y el auge del turismo internacional produjeron un aumento sin precedentes del tráfico aéreo español, favorecido por el progreso técnico (paso de la hélice al reactor y del avión de fuselaje estrecho al fuselaje ancho) y la ampliación y mejora de instalaciones y equipos terrestres. Los promedios y tasas decenales del Cuadro no lo ocultan, sobre todo el avance de la década de 1960. En sus inicios (1960) se aprobó la Ley de Navegación Aérea, que conformó el ordenamiento jurídico aeronáutico español y se creó el Servicio Nacional de Control de la Circulación Aérea. Asimismo, se produjo la inauguración de los aeropuertos de Coruña, Gerona, Alicante, Málaga, Almería, Asturias, etc., que ampliaron el mapa aéreo nacional.

El número de pasajeros se situó próximo a los cincuenta millones en 1979, después de una “breve ralentización” originada por la crisis económica de mediados de los setenta. La expansión del transporte aéreo tuvo, desde el principio, un claro perfil, definido por el vuelo charter internacional, cuyos pasajeros representaban en torno al 40 por ciento del total. La especialización turística y la proximidad con Europa potenciaron el atractivo de España como destino natural de las clases medias europeas, lo que explica, en gran medida, el auge del transporte aéreo.

La entrada de España en la Comunidad Económica Europea supuso un nuevo impulso para la aviación comercial, aunque las tasas de aumento del tráfico fueron muchos menores que las de periodos anteriores. A finales de los ochenta y durante la década de los noventa el número de pasajeros aumentó en torno al 7 por ciento anual, porcentaje elevado en relación con el crecimiento económico. La cifra media del pasaje se situó próxima a los 100 millones, favorecida por la liberación de los tráficos regulares,

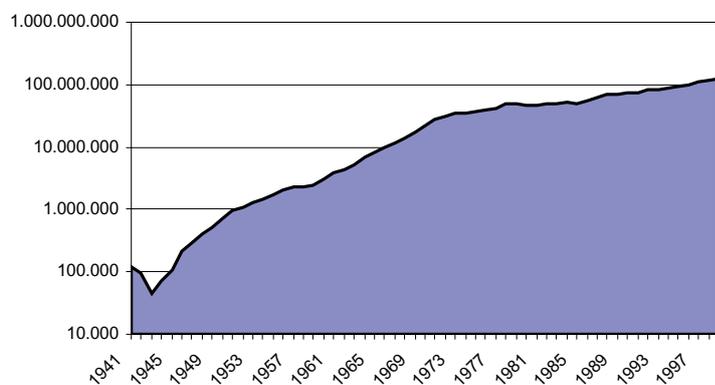
Gráfico 3.4.1. Tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles. Años 1941-1999

(Unidades)



FUENTE: Gómez Mendoza y San Román (2005).

Gráfico 3.4.2. Tráfico de pasajeros en los aeropuertos españoles. Años 1941-1999



FUENTE: Gómez Mendoza y San Román (2005).

internacionales y domésticos y la reducción de los precios. Las infraestructuras terrestres mejoraron de forma notable, debido a las inversiones adicionales con motivo de la Exposición Universal de Sevilla y los Juegos Olímpicos de Barcelona de 1992. Un año antes se constituyó por R.D. el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), que sustituyó al organismo autónomo Aeropuertos Españoles. Su objetivo básico fue gestionar los aeropuertos y los grandes centros de control del país.

Tras el automóvil, el avión ha sido el otro gran medio de transporte del siglo XX, especialmente para el desplazamiento de viajeros en las medias y largas distancias. Los avances técnicos, la organización administrativa y las mejoras de las instalaciones terrestres han propiciado el auge espectacular del número de vuelos y de pasajeros, también de las mercancías, aunque su volumen ha sido poco representativo. Atrás quedaron los iniciales y arriesgados primeros vuelos comerciales, la constitución de las primeras compañías y las firmas de los acuerdos internacionales. El siglo terminó con un sector bien asentado, aunque muy sensible a la coyuntura energética y a la política, como ocurriera tras la Guerra del Golfo (1993) y el ataque a las Torres Gemelas de Nueva York (2001).

El espacio aéreo andaluz tuvo protagonismo en los primeros tiempos de la aviación comercial. Ya hemos reseñado la utilización del aeródromo malagueño, en 1919, por la compañía francesa Latécoère para sus vuelos desde Toulouse a Casablanca y el establecimiento, dos años más tarde, del primer servicio aéreo regular en España entre Sevilla

y Larache. En 1927, un R.D. autorizó a la Compañía Trasaérea Colón establecer la línea Sevilla-Buenos Aires, que no llegó a inaugurarse por los sucesivos fracasos y accidentes en las operaciones aéreas. En 1929, tuvo lugar el vuelo Sevilla-Bahía de Jiménez Iglesias y dos años más tarde se realizó el trayecto Sevilla-La Habana-México. Como ha señalado Cano "la situación geoestratégica de Andalucía, su proximidad al Norte de África, la posición de avanzada hacia Iberoamérica y la abundancia de cielos despejados, especialmente en el Golfo de Cádiz, explican, entre otras razones, el protagonismo andaluz en los primeros tiempos de esta circulación"¹³⁶.

Por aquel entonces (1930-1933), ya destacaban el aeródromo sevillano de Tablada y el malagueño de El Rompedizo, liderazgo que se mantuvo a lo largo del siglo XX. Con todo, las cifras de aeronaves, pasajeros y mercancías fueron modestas en los comienzos de la aviación comercial andaluza. En el decenio de 1940, la media anual de vuelos apenas sobrepasó los 2.000, muchos de ellos de carácter militar, con un pasaje medio de 17 mil viajeros, lo que supuso una participación del 10 y el 7 por ciento en el total nacional respectivo. Más adelante, en la segunda mitad del siglo XX, la actividad aeroportuaria andaluza ganó participación en el total español, resultado de un crecimiento más intenso, espacialmente en los decenios de 1960 y 1970.

El impulso económico y la apertura exterior de la sociedad española ayudan a entender el notable aumento de la actividad aeroportuaria andaluza en los sesenta y primeros setenta. Los promedios decenales son contundentes: de 100 mil a 4 millones de pasajeros en apenas tres décadas.

Cuadro 3.4.2. Transporte aéreo andaluz. Años 1941-2000 (Promedios decenales y tasas de crecimiento anual. Unidades y toneladas)

	Aeronaves	%	Pasajeros	%	Mercancías	%
1941-50	2.017	8	16.983	19	84	10
1951-60	9.284	19	109.064	13	226	13
1961-70	38.949	10	883.408	28	2.787	31
1971-80	86.685	6	4.005.335	7	13.114	11
1981-90	109.076	3	6.346.772	5	14.564	-3
1991-99	115.430	0	9.293.661	6	12.569	2

FUENTE: elaboración propia a partir de Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

Cuadro 3.4.3. Tráfico de pasajeros en los aeropuertos andaluces. Años 1968-1997 (Promedios. Miles y porcentajes)

	1968-75	%	1980-84	%	1995-97	%
Regular	998	41	2.339	48	3.522	37
No regular	39	2	48	1	326	3
Interior	1.037	43	2.387	49	3.848	40
Regular	342	14	1.096	22	1.761	18
No regular	1.036	43	1.387	28	4.019	42
Internacional	1.378	57	2.483	51	5.781	60
Total	2.415	100	4.870	100	9.629	100

FUENTE: elaboración propia a partir de

¹³⁶ Cano (1886), p. 229.

Los registros anuales son más claros: los viajeros de 1951 contrastan con los de 1979. Otro tanto ocurrió en el renglón de las mercancías, aunque su reducido peso en el total quita importancia a los volúmenes aerotransportados. El aumento de aeronaves, viajeros y mercancías continuó, a menor ritmo, en los decenios finales de siglo, con trayectoria similar a la española. Esto es, la participación andaluza en el total nacional no se modificó, sobre todo en el número de viajeros, que se mantuvo en torno al 10 por ciento. En los últimos años, los pasajes, de entrada y salida, superaron regularmente la cota de 10 millones, concentrados básicamente en dos aeropuertos: Sevilla y Málaga.

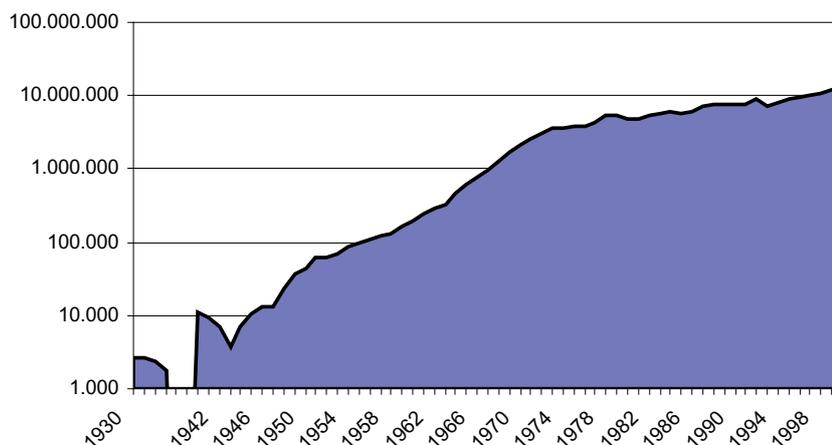
En efecto, la actividad aeroportuaria andaluza estuvo y, sigue estando, concentrada en dos aeropuertos, el de San Pablo de Sevilla y el Pablo Ruiz Picasso de Málaga. Ambos reúnen la casi totalidad de los pasajeros y mercancías, y las tres cuartas partes de las aeronaves. Es más, las cifras del Cuadro 3.4.3. evidencian una clara superioridad del recinto malacitano, que fue abierto al tráfico nacional e internacional en 1946, inauguró pistas, torre de control y nueva terminal en los años sesenta y dispuso de un nuevo edificio de pasajeros en 1991. El constante incremento de la actividad ha exigido ampliaciones sucesivas en los últimos años. Málaga, capital de la Costa del Sol, ha sido el destino preferente de millones de turistas, que han definido el perfil de los tráficos del aeropuerto malagueño (vuelos no regulares internacionales) y han propiciado su elevada participación en los totales nacional y regional. Ya, en los sesenta, por Málaga entraban y salían el 75 por ciento de los pasajeros registrados en aeropuertos andaluces, porcentaje que disminuyó por el aumento de la

actividad en aeródromos secundarios como los de Almería, Granada o Jerez, y no por la actividad generada por el otro gran aeropuerto, el de Sevilla.

El aeródromo hispalense de Tablada alcanzó un lugar destacado en los primeros momentos de la aviación comercial española. En 1933, Sevilla tenía conexiones regulares con Madrid, Barcelona, Canarias, Larache, Berlín, y sus instalaciones servían de base a vuelos transoceánicos. Por aquel entonces, el tráfico aéreo andaluz era, sobre todo, tráfico sevillano, que mantuvo su importancia en los cuarenta y primeros cincuenta. Desde mediados de siglo, el auge malagueño desplazó, de forma rápida, la actividad aeroportuaria de Sevilla a un lugar secundario, aunque sus instalaciones controlaban el espacio aéreo andaluz. Es más, desde 1961, el aeropuerto sevillano fue perdiendo participación en los totales regional y nacional. Su especialización en vuelos interiores regulares crecía a un ritmo menor que los no regulares internacionales, que tuvieron, de nuevo, un fuerte impulso en la segunda mitad de los ochenta.

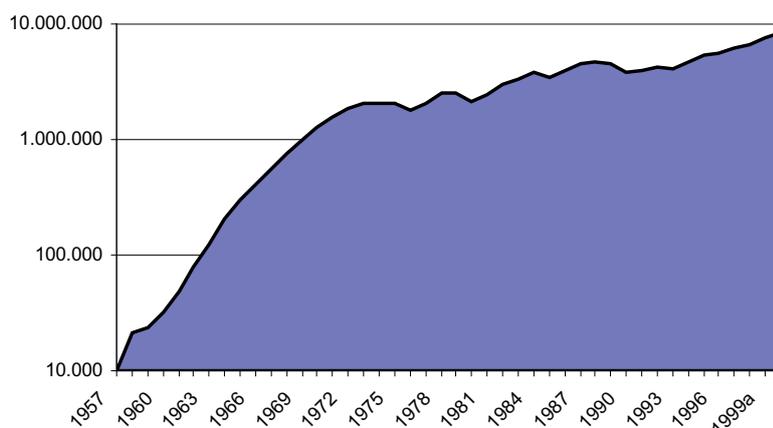
El resto de los aeródromos (Almería, Córdoba, Granada y Jerez) apenas contaron en el ámbito nacional, teniendo sólo alguna presencia en el regional. Fue el caso de Almería, con nuevas instalaciones desde 1968, pero con sólo algunas líneas interiores y ocasionales conexiones con el exterior. Aún así, el número de pasajeros creció más intensamente que la media regional, por lo que aumentó su participación en el total andaluz. En la década de 1990, el pasaje medio estuvo próximo a los 700 mil pasajeros, muchos de ellos con origen y/o destino fuera de España.

Gráfico 3.4.3. Tráfico total de pasajeros en los aeropuertos andaluces. Años 1930-2000



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

Gráfico 3.4.4. Tráfico internacional de pasajeros en los aeropuertos andaluces. Años 1957-2000

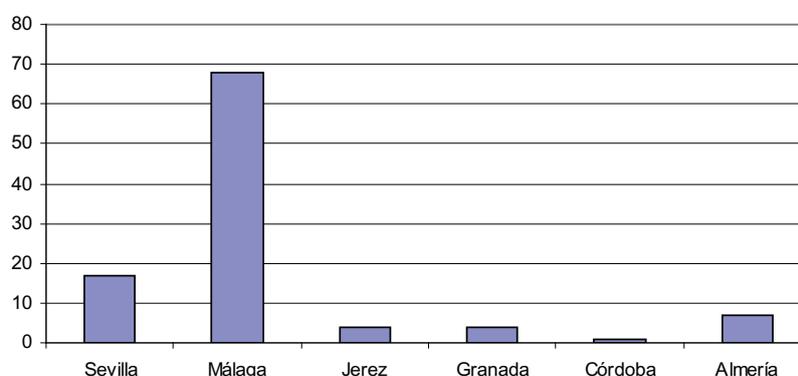


FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

Gráfico 3.4.5. Tráfico de pasajeros en los aeropuertos andaluces. Años 1991-2000

(Promedios Porcentajes sobre total regional)

Tráfico de pasajeros en los aeropuertos andaluces, 1991-2000.
Promedios. Porcentajes sobre total regional.



3.5. Los tráficos postal, telegráfico y telefónico andaluces en el siglo XX

El sistema postal español tuvo sus orígenes en los cambios políticos que propiciaron el nacimiento y desarrollo del Estado Liberal en España durante las décadas centrales del siglo XIX. Por aquel entonces, el correo transformó su antigua concepción de renta a servicio público y como tal tendió a extenderse por todo el país, favorecido por el desarrollo de la red ferroviaria. A finales de siglo, el establecimiento del correo marítimo, monopolizado por la Compañía Transatlántica

Española de Antonio López (1887), la creación del Cuerpo de Correos (1889) y la culminación del trazado principal del ferrocarril (13.202 kilómetros), junto a la existencia de numerosas líneas de diligencia y otras tantas conducciones peatonales aseguraban el reparto diario de la correspondencia en la mayor parte de los municipios del país. En 1900, el tráfico postal total llegó a ser de 364 millones de objetos, siendo de 310 el servicio interior y de 54 millones la correspondencia internacional. Según Otero, al que seguimos en estos párrafos, los impresos y las cartas franqueadas constituían los principales renglones del tráfico interior, con un 57 y 36

por ciento respectivamente. Unos y otras habían aumentado en los años finiseculares, debido a las rebajas de tarifas, a la mejora de la red postal, al avance de la alfabetización y al inicio de los primeros movimientos migratorios en España¹³⁷.

Durante el primer tercio del siglo XX, el servicio postal amplió sus prestaciones, mejoró su eficacia y aumentó de forma notable el volumen de los objetos transportados. La Ley de Bases para la Reforma de Correos y Telégrafos de 1909 ayudó al establecimiento de una nueva estructura organizativa, favorecida por la mayor extensión del ferrocarril, el avance del parque automovilístico y la contratación de personal en los ámbitos urbano y rural. En 1935, existían 1.377 Administraciones Principales, Centrales, Especiales y Estafetas y 7.867 Agencias y Carterías Rurales, que eran atendidas por 5.717 funcionarios técnicos y auxiliares, 4.300 carteros urbanos y 14.284 carteros rurales, al tiempo que el tráfico interior alcanzó la cifra de 801 millones de objetos postales, que unidos a los 127 del internacional, hacen un total de 928 millones, algo más del doble de la correspondencia manejada a comienzos de siglo¹³⁸.

El servicio de correos reflejaba de esta manera un proceso de modernización, iniciado después de que se aprobara la Ley de Bases y completado con la creación de la Caja Postal de Ahorros (1916), el establecimiento del giro postal y el comienzo del correo aéreo (1919).

La Guerra Civil frenó la trayectoria expansiva de años anteriores, reduciendo los volúmenes manejados y afectando a la infraestructura del servicio. Finalizado el conflicto, en 1940, el tráfico interior era de 522 millones de impresos, cartas y otros servicios postales, un 35 por ciento inferior al de 1935. La reducción de la correspondencia internacional fue aún más intensa, de 127 a 43 millones, un 66 por ciento. El aislamiento exterior y las dificultades internas no favorecían una pronta recuperación, que no se produjo hasta 1948 en el correo interior y 1951 en el internacional. También hubo de esperar el restablecimiento, al menos numérico de la infraestructura organizativa a los primeros cincuenta. Según Otero, en 1950 el servicio postal contaba con 1.223 Administraciones Principales, Centrales, Especiales y Estafetas y 7.7759 Agencias y carterías Rurales, mientras que el personal

de correos se componía de 6.083 funcionarios técnicos y auxiliares, 7.115 carteros urbanos y 14.863 carteros rurales. A partir de entonces, el crecimiento de la correspondencia distribuida en España fue constante e intenso¹³⁹.

De 1960 a 1990, el volumen del tráfico total de objetos postales pasó de 2,4 a 5,6 millones, de 79 a 144 objetos por habitante, reflejando los profundos cambios de la economía y sociedad españolas de aquella época. En los sesenta y primeros setenta, el dinamismo económico, las migraciones interiores y exteriores y el comienzo del turismo de masas son argumentos suficientes para explicar el incremento de la actividad del servicio de correos en España, que registró un mayor avance en la circulación postal interior. Si bien mejoraron y se ampliaron las conexiones internacionales, los cambios más significativos tuvieron lugar en el propio país, que demandaba un servicio eficiente y extenso.

Tras la muerte de Franco, las dificultades económicas y políticas de los años de 1975 a 1985 quedaron reflejadas en el desarrollo de los tráficos, especialmente en 1977-1978 y 1983-1984, que hicieron descender el volumen total de 1985 (4.217 millones) en relación con el de 1975 (4.535). La entrada de España en la Comunidad Económica Europea inauguró un nuevo periodo expansivo, que pronto se mostró en los volúmenes circulados, que pasaron de 4,2 a 5,6 millones entre 1985 y 1990¹⁴⁰. En los treinta años transcurridos, el ferrocarril siguió siendo el principal medio de transporte de la correspondencia, aunque perdió protagonismo ante el empuje de las expediciones por carretera y el transporte aerpostal. Aún así, su final estaba cerca, pues en los primeros noventa se abandonó la red ferroviaria como vía de circulación del servicio de correos. Según Otero “su carácter rígido y el sometimiento a unos horarios fijos de llegada y salida no coincidentes con las necesidades del servicio postal, llevaron a la adopción de esta decisión, optando por el transporte por carretera”¹⁴¹.

Las cifras del servicio postal en Andalucía recopiladas por el Instituto de Estadística sólo hacen referencia a los años de 1983 a 2000, al no existir desglose provincial para épocas anteriores. Además, los estudios regionales son escasos por lo que nuestros comentarios se referirán a las décadas de 1980 y 1990 y estarán circunscritos a las evidencias que muestran los datos ya publicados. La elaboración de cuadros y gráficos relativos al decenio de 1980 aportan las siguientes ideas. En primer lugar, el total de la correspondencia tuvo un continuado crecimiento que sin solución de continuidad supuso el paso de 433 mil objetos circulados en 1983 a 650 mil en 1990. La progresión arroja una tasa de crecimiento del 6 por ciento, superior a la registrada en el total nacional (3,7 %). En porcentajes, la participación andaluza en el total nacional también aumentó, pasando del 9,9 al 11,6 entre los años de 1983 y 1990, siendo la participación media del periodo (1983-1990) del 11,3 por ciento, dígitos inferiores al de otras variables como población, territorio e, incluso, producto interior bruto.

Cuadro 3.5.1. Tráfico de objetos postales en España. Años 1900-1990. (Millones y unidades)

	Interior	Exterior	Total	Total/hab
1900	310	54	364	19
1910	268	93	361	18
1920	489	59	548	26
1930	594	181	775	31
1940	532	68	600	23
1950	1.094	102	1.196	41
1960	2.149	287	2.436	79
1970	3.442	627	4.069	120
1980	4.568	601	5.169	130
1990	5.037	589	5.626	144

FUENTE: Gómez Mendoza y San Román (2005).

¹³⁷ Otero (2000a)

¹³⁸ Otero (2000a) y Gómez Mendoza y San Román (2005).

¹³⁹ Otero (2000a).

¹⁴⁰ Gómez Mendoza y San Román (2005).

¹⁴¹ Otero (2000a).

Cuadro 3.5.2. Tráfico de objetos postales distribuidos en Andalucía. Años 1983-2000

Promedios (miles) y porcentajes sobre totales regional (provincias) y nacional (región)

	1983-1990			1992-2000		
	Tráfico total	Tráf/hab	%	Tráfico total	Tráf/hab	%
Almería	36.358	83	6,7	48.062	96	7,6
Cádiz	68.863	66	12,7	80.619	72	12,7
Córdoba	61.140	83	11,3	71.266	93	11,2
Granada	60.506	77	11,2	71.671	88	11,3
Huelva	27.559	64	5,1	41.055	91	6,5
Jaén	42.425	67	7,8	59.400	93	9,3
Málaga	105.341	94	19,5	110.456	88	17,4
Sevilla	138.912	89	25,7	153.784	91	24,2
Andalucía	541.104	80	11,3	636.313	88	13,0
España	4.783.000		--	4.889.000		--

FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

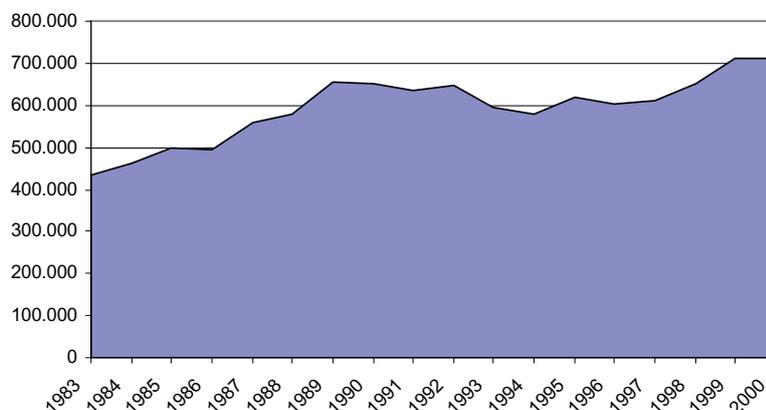
En segundo lugar, la distribución por provincias muestra el liderazgo de Sevilla (25,7 %) y Málaga (19,5), seguidas por Cádiz (12,7), Granada (11,2), Córdoba (11,3) y, ya a distancia, por Jaén (7,8), Almería (6,7) y Huelva (5,1). Esta clasificación se modifica al introducir la variable de la población y construir el índice de tráfico total por habitante, cuyos registros ofrecen la mayor correspondencia relativa en Málaga (94) y Sevilla (89), seguidas por Almería (83), Córdoba (83) y Granada (77) y, más lejos, por Jaén (67), Cádiz (66) y Huelva (64). En resumen, puede decirse que Sevilla y Málaga concentran una parte importante del tráfico postal nacido y distribuido en Andalucía, mientras que Huelva y Jaén requieren bajos niveles de actividad. Por último, la estructura de los tráficos estaba participada, principalmente, por la correspondencia ordinaria, compuesta por todo tipo de impresos, cartas y objetos comerciales, que significaron más del 95 por ciento del total.

En la década de 1990, la situación cambió. El tráfico

postal operado por Correos y Telégrafos se redujo en los primeros años (1991-1994), seguidos de otros tantos (1995-1998) de lenta recuperación, de manera que el volumen de correspondencia de 1990 (5.626 millones) no se alcanzó hasta 1999 (5.550). Los objetos postales distribuidos en Andalucía tuvieron una evolución similar, no alcanzándose la cantidad de 1990 (650 mil) hasta 1998 (652 mil). Este largo estancamiento se debió, en buena medida, a la concurrencia de nuevos operadores privados y a la baja eficacia del servicio de correos nacional. Tal vez, por ello, en 1992, se aprobaron el Plan de Organización Industrial y el Plan de Transporte, que reorganizaron los productos postales, establecieron nuevas zonas operativas y crearon una nueva estructura de clasificación de la correspondencia. Sin embargo, la plena liberalización del sector y la entrada de nuevas empresas supusieron un cambio profundo en la correspondencias postales española y andaluza.

Gráfico 3.5.1. Tráfico de objetos postales distribuidos en Andalucía. Años 1983-2000

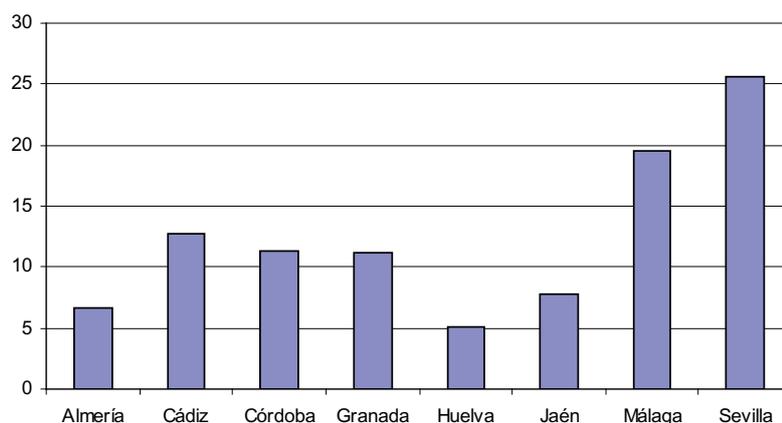
(Miles)



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

Gráfico 3.5.2. Tráfico de objetos postales distribuidos en Andalucía. Años 1983-1990

(Promedios. Porcentajes sobre total regional)



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

A comienzos del siglo XX, la red telegráfica española, cuyos orígenes se remontaban a mediados del ochocientos (1855), se había quedado pequeña y obsoleta ante el incremento del tráfico telegráfico de los últimos años del siglo XX¹⁴². Es más, su configuración radial impedía, de todo punto, aumentar el servicio y satisfacer una demanda creciente y diversificada, por lo que se hacía necesario completar la red radial con otras transversales hasta conseguir un conjunto en malla, con más kilómetros de hilo, con más capacidad y con conexiones periféricas. Este empeño se llevó a cabo durante el primer tercio del siglo XX, en sucesivas fases, de forma que, en 1935, se había duplicado el tendido y se habían levantado numerosas redes transversales. Esto es, entre 1900 y 1935, se llevó a cabo una fuerte inversión dirigida a aumentar la capacidad de transmisión de la red. Según Otero, “la política inversora desarrollada durante esos años hizo posible que la red telegráfica radial del siglo XIX fuese ampliando su estructura para transformarse en una red de malla, que enlazó entre sí importantes ciudades de la periferia como Barcelona, Valencia, Sevilla y la Coruña, sin la necesidad de pasar por Madrid”¹⁴³.

En 1935, la red en malla era una realidad en la telegrafía española, que hubo aumentado el número de líneas (de 29.030 kms en 1900 a 72.114 en 1935), la longitud de cables tendidos (de 53.381 a 147.787 entre las mismas fechas, las oficinas operativas (de 1.471 en 1900 a las 2.680 en 1935) y la eficiencia tecnológica al incorporar nuevos equipos transmisores como los aparatos baudot o disponer de los primeros teletipos o teleimpresores. En 1935, la red telegráfica española disponía de 1.839 telégrafos morse, 451 aparatos hugues, 121 baudot y 189 de otros modelos¹⁴⁴.

Andalucía se benefició de esta ampliación y de la nueva

configuración. Hacia 1911, se habían trazado las principales redes transversales, estructuradas en torno a cuatro grandes centros regionales (Sevilla, Córdoba, Málaga y Granada) y tres jefaturas provinciales (Cádiz, Jaén y Almería). Aún así, existían amplias zonas costeras sin trazado telegráfico (entre Cádiz y Huelva) o con deficiente cobertura (conexión Málaga-Almería) y grandes vacíos interiores, especialmente en Huelva, Interior de Cádiz, Almería, Granada, interior de Málaga y serranías de Córdoba y Jaén¹⁴⁵.

En años sucesivos, la red ganó densidad, apareciendo nuevos centros (Cádiz) y nuevas secciones (Jerez y Algeciras), que llevaron la telegrafía a puntos interiores como la Sierra de Grazalema o las Alpujarras. La localización geográfica de Andalucía permitió, a su vez, el tendido de cables submarinos desde sus costas. Gibraltar, Cádiz y Málaga se convirtieron en centros, emisores-receptores, conectados con Canarias, Norte y Oeste de las costas africanas o con Portugal. En 1925-1929, el promedio anual de telegramas enviados y recibidos estuvo próximo a los 2,5 millones, un 14 por ciento del total nacional, destacando las provincias de Sevilla, Málaga y Cádiz, que, en conjunto representaron el 60 por ciento del total regional.

Una vez más, la Guerra Civil quebró el desarrollo, en este caso, de la telegrafía, destruyendo una parte importante de la red y reduciendo el número de telegramas emitidos y recibidos. En el conjunto del país, la red pasó de los 53.381 kilómetros de 1935 a los 40.224 de 1940, (una reducción del 25 por ciento), los cables conductores se redujeron de 147.787 a 129.745, mientras que los telegramas cursados bajaron de 8,6 a 6,2 millones. La recuperación se produjo, no obstante, con prontitud, cuatro años después. En Andalucía, el promedio anual de 1943-1950 superó claramente al de

¹⁴²Martínez (2006).

¹⁴³Otero (2000b).

¹⁴⁴Otero (2000b).

¹⁴⁵Muñoz (2006) y Clavero (2006).

1925-1932. El registro de 1943 fue superior al de 1932.

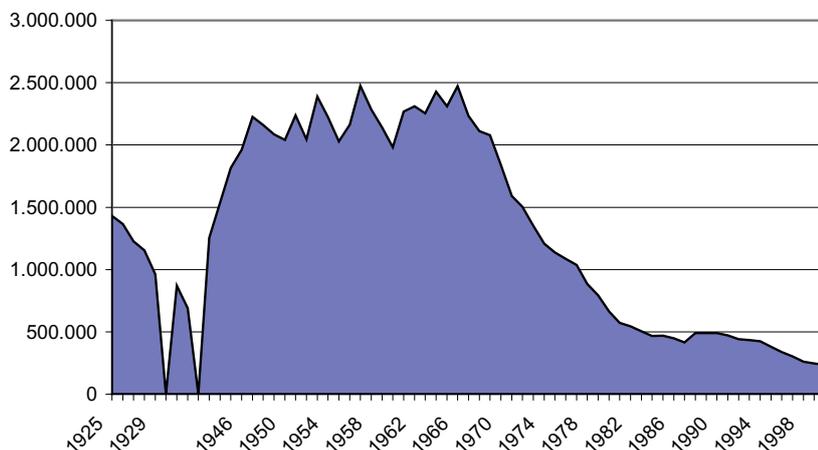
Con todo, el avance de finales de los cuarenta y los cincuenta no tuvo continuidad. El telegrama perdió importancia ante la expansión de la telefonía, hecho que se reflejó en la escasa extensión de líneas y cables telegráficos y en limitado aumento de los telegramas cursados. En nuestra región, los telegramas expedidos pasaron de 1,9 millones en 1943-50 a 2,2 en 1951-60 y 1961-70, para después iniciar un descenso claro y pronunciado. En palabras de Otero, la telegrafía fue perdiendo importancia conforme la red telefónica fue extendiéndose a lo largo y ancho del país, aunque ello no impidió la introducción del servicio telex y del sistema Gentex, el primero en 1951 y el segundo en 1964.

Las provincias andaluzas trazaron itinerarios similares: avance limitado en los cincuenta y primeros sesenta y claro retroceso en el último tercio del siglo XX. Como ocurriera en el tráfico postal, los distritos de Sevilla, Málaga y Cádiz concentraron el mayor número de telegramas, en términos absolutos y relativos. El descenso fue más lento en los ámbitos con mayor actividad. Los mapas de la red telegráfica andaluza de la segunda mitad del siglo XX señalan a Sevilla y Málaga como centros importantes de la red regional. Ambos tenían conexiones directas con casi todos los puntos andaluces y con otros muchos del país como Madrid, Barcelona, Valencia

o Murcia. Por último cabe señalar el desarrollo de la red de radioenlaces en las últimas décadas del siglo XX, dependientes de la Dirección General de Correos y Telecomunicaciones, la Radiotelevisión Española y la Compañía Telefónica Nacional de España ¹⁴⁶.

Otero, al que hemos seguido en este apartado, resume bien el papel representado por la telegrafía en la España del siglo XX y su pérdida de importancia en los últimos decenios de la pasada centuria: "Al finalizar el siglo XX, la telegrafía había dejado de ser, como consecuencia del desarrollo y socialización del servicio telefónico acaecido durante la segunda mitad del siglo XX y de la revolución de las telecomunicaciones registrada en el último tercio del mismo, el sistema de comunicaciones más rápido y eficiente que desde su introducción en 1855 había desempeñado durante cerca de un siglo. La progresiva expansión del servicio telefónico en España, acelerada a partir del decenio de los sesenta, la aparición de nuevos sistemas de comunicación a través de las redes de telefonía, como el fax y las redes de transmisión de datos, a partir de los años setenta, y ya en el decenio de los noventa la expansión de Internet y consecuentemente el desarrollo del correo electrónico, disminuyeron la importancia de las comunicaciones telegráficas, manifestada en la sostenida reducción del tráfico telegráfico" ¹⁴⁷.

Gráfico 3.5.3. Tráfico de telegramas interiores expedidos en Andalucía. Años 1925-2000



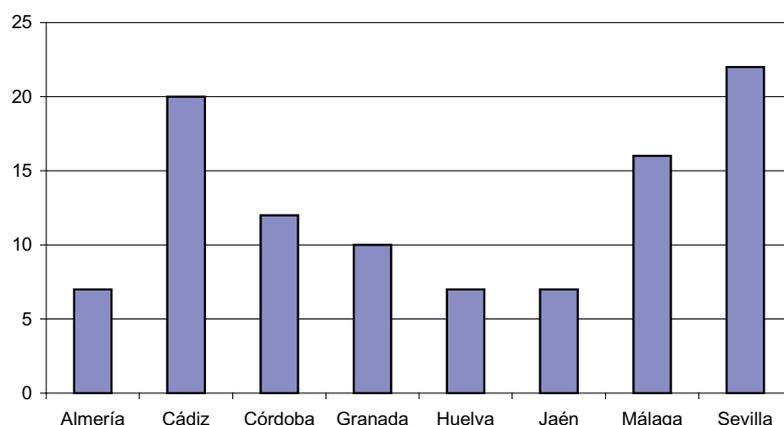
FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

¹⁴⁶ Muñoz (2006).

¹⁴⁷ Otero (2000b).

Gráfico 3.5.4. Tráfico de telegramas interiores expedidos en Andalucía. Años 1961-1970

(Promedios. Porcentajes sobre total regional)



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

El teléfono, principal causante del retroceso del servicio telegráfico, eclosionó durante la segunda mitad del siglo XX, aunque la red básica ya existía en los años anteriores a la Guerra Civil de 1936. La creación de la Compañía Telefónica Nacional de España (CTNE), vinculada a la ITT, en 1924, resultó decisiva en la expansión del servicio entre los años de 1924 a 1935, expresada por el aumento notable del número de teléfonos instalados en el país, que pasó de 103 a 343 mil

entre 1925 y 1936. Es más, en aquellos años, se armonizaron los sistemas, se conectaron las principales redes urbanas y se modernizaron, técnicamente, instalaciones y equipos. En los treinta, el teléfono se había extendido por todo el país, era utilizado frecuentemente por el Estado, las empresas y los medios de comunicación y había dejado de ser un aparato extraño en los hogares de los grupos más acomodados ¹⁴⁸.

Cuadro 3.5.3. Líneas telefónicas en servicio en Andalucía. Años 1980-1997

Promedios (miles), porcentajes sobre totales regional (provincias) y nacional (región) y líneas telefónicas por 100 habitantes (LT/h)

	1980-83	%	LT/h	1994-97	%	LT/h
Almería	48	6	12	145	7	29
Cádiz	135	16	13	316	15	28
Córdoba	88	10	12	219	10	29
Granada	90	10	12	249	12	31
Huelva	47	6	11	125	6	27
Jaén	62	7	10	174	8	27
Málaga	164	19	16	425	20	34
Sevilla	227	26	15	508	24	30
Andalucía	861	11	13	2.161	14	30
España	7.840	--	21	15.498	--	39

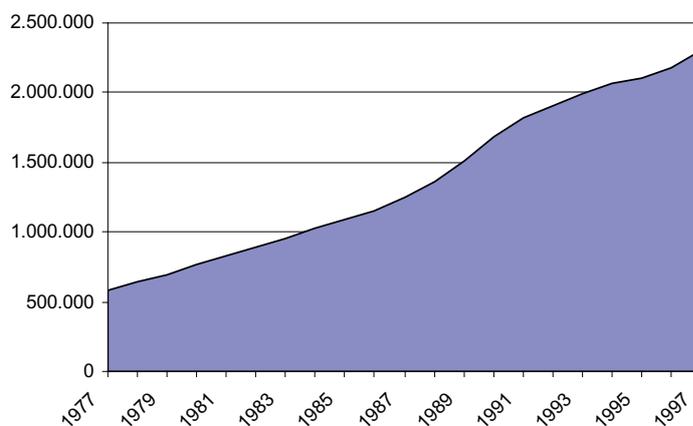
FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002) y Gómez Mendoza y San Román (2005).

¹⁴⁸ Otero (1993) y Gómez Mendoza y San Román (2005).

La Guerra Civil frenó el desarrollo y los años cuarenta ralentizaron el crecimiento, que llegó a ser significativo a partir de 1950. Desde entonces, la instalación de teléfonos alcanzó elevados porcentajes por año, reflejo de los cambios económicos y sociales de España. Las tasas de crecimiento anuales lo expresan sin ambages, aunque las cifras disponibles no permiten territorializar el análisis hasta los últimos años del siglo XX. En efecto, las estadísticas seleccionadas y publicadas por el Instituto de Estadística de Andalucía, en

2002, sólo contabilizan las líneas en servicio (1977-1997), las conferencias automáticas y manuales (1977-1986) y las conferencias interurbanas e internacionales (1988-1993). Aún así, unas y otras reflejan un crecimiento notable y una mayor participación andaluza en el total nacional, más próxima a su importancia territorial, poblacional e, incluso, económica de los últimos lustros del siglo XX. Con todo, en la última década del pasado siglo el número de líneas telefónicas por cada 100 habitantes era inferior al registro del conjunto del país.

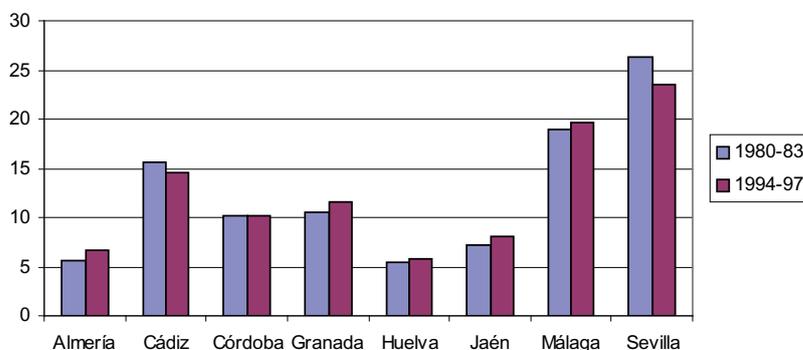
Gráfico 3.5.5. Líneas telefónicas en servicio en Andalucía. Años 1977-1997



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

Gráfico 3.5.6. Líneas telefónicas en servicio en Andalucía. Años 1980-1997

(Porcentajes sobre total regional)



FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002).

Fuentes y Bibliografía

Fuentes impresas

- *Anuario de Ferrocarriles de La Torre*, 1895-1936.
- Asociación Española de Centros Comerciales (2000): *Directorio de Centros Comerciales en España. 2000*, Madrid, A.E.C.C. (www.aedecc.com).
- Banco Español de Crédito [Banesto] (1965-1993): *Anuario del Mercado Español*, Madrid.
- Boletín de Información de Instalaciones, Equipos y Personal (RENFE), 1950-1960.
- Boletín de Información Estadística Mensual (RENFE). Información Estadística Mensual del Departamento de Material y Tracción, 1942-1972.
- Boletín de Información Estadística Mensual (RENFE). Información Estadística para la Dirección General, 1968-1971.
- Caixa de Ahorros y Pensiones de Barcelona (1997-2000): *Anuario Comercial de España*, Barcelona.
- Caixa de Ahorros y Pensiones de Barcelona (2001...): *Anuario Económico de España*. Barcelona.
- Comisaría del Plan de Desarrollo Económico y Social (1967): *Comercio Interior*. Madrid, Presidencia del Gobierno.
- Comisaría del Plan de Desarrollo Económico y Social (1972): *Comercio Interior*. Madrid, Presidencia del Gobierno.
- Comisaría General de Abastecimientos y Transportes (1975): *Guía nacional de autoservicios de alimentación*. Madrid, Ministerio de Comercio.
- Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1900-1935): *Memorias del Consejo de Administración*, Madrid.
- Compañía de los Ferrocarriles Andaluces: Datos Estadísticos, 1905-1935.
- Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (1900-1935): *Memorias del Consejo de Administración*, Madrid.
- Consejería de Economía y Hacienda (1991): *Censo de establecimientos comerciales de la Comunidad Autónoma andaluza*. 1990, Sevilla.
- Consejería de Economía y Hacienda (2004): *II Plan Integral de Fomento del Comercio Interior de Andalucía*, 2003-2006. Sevilla, Junta de Andalucía.
- Consejería de Trabajo e Industria (1997): *La empresa comercial minorista en Andalucía*. Sevilla, Junta de Andalucía.
- Consejería de Trabajo e Industria (1998): *Plan integral de fomento del comercio interior de Andalucía, 1998-2001*. Sevilla, Junta de Andalucía.
- Consular Reports, 1860-1912.
- *Datos Estadísticos sobre productos de la explotación y movimiento comercial* (RENFE), 1940-1964.
- Dirección General de Aduanas (1849...): *Estadística del Comercio Exterior de España*. Madrid (con ligeras variaciones en el título).
- Dirección General de Comercio Interior (1989): *Centros comerciales y mercados minoristas. Informe y directorio*. Madrid, Ministerio de Economía y Hacienda.
- Dirección General de Comercio Interior (1995a). *Informe sobre el comercio interior y la distribución en España*, 2 vols. Madrid, Ministerio de Comercio y Turismo.
- Dirección General de Comercio Interior (1995b): *La distribución comercial en España. Informe Anual*. Madrid, Ministerio de Comercio y Turismo.
- Dirección General de Comercio Interior (1996a). *Informe sobre el comercio interior y la distribución en España*, 2 vols. Madrid, Ministerio de Economía y Hacienda.
- Dirección General de Comercio Interior (1996b): *Estructura del comercio minorista en España. Resultados por comunidades autónomas: Andalucía*. Madrid, Ministerio de Economía y Hacienda.
- Dirección General de Comercio Interior (1996c): *Comercio mayorista: análisis por comunidades autónomas*. Madrid, Ministerio de Economía y Hacienda.

- Dirección General de Comercio Interior (1997a): *La distribución comercial en España. Informe 1996*. Madrid, Ministerio de Economía y Hacienda.
- Dirección General de Comercio Interior (1997b): *Evolución y actualización de la estructura del comercio minorista en España*. Madrid, Ministerio de Economía y Hacienda.
- Dirección General de Comercio Interior (1997c): *Datos básicos del comercio interior en España: análisis por comunidades autónomas*. Madrid, Ministerio de Economía y Hacienda.
- Dirección General de Comercio Interior (1998a): *Datos básicos del comercio interior en España. Análisis por comunidades autónomas*. Madrid, Ministerio de Economía y Hacienda.
- Dirección General de Comercio Interior (1998b): *La distribución comercial en España. Informe 1997*. Madrid, Ministerio de Economía y Hacienda.
- Dirección General de Comercio Interior (1998c): *Evolución y actualización de la estructura del comercio mayorista en España*. Madrid, Ministerio de Economía y Hacienda.
- Dirección General de Comercio Interior (1999a): *Estudio sobre la estructura del comercio minorista en España. Informe Andalucía*. Madrid.
- Dirección General de Comercio Interior (1999b): *La distribución comercial en España. Informe 1998*. Madrid, Ministerio de Economía y Hacienda.
- Dirección General de Correos y Telégrafos (1920): *Los servicios de Correos en España. Estado actual y proyecto de ampliación y mejora de los mismos*, Madrid.
- Dirección General del Instituto Geográfico y Estadístico (1916-1922): *Anuario estadístico de España, 1915... 1920*, Madrid.
- *Estadística del Impuesto de Transportes Terrestres, 1901-1930*.
- *Estudio Económico de las líneas dependientes de Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE), 1966*.
- Fundación BBVA (1999): *Renta Nacional de España y su distribución provincial. Serie homogénea, 1955-1993. Avances 1994 a 1997*. Bilbao.
- I.R.E.S.C.O. (1984): *Informe sobre el comercio asociado en España*. Madrid, Ministerio de Economía y Hacienda.
- I.R.E.S.C.O. (1978): *Informe general sobre el comercio interior en España*. Madrid, Ministerio de Economía y Hacienda.
- I.R.E.S.C.O. (1980): *Encuesta sobre la estructura del comercio interior en España*. Madrid, Ministerio de Economía y Hacienda.
- I.R.E.S.C.O. (1983): *Características generales del comercio minorista y mayorista en España*. Madrid, Ministerio de Economía y Hacienda.
- Información Estadística para Dirección, Movimiento y Material y Tracción, 1965-1969, *índices(1963-1975)*. Madrid.
- Instituto de Desarrollo Regional (1982): *Anuario Estadístico de Andalucía*. Sevilla.
- Instituto de Estadística de Andalucía (1985...): *Anuario Estadístico de Andalucía*. Sevilla, Junta de Andalucía.
- Instituto de Estadística de Andalucía (1992...): *Comercio Exterior de Andalucía*. Sevilla, Junta de Andalucía.
- Instituto de Estadística de Andalucía (1993a): *Censo de Locales. Andalucía 1990*. Sevilla.
- Instituto de Estadística de Andalucía (1993b): *Contabilidad Regional y Tabla Input-Output de Andalucía 1990. Presentación de resultados*. Sevilla.
- Instituto de Estadística de Andalucía (1995-2000): *Contabilidad Regional Anual de Andalucía*. Sevilla.
- Instituto de Estadística de Andalucía (1995a): *Contabilidad Regional y Tabla Input-Output de Andalucía 1990. Análisis de resultados*. Sevilla.
- Instituto de Estadística de Andalucía (1995b): *Atlas Comercial de Andalucía. 1994*. Sevilla.
- Instituto de Estadística de Andalucía (1997-2000): *Anuario estadístico de Andalucía*, Sevilla.
- Instituto de Estadística de Andalucía (2000a): *Sistema de Cuentas Económicas de Andalucía. Marco Input-Output, 1995 (2 vols.)*. Sevilla.
- Instituto de Estadística de Andalucía (2000b): *Central de Balances de Actividad Empresarial en Andalucía*. Sevilla.
- Instituto de Estadística de Andalucía (2000c): *Base de datos de actividad económica en Andalucía*. Sevilla.
- Instituto de Estadística de Andalucía (2000d): *Demografía empresarial en Andalucía, 1996-2000*. Sevilla.
- Instituto de Estadística de Andalucía (2001): *Servicios de Comercio en Andalucía. 2000*. Sevilla.
- Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones (1983): *Estadísticas de transportes. Series cronológicas (1950-1980)*, Madrid.
- Instituto Geográfico, Catastral y de Estadística (1931-1935): *Anuario estadístico de España*, Madrid.
- Instituto Nacional de Estadística (1956-1979): *Estadísticas de la aviación civil en España*. Madrid.
- Instituto Nacional de Estadística (1958): *Comercio exterior de España. Números índice (1901-1956)*. Madrid.
- Instituto Nacional de Estadística (1966): *I Encuesta de Comercio Interior al por menor (avance de resultados) 1964*. Madrid.
- Instituto Nacional de Estadística (1966a): *Estadística de transporte, vol. 1. Transporte aéreo, 1929-1965*, Madrid.
- Instituto Nacional de Estadística (1966b): *Estadística de transporte, vol. 2. Transporte marítimo*, Madrid.

- Instituto Nacional de Estadística (1967...): *Encuesta continua de presupuestos familiares...* Madrid.
- Instituto Nacional de Estadística (1967a): *Estadística de transporte, vol. 3. Transporte terrestre no ferroviario*, Madrid.
- Instituto Nacional de Estadística (1967b): *Estadística de transporte, vol. 4. Transporte ferroviario, 1865-1965*. Madrid.
- Instituto Nacional de Estadística (1969): *Estadística del transporte aéreo, 1929-1968*. Madrid.
- Instituto Nacional de Estadística (1969): *II Encuesta de Comercio Interior*, Madrid. (Resultados provinciales).
- Instituto Nacional de Estadística (1970a): *II Encuesta de Comercio Interior*, Madrid. (Resultados nacionales).
- Instituto Nacional de Estadística (1970b): *Censo de locales, 2 vols.* Madrid.
- Instituto Nacional de Estadística (1976): *Comercio exterior de España. Números*.
- Instituto Nacional de Estadística (1980): *Censo de locales de España, 3 vols.* Madrid.
- Instituto Nacional de Estadística (1984-85): *Encuesta de Comercio Interior*, Madrid.
- Instituto Nacional de Estadística (1990a): *Encuesta de Comercio Interior. 1988*,
- Instituto Nacional de Estadística (1990b): *Censo de locales, 3 vols.* Madrid.
- Instituto Nacional de Estadística (1991): *Contabilidad regional de España. Base 1986. Serie homogénea, 1980-1989*. Madrid.
- Instituto Nacional de Estadística (1995): *Encuesta de Comercio Interior 1992*. Madrid.
- Instituto Nacional de Estadística (1995-2002): *Directorio Central de empresas*. Madrid.
- Instituto Nacional de Estadística (1995b): *Encuesta de coyuntura de comercio al por menor. Base 1994*. Madrid.
- Instituto Nacional de Estadística (1996): *Contabilidad regional de España. Base 1986. Serie 1990-1994*. Madrid.
- Instituto Nacional de Estadística (2000): *Encuesta de Comercio al por Mayor. 1998*. Madrid.
- Instituto Nacional de Estadística (2001): *Encuesta de Población Activa (EPA). Serie homogénea 1976-2000. Principales resultados*. Madrid.
- Instituto Nacional de Estadística (2002): *Contabilidad Regional de España. Base 2000*. Madrid.
- Jefatura Superior de Estadística (1926): *Anuario estadístico de España, 1924-1925*, Madrid.
- *La Gaceta de los Caminos de Hierro*.
- *La Revista Ilustrada de Banca, Ferrocarriles e Industria, 1890-1935*. Madrid.
- *Memoria de la Tercera Zona (RENFE), 1948*.
- *Memorias Anuales de la Compañía del Ferrocarril de Zafra a Huelva, 1905-1935*.
- *Memorias de EFE, 1940-1965*.
- *Memorias de FEVE, desde 1965*.
- *Memorias de MZA, 1856-1941*.
- *Memorias y Cuentas de The Great Southern of Spain Railway, 1909-1935*.
- *Memorias, Anuarios y Estadísticas de Obras Públicas, 1856-1929*.
- Ministerio de Comercio y Turismo (1978): *Informe general sobre el comercio interior en España*. Madrid, Ministerio de Comercio y Turismo.
- Ministerio de Comercio y Turismo (1995): *Informe sobre el comercio interior y la distribución en España*. Madrid, Ministerio de Comercio y Turismo.
- Ministerio de Fomento. Dirección General de Política Económica y Presupuestaria (1998): *Anuario estadístico*, Madrid.
- Ministerio de Fomento. Dirección General de Programación Económica (2000): *Anuario estadístico*, Madrid.
- Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Puertos y Costas (1991-1992): *Memoria de actividades. Puertos, 1990-1991*, Madrid.
- Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Dirección General de Puertos y Costas (1978-1986): *Memoria, 1977-1985*, Madrid.
- Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Dirección General de Puertos y Costas (1987-1990): *Memoria de actividades. Puertos, 1986-1989*, Madrid.
- Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Dirección General de Aviación Civil (1991-1996): *Anuario estadístico del transporte aéreo. España*, Madrid.
- Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Obras Públicas (1900-1920): *Estadística de Obras Públicas*, Madrid.
- Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos y Señales Marítimas (1964): *Plan de desarrollo económico y social. Plan de puertos, 1964-1967. Anejo 2, datos de tráfico*, Madrid (Contiene series de tráfico marítimo incompletas desde 1900 a 1962).
- Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos y Señales Marítimas (1959): *Resumen de las memorias de los puertos españoles. Ejercicio de 1958*, Madrid.
- Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos y Señales Marítimas (1963): *Resumen de las memorias de los puertos españoles, 1962*, Madrid.
- Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos y Señales Marítimas (1964-1977): *Memoria, 1963-1976*, Madrid.
- Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Dirección General de Aviación Civil (1980-1990): *Anuario estadístico del transporte aéreo*. España, Madrid.

- Puertos del Estado (1993-1995): *Memoria de actividades, 1992-1994*, Madrid.

- Puertos del Estado (1996-2001): *Anuario estadístico, 1995-2000*, Madrid.

- Secretaría de Estado de Comercio (1989): *Centros comerciales y mercados minoristas*, 2 vols. Madrid, Ministerio de Economía y Hacienda.

Bibliografía

- Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (1996): *Los aeropuertos españoles : su historia, 1911-1996*, Madrid, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

- Alemany Llovera, J. (1991): *Los puertos españoles en el siglo XIX*, Madrid, Centro de Publicaciones del MOPT.

- Alonso Franco, E. (1977): "El transporte marítimo en Andalucía", J. Hernando Cogollor y (otros), *Transporte y desarrollo regional en Andalucía, Sevilla*, Instituto de Desarrollo Regional, D.L, pp. 183-206.

- Alonso, J. (1983): *El comportamiento del consumidor. Una aproximación teórica con estudios empíricos*. Madrid, Instituto Nacional de Consumo.

- Alonso, J.A. (1988): "El sector exterior", en J.L. García Delgado, dir., *España, economía*. Madrid, Espasa Calpe, pp. 273-366.

- Alonso, J.A.; Donoso, V. (1999): "Sector exterior: apertura económica y líneas de especialización", en J.L. García Delgado, dir., *España, economía: ante el siglo XXI*. Madrid, Espasa Calpe, pp. 207-240.

- Alonso, L.E.; Conde, F. (1994): *Historia del consumo en España*. Madrid, Ed. Debate.

- Alzola y Minondo, P. (1899): *Historia de las obras públicas en España*, Madrid (reedición Ed. Turner, 1975).

- Andrés Álvarez, V. (1943): "Historia y crítica de los valores de nuestra balanza de comercio", *Moneda y Crédito*, 4.

- Anes Álvarez de Castrillón, R. (1978): "Relaciones entre el ferrocarril y la economía española (1865-1935)", Artola (Dir.), *Los ferrocarriles en España (1844-1943)*, tomo 2, pp. 355-512.

- Artal Tur, A. (2006): *Comercio exterior y especialización portuaria: análisis de la realidad española y su posición en el entorno europeo*, Documento de trabajo de la Facultad de Ciencias de la Empresa de la Universidad Politécnica de Cartagena (página web de la UPCT, 2006).

- Artola Gallego, M. (1978): *Los ferrocarriles en España (1844-1943)*, 2 vols, Madrid, Banco de España.

- Asensio, M.J. (1997): "Especialización y determinantes del comercio exterior español en los cincuenta", *Cuadernos Aragoneses de Economía*, 7, 2, pp. 485-501.

- Asían, R. (2000): "Situación de las estadísticas regionales en el sector servicios: una llamada de atención sobre la falta de estadísticas en los Servicios a las Empresas en Andalucía", *Revista de Estudios Regionales*, 58, pp. 78-112.

- Asociación General de Transportes por Vía Férrea (1933): *El problema de los ferrocarriles: sus causas, sus soluciones*, Madrid, Gráfica Administrativa.

- Asociación General de Transportes por Vía Férrea (1934): *El problema del carbón en los ferrocarriles*, Madrid, Gráfica Administrativa.

- Asociación Nacional de la Carretera (2006), página web, mayo.

- Auriolles, J.; Ruiz, G. (1985): "El sector exterior en la economía andaluza", *Información Comercial Española*, 619, pp. 95-108.

- Badía, M. (1994): "Geografía comercial de España: el sector de distribución en Andalucía", *Distribución y Consumo*, 14, pp. 32-41.

- Bahamonde Magro, A.; Martínez Lorente, G y Otero Carvajal, L.E. (1993): *Las comunicaciones en la construcción del Estado contemporáneo en España: 1700-1936. El correo, el telégrafo y el teléfono*, Madrid.

- Bahamonde Magro, A.; Martínez Lorente, G y Otero Carvajal, L.E. (2002a): *Atlas histórico de las comunicaciones en España (1700-2002)*, Madrid.

- Bahamonde Magro, A.; Martínez Lorente, G y Otero Carvajal, L.E. (2002b): *Las telecomunicaciones en España. Del telégrafo óptico a la sociedad de la información*, Madrid.

- Bairoch, P. (1967): *Revolución industrial y subdesarrollo*, Madrid, Siglo XXI.

- Ballesteros Doncel, D y Martínez Vara, T. (2001): "La evolución del empleo en el sector ferroviario español, 1893-1935", *Revista de Historia Económica*, año XIX, Otoño-Invierno, nº 3, pp. 637-677.

- Ballina Ballina, F.J. de la (1993): "Los modelos de evolución del comercio minorista: análisis para la síntesis", *Esic-Market*, 81, pp. 51-65.

- Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (1962): *El desarrollo económico de España*, Oficina de Coordinación y Programación Económica, Documento 35.

- Barciela, C. y otros (2001): *La España de Franco (1939-1975). Economía*. Madrid, Ed. Síntesis.

- Barquín Gil, R. (1999): "El ahorro social: una perspectiva dinámica", en Muñoz, Sanz y Vidal (Ed.), *Siglo y medio de ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad*, pp. 337-354.

- Barragán Muñoz, J. (1986): "Aportación al estudio de la región portuaria andaluza", *Revista de Estudios Andaluces*, 6, pp. 75-96.

- Barragán Muñoz, J. (1989): "El papel del puerto de Algeciras en los impactos recientes del Campo de Gibraltar: prototipo de un modelo de ocupación desarrollistas del espacio litoral", *Revista de Estudios Andaluces*, 13, pp. 183-196.

- Barragán Muñoz, J.M. (1987): *Los puertos de la Bahía de Cádiz: entre el determinismo geográfico y el desarrollo de la técnica comercial (1961-1982)*. Cádiz, Diputación Provincial.

- Barragán Muñoz, J.M. (1990): "Puertos y transporte marítimo en Andalucía", G. Cano, dr., *Geografía de Andalucía*, Sevilla, Edicusa, pp. 201-227.
- Barragán Muñoz, J.M. (1996): "Las infraestructuras portuarias en Andalucía: balance del periodo autonómico", *Revista de Estudios Regionales*, 44, pp. 241-255.
- BarrosoCádiz, R. (1999): "Franquicias: un sólido sistema de expansión de una marca", *Distribución y Consumo*, 45, pp. 60-70.
- Baylos, V. (1964): "Encuesta sobre la población activa española", *Estadística Española*, 24, pp. 7-16.
- Berg, M. (1987): *La era de las manufacturas (1700-1850). Una nueva historia de la Revolución Industrial Británica*, Barcelona, Crítica.
- Bernal Rodríguez, A. M y Parejo Barranco, A. (2001): "La Economía andaluza. Atrazo y frágil vertebración", Germán, Llopis, Maluquer y Zapata (Eds.), *Historia Económica Regional de España, Siglos XIX y XX*, pp. 299-330.
- Bernat, J. (1975): "Los puertos españoles: su movimiento en la década de 1962-72", *Revista Sindical de Estadística*, 120, pp. 46-65.
- Bosque Maurel, J. (1952): "Funciones económicas de los puertos españoles de la península", *Estudios Geográficos*, 48.
- Bravo Suarez, J. (1944): "Los puertos atlánticos del S.O de España en su aspecto económico", BRSGM, LXXX, pp. 1-6.
- Briz, J.; Casares, J. (1985): "Una revisión histórica del comercio español", *Información Comercial Española*, 623, pp. 129-140.
- Broder, A. (1981): *Le role des interets etrangers dans la croissance economique de l'Espagne: 1815-1913*, These pour --le Doctorat d'Etat.
- Buisán, A.; Gordo, E. (1997): *El sector exterior en España*. Madrid, Banco de España.
- Camacho, J.A.; Navarro, J.L.; Rodríguez, M. (2002): "Impacto del comercio exterior en el crecimiento económico español y andaluz", *Boletín Económico de Andalucía*, 31-32, pp. 209-222.
- Cámara Oficial de Comercio de la Provincia de Madrid (1917): *El problema de los transportes terrestres*. Sobrinos de la sucesora de M. Minuesa de los Ríos, Madrid.
- Cambó Batlle, F. (1918): *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España*. 6 vols, Madrid, Ministerio de Fomento.
- Campayo Rodríguez, C. (dir.), (1997): *Las grandes superficies comerciales y la reestructuración de la distribución comercial en Andalucía*. Consejería de Trabajo e Industria. Junta de Andalucía. Sevilla.
- Campayo, C.; Román, C. (1993): "El comercio y las estructuras comerciales", en M. Martín Rodríguez, dir., *Estructura económica de Andalucía*. Madrid, Espasa Calpe, pp. 499-524.
- Cano García, G. (1980): *El transporte aéreo en España*, Barcelona, Ariel.
- Cano García, G. (1985): "Aeropuertos y transporte aéreo en Andalucía", *Revista de Estudios Andaluces*, 4, pp. 199-228.
- Cano García, G. (1990): "El transporte aéreo en Andalucía", G. Cano García, dr., *Geografía de Andalucía*, Sevilla, Tartessos, vol VI, pp. 229-261.
- Caro Cancela, D. (1990): "El primer ferrocarril de Andalucía. La línea Jerez-El Puerto-Trocadero (1854-1861)", *Revista de Humanidades*, 5, octubre-diciembre, pp. 70-85.
- Casares Alonso, A. (1973): Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX. Estudios del Instituto Iberoamericano del Desarrollo Económico, Madrid.
- Casares Ripol, J. (1982): "Dualismo en el comercio interior. Alternativas futuras", *Información Comercial Española*, 582, pp. 108-110.
- Casares Ripol, J. (1987): "Algunas reflexiones sobre la situación actual y la política de modernización del comercio interior", *Información Comercial Española*, 644, pp. 7-18.
- Casares Ripol, J. (1991): "El efecto desbordamiento en la distribución comercial", *Información Comercial Española*, 693, pp. 39-48.
- Casares Ripol, J. (1993): "La política de comercio interior en España y en otros países", *Información Comercial Española*, 713, pp. 35-48.
- Casares Ripol, J. (1995): "Revolución emergente en la distribución comercial", *Papeles de Economía Española*, 50, pp. 321-328.
- Casares, J.; Rebollo, A. (2002): "La innovación en la distribución comercial. El papel de MERCASA y la red de MERCAS", *Distribución y Consumo*, 66, pp. 5-24.
- Casares, J.; Aranda, E.; Martín, V.J. (2002): "El comercio en Andalucía: demanda, oferta, concentración y relación con proveedores", *Boletín Económico de Andalucía*, 31-32, pp. 167-184.
- Casares, J.; Martín, V.J. y Aranda, E. (2000): "Vértigo en la distribución comercial. Concentración, competencia, empleo y relaciones con los proveedores", *Distribución y Consumo*, 10, pp. 5-25.
- Casares, J.; Muñoz, P. y Rebollo, A. (1990): "La distribución comercial en España", *Papeles de Economía Española*, 42, pp. 251-261.
- Casares, J.; Rebollo, A. (1996): *Distribución comercial*. Madrid, Civitas.
- Casares, J.; Briz, J.; Rebollo, A. y Muñoz, P. (1987): *La economía de la distribución comercial*. Barcelona, Ariel.
- Castillo Manzano, J.I.; Lopez Valpuesta, L. y Pérez García, J.J. (2005): *Análisis del impacto de las leyes de 1992 y 1997 sobre el sistema portuario español*, Sevilla, Fundación Centro de Estudios Andaluces.
- Catalán, J. (1995): "Sector exterior y crecimiento industrial. España y Europa, 1939-1959". *Revista de Historia Industrial*, 8, pp. 99-146.

- Cerdá Suárez, L.M. (2002): "Tipología y evolución de los centros comerciales", *Distribución y Consumo*, 12, pp. 43-60.
- Chandler, A.D. (1987): *La mano visible. La revolución en la dirección de la empresa norteamericana*, Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
- Clavero Berlanga, J. (2006): "El telégrafo en Málaga", Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S.A (2006): *Exposición 150 aniversario del telégrafo en España*, Madrid, Correos, pp. 103-116.
- Cohen Amsalem, A. (1987): *El marquesado del Zenete, tierra de minas. Transición al capitalismo y dinámica demográfica (1870-1925)*, Granada, Diputación Provincial de Granada.
- Coll, S.; Fortea, J.I. (2002): *Guía de Fuentes cuantitativas para la historia económica de España. Vol. II* Madrid, Banco de España.
- Comín Comín, F. (1999): "Los efectos económicos del ferrocarril sobre la economía española", Muñoz, Sanz y Vidal., eds., *Siglo y medio de ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad*, pp. 255-271, Madrid.
- Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. (1998): *150 años de historia de los ferrocarriles españoles, 2 vols*, Madrid, Anaya, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Consejería de Obras Públicas y Transportes. Centro de Estudios territoriales y Urbanos (1988): *Actas del Simposium Territorio, Puerto y Ciudad*, Sevilla.
- Consejería de Obras Públicas y Transportes. Centro de Estudios territoriales y Urbanos (1990): *Los puertos andaluces y la ordenación del territorio*, Sevilla.
- Consejería de Política Territorial (1987): *Plan General de Carreteras de Andalucía*, Sevilla, Junta de Andalucía.
- Correa García, M^a D. (1981): "El Instituto Nacional de Estadística ante la estadística regional: problemas metodológicos", *Estadística Española*, 90, pp. 97-118.
- Cruz Roche, I. y otros (1999). "Concentración y competencia en la distribución minorista en España", *Información Comercial Española*, 779, pp. 9-36.
- Cuadrado Roura, J.R. (1979): "Economía y transporte en Andalucía: desarticulación y dependencia", J. *Hernando Cogollor y (otros)*, (1979): *Transporte y desarrollo regional en Andalucía, Sevilla*, Instituto de Desarrollo Regional, D.L, pp. 105-140.
- Cuadrado Roura, J.R. (1988): "El sector servicios: evolución, características y perspectivas de futuro", en J.L. García Delgado, ed. *España. Economía*. Madrid, Espasa Calpe, pp. 231-272.
- Cuadrado Roura, J.R. (1990): "La expansión de los servicios en el contexto del cambio estructural de la economía española", *Papeles de Economía Española*, 42, pp. 98-120.
- Cuadrado, J.; González (1987): *El sector servicios en España*. Barcelona, Orbis.
- Cuadrado, J.R.; Del Río, C. (1993): *Los servicios en España*. Madrid, Pirámide.
- Cucarella, V. y Serrano, L (1999): *El 'stock' de capital ferroviario en España y sus provincias: 1845-1997*, Madrid, Fundación BBV.
- Cuéllar Villar, D. (2001): "Las carreteras en el Sureste andaluz (1850-1940): organización del territorio y formación de capital", *Tercer Congreso de Historia de Andalucía*, Córdoba, pp. 29-40.
- Cuéllar Villar, D. (2002): *Transportes y desarrollo en el Sureste andaluz (1850-1950): historia económica, empresarial y territorial*, Almería, Universidad, tesis doctoral.
- Cuéllar Villar, D. (2003a): *Los Transportes en el Sureste andaluz (1850-1950): Economía, Empresas y Territorio*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Cuéllar Villar, D. (2003b): "Un modelo ferroviario de ciclo minero: auge y declive del ferrocarril en el Sureste andaluz", *Revista TST*, 6, pp. 40-64.
- Cuéllar Villar, D. (2005): "La vía estrecha en Andalucía: de los ciclos mineros al desarrollo urbano", Muñoz Rubio (Dir.), *Historia de la vía estrecha en España*. 2 vols., Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Cuenca García, E. (1995): "El sector exterior de la economía andaluza", *Boletín Económico de Andalucía*, 20, pp. 43-52.
- Cuesta P.; Penelas, A. (2003): "Estrategias de crecimiento de las empresas de distribución comercial de productos de gran consumo", en J.M. Barreiro y otros (coords.): *Gestión Científica Empresarial*. Madrid, Netbiblo, pp. 231-244.
- Cuesta Valiño, P. (1998): "Análisis de las empresas líderes en el sector de Hipermercados en España: Pryca, Continente, Alcampo, Hipercor y Eroski", *Distribución y Consumo*, 37, pp. 15-55.
- Cuesta Valiño, P. (1999): "Centros comerciales en España. Concepto, tipología y evolución", *Distribución y Consumo*, 48, pp. 5-26.
- Cuesta Valiño, P. (2004a): "Treinta años de hipermercados en España ¿Saturación o renovación?", *Distribución y Consumo*, 74, pp. 46-56.
- Cuesta Valiño, P. (2004b): "La franquicia: una fórmula comercial con éxito en pleno crecimiento", *Distribución y Consumo*, 78, pp. 5-14.
- Cuesta, P.; Rubio, D. (2002): "Características del sistema de distribución comercial en Andalucía", *Boletín Económico de Andalucía*, 31-32, pp. 135-165.
- Dávara, A. (1984): "Grandes almacenes y almacenes populares", *Distribución y Actualidad*, 110, pp. 40-58.
- Dávara, A. (1985): "Especial hipermercados", *Distribución y Actualidad*, 121, pp. 45-64.
- Dávara, A. (2002): "Comercio especializado y franquicia. Dos fórmulas de éxito para un futuro diferente", *Distribución Actualidad*, 305, pp. 6-10.
- Dávara, A. (2003): "Dossier Hipermercados", *Distribución Actualidad*, 319, pp. 43-89.

- De Benito, J.L. (1935): *Las compañías de ferrocarriles en quiebra. Una sangría agotadora del Estado español*, Madrid, Ed. Marsiega.
- De Cabo Serrano, G. (2002): "Relación entre sector exterior y competitividad de la economía andaluza", *Boletín Económico de Andalucía*, 31-32, pp. 223-232.
- De Miguel, A. (1928): *Los ferrocarriles en España*, Madrid, Industrial Gráfica.
- Del Pino González, A. (2004): "El marco normativo del comercio interior en España. Una aproximación histórica", *Distribución y Consumo*, 53, pp. 53-63.
- Del Río, C. (1988): "Dinámica y distribución espacial de los servicios en España entre 1960 y 1985", *Papeles de Economía Española*, 34, pp. 454-477.
- Delgado Cabeza, M. (1993): "Las tres últimas décadas de la economía andaluza", en M. Martín Rodríguez, (dir.), *Estructura económica de Andalucía*. Madrid, Espasa Calpe, pp. 73-114.
- Delgado, J.M. y Guimerá, A. (2000): *Los puertos españoles: historia y futuro (siglos XVI-XX)*, Madrid, Fundación Portuaria, Colección Portuaria Forum.
- Delgado, M.; Rodríguez, M^a C. (1995): "Los flujos comerciales de la economía andaluza con el exterior", *Boletín Económico de Andalucía*, 20, pp. 53-70.
- Domínguez Martín, R. (2002): *La riqueza de las regiones. Las desigualdades económicas regionales en España, 1700-2000*, Madrid, Alianza Editorial.
- Donges, J.B. (1973): "La configuración de la exportación industrial española", *Información Comercial Española*, 481-482, pp. 185-207.
- Donnet y Pareja, B. (1910): *Los puertos de España*, Madrid, Imprenta de Prudencio Pérez de Velasco.
- Duque, J.L. (2001): *Significación del transporte en la economía andaluza*, Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- Escolano, S. (1988): *Comercio y territorio en España*. Zaragoza, Prensas Universitarias.
- Esteve Secall, R. (1990): *Los puertos y el desarrollo regional en Andalucía*, Málaga, Arguval.
- Fanjul, O.; Segura, J. (1977): *Dependencia productiva y exterior de la economía española, 1962-1970*. Madrid, INI.
- Fernández Martínez, R. (1979): "El transporte aéreo en Andalucía", J. *Hernando Cogollor y (otros)*, *Transporte y desarrollo regional en Andalucía, Sevilla*, Instituto de Desarrollo Regional, D.L, pp. 207-228.
- Fernández Pérez, J.M. (1995): "La postura de Flores de Lemus ante el problema ferroviario: el Informe de los Sabios", *Información Comercial Española*, 740, abril, pp. 131-152.
- Ferrán Nadal, J. (1972): *Canales de distribución en España*. Barcelona, Eunsa.
- Fogel, R.W. (1972): *Los ferrocarriles y el crecimiento económico de Estados Unidos: ensayos de Historia Económica*, Madrid, Tecnos.
- Fontana Lázaro, J. (1986): "La dinámica del mercado interior", Martínez Vara, ed., *Mercado y desarrollo económico en la España contemporánea*, Madrid, pp. 85-96.
- Fontana Tarrats, J.M., dir. (1963): *Atlas Comercial de España*. Madrid, Cámaras de Comercio, Industria y Navegación.
- Frax, E. (1981): *Puertos y comercio de cabotaje en España, 1857-1934*, Madrid, Banco de España.
- Frax, E. y Madrazo, S. (2001): "El transporte por carretera, siglos XVIII-XX", *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 1, pp. 31-53.
- Fuentes Quintana, E. (1995): *El modelo de economía abierta y el modelo castizo en el desarrollo económico de la España de los años noventa*. Zaragoza, Prensas Universitarias.
- García de Castro Andreu, J.A. (1987): "La evolución de las grandes superficies en España", *Información Comercial Española*, 644, pp. 31-44.
- García de Castro Andreu, J.A. (1993): "Evolución del comercio detallista en España en las últimas décadas", *Información Comercial Española*, 713, pp. 63-70.
- García Díaz, M. (2000): "El comercio interior", en F.J. Sáez, dir. *La economía de Granada en los albores de un nuevo siglo*. Granada, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Granada/Universidad de Granada, pp. 329-354.
- García López, J.L. (1979): "Transporte por carretera en Andalucía", J. *Hernando Cogollor y (otros)*, *Transporte y desarrollo regional en Andalucía, Sevilla*, Instituto de Desarrollo Regional, D.L, pp. 141-155.
- García Perea, P; Gómez, R. (1994): *Elaboración de series históricas de empleo a partir de la EPA (1964-1992)*. Madrid, Banco de España.
- Gesa Castellón, J.A. (1974): "Problemática y papel del mayorista y detallista como agentes del comercio interior. Funciones y perspectiva", *Información Comercial Española*, 487, pp. 143-154.
- Gómez del Moral, M; Alonso, F. (1994): "La Contabilidad Regional de España", *Fuentes Estadísticas*, 5.
- Gómez del Moral, M; García Rubio, A. (1998): "Contabilidad Regional del INE", *Fuentes Estadísticas*, 35.
- Gómez Mendoza, A. (1982): *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913)*, Madrid, Alianza.
- Gómez Mendoza, A. (1984a): "Los efectos del ferrocarril sobre la economía española, 1855-1913", *Papeles de Economía Española*, 20.
- Gómez Mendoza, A. (1984b): *Ferrocarril y mercado interior en España (1874-1913)*. Vol I, Madrid, Banco de España.
- Gómez Mendoza, A. (1985): *Ferrocarril y mercado interior en España (1874-1913)*. Vol II, Madrid, Banco de España.
- Gómez Mendoza, A. (1989): *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*, Madrid, Espasa Calpe.

- Gómez Mendoza, A. (1998): "Along broad lines: the economic history of Spanish Railways, 1973-1996", *The Journal of Transport History*, 19, 1, pp. 1-17.
- Gómez Mendoza, A. y San Román, E. (2005): "Transportes y comunicaciones", en A. Carreras y X. Tafunell (Coords.), *Estadísticas Históricas de España, siglos XIX y XX*, Volumen II, Bilbao, Fundación BBVA, pp. 511-572.
- Gómez Mendoza, J. (1983): "Estructura y estrategias comerciales urbanas en España", *Ciudad y Territorio*, 55, pp. 5-23.
- Gómez Ordóñez, J.L. y Grindlay Moreno, A.L. (2000): "Los transportes ferroviario y marítimo en Andalucía", *Revista de Estudios Regionales*, 56, pp. 141-169.
- González Moreno, M. (1993): "El sector servicios", en M. Martín Rodríguez (dir.), *Estructura económica de Andalucía*. Madrid, Espasa Calpe, pp. 397-428.
- González Portilla, M.; Montero, M.; Garmendia, J. M^a; Novo, P. A.; y Macías, O. (1995): *Ferrocarriles y desarrollo. Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914*. Universidad del País Vasco, Bilbao.
- González Ruiz, J. (1996): *El puerto de Motril*, Asukaría Mediterránea.
- Gutiérrez, R.; Abad, F. y Torres, F. (2000): *Comercio minorista en Andalucía: aspectos metodológicos y análisis estadístico en relación con la estadística pública*. Sevilla, Instituto de Estadística de Andalucía.
- Herce, J.A. (1995): "Los servicios en la economía española", *Papeles de Economía Española*, 62, pp. 213-225.
- Hernández Armenteros, S. (2002): "Población", en Instituto de Estadística de Andalucía, *Estadísticas del siglo XX en Andalucía*, pp. 53-98.
- Hernández Muñoz, M. (2002): "Viajar y beber: capital social fijo para el crecimiento desequilibrado (1960-1975)", *Revista de historia. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 2, pp. 189-225.
- Hernando Cogollor, J. (1979): "El papel del transporte en el desarrollo regional", J. Hernando Cogollor y (otros), *Transporte y desarrollo regional en Andalucía*, Sevilla, Instituto de Desarrollo Regional, D.L., pp. 9-24.
- Hernando Cogollor, J. (y otros) (1979): *Transporte y desarrollo regional en Andalucía*, Sevilla, Instituto de Desarrollo Regional, D.L.
- Herranz Locán, A. (2004): *La dotación de infraestructuras en España, 1844-1935*. Banco de España, Madrid.
- Herrero, A. (1977): "La política nacional de transporte y la ordenación del territorio: notas para un enfoque", *Información Comercial Española*, 531, Noviembre, pp. 60-76.
- Hirschman, A.O. (1961): *La estrategia del desarrollo económico*, México, Fondo de Cultura Económica.
- Instituto de Estadística de Andalucía (2002): *Estadísticas del siglo XX en Andalucía*, Sevilla, Instituto de Estadística de Andalucía.
- Instituto Nacional de Estadística (1967): *Estadística de transportes. Vol. III (Transporte terrestre no ferroviario), 1865-1965*, Madrid.
- IRESCO (1977): *Nuevas formas de comercio en España*. Madrid, Colección Estudios Iresco.
- Jiménez Blanco, J.I. (1986): *La producción agraria en Andalucía Oriental, 1874-1914*. Tesis Doctoral. Universidad Complutense de Madrid, 2 vols.
- Jiménez Guerrero, J.F.; Gázquez Abad, J.C. (2005): "El sector comercial almeriense", en J. Molina Herrera, dir., *La economía de la provincia de Almería*. Almería, Instituto Cajamar.
- Junta Central de Puertos (1927): *Libro de puertos*, Madrid.
- Jurado, J. (1988): *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*, Córdoba, Ayuntamiento y Universidad.
- Lalcona, J.A. (1974): "Hacia una revisión del comercio interior", *Información Comercial Española*, 487, pp. 129-134.
- Lamo de Espinosa, J.; Fiel Asenjo, C. (1994): "Situación y perspectivas del sector de la distribución alimentaria", *Papeles de Economía Española*, 34, pp. 302-315.
- Lanzas Molina, J.R. (2002): "El comercio exterior del aceite de oliva", *Boletín Económico de Andalucía*, 31-32, pp. 291-314.
- Lara Valle, J.J. (1978): "Estructura del tráfico portuario de Almería", *Paralelo 37º*, pp. 231-271.
- Lazcano, J.F.; Uriol, J.I y Laclea, A. (1999): "Carreteras", *Revista de Obras Públicas*, 3.338, pp. 152-160.
- Llorca, R.; Martínez Serrano, J.A. y Picazo, J.A. (1996): "Los servicios y el desarrollo de las regiones", *Papeles de Economía Española*, 67, pp. 148-157.
- Lloret Arenas, J.L. (1993): "Los centros comerciales: situación actual y futuro", *Información Comercial Española*, 713, pp. 49-61.
- López García, J.A. (2002): "Red de centros comerciales abiertos. Modelo de cooperación interurbana y modernización del sistema comercial regional", *Boletín Económico de Andalucía*, 31-32, pp. 185-195.
- López Lara, E. (1990): "El transporte por carretera en Andalucía", G. Cano, dr. *Geografía de Andalucía*, vol. VI. pp. 81-145.
- López Pérez, F. (1985): "El espacio aéreo andaluz", *Revista de Estudios Andaluces*, 4, pp. 185-198.
- Lucio, J.J. de (199): "La empresa y el comercio exterior de Andalucía", *Boletín Económico de Andalucía*, 2&, pp. 245-255.
- Luque, T.; Maraver, G. y Sánchez, J. (2000): "Geografía comercial de España. Andalucía", *Distribución y Consumo*, 10, pp. 89-116.
- Macías, O. (2002): "El largo despertar: los tiempos de la Autarquía (1939-1959)", *Revista de historia. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 2, pp. 149-187.

- Madrazo, S. (1984): *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos-Turner.
- Marco Bordeta, L. (1977): "De la teoría a la práctica: el transporte en España", *Información Comercial Española*, 531, pp. 8-39.
- Márquez Domínguez, J.A. (1990): *Comercio y territorio en Andalucía*, Jaén, Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de Andalucía.
- Marrero, J.L. (1999): "Informe sobre la distribución comercial en España", *Distribución y Consumo*, 48, pp. 53-59.
- Martín de Agar, R.; González, A. (1995): "El comercio exterior en Andalucía", *Boletín Económico de Andalucía*, 20, pp. 107-120.
- Martín Echeverría, L. (1976): *Informe sobre el comercio interior en 1975*. Madrid, Consejo Nacional de Empresarios.
- Martín Mesa, A.; Parras, M. y Duro, J.J. (1990): *La estructura del sector comercio en la provincia de Jaén*. Granada. Instituto de Desarrollo Regional/Universidad de Granada.
- Martín Rodríguez, M., dir. (1993): *Estructura económica de Andalucía*. Madrid, Espasa Calpe.
- Martín Rodríguez, M; Lizarraga Mollinedo, C. (2002): "Macromagnitudes básicas", en Instituto de Estadística de Andalucía, *Estadísticas del siglo XX en Andalucía*, pp. 913-976.
- Martínez López, A. (1995): "La metodología utilizada para la elaboración de la Contabilidad Regional de España", *Boletín Económico de Andalucía*, 25, pp. 37-48.
- Martínez Lorente, G. (2006): "El telégrafo y la sociedad de su tiempo", Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S.A (2006): *Exposición 150 aniversario del telégrafo en España*, Madrid, Correos, pp. 33-48.
- Martínez Ruiz, E. (2001): "Sector exterior y crecimiento en la España autárquica", *Revista de Historia Económica*, XIX, pp. 229-252.
- Mateos, A. (1977): "Análisis crítico de la política nacional de transportes", *Información Comercial Española*, 531, pp. 40-58.
- Mella Márquez, J.M^a. (1991): "Comercio exterior y competitividad de las regiones españolas", en *Las economías regionales en la España de los noventa*. Madrid, Economistas Libros, pp. 233-243.
- Mella, J.M^a; Rivero, M^a F. (1995): "El comercio exterior y la competitividad de las regiones: el caso de Andalucía", *Boletín Económico de Andalucía*, 20, pp. 71-88.
- MERCASA (1986): *MERCASA en el marco de la distribución española, 1966-1986*. Madrid, MERCASA.
- Milgram Baleix, J. (2002): "La importancia de la calidad en el comercio de Andalucía con la UE", *Boletín Económico de Andalucía*, 31-32, pp. 247-257.
- Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Puertos y Señales Marítimas (1964): *Plan de puertos 1964-1967. Memoria y planos*, Madrid, Junta Central de Puertos.
- Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones (1983): *Estadísticas de transporte. Series cronológicas (1950-1980)*, Madrid, Instituto de Estudios del Transporte y las Comunicaciones.
- Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones (1991): *Los transportes y las comunicaciones*, Madrid, Instituto de Estudios del Transporte y las Comunicaciones.
- Montañés Primicia, E. (2000): *La empresa exportadora del Jerez. Historia Económica de González Byass, 1835-1885*. Jerez, Fundación Manuel María González/Universidad de Cádiz.
- Monteagudo López-Menchero, J., dir. (1999): *El puerto de Huelva. Historia y territorio*. Huelva, Autoridad Portuaria.
- Moral Pajares, E. (1998a): "Las exportaciones andaluzas de productos agroalimentarios (1986-1996): dinámica de un proceso de cambio", *Revista Española de Economía Agraria*, 183, 2, pp. 221-252.
- Moral Pajares, E. (1998b): *Ajuste del comercio exterior andaluz tras la adhesión de España a la Unión Europea*. Jaén. Universidad de Jaén/Cajasur.
- Moral Pajares, E. (2002): "Productos andaluces y mercados emergentes", *Boletín Económico de Andalucía*, 31-32, pp. 275-289.
- Moreno Jiménez, A; Escolano Utrilla, S. (1992): *El comercio y los servicios para la producción y el consumo*. Madrid, Síntesis.
- Morilla Critz, J. (1984): "El ferrocarril de Córdoba a la cuenca hullera de Espiel y Bélmez (1852-1880)", *Revista de Historia Económica*, 1.
- Morilla Critz, J. (1999): "Red ferroviaria, productos agrícolas y mercado regional en Andalucía, 1860-1920", Muñoz Rubio, Sanz Fernández y Vidal Olivares (Eds.), *Siglo y medio de ferrocarril en España: Economía, Industria y Sociedad*, pp. 495-515.
- Morrajo Bayo, A. (2003): *El puerto de Huelva durante la Dictadura de Primo de Rivera (1923-1930)*. Huelva, Autoridad Portuaria.
- Muñoz Bolaños, S. (2004): "Franquicias andaluzas, la alternativa", *Andalucía Económica*, 154, pp. 29-32.
- Muñoz Carabias, J. (2000): "Papel del INE en la elaboración de estadísticas de transportes", *Revista Fuentes Estadísticas*, 47, septiembre-octubre.
- Muñoz Rubio, M. (1995): *Renfe (1941-1991). Medio siglo de ferrocarril público*, Madrid, Ediciones Luna.
- Muñoz Rubio, M. (Dir.) (2005): *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España. 2 Vol.* Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- Muñoz, M.; Sanz Fernández, J. y Vidal Olivares, Javier (Eds.) (1999): *Siglo y medio de ferrocarril en España, 1848-1998: Economía, Industria y Sociedad*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- Muñoz Tomás, B. (2006): "Andalucía en la Cartografía telegráfica del siglo XX (1900-2000). Fondos conservados en el museo Postal y Telegráfico", Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S.A (2006): *Exposición 150 aniversario del telégrafo en España*, Madrid, Correos, pp. 81-100.

- Nadal Oller, J. (1975): *El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913*. Ariel, Barcelona.
- O'Brien, P. (1977): *The new economic history of the railways*, London, Croom Helm London.
- Ocaña Ocaña, M.C. (1993): "Ordenación del territorio e infraestructuras", M. Martín Rodríguez, dr., Estructura económica de Andalucía, Madrid, Espasa Calpe, pp. 147-184.
- Ocaña Ocaña, M.C. (1999): "La red de transportes terrestres y los desequilibrios territoriales andaluces", *Revista de Estudios Andaluces*, 54, pp. 251-267.
- Olivé Roig, S. (2006): "150 años del telégrafo en España", Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S.A (2006): *Exposición 150 aniversario del telégrafo en España*, Madrid, Correos, pp. 17-30.
- Ortuñez Goicolea, P. P. (2001): *El proceso de nacionalización de los ferrocarriles en España. Historia de las grandes compañías ferroviarias, 1913-1943*. Tesis doctoral. Universidad de Valladolid.
- Ostos Rey, M^a S. (2002): "La especialización comercial exterior de la economía andaluza: un análisis comparativo", *Boletín Económico de Andalucía*, 31-32, pp. 233-245.
- Otero Carvajal, L.E. (1993): El teléfono. El nacimiento de un nuevo medio de comunicación, 1877-1936, A. Bahamonde Magro; Martínez Lorente, G. y Otero Carvajal, L.E., *Las comunicaciones en la construcción del Estado contemporáneo en España. 1700-1936*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1993.
- Otero Carvajal, L.E. (2000): "El sistema de comunicaciones en la España de 1900", A. Bahamonde Magro; Martínez Lorente, G. y Otero Carvajal, L.E.: *El Palacio de Comunicaciones. Un siglo de historia de Correos y Telégrafos*, Barcelona, EPE Correos y Telégrafos-Lunweg.
- Otero Carvajal, L.E. (2000a): El correo en el siglo XX, A. Bahamonde Magro; Martínez Lorente, G. y Otero Carvajal, L.E.: *El Palacio de Comunicaciones. Un siglo de historia de Correos y Telégrafos*, Barcelona, EPE Correos y Telégrafos-Lunweg.
- Otero Carvajal, L.E. (2000b): La evolución de la telegrafía en el siglo XX, A. Bahamonde Magro; Martínez Lorente, G. y Otero Carvajal, L.E.: *El Palacio de Comunicaciones. Un siglo de historia de Correos y Telégrafos*, Barcelona, EPE Correos y Telégrafos-Lunweg.
- Pardos, E. (2001): "Comercio y crecimiento en la economía española, 1870-1995", *Revista de Historia Económica*, XIX, pp. 133-174.
- Parejo Barranco, A.; Zambrana Pineda, J.F.; Fernández Paradas, M. y Heredia Flores, V. (2002): "Transportes y comunicaciones", Instituto de Estadística de Andalucía, *Estadísticas del siglo XX en Andalucía*, pp. 669-759.
- Parejo, A. (1997): *La producción industrial de Andalucía, 1830-1935*. Sevilla, Instituto de Desarrollo Regional.
- Parejo, A. (2002): "La economía andaluza en el siglo XX: una visión de conjunto", en J. Rodríguez y J.C. Collado, eds., *Andalucía. Presente y pasado imperfecto*. Jerez, Escuela Universitaria de Estudios Empresariales, pp. 111-126.
- Parejo, A. (2004): "Andalucía en la industrialización de las regiones españolas. Siglos XIX y XX", en M. González de Molina y A. Parejo, eds., *Industrialización y desindustrialización de Andalucía. Una revisión historiográfica*. Barcelona, Anthropos, pp. 37-58.
- Parejo, A. (2005a): *Estadísticas históricas sobre el sector industrial, minero y energético en Andalucía en el siglo XX*. Sevilla, Instituto de Estadística de Andalucía.
- Parejo, A. (2005b): "Andalucía y Cataluña: dos trayectorias económicas divergentes (finales del siglo XVIII-comienzos del siglo XXI)", en J. Nadal y A. Parejo, coords., *Mediterráneo e Historia Económica, Mediterráneo Económico*, 7, pp. 184-205.
- Parejo, A.; Zambrana, J.F.; Fernández, M. y Heredia, V. (2002): "Transportes y comunicaciones", en M. Martín, A. Parejo y J.F. Zambrana, dirs. *Estadísticas del siglo XX en Andalucía*. Sevilla, Instituto de Estadística de Andalucía, pp. 559-780.
- Pascual I Domènech, P. (1988): "Ferrocarrils i circulació mercantil a Catalunya", *Recerques*, 21, pp. 125-161.
- Pascual I Domènech, P. (1984): "Ferrocarriles y colapso financiero (1843-1866). En torno a las causas que provocaron la crisis de los ferrocarriles catalanes como negocio capitalista", *Moneda y Crédito*, 169, junio, pp. 31-67.
- Pascual I Domènech, P. (1991): "La modernització dels mitjans de transport a la Catalunya del segle XIX", en *Història Econòmica de la Catalunya Contemporànea*, pp. 235-335.
- Pascual I Domènech, P. (1999): *Los caminos de la era industrial. La construcción y financiación de la red catalana de ferrocarriles (1843-1898)*. Revista de Historia Industrial y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Barcelona.
- Pellejero, C. (2006): *Estadísticas histórica sobre el turismo en Andalucía en el siglo XX*. Sevilla, Instituto de Estadística de Andalucía.
- Pierrein, L. (1975): *Industries traditionnelles du port de Marseille*, Marseille.
- Pozuelo Meño, I. (2003): "Los sistemas de transporte, las infraestructuras y el territorio", A. López Ontiveros, dr., *Geografía de Andalucía*, Barcelona, Ariel Geografía, pp. 463-495.
- Prados de la Escosura, L. (1982): "Comercio exterior y cambio económico en España (1792-1849)", en J. Fontana, ed., *La economía española al final del Antiguo Régimen. III. Comercio y colonias*. Madrid, Alianza/Banco de España, pp. 171-249.
- Prados de la Escosura, L. (1988): *De imperio a nación. Crecimiento y atraso económico en España, 1780-1930*. Madrid, Alianza.
- Prados de la Escosura, L. (2003): *El progreso económico de España (1850-2000)*, Bilbao, Fundación BBVA.
- Ramírez González, M. (2003): "La eficiencia del comercio mayorista y su aportación a la seguridad alimentaria. La experiencia española de la red de Mercasa", *Distribución y consumo*, 13, pp. 3-16.

- Ramos Melero, R. (2002): "El camino de España hacia la Unión Europea (1975-2001)", *Revista de historia. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 2, pp. 227-265.
- Rebollo Arévalo, A. (1993a): "Geografía Comercial de España. Distribución regional del mercado minorista", *Distribución y Consumo*, 13, pp. 10-33.
- Rebollo Arévalo, A. (1993b): "Situación y tendencias del sistema de distribución comercial en España", *Información Comercial Española*, 713, pp. 7-15.
- Rebollo Arévalo, A. (1999): "Concentración en el sector de distribución comercial en España", *Distribución y Consumo*, 47, pp. 29-43.
- Rebollo Arévalo, A. (2000): "Geografía comercial de España. Distribución regional de la oferta y demandas de servicios comerciales", *Distribución y Consumo*, 15, pp. 123-160.
- Rebollo Rivelott, M^a D. y Cuesta Rilo, L. (2000): "La encuesta de transporte de mercancías por carretera", *Revista Fuentes Estadísticas*, 47, septiembre-octubre.
- Rebollo, A. y otros (1996): "La estadística como herramienta de gestión en las empresas de distribución comercial", *Distribución y Consumo*, 29, pp. 7-63.
- Reneses, M.; García Hidalgo, B. (1994): "Fuentes estadísticas para el análisis de áreas comerciales", *Fuentes Estadísticas*, 6.
- Requeijo, J. (2000): "El sector exterior español: de los cambios múltiples a la moneda única", en J. Velarde, coord. *1900-2000. Historia de un esfuerzo colectivo*. Madrid, Fundación BSCH, pp. 583-628.
- Ringrose, D.R. (1972): *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, Madrid, Tecnos.
- Rubio Díaz, A. (dir.) (1999): *Mercados municipales de Andalucía*. Consejería de Trabajo e Industria. Junta de Andalucía. Sevilla.
- Ruiz Bravo de Mansilla, G. y otros (1999): "El comercio exterior de Andalucía en 1983-96 (especial referencia al sector exportador). Un balance", *Boletín Económico de Andalucía*, 25, pp. 233-260.
- Ruiz Molina, A. y otros (1999): "El comercio exterior de Andalucía como indicador de la competitividad de la economía andaluza", *Boletín Económico de Andalucía*, 26, pp. 61-80.
- Ruiz Romero de la Cruz, E. (2004): *Historia de la navegación comercial española*, 2 vols, Madrid, Ministerio de Fomento.
- Rus Mendoza, G. de; Rastrollo Horrillo, M^a A. (2001): *Capitalización y crecimiento de la economía andaluza (1955-1998)*. Madrid, Fundación BBVA.
- Saenz Ridruejo, F. (1994): "Evolución de los puertos españoles durante el siglo XIX", *Puertos Españoles en la Historia*, CEHOPU, Madrid, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.
- Sáez, F. (coord.) (1993): *Los servicios en España, situación y perspectivas*. Madrid, FEDEA.
- Sainz de Vicuña, J.M^a (2001): *La distribución comercial: opciones estratégicas*. Madrid, ESIC.
- Sánchez Pérez, M.; Segovia López, C. (2005): "Internacionalización de la economía almeriense", en J. Molina Herrera, dir., *La economía de la provincia de Almería*. Almería, Instituto Cajamar, pp. 469-505.
- Sanchís Deusa, C. (1988): *El transporte en el País Valenciano*. Ed. Alfonso el Magnánimo, Valencia.
- Santos y Ganges, L. (2002): *El ferrocarril en la ciudad. Estudio de las ciudades medias españolas*. Tesis doctoral. Universidad de Valladolid.
- Schwartz, P. (1999): *El grado de concentración de la distribución comercial en España: ¿peligra la competencia?*. Madrid, Idelco.
- Serrano Sanz, J.M^a (1992): "La apertura exterior de la economía española en perspectiva (1901-1980)", en J.L. García Delgado, coord., *Economía española. Cultura y sociedad. Homenaje a Juan Velarde Fuertes*. Madrid, Eudema.
- Serrano Sanz, J.M^a (1997): "Sector exterior y desarrollo de la economía española en perspectiva (1901-1980)". *Papeles de Economía Española*, 73, pp. 308-335.
- Serrano, F. y Parras, M. (1994): "El sistema comercial de Andalucía. Estructuras en proceso de cambio", *Distribución y Consumo*, 14, pp. 43-71.
- Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S.A (2006): *Exposición 150 aniversario del telégrafo en España*, Madrid, Correos.
- Tedde de Lorca, P. (1978a): "Las compañías ferroviarias en España, 1855-1935", Artola (Dir.), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, tomo 2, pp. 9-354.
- Tedde de Lorca, P. (1978b): "El proceso de formación de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1874-1880)", *Hacienda Pública Española*, 55, pp. 367-397.
- Tedde de Lorca, P. (1980): "La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1878-1920): una empresa de transporte en la España de la Restauración", *Revista de Investigaciones Económicas*, 12, mayo-agosto, pp. 27-76.
- Tena Junguito, A. (1989): "Comercio exterior", en A. Carreras, coord., *Estadísticas Históricas de España. Siglos XIX-XX*. Madrid, Fundación Banco Exterior.
- Tena Junguito, A. (1992): *Las estadísticas históricas del comercio internacional: fiabilidad y comparabilidad*. Madrid, Banco de España.
- Toboso Sánchez, P. (2002): *Grandes almacenes y almacenes populares en España. Una visión histórica*. Fundación Sepi. Documento de Trabajo.
- Torre Serrano, A. (1982): "El Instituto Nacional de Estadística ante la estadística regional", *Estadística Española*, 95, pp. 29-60.
- Tortella Casares, G. (1973): *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, Industria y Ferrocarriles en el siglo XIX*. Tecnos, Madrid.
- Uriol Salcedo, J.I. (1992): *Historia de los caminos de España. Siglos XIX y XX*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

- Valdaliso, J.M. (2001): "Entre el mercado y el Estado: la marina mercante y el transporte marítimo en España en los siglos XIX y XX", *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 1, pp. 55-79.
- Valdés, J. (1915): "Les ports d'Espagne", *Estudios sobre España. Lecciones del VIII curso internacional de expansión comercial*, Barcelona.
- Vázquez, R.; Trespalacios, J.A. (1997): *Distribución comercial. Estrategias de fabricantes y detallistas*. Madrid, Civitas.
- Vidal Olivares, J. (1992): *Transportes y mercado en el País Valenciano (1850-1914)*. Ed. Alfonso el Magnánimo, Valencia.
- Vidal Olivares, J. (1996): "Las compañías ferroviarias y la difusión de las modernas formas de gestión empresarial en España, 1850-1914", en Comín y Martín Aceña (Eds.), *La empresa en la historia de España*, pp. 285-302.
- Viñas A. y otros (1979): *Política comercial exterior en España (1931-1975)*. Madrid, Banco Exterior de España.
- Wallerstein, I. (1979): *El moderno sistema mundial: la agricultura capitalista y los orígenes de la economía mundo europea en el siglo XVI*, Madrid, Siglo XXI.
- Zambrana Pineda, J.F. (2000): "De grasa industrial a producto de mantel: transformaciones y cambios en el sector oleícola español, 1830-1936", *Revista de Historia Industrial*, 18, pp. 13-38.
- Zambrana Pineda, J.F. (2006): *El sector primario andaluz en el siglo XX*. Sevilla, IEA.
- Zapata Blanco, S. (1986): *La producción agraria de Andalucía Occidental y Extremadura, 1874-1914*. Tesis Doctoral. Madrid, Universidad Complutense, 2 vols.

Relación de Cuadros

0. La trayectoria secular

Cuadro 0.1. Crecimiento económico y cambio estructural de la economía andaluza, 1900-2000.

1. El comercio interior

1.1. Una visión de conjunto

Cuadro 1.1.1. El comercio interior en la estructura productiva andaluza, 1900-2000.

Cuadro 1.1.2. Gasto por hogar en Andalucía. Distribución porcentual por grandes grupos de gasto, 1964-2000.

1.2. Un análisis sectorial: (I) El comercio mayorista.

Cuadro 1.2.1. Red MERCASA en Andalucía en 2000.

Cuadro 1.2.2. Autoservicios mayoristas (“cash and carry”) existentes en Andalucía en 1975.

Cuadro 1.2.3. Las veinte mayores empresas mayoristas “cash and carry” en Andalucía en el año 2000 (entre paréntesis, provincia donde radica la sede central).

Cuadro 1.2.4. Las veinte mayores empresas de comercio mayorista en Andalucía en 2000.

Cuadro 1.2.5. El comercio mayorista en Andalucía. Establecimientos y número de ocupados, 1970-2000.

1.3. Un análisis sectorial: (II) El comercio minorista.

Cuadro 1.3.1. El comercio minorista en Andalucía, 1970-2000. Establecimientos y ocupados.

Cuadro 1.3.2. Dotación del comercio minorista por grupos de actividad en 2000. (Superficie total en miles de m²; superficie media en m²).

Cuadro 1.3.3. Las diez mayores empresas/grupos de comercio minorista en Andalucía en ²⁰⁰⁰

Cuadro 1.3.4. Dotación de los centros comerciales andaluces a comienzos del siglo XXI. Superficie bruta alquilable (SBA) en m².

Cuadro 1.3.5. Establecimientos de descuento en Andalucía en 2000.

Cuadro 1.3.6. Las diez primeras empresas de distribución minorista de productos de gran consumo en Andalucía a finales del año 2000 (superficie en m²).

Cuadro 1.3.7. Las diez primeras empresas de distribución minorista de productos de gran consumo en las provincias andaluzas a finales del año 2000 (superficie en m²).

Cuadro 1.3.8. Relación de hipermercados existentes en Andalucía a finales del año 2000.

Cuadro 1.3.9. Áreas y subáreas comerciales andaluzas en 1963 y 1994.

Cuadro 1.3.10. Cuotas de mercado en el sistema comercial andaluz, 1963-1983. (ordenados según la posición ocupada en la primera observación).

Cuadro 1.3.11. Mercado potencial local (MPL) de las cabeceras de área, mercado del resto del área y turismo y mercado potencial total (MPT) de cada una de las áreas comerciales andaluzas en 1999. (en millones de pesetas).

2. El comercio exterior andaluz

Cuadro 2.1. Pautas de cambio del comercio exterior andaluz, 1900-2000. (% sobre el total de exportaciones/importaciones andaluzas).

3. Transportes y comunicaciones

3.1. El transporte por carretera

Cuadro 3.1.1. La red de carreteras de España, 1900-1999. Kms.

Cuadro 3.1.2. Vehículos matriculados en España, 1900-2000. Promedios. Unidades.

Cuadro 3.1.3. La red de carreteras de Andalucía en 1885. Kilómetros construidos, población (1887) y kilómetros cuadrados.

Cuadro 3.1.4. Situación de las carreteras de Andalucía en 1885. Kms.

Cuadro 3.1.5. La red de Carreteras de Andalucía, 1900-2000. Kms.

Cuadro 3.1.6. La red de carreteras de Andalucía occidental, 1900-2000. Kms.

Cuadro 3.1.7. La red de carreteras de Andalucía oriental, 1900-2000. Kms.

Cuadro 3.1.8. La red de carreteras de Andalucía, 1900-2000.

Cuadro 3.1.9. Estado de los pavimentos de las carreteras españolas en 1924. Porcentaje de kilómetros en buen estado.

Cuadro 3.1.10. La red de carreteras de Andalucía, 1980. Anchura del pavimento. Kms.

Cuadro 3.1.11. La red de carreteras de Andalucía, 1980. Tipos de pavimentos. Kms

Cuadro 3.1.12. Vehículos matriculados en Andalucía y porcentajes sobre total español, 1923-2000.

Cuadro 3.1.13. Vehículos matriculados en Andalucía Occidental, 1923-2000. Promedios. Unidades.

Cuadro 3.1.14. Vehículos matriculados en Andalucía Oriental, 1923-2000. Promedios. Unidades.

Cuadro 3.1.15. Evolución del parque móvil de Andalucía, 1970-2000. Unidades y porcentajes sobre total regional.

Cuadro 3.1.16. Distribución del transporte de mercancías de Andalucía según modos. 1980. Miles de toneladas.

3.2. El transporte ferroviario

3.3. Puertos y tráficos marítimos

Cuadro 3.3.1. Flota mercante española, 1900-1984. Buques mayores de 100 TRB.

Cuadro 3.3.2. Infraestructura portuaria andaluza, 1973-2000.

Cuadro 3.3.3. Buques mercantes entrados en los puertos españoles y andaluces, 1931-2000. Promedios. Número y miles de toneladas de registro bruto (TRB).

Cuadro 3.3.4. Buques mercantes entrados en los puertos andaluces, 1931-2000. Promedios. Número y miles de toneladas de registro bruto (TRB).

Cuadro 3.3.5. Buques entrados en el puerto de Algeciras según especialización, 1962-2000. Promedios. Número y toneladas de registro bruto.

Cuadro 3.3.6. Tráfico total de mercancías en los puertos españoles. Años 1901-2000a. Miles de toneladas.

Cuadro 3.3.7. Tráfico marítimo en Andalucía y España, 1923-2000. Porcentajes sobre totales respectivos.

Cuadro 3.3.8. Tráfico de mercancías según su presentación en el puerto de la Bahía de Algeciras, 1930-2000. Promedios. Toneladas.

Cuadro 3.3.9. Tráfico de mercancías según su presentación en el puerto de Almería, 1931-2000. Promedios. Toneladas.

Cuadro 3.3.10. Tráfico de mercancías según presentación en el puerto de Málaga, 1931-2000. Toneladas.

Cuadro 3.3.11. Tráfico marítimo en Málaga, 1923-2000. Porcentajes sobre total.

Cuadro 3.3.12. Tráfico marítimo en Huelva, 1901-2000. Porcentajes sobre total.

Cuadro 3.3.13. Tráfico de mercancías según su naturaleza en el puerto de Huelva, 1931-2000. Promedios. Toneladas

Cuadro 3.3.14. Tráfico de mercancías según su presentación en el puerto de Sevilla, 1931-2000. Toneladas.

Cuadro 3.3.15. Tráfico marítimo en Sevilla, 1923-2000. Porcentajes sobre total.

Cuadro 3.3.16. Tráfico de mercancías según su presentación en el puerto de Cádiz (1931-1980) y en el puerto de la Bahía de Cádiz (1983-2000). Toneladas.

3.4. El transporte aéreo

Cuadro 3.4.1. Transporte aéreo español, 1941-1999. Promedios decenales y tasas de crecimiento anual. Unidades y toneladas.

Cuadro 3.4.2. Transporte aéreo andaluz, 1941-2000. Promedios decenales y tasas de crecimiento anual. Unidades y toneladas.

Cuadro 3.4.3. Tráfico de pasajeros en los aeropuertos andaluces, 1968-1997. Promedios. Miles y porcentajes.

3.5. Los tráficos postal, telegráfico y telefónico

Cuadro 3.5.1. Tráfico de objetos postales en España, 1900-1990. Millones y unidades.

Cuadro 3.5.2. Tráfico de objetos postales distribuidos en Andalucía, 1983-2000. Promedios (miles) y porcentajes sobre totales regional (provincias) y nacional (región).

Cuadro 3.5.3. Líneas telefónicas en servicio en Andalucía, 1980-1997. Promedios (miles), porcentajes sobre totales regional (provincias) y nacional (región) y líneas telefónicas por 100 habitantes (LT/h).

Relación de Gráficos

0. La trayectoria secular

Gráfico 0.1. Cambio estructural de la economía andaluza en el siglo XX (1900=100).

Gráfico 0.2. Evolución de la renta por habitante en Andalucía, Cataluña y España a lo largo del siglo XX (en \$ de 1990).

Gráfico 0.3. Distribución sectorial del valor añadido de la economía andaluza, 1900-2000 (en%).

Gráfico 0.4. Distribución sectorial de la población activa en Andalucía a lo largo del siglo XX (en %).

Gráfico 0.5. Aportación del sector servicios al producto interior bruto andaluz a lo largo del siglo XX (en %).

Gráfico 0.6. Relación del producto industrial y de los servicios con el producto agrario a lo largo del siglo XX (producto agrario=100).

Gráfico 0.7. Aportación del sector servicios al VAB al coste de los factores de las comunidades autónomas españolas en la segunda mitad del siglo XX (en %).

Gráfico 0.8. VAB por empleado en el sector servicios (pesetas).

1. El comercio interior

1.1. Una visión de conjunto

Gráfico 1.1.1. Participación de la población activa en los servicios comerciales en el total del sector servicios y en el total de población activa de la región (en %). Andalucía, 1900-2000.

Gráfico 1.1.2. Empleo por sectores en Andalucía (comercio, servicios y total empleo), 1955-1995.

Gráfico 1.1.3. Valor añadido bruto al coste de los factores de los servicios comerciales y del sector servicios en Andalucía, 1900-1955 (en millones de pesetas de 1955).

Gráfico 1.1.4. Aportación de los servicios comerciales al VAB c/f del sector servicios en Andalucía, 1900-2000 (en %).

Gráfico 1.1.5. Aportación al Valor Añadido Bruto a precios básicos del sector servicios de las distintas ramas que lo componen. Andalucía, 2000.

Gráfico 1.1.6. Número de establecimientos por sector y tamaño (porcentaje sobre total de ocupados). Andalucía, 2000.

Gráfico 1.1.7. Número de establecimientos en las distintas ramas que componen el sector servicios en Andalucía, 1996-2000 (en porcentajes).

Gráfico 1.1.8. Participación del comercio interior en el P.I.B. andaluz, 1900-2000 (en %).

Gráfico 1.1.9. Evolución de la renta por habitante y del número de licencias comerciales en Andalucía, 1964-2000. (renta en pesetas constantes de 1990).

Gráfico 1.1.10. Licencias comerciales por 1.000 habitantes en las regiones españolas, 1965-2000.

Gráfico 1.1.11. Evolución del empleo en el sector comercial en las provincias andaluzas, 1900-1991 (% sobre total población activa).

Gráfico 1.1.12. Evolución del empleo en los servicios comerciales en las provincias andaluzas, 1955-1993.

Gráfico 1.1.13. Evolución del valor añadido bruto al coste de los factores del sector comercial en las provincias andaluzas, 1955-1993 (en pesetas corrientes).

Gráfico 1.1.14. Evolución del número de licencias comerciales por provincias, 1964-2000.

Gráfico 1.1.15. Distribución provincial del número de establecimientos dedicados a actividades comerciales (porcentajes). Andalucía, 2000.

Gráfico 1.1.16. Evolución de la renta familiar disponible por habitante en Andalucía, 1967-2000 (en pesetas de 1986).

Gráfico 1.1.17. Composición del gasto por hogar en Andalucía, 1964-2000. (por grandes grupo de gasto, en porcentajes sobre el total).

Gráfico 1.1.18. Composición del gasto por hogar en Andalucía, 1980-2000. (en porcentajes).

Gráfico 1.1.19. Porcentaje de hogares andaluces según disposición de distintos bienes de consumo a finales del siglo XX.

Gráfico 1.1.20. Turismos matriculados anualmente en Andalucía, 1945-2000.

Gráfico 1.1.21. Índice de capacidad de compra provincial, 1963-1983. (España=1).

Gráfico 1.1.22. Renta familiar disponible por habitante en Andalucía y España en 2000. Renta familiar disponible por habitante y total en las provincias andaluzas. (la renta por habitante en pesetas; la renta total en millones de pesetas).

1.2. Un análisis sectorial: (I) El comercio mayorista.

Gráfico 1.2.1. El comercio mayorista en Andalucía. Establecimientos y número de ocupados, 1970-2000.

Gráfico 1.2.2. Licencias comerciales mayoristas existentes en Andalucía, 1964-2000.

Gráfico 1.2.3. Licencias comerciales mayoristas y minoristas en Andalucía, 1964-2000.

Gráfico 1.2.4. Licencias mayoristas en Andalucía. Sector agroalimentario y total, 1964-1990.

Gráfico 1.2.5. Distribución sectorial del comercio al por mayor en Andalucía en 1967 (porcentajes sobre el total de establecimientos encuestados).

Gráfico 1.2.6. Empresas andaluzas al por mayor según su actividad principal en 1992.

Gráfico 1.2.7. Comercio mayorista en Andalucía. Distribución sectorial en 1998 (en porcentajes sobre total de empresas encuestadas).

Gráfico 1.2.8. Estructura del comercio mayorista en Andalucía por tramos de empleo en 1967 (porcentajes sobre total de establecimientos encuestados).

Gráfico 1.2.9. Empresas andaluzas al por mayor según tramos de ocupación en 1992 (porcentajes).

Gráfico 1.2.10. Empresas andaluzas al por mayor según su naturaleza jurídica en 1992 (en porcentaje).

Gráfico 1.2.11. Empresas andaluzas al por mayor según principales proveedores en 1992. (en porcentaje).

Gráfico 1.1.12. Empresas andaluzas al por mayor según tipo de organización para la venta en 1992 (en porcentaje).

Gráfico 1.2.13. Tipos de clientes de las empresas mayoristas andaluzas en 1995 (porcentajes sobre total de ventas).

Gráfico 1.2.14. Localización según tipo de suelo del comercio mayorista en Andalucía. 1995. (porcentajes)

Gráfico 1.2.15. Licencias comerciales mayoristas en Andalucía. Distribución provincial, 1964-2000.

Gráfico 1.2.16. Distribución provincial del comercio mayorista en Andalucía en 1967 (porcentajes sobre establecimientos y ocupados).

Gráfico 1.2.17. Distribución provincial del número de establecimientos dedicados al comercio mayorista en Andalucía, 1970-2000 (porcentajes).

Gráfico 1.2.18. Distribución provincial del total de ocupados en el comercio mayorista en Andalucía, 1970-2000 (porcentajes).

Gráfico 1.2.19. Licencias comerciales mayoristas por provincias en el año 2000 según el Impuesto de Actividades Económicas.

1.3. Un análisis sectorial: (II) El comercio minorista.

Gráfico 1.3.1. El comercio minorista en Andalucía. Establecimientos y número de ocupados, 1970-2000.

Gráfico 1.3.2. Evolución del número de licencias comerciales en Andalucía, 1964-2000.

Gráfico 1.3.3. Comparación de los modelos de venta del comercio minorista en 1967 y 1999. (establecimientos, empleo, facturación y superficie) (porcentajes).

Gráfico 1.3.4. El comercio minorista en Andalucía en 1967 según tipo de servicio suministrado (número de establecimientos y de ocupados).

Gráfico 1.3.5. El comercio minorista en Andalucía en 1999 según el tipo de servicio suministrado. (número de establecimientos y de ocupados).

Gráfico 1.3.6. Superficie de venta del comercio minorista en Andalucía en 2000 (porcentaje).

Gráfico 1.3.7. El comercio minorista en 1997 según el número de establecimientos (porcentaje).

Gráfico 1.3.8. Estructura del comercio minorista en 1967 y 1999 según grupos de actividad (porcentaje sobre total de establecimientos).

Gráfico 1.3.9. Estructura del comercio minorista en 1967 y 1992 según tramos de empleo (porcentaje sobre el total de establecimientos).

Gráfico 1.3.10. Distribución provincial de establecimientos y ocupados en el comercio minorista en Andalucía en 1967.

Gráfico 1.3.11. Distribución provincial de establecimientos y ocupados en el comercio minorista en Andalucía en 1967 y 2000 (porcentajes sobre el total regional).

Gráfico 1.3.12. El comercio minorista en Andalucía según grado de integración en 1990 (número de establecimientos).

Gráfico 1.3.13. Establecimientos según localización espacial y asociación orgánica en Andalucía (1990).

Gráfico 1.3.14. Distribución porcentual de las ventas de productos de alimentación según tipo de establecimiento en Andalucía (1990).

Gráfico 1.3.15. Distribución porcentual de la sala de ventas minorista por cadenas y grupos en Andalucía en 2000.

Gráfico 1.3.16. Establecimientos franquiciados por sectores de actividad en Andalucía en 1996.

Gráfico 1.3.17. Establecimientos franquiciados por provincias en Andalucía en 1996.

Gráfico 1.3.18. Distribución provincial del número de módulos existentes en los mercados municipales andaluces en 1967 y 1998.

Gráfico 1.3.19. Superficie comparada de los mercados municipales con otras fórmulas comerciales a finales del siglo XX (en miles de metros cuadrados).

Gráfico 1.3.20. Centros comerciales por comunidades autónomas en 2000.

Gráfico 1.3.21. Superficie Bruta Alquilable en los centros comerciales españoles por comunidades autónomas en 2000 (en metros cuadrados).

Gráfico 1.3.22. Número de locales abiertos en centros comerciales por comunidades autónomas en 2000.

Gráfico 1.3.23. Centros comerciales, superficie bruta alquilable y locales comerciales en los centros comerciales de las comunidades autónomas españolas en 1999 (en porcentaje sobre el total).

Gráfico 1.3.24. Superficie bruta alquilable en los centros comerciales por 1.000 habitantes en 2000. (en metros cuadrados).

Gráfico 1.3.25. Centros comerciales fundamentados en hipermercados en las comunidades autónomas españolas en 2000 (superficie bruta alquilable en m²).

Gráfico 1.3.26. Distribución de los centros comerciales por tipos en Andalucía en 1999 (superficie bruta alquilable en metros cuadrados).

Gráfico 1.3.27. Distribución provincial de los centros comerciales andaluces en 1999 (porcentajes sobre el total regional de centros y superficie).

Gráfico 1.3.28. Modalidades del comercio minorista mixto o integrado entre 1976 y 1999 en Andalucía (superficie de venta en m²).

Gráfico 1.3.29. Evolución comparada de la superficie de venta en supermercados e hipermercados en Andalucía, 1976-1999 (en metros cuadrados).

Gráfico 1.3.30. Distribución regional de los supermercados en España en 2000 (número de establecimientos y superficie de venta en metros cuadrados).

Gráfico 1.3.31. Distribución provincial de los supermercados en Andalucía, 1976-2000 (superficie de venta en metros cuadrados).

Gráfico 1.3.32. Distribución provincial de los supermercados andaluces en 2000 (número de establecimientos y superficie de venta en m²).

Gráfico 1.3.33. Evolución anual de los hipermercados abiertos en Andalucía, 1975-2000 (superficie de ventas en m² y número de empleos).

Gráfico 1.3.34. Hipermercados en Andalucía. Trayectoria acumulada, 1975-2000 (superficie de venta en m² y total de empleos).

Gráfico 1.3.35. Distribución provincial de los hipermercados andaluces, 1980-2000 (superficie de venta en metros cuadrados).

Gráfico 1.3.36. Distribución provincial de los hipermercados andaluces en el año 2000 (superficie de venta en m² y empleos).

Gráfico 1.3.37. Distribución porcentual de la superficie de venta de los hipermercados andaluces según empresas propietarias en el año 2000 (en %).

Gráfico 1.3.38. Distribución porcentual del total de empleos de los hipermercados andaluces según empresas propietarias en el año 2000 (en %).

Gráfico 1.3.39. Evolución de las ventas mensuales en las grandes superficies andaluzas, 1993-2000. (Índice 100=1993).

Gráfico 1.3.40. Áreas comerciales andaluzas. Cuotas de mercado (en porcentaje sobre el total andaluz), 1963-1983.

Gráfico 1.3.41. Mercado potencial total de las áreas comerciales andaluzas en 2000 (en porcentaje sobre el total andaluz).

Gráfico 1.3.42. Gasto por habitante y mercado potencial de las áreas andaluzas (en pesetas y millones de pesetas, respectivamente).

2. El comercio exterior andaluz

Gráfico 2.1. Valor del comercio exterior andaluz en el siglo XX (en millones de pesetas de 1913).

Gráfico 2.2. Valor del comercio exterior andaluz y español, 1900-1920 (en pesetas).

Gráfico 2.3. Valor del comercio exterior andaluz, 1900-1920 (en millones de pesetas de 1913).

Gráfico 2.4. Comercio exterior andaluz, 1900-1920. (valor en pesetas).

Gráfico 2.5. Porcentajes de las exportaciones e importaciones andaluzas sobre el total español, 1900-1920.

Gráfico 2.6. Valor de las exportaciones por las aduanas andaluzas, 1900-1920 (en pesetas).

Gráfico 2.7. Valor de las importaciones por las aduanas andaluzas, 1900-1920 (en pesetas).

Gráfico 2.8. Los diez primeros artículos de importación en Andalucía en 1900 (miles de pesetas).

Gráfico 2.9. Los diez primeros artículos de importación en Andalucía en 1920 (miles de pesetas).

Gráfico 2.10. Los diez primeros artículos de exportación en Andalucía en 1900 (miles de pesetas).

Gráfico 2.11. Los diez primeros artículos de exportación en Andalucía en 1920 (millones de pesetas).

Gráfico 2.12. Los diez primeros artículos de exportación en Andalucía en 1931 (millones de pesetas).

Gráfico 2.13. Valor del comercio exterior español y andaluz, 1941-1959 (en pesetas).

Gráfico 2.14. Valor de las exportaciones andaluzas y españolas, 1941-1959 (en pesetas).

Gráfico 2.15. Porcentaje de las exportaciones e importaciones andaluzas sobre el total de exportaciones e importaciones españolas, 1941-1959.

Gráfico 2.16. Valor de las importaciones andaluzas y españolas, 1941-1959 (en pesetas).

Gráfico 2.17. Valor del comercio exterior andaluz, 1941-1959 (en pesetas corrientes).

Gráfico 2.18. Índice de exportaciones e importaciones andaluzas, 1941-1959 (1950=100). (en pesetas de 1913).

Gráfico 2.19. Índice de exportaciones e importaciones andaluzas y españolas, 1941-1959. (1950=100) (en pesetas de 1913).

Gráfico 2.20. Estructura de las exportaciones andaluzas, 1941-1959 (porcentajes sobre el valor total).

Gráfico 2.21. Estructura de las importaciones andaluzas, 1941-1959 (porcentajes sobre el valor total).

Gráfico 2.22. Distribución de las exportaciones andaluzas por aduanas, 1941-1959 (porcentajes sobre el valor total).

Gráfico 2.23. Distribución de las importaciones andaluzas por aduanas, 1941-1959 (porcentajes sobre el valor total).

Gráfico 2.24. Estructura de las exportaciones de la aduana de Sevilla, 1941/1942 (en miles de tns.).

Gráfico 2.25. Estructura de las importaciones por la aduana de Sevilla, 1941/42 (en miles de tns.).

Gráfico 2.26. Estructura de las exportaciones por la aduana de Sevilla, 1955/56 (en miles de tns.).

Gráfico 2.27. Estructura de las importaciones por la aduana de Sevilla, 1955/56 (en miles de tns.).

Gráfico 2.28. Estructura de las exportaciones por la aduana de Málaga, 1953/1955 (en miles de tns.).

Gráfico 2.29. Estructura de las importaciones por la aduana de Málaga, 1953/1955 (en miles de tns.).

Gráfico 2.30. Indicadores del cambio estructural del comercio exterior andaluz, 1960-1980.

Gráfico 2.31. Valor de las exportaciones e importaciones andaluzas y española, 1960-1985 (en millones de pesetas).

Gráfico 2.32. Valor del comercio exterior andaluz, 1960-1985 (en millones de pesetas de 1913).

Gráfico 2.33. Porcentaje de las exportaciones e importaciones andaluzas sobre el total de exportaciones e importaciones españolas, 1960-1985.

Gráfico 2.34. Valor de las exportaciones andaluzas por aduanas provinciales, 1960-1982 (en miles de pesetas).

Gráfico 2.35. Valor de las importaciones andaluzas por aduanas provinciales, 1960-1982 (en miles de pesetas).

Gráfico 2.36. Los diez primeros artículos de exportación en Andalucía en 1963 (millones de pesetas).

Gráfico 2.37. Los diez primeros artículos de importación en Andalucía en 1963 (millones de pesetas).

Gráfico 2.38. Los diez primeros artículos de exportación en Andalucía en 1980 (millones de pesetas).

Gráfico 2.39. Los diez primeros artículos de importación en Andalucía en 1980 (millones de pesetas).

Gráfico 2.40. Valor de las exportaciones e importaciones andaluzas y españolas, 1986-2000. (en millones de pesetas de 1913).

Gráfico 2.41. Valor del comercio exterior andaluz, 1986-2000 Gráfico 2.42. Porcentaje de las exportaciones e importaciones andaluzas sobre el total de exportaciones e importaciones españolas, 1986-2000. (millones de pesetas).

Gráfico 2.43. Valor de las exportaciones andaluzas por provincias, 1986-2000 (en miles de pesetas).

Gráfico 2.44. Valor de las importaciones andaluzas por provincias, 1986-2000 (en millones de pesetas).

Gráfico 2.45. Destino de las exportaciones andaluzas en 1986 (porcentajes).

Gráfico 2.46. Origen de las importaciones andaluzas en 1988 (porcentajes).

Gráfico 2.47. Destino de las exportaciones andaluzas en 2000 (porcentajes).

Gráfico 2.48. Principales países de destino de las exportaciones andaluzas en 2000 (millones de euros).

Gráfico 2.49. Origen de las importaciones andaluzas en 2000 (porcentajes).

Gráfico 2.50. Principales países de origen de las importaciones andaluzas en 2000 (millones de euros).

Gráfico 2.51. Los diez primeros capítulos de importación en Andalucía en 1988 (miles de millones de pesetas).

Gráfico 2.52. Los diez primeros artículos de exportación de Andalucía en 2000 (porcentajes).

3. Transportes y comunicaciones

3.1. El transporte por carretera

Gráfico 3.1.1 La red de carreteras de España, 1900-1999. Kms.

Gráfico 3.1.2. La red de carreteras de España, 1900-1999. Kms por 1000 km²

Gráfico 3.1.3. La red de carreteras de España, 1900-1999. Kms por 10.000 habs.

Gráfico 3.1.4. La red de carreteras de España, 1900-1999. Números índices encadenados

Gráfico 3.1.5. Vehículos matriculados en España, 1900-1940. Unidades.

Gráfico 3.1.6. Vehículos matriculados en España, 1920-1960. Unidades

Gráfico 3.1.7. Vehículos matriculados en España, 1960-2000. Unidades.

Gráfico 3.1.8. La red de carreteras de Andalucía, 1900-2000. Kms

Gráfico 3.1.9. La red de carreteras de Andalucía, 1900-2000. Kms por 1.000 kms²

Gráfico 3.1.10. La red de carreteras de Andalucía, 1900-2000. Kms por 10.000 kms²

Gráfico 3.1.11. La red de carreteras de Andalucía, 1900-2000. Números índices encadenados.

Gráfico 3.1.12. Vehículos matriculados en Andalucía, 1923-1955. Unidades.

Gráfico 3.1.13. Vehículos matriculados en Andalucía, 1955-2000. Unidades.

Gráfico 3.1.14. Turismos matriculados en Andalucía, 1955-2000. Unidades.

Gráfico 3.1.15. Motocicletas matriculadas en Andalucía, 1955-2000. Unidades.

Gráfico 3.1.16. Camiones matriculados en Andalucía, 1955-2000. Unidades.

Gráfico 3.1.17. Parque móvil de Andalucía, 1968-2000. Unidades.

3.2. El transporte ferroviario

Gráfico 3.2.1. Kilómetros de red ferroviaria de vía ancha y de vía estrecha abiertos al servicio en Andalucía, 1854-2006.

Gráfico 3.2.2. Kilómetros de red ferroviaria de vía ancha y de vía estrecha en servicio en Andalucía durante el siglo XX.

Gráfico 3.2.3. Inversión en capital social fijo ferroviario en Andalucía, 1900-1997. En millones de pesetas de 1990.

Gráfico 3.2.4. Distribución de la inversión acumulada por provincias, 1900-1997. En porcentajes.

Gráfico 3.2.5. Stock de capital social fijo del ferrocarril en Andalucía, 1900-1997. En millones de pesetas de 1990.

Gráfico 3.2.6. Stock de capital social fijo ferroviario en Andalucía por provincias en 1900 y en 1997. En porcentajes.

Gráfico 3.2.7. Stock de capital ferroviario en las provincias andaluzas, 1900-1997. En millones de pesetas de 1990.

Gráfico 3.2.8. Evolución del tráfico de viajeros por ferrocarril de vía ancha en Andalucía. Viajeros por kilómetro.

Gráfico 3.2.9. Evolución del tráfico de mercancías por ferrocarril de vía ancha en Andalucía. Toneladas por kilómetro en PV.

Gráfico 3.2.10. Distribución por productos del transporte de mercancías en la red de Andaluces, 1905. Toneladas. En porcentajes.

Gráfico 3.2.11. Distribución por productos del transporte de mercancías en las líneas de la 3ª Zona de Renfe, 1943. Toneladas. En porcentajes.

Gráfico 3.2.12. Empleo ferroviario en Andalucía.

Gráfico 3.2.13. Distribución del empleo ferroviario de vía ancha en Andalucía por servicios, 1900, 1930 y 1960.

Gráfico 3.2.14. Evolución del parque de material rodante de líneas de ferrocarril de vía ancha y de vía estrecha que operaban en Andalucía.

Gráfico 3.2.15. Distribución del Material Remolcado de algunas compañías ferroviarias en Andalucía, 1925.

3.3. Puertos y tráficos marítimos

Gráfico 3.3.1. Flota mercante española, 1900-1984. Miles de TRB.

Gráfico 3.3.2. Buques mercantes entrados en los puertos andaluces. TRB.

Gráfico 3.3.3. Buques mercantes entrados en los puertos andaluces, 1962-2000. TRB.

Gráfico 3.3.4. Buques entrados en los puertos andaluces, 1931-2000. TRB. Porcentajes sobre total regional.

Gráfico 3.3.5. Buques mercantes entrados en el puerto de Cádiz, 1909-1961. TRB.

Gráfico 3.3.6. Buques mercantes entrados en el puerto de Cádiz, 1905-1961. TRB.

Gráfico 3.3.7. Tráfico total de mercancías en los puertos españoles, 1901-1961. Miles de toneladas.

Gráfico 3.3.8. Tráfico total de mercancías en los puertos españoles, 1962-2000. Miles de toneladas.

Gráfico 3.3.9. Tráfico total de mercancías en los puertos españoles, 1901-2000. Porcentajes.

Gráfico 3.3.10. Tráfico total de mercancías en los puertos andaluces, 1901-2000. Toneladas.

Gráfico 3.3.11. Tráfico total de mercancías en los puertos andaluces, 1901-1961. Toneladas.

Gráfico 3.3.12. Tráfico total de mercancías en los puertos andaluces, 1962-2000. Toneladas.

Gráfico 3.3.13. Tráfico total de mercancías en los puertos andaluces, 1901-2000. Porcentajes sobre total regional.

Gráfico 3.3.14. tráfico total de mercancías en el puerto de la Bahía de Algeciras, 1901-2000. Toneladas.

Gráfico 3.3.15. Tráfico de mercancías en el puerto de la Bahía de Algeciras, 1930-2000. Toneladas.

Gráfico 3.3.16. Tráfico total de mercancías en el puerto de Almería, 1901-2000. Toneladas.

Gráfico 3.3.17. Tráfico de mercancías según su presentación en el puerto de Almería, 1940-2000. Toneladas.

Gráfico 3.3.18. tráfico total de mercancías en el puerto de Málaga, 1901-2000. Toneladas.

Gráfico 3.3.19. Tráfico de mercancías según su naturaleza en el puerto de Málaga, 1945-2000. Toneladas.

Gráfico 3.3.20. tráfico total de mercancías en el puerto de Huelva, 1901-1961. Toneladas.

Gráfico 3.3.21. Tráfico total de mercancías en el puerto de Huelva, 1962-2000. Toneladas.

Gráfico 3.3.22. Tráfico total de mercancías en el puerto de Sevilla, 1900-2000. Toneladas.

Gráfico 3.3.23. Tráfico total de mercancías en el puerto de Cádiz, 1908-1992. Toneladas.

Gráfico 3.3.24. Tráfico total de mercancías en el puerto de la Bahía de Cádiz, 1983-2000. Toneladas.

Gráfico 3.3.25. Tráfico total de mercancías en los puertos andaluces, 1901-1910. Porcentajes sobre total regional.

Gráfico 3.3.26. Tráfico total de mercancías en los puertos andaluces, 1991-2000. Porcentajes sobre total regional.

3.4. El transporte aéreo

Gráfico 3.4.1. Tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles, 1941-1999. Unidades.

Gráfico 3.4.2. Tráfico de pasajeros en los aeropuertos españoles, 1941-1999.

Gráfico 3.4.3. Tráfico total de pasajeros en los aeropuertos andaluces, 1930-2000.

Gráfico 3.4.4. Tráfico internacional de pasajeros en los aeropuertos andaluces, 1957-2000.

Gráfico 3.4.5. Tráfico de pasajeros en los aeropuertos andaluces, 1991-2000. Promedios. Porcentajes sobre total regional.

3.5. Los tráficos postal, telegráfico y telefónico

Gráfico 3.5.1. Tráfico de objetos postales distribuidos en Andalucía, 1983-2000. Miles.

Gráfico 3.5.2. tráfico de objetos postales distribuidos en Andalucía, 1983-1990. Promedios. Porcentajes sobre total regional.

Gráfico 3.5.3. Tráfico de telegramas interiores expedidos en Andalucía, 1925-2000.

Gráfico 3.5.4. Tráfico de telegramas interiores expedidos en Andalucía, 1961-1970. Promedios. Porcentajes sobre total regional.

Gráfico 3.5.5. Líneas telefónicas en servicio en Andalucía, 1977-1997.

Gráfico 3.5.6. Líneas telefónicas en servicio en Andalucía, 1980-1997. Porcentajes sobre total regional.

Relación de Mapas

Mapa 1. Red ferroviaria de Andalucía por compañías en 1940.

Mapa 2. Ámbito de gestión de la 3ª Zona de RENFE, 1950.

Apéndices

1. Comercio interior

1.1. VAB al coste de los factores del sector comercial en Andalucía, 1900-1955 (millones de pesetas de 1955).

1.2. El sector comercial andaluz. Porcentaje sobre el PIB según diversas estimaciones y sobre el sector servicios, 1900-2000.

1.3. Evolución del número de licencias de comercio al por mayor según grupos de actividad en Andalucía. Años 1964-1990.

1.4. Evolución del número de licencias de comercio al por menor según grupos de actividad en Andalucía. Años 1964-1990.

1.5. Evolución del número de licencias de comercio al por mayor y menor según grupos de actividad en Andalucía. Años 1964-1990.

1.6. Evolución de las situaciones de alta en el IAE según epígrafes en Andalucía. Años 1992-1999.

1.7. Grandes superficies en Andalucía. Años 1977-2000.

1.8. Evolución mensual de las ventas en las grandes superficies andaluzas. Años 1993-2000.

1.9. Censo de 1970 de establecimientos comerciales al por mayor, distribución sectorial y número de personas ocupadas por provincias.

1.10. Censo de 1980 de establecimientos comerciales al por mayor, distribución sectorial y número de personas ocupadas por provincias.

1.11. Censo de 1980 de establecimientos comerciales al por menor, distribución sectorial y número de personas ocupadas por provincias.

1.12. Censo de 1990 de establecimientos comerciales al por mayor, empleo y superficie de venta según grupos de actividad en Andalucía.

1.13. Censo de 1990 de establecimientos al por menor y personas ocupadas según grupos de actividad por provincias.

1.14. Censo de 1990 de establecimientos comerciales al por mayor, personas ocupadas y superficie de venta por provincias.

1.15. Censo de 1990 de establecimientos comerciales al por menor, personas ocupadas y superficie de venta por provincias.

2. Comercio exterior

2.1. Comercio exterior andaluz, 1900-2000. Valor de las exportaciones, importaciones y total (en millones de pesetas de 1913).

2.2. Comercio exterior de Andalucía por provincias. Exportaciones, 1900-1920 (valor en pesetas).

2.3. Comercio exterior de Andalucía por provincias. Importaciones, 1900-1920 (valor en pesetas).

2.4. Comercio exterior de Andalucía. Exportaciones según secciones, 1941-1959 (valor en pesetas).

2.5. Comercio exterior de Andalucía. Importaciones según secciones, 1941-1959 (valor en pesetas).

2.6. Comercio exterior andaluz. Exportaciones por aduanas, 1941-1982 (valor en miles de pesetas).

2.7. Comercio exterior andaluz. Importaciones por aduanas, 1941-1982 (valor en miles de pesetas).

2.8. Comercio exterior andaluz. Exportaciones por provincias, 1980-2000 (valor en millones de pesetas).

2.9. Comercio exterior andaluz. Importaciones por provincias, 1988-2000 (valor en millones de pesetas).

2.10. Valor de las exportaciones andaluzas al extranjero según secciones. Años 1980-2000 (millones de pesetas).

2.11. Valor de las importaciones andaluzas del extranjero según secciones. Años 1980-2000 (millones de pesetas).

3. Transportes y Comunicaciones

3.1. Transporte terrestre: carretera

3.1.1. Red de carreteras del Estado por provincias. Años 1908-2000.

3.1.2. Red de carreteras de las Diputaciones Provinciales por provincias. Años 1908-2000.

3.1.3. Red de carreteras de la Junta de Andalucía por provincias. Años 1985-2000.

3.1.4. Autopista y autovías por provincias. Años 1970-2000.

3.2. Transporte terrestre: ferrocarril

3.2.1. Kilómetros de red de vía ancha abiertos al servicio por provincias. Años 1900-2000.

3.2.2. Kilómetros de red de vía ancha cerrados al servicio por provincias. Años 1965-2000.

3.2.3. Stock de capital social fijo del ferrocarril por provincias. Años 1900-1997.

3.2.4. Inversión en capital social fijo ferroviario por provincias. Años 1900-1997.

3.2.5. Material ferroviario en Andalucía por compañías (I). Vía ancha. Años 1900-1935.

3.2.6. Material ferroviario en Andalucía por compañías (II). Vía ancha. Años 1900-1935.

3.3. Transporte marítimo

3.3.1. Tráfico total de mercancías en los puertos españoles. Años 1901-2000.

3.3.2. Tráfico total de mercancías en los puertos andaluces. Años 1900-2000.

3.3.3. Buques mercantes entrados en los puertos andaluces. Años 1900-2000.

3.3.4. Tráfico de mercancía general en los puertos andaluces. Años 1930-2000.

3.3.5. Tráfico de graneles sólidos en los puertos andaluces. Años 1930-2000.

3.3.6. Tráfico de graneles líquidos en los puertos andaluces. Años 1930-2000.

3.3.7. Tráfico de pasajeros en los puertos andaluces. Años 1900-2000.

3.4. Transporte aéreo

3.4.1. Tráfico de aeronaves, pasajeros y mercancías en el aeropuerto de Almería. Años 1968-2000

3.4.2. Tráfico de aeronaves, pasajeros y mercancías en el aeropuerto de Córdoba. Años 1958-2000

3.4.3. Tráfico de aeronaves, pasajeros y mercancías en el aeropuerto de Granada. Años 1930-2000

3.4.4. Tráfico de aeronaves, pasajeros y mercancías en el aeropuerto de Jerez . Años 1951-2000

3.4.5. Tráfico de aeronaves, pasajeros y mercancías en el aeropuerto de Málaga. Años 1940-2000

3.4.6. Tráfico de aeronaves, pasajeros y mercancías en el aeropuerto de Sevilla. Años 1930-2000.

3.4.7. Tráfico de aeronaves, pasajeros y mercancías en Andalucía. Años 1930-2000.

3.5. Comunicaciones

3.5.1. Servicio postal. Tráfico de correspondencia distribuida por provincias. Años 1983-1991.

3.5.2. Servicio postal. Tráfico de correspondencia distribuida por provincias. Años 1991-2000.

3.5.3. Servicio telegráfico. Tráfico de telegramas interiores expedidos y recibidos por provincias. Años 1925-2000.

3.5.4. Servicio telefónico. Evolución de las líneas en servicio por provincias. Años 1977-1997.

Selección de Tablas Estadísticas

1.1. VAB al coste de los factores del sector comercial en Andalucía.

Años 1900-1955 (millones de pesetas de 1955)

	Comercio	Servicios	Total
1900-	3.803	8.202	26.031
1901	4.106	8.675	27.775
1902	3.969	8.678	27.250
1903	3.790	8.597	26.454
1904	3.705	8.580	26.079
1905	3.573	8.532	25.565
1906	3.925	9.038	27.512
1907	4.334	9.548	29.826
1908	4.335	9.705	30.010
1909	4.105	9.083	28.347
1910	4.476	9.546	30.445
1911	4.685	9.884	31.692
1912	4.341	9.699	30.293
1913	4.574	10.092	31.690
1914	4.552	12.128	31.987
1915	4.902	10.570	33.880
1916	4.936	10.764	34.282
1917	5.207	11.089	35.882
1918	4.624	10.552	32.890
1919	4.723	9.976	32.852
1920	4.511	10.061	32.094
1921	4.681	10.431	33.142
1922	4.821	10.775	33.996
1923	5.321	11.403	36.815
1924	5.025	11.379	35.867
1925	4.966	11.611	35.971
1926	5.177	11.937	37.471
1927	6.129	13.055	42.584
1928	5.400	12.603	39.240
1929	6.507	14.963	46.037
1930	6.048	14.805	44.330
1931	5.742	15.043	43.334
1932	5.490	14.878	42.510
1933	5.359	15.222	42.371
1934	5.548	15.674	43.679
1935	5.739	16.199	45.255
1936	5.047		
1937	4.565		
1938	4.708		
1939	4.615		
1940	4.479		
1941	4.684		
1942	4.888	15.182	40.131
1943	4.751	15.699	39.925
1944	5.213	16.382	42.761
1945	4.716	16.195	40.242
1946	5.330	17.336	43.965
1947	5.742	17.359	45.907
1948	5.822	17.850	46.742
1949	5.534	18.136	45.618
1950	5.980	18.753	48.306
1951	6.074	19.145	49.111
1952	6.848	20.794	54.383
1953	6.450	20.905	52.696
1954	6.546	22.667	54.941
1955	6.792	24.668	58.090

FUENTE: Elaboración propia a partir de Martín Rodríguez y Lizárraga (2002).

1.2. El sector comercial andaluz

(Porcentaje sobre el PIB según diversas estimaciones y sobre el sector servicios, 1900-2000)

	%PIB (MM)	%PIB (BBV)	%PIB (CRE)	%SERVICIOS		%PIB (MM)	%PIB (BBV)	%PIB (CRE)	%SERVICIOS
1900	14,6			46,36	1953	12,24			30,85
1901	14,78			47,33	1954	11,91			28,87
1902	14,56			45,73	1955	11,69	9,09		24,44
1903	14,32			44,08	1956		9,12		
1904	14,2			43,18	1957		9,24		21,37
1905	13,97			41,87	1958		9,15		
1906	14,26			43,42	1959		9,09		21,14
1907	14,53			45,39	1960		9,33		
1908	14,44			44,66	1961		9,59		21,77
1909	14,48			45,19	1962		9,63		
1910	14,7			46,88	1963		10,01		22,51
1911	14,78			47,39	1964		10,05		
1912	14,33			44,75	1965		10,76		23,36
1913	14,43			45,32	1966		10,88		
1914	14,23			37,53	1967		11,92		24,46
1915	14,46			46,37	1968		12,07		
1916	14,39			45,85	1969		12,38		24,88
1917	14,51			46,95	1970		12,44		
1918	14,06			43,82	1971		12,57		24,97
1919	14,37			47,34	1972		12,88		
1920	14,05			44,83	1973		12,96		25,72
1921	14,12			44,87	1974		13,22		
1922	14,18			44,74	1975		13,56		26,31
1923	14,45			46,66	1976		13,17		
1924	14,01			44,16	1977		12,98		24,92
1925	13,8			42,76	1978		13,55		
1926	13,81			43,36	1979		14,12		25,81
1927	14,39			46,94	1980		14,42	12,95	
1928	13,76			42,84	1981		14,74	13,8	25,41
1929	14,13			43,48	1982		14,46	13,6	
1930	13,64			40,85	1983		14,78	14,32	25,03
1931	13,25			38,17	1984		14,76	15,22	
1932	12,91			36,29	1985		14,78	15,75	24,57
1933	12,64			35,2	1986		14,95	15,23	
1934	12,7			35,39	1987		15,04	15,96	23,98
1935	12,68			35,42	1988		14,78	15,28	
1936	12,29				1989		14,44	16,91	23,13
1937	11,99				1990		14,49	16,18	
1938	12,04				1991		14,51	16,48	23,09
1939	12,06				1992		15,02	17,95	
1940	11,71				1993		15,65	18,59	23,69
1941	12,03				1994		15,33	17,86	
1942	12,18			32,19	1995		15,09	14,99	21,78
1943	11,89			30,26	1996			14,73	20,77
1944	12,19			31,82	1997			14,04	20,62
1945	11,71			29,12	1998			14,29	20,53
1946	12,12			30,74	1999			14,42	20,78
1947	12,5			33,07	2000			14,58	20,69
1948	12,45			32,61					
1949	12,13			30,51					
1950	12,38			31,88					
1951	12,36			31,72					
1952	12,59			32,93					

FUENTE: Elaboración propia a partir de Martín Rodríguez y Lizárraga (2002)

MM: Manuel Martín

BBV: Banco Bilbao Vizcaya

CRE: Contabilidad Regional de España.

1.3. Evolución del número de licencias de comercio al por mayor según grupos de actividad en Andalucía. Años 1964-1990

	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	Total
1964	2.413	288	534	162	984	199	445	10	185	5.220
1965										
1966	3.339	363	651	202	1.382	572	910	38	619	8.076
1967	3.843	433	657	204	1.393	651	1.026	51	274	8.532
1968	3.771	424	656	212	1.306	787	1.151	38	303	8.648
1969	3.998	363	635	206	1.332	939	1.137	34	284	8.928
1970	4.241	374	690	206	1.373	934	1.210	36	318	9.382
1971	4.302	408	705	233	1.386	950	1.295	39	338	9.656
1972	4.214	394	689	246	1.232	958	1.302	39	371	9.445
1973	4.710	379	750	221	1.210	1.050	1.292	46	376	10.034
1974	4.552	350	820	234	1.285	1.306	1.497	47	328	10.419
1975	4.616	373	834	266	1.319	1.322	1.446	50	308	10.534
1976	4.766	357	893	246	1.231	1.744	1.515	50	234	11.036
1977	4.848	341	903	254	1.135	2.189	1.558	49	324	11.601
1978	4.983	335	948	260	1.234	2.480	1.706	51	251	12.248
1979	5.188	397	989	258	1.231	2.491	1.831	50	276	12.711
1980	5.750	433	1.157	321	1.340	2.864	2.035	59	388	14.347
1981	6.007	496	1.190	325	1.786	2.942	2.237	63	605	15.651
1982	6.118	706	622	1.254	2.719	595	1.360		336	13.710
1983	7.124	833	704	1.397	3.276	680	1.571		395	15.980
1984	7.902	856	820	1.345	3.770	767	1.940		434	17.834
1985	8.895	1.017	855	1.496	4.063	753	1.957		472	19.508
1986	8.559	969	795	1.236	3.840	645	1.666		442	18.152
1987	14.082	1.336	1.142	1.785	5.043	893	2.569		604	27.454
1988	13.644	1.295	1.118	1.720	5.012	865	2.482		586	26.722
1989	12.401	1.088	997	1.136	5.366	648	1.857		439	23.932
1990	16.141	1.672	1.556	2.109	8.769	1.161	3.387		867	35.662

FUENTE: Banco Español de Crédito. Anuario del Mercado Español

Las ramas de actividad mercantil se corresponden entre 1964 y 1981 con la siguiente agrupación:

1º. Alimentación

2º. Textil

3º. Madera, corcho, papel y artes gráficas

4º. Piel, calzado y caucho

5º. Química

6º. Construcción, vidrio y cerámica

7º. Metalúrgica

8º. Energía eléctrica y mecánica, gas y agua

9º. Actividades diversas

A partir de 1982 la nueva tarifa de licencia fiscal modificó los grupos de actividad mercantil:

1º. Materias primas agrarias, productos alimenticios, bebidas y tabaco.

2º. Textil, confección, calzado, artículos de piel y caucho, cuero y plástico.

3º. Artículos de madera, corcho, papel y artes gráficas.

4º. Drogas, productos químicos, pinturas, velas, pólvora, combustibles y carburantes.

5º. Venta de edificios, terrenos, materiales de construcción; cristal y vidrio; artículos de loza.

6º. Minerales, metales y sus aleaciones, transformados metálicos excepto material de transporte y maquinaria.

7º. Maquinaria de todas clases y material de transporte.

8º. Comercio en ambulancia.

9º. Comercio no clasificado.

1.4. Evolución del número de licencias de comercio al por menor según grupos de actividad en Andalucía. Años 1964-1990

	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	Total
1964	31.085	8.490	1.751	2.461	6.311	1.928	4.813	58	3.023	59.920
1965										
1966	40.461	11.096	2.370	3.695	9.216	2.998	7.442	152	3.778	81.208
1967	41.230	10.855	2.424	3.565	9.405	3.145	7.933	175	4.077	82.809
1968	43.467	10.981	2.560	3.592	9.473	3.047	7.971	211	3.692	84.994
1969	42.427	11.025	2.741	3.640	9.684	2.982	8.380	233	4.457	85.569
1970	45.074	11.284	3.074	3.789	10.181	3.368	8.932	248	4.024	89.974
1971	45.768	11.911	3.249	3.964	10.334	3.458	9.222	270	4.158	92.334
1972	46.149	11.736	3.599	3.865	10.326	3.606	9.452	272	4.690	93.695
1973	46.278	11.741	3.963	3.886	10.687	3.506	9.527	257	5.041	94.886
1974	45.202	11.614	4.549	3.805	11.087	3.653	10.155	245	5.663	95.973
1975	45.763	12.069	4.727	3.999	11.566	3.816	10.447	252	5.785	98.424
1976	47.654	12.203	5.419	4.005	11.664	3.890	11.034	243	6.474	102.586
1977	47.169	12.089	5.689	3.861	11.348	3.640	11.120	237	7.237	102.390
1978	45.999	12.200	6.122	3.843	11.357	3.615	11.188	255	7.177	101.756
1979	46.848	12.341	6.489	3.867	11.211	3.880	11.733	250	7.509	104.128
1980	49.721	13.091	7.057	4.106	11.619	3.859	12.869	265	7.812	110.399
1981	51.423	13.582	7.791	4.324	11.761	4.377	13.690	267	8.527	115.742
1982	40.752	15.439	6.238	9.287	3.234	3.978	7.018	173	9.410	95.529
1983	46.986	17.679	7.284	10.554	3.685	4.495	8.242	238	11.164	110.327
1984	49.536	18.107	8.037	10.241	4.366	4.878	9.679	294	12.449	117.587
1985	51.505	19.352	8.528	10.505	3.920	4.907	9.881	2.033	13.415	124.046
1986	47.522	18.329	8.178	9.761	3.724	4.616	9.539	295	13.347	115.311
1987	54.519	21.542	9.686	10.572	4.217	5.338	11.460	311	14.039	131.684
1988	56.223	22.215	10.074	10.912	4.437	5.530	11.865	345	14.483	136.084
1989	43.282	17.216	7.828	7.095	2.823	3.497	8.381	5.098	10.363	105.583
1990	52.866	22.261	10.830	11.137	4.542	6.176	14.310	7.389	17.051	146.562

FUENTE: Banco Español de Crédito. Anuario del Mercado Español

Las ramas de actividad mercantil se corresponden entre 1964 y 1981 con la siguiente agrupación:

1º. Alimentación

2º. Textil

3º. Madera, corcho, papel y artes gráficas

4º. Piel, calzado y caucho

5º. Química

6º. Construcción, vidrio y cerámica

7º. Metalúrgica

8º. Energía eléctrica y mecánica, gas y agua

9º. Actividades diversas

A partir de 1982 la nueva tarifa de licencia fiscal modificó los grupos de actividad mercantil:

1º. Materias primas agrarias, productos alimenticios, bebidas y tabaco.

2º. Textil, confección, calzado, artículos de piel y caucho, cuero y plástico.

3º. Artículos de madera, corcho, papel y artes gráficas.

4º. Drogas, productos químicos, pinturas, velas, pólvora, combustibles y carburantes.

5º. Venta de edificios, terrenos, materiales de construcción; cristal y vidrio; artículos de loza.

6º. Minerales, metales y sus aleaciones, transformados metálicos excepto material de transporte y maquinaria.

7º. Maquinaria de todas clases y material de transporte.

8º. Comercio en ambulancia.

9º. Comercio no clasificado.

1.5. Evolución del número de licencias de comercio al por mayor y menor según grupos de actividad en Andalucía. Años 1964-1990

	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	Total
1964	33.498	8.778	2.285	2.623	7.295	2.127	5.258	68	3.208	65.140
1965										
1966	43.800	11.459	3.021	3.897	10.598	3.570	8.352	190	4.397	89.284
1967	45.073	11.288	3.081	3.769	10.798	3.796	8.959	226	4.351	91.341
1968	47.238	11.405	3.216	3.804	10.779	3.834	9.122	249	3.995	93.642
1969	46.425	11.388	3.376	3.846	11.016	3.921	9.517	267	4.741	94.497
1970	49.315	11.658	3.764	3.995	11.554	4.302	10.142	284	4.342	99.356
1971	50.070	12.319	3.954	4.197	11.720	4.408	10.517	309	4.496	101.990
1972	50.363	12.130	4.288	4.111	11.558	4.564	10.754	311	5.061	103.140
1973	50.988	12.120	4.713	4.107	11.897	4.556	10.819	303	5.417	104.920
1974	49.754	11.964	5.369	4.039	12.372	4.959	11.652	292	5.991	106.392
1975	50.379	12.442	5.561	4.265	12.885	5.138	11.893	302	6.093	108.958
1976	52.420	12.560	6.312	4.251	12.895	5.634	12.549	293	6.708	113.622
1977	52.017	12.430	6.592	4.115	12.483	5.829	12.678	286	7.561	113.991
1978	50.982	12.535	7.070	4.103	12.591	6.095	12.894	306	7.428	114.004
1979	52.036	12.738	7.478	4.125	12.442	6.371	13.564	300	7.785	116.839
1980	55.471	13.524	8.214	4.427	12.959	6.723	14.904	324	8.200	124.746
1981	57.430	14.078	8.981	4.649	13.547	7.319	15.927	330	9.132	131.393
1982	46.870	16.145	6.860	10.541	5.953	4.573	8.378	173	9.746	109.239
1983	54.110	18.512	7.988	11.951	6.961	5.175	9.813	238	11.559	126.307
1984	57.438	18.963	8.857	11.586	8.136	5.645	11.619	294	12.883	135.421
1985	60.400	20.369	9.383	12.001	7.983	5.660	11.838	2.033	13.887	143.554
1986	56.081	19.298	8.973	10.997	7.564	5.261	11.205	295	13.789	133.463
1987	68.601	22.878	10.828	12.357	9.260	6.231	14.029	311	14.643	159.138
1988	69.867	23.510	11.192	12.632	9.449	6.395	14.347	345	15.069	162.806
1989	55.683	18.304	8.825	8.231	8.189	4.145	10.238	5.098	10.802	129.515
1990	69.007	23.933	12.386	13.246	13.311	7.337	17.697	7.389	17.918	182.224

FUENTE: Banco Español de Crédito. Anuario del Mercado Español

Las ramas de actividad mercantil se corresponden entre 1964 y 1981 con la siguiente agrupación:

- 1º. Alimentación
 - 2º. Textil
 - 3º. Madera, corcho, papel y artes gráficas
 - 4º. Piel, calzado y caucho
 - 5º. Química
 - 6º. Construcción, vidrio y cerámica
 - 7º. Metalúrgica
 - 8º. Energía eléctrica y mecánica, gas y agua
 - 9º. Actividades diversas
- A partir de 1982 la nueva tarifa de licencia fiscal modificó los grupos de actividad mercantil:
- 1º. Materias primas agrarias, productos alimenticios, bebidas y tabaco.
 - 2º. Textil, confección, calzado, artículos de piel y caucho, cuero y plástico.
 - 3º. Artículos de madera, corcho, papel y artes gráficas.
 - 4º. Drogas, productos químicos, pinturas, velas, pólvora, combustibles y carburantes.
 - 5º. Venta de edificios, terrenos, materiales de construcción; cristal y vidrio; artículos de loza.
 - 6º. Minerales, metales y sus aleaciones, transformados metálicos excepto material de transporte y maquinaria.
 - 7º. Maquinaria de todas clases y material de transporte.
 - 8º. Comercio en ambulancia.
 - 9º. Comercio no clasificado.

1.6. Evolución de las situaciones de alta en el IAE según epígrafes en Andalucía. Años 1992-1999^a

	Comercio al por mayor	Recuperación de productos	Intermediarios del comercio	Alimentos, bebidas y tabaco	Productos industriales no alimenticios
1992	20.647	489	1.005	44.576	65.215
1993	19.993	482	1.126	44.692	61.435
1994	21.539	570	1.325	48.523	64.503
1995	22.349	614	1.542	50.520	67.776
1996	22.804	641	1.752	51.856	70.187
1997 ^c	21.565	622	1.890	50.501	69.091
1998	22.068			50.579	71.497
1999	23.282			52.828	75.910
2000	24.592				

FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía - Consejería de Economía y Hacienda

a Se refiere a las actividades empresariales y dentro de éstas, a la división: Comercio, restaurante, hospedaje y reparaciones.

b Incluye la recuperación de productos, intermediarios de comercio y servicio de hospedaje.

c No se incluye la información referente a licencias de Algeciras y El Puerto de Santa María

Comercio mixto o integrado	Servicio de alimentación	Servicio de hospedaje	Reparaciones	Otros ^b	Total	
15.673	39.170	2.450	11.760		200.985	1992
16.027	40.304	2.476	11.356		197.891	1993
17.296	42.639	2.601	11.463		210.459	1994
17.192	43.827	2.619	11.888		218.327	1995
17.449	44.404	2.718	12.377		224.188	1996
17.066	43.238	2.683	12.269		218.925	1997c
17.188	44.163		12.562	5.601	223.658	1998
17.857	45.954		13.261	6.193	235.285	1999
					252.700	2000

1.7. Grandes superficies en Andalucía. Años 1977-2000

	Almacenes populares		Grandes almacenes		Hipermercados		Centros comerciales	
	Número	Superficie	Número	Superficie	Número	Superficie	Número	Sup. B.A.
Almería								
1977	1	1.270	-	-	-	-		
1979	1	1.270	-	-	-	-		
1980	5	5.970	-	-	-	-		
1982					-	-		
1991	1	1.200	-	-	1	7.525	1	2.401
1992			-	-	1	7.525	3	19.635
1995	9		-		4			
1996	14		-		5		3	28.097
1997	20		-		5		3	28.097
1998	19		-		3		3	28.097
1999							4	68.097
2000	20				5		4	92.520
Cádiz								
1977	8	17.989	-	-	2	11.556		
1979	9	21.155	-	-	2	11.556		
1979	9	21.246	-	-	3	16.977		
1982					4	24.119		
1991	5	9.800	5	12.075	8	47.613	2	13.519
1992			5	12.075	10	72.629	11	144.525
1995	71		1		17			
1996	66		1		18		11	163.181
1997	70		2		20		11	163.181
1998	83		2		19		11	183.918
1999							12	186.132
2000	101		2		21		12	186.132
Córdoba								
1977	2	3.292	2	14.868	1	9.250		
1979	2	3.292	2	16.164	1	9.250		
1980	2	4.472	1	12.364	1	8.275		
1982					1	9.250		
1991	1	2.000	2	13.718	1	7.804	1	2.500
1992			2	13.718	2	19.852	3	16.575
1995	26		1		3			
1996	23		1		3		5	91.822
1997	21		1		4		5	91.822
1998	21		1		2		5	91.822
1999							5	91.822
2000	22		1		4		5	91.822

1.7. Grandes superficies en Andalucía. Años 1977-2000

	Almacenes populares		Grandes almacenes		Hipermercados		Centros comerciales	
	Número	Superficie	Número	Superficie	Número	Superficie	Número	Sup. B.A.
Granada								
1977	-	-	2	16.070	-	-		
1979	-	-	2	16.615	1	4.500		
1980	1	1.175	1	14.015	1	4.300		
1982					-	-		
1991	1	1.900	1	16.694	4	34.488	-	-
1992			1	16.694	5	47.110	5	47.110
1995	17		1		6			
1996	25		2		5		4	56.350
1997	28		2		5		4	56.350
1998	23		2		6		5	68.428
1999							5	68.428
2000	25		3		6		5	68.428
Huelva								
1977	4	7.066	1	4.200	-	-		
1979	4	7.400	2	11.200	-	-		
1980	4	7.387	1	5.200	1	12.000		
1982					1	4.100		
1991	1	1.400	2	7.020	3	29.300	-	-
1992			2	7.020	4	34.320	4	34.320
1995	19		2		2			
1996	14		2		2		1	12.158
1997	18		2		2		1	12.518
1998	20		2		3		1	12.518
1999							1	12.518
2000	20		2		3		1	12.518
Jaén								
1977	2	4.427	1	2.276	-	-		
1979	2	4.227	2	5.276	-	-		
1980	3	4.635	2	7.889	-	-		
1982					-	-		
1991	-	-	3	7.716	1	13.400	-	-
1992			3	7.716	2	19.400	2	34.000
1995	8		1		3			
1996	8		2		3		4	52.648
1997	12		1		3		4	52.648
1998	12		2		3		4	52.648
1999							4	52.648
2000	11		1		5		4	52.642

CONTINÚA →

1.7. Grandes superficies en Andalucía. Años 1977-2000

CONTINUACIÓN

	Almacenes populares		Grandes almacenes		Hipermercados		Centros comerciales	
	Número	Superficie	Número	Superficie	Número	Superficie	Número	Sup. B.A.
Málaga								
1977	2	5.066	3	15.000	1	10.000		
1979	2	5.033	4	45.000	2	13.500		
1980	1	2.500	3	40.333	2	11.708		
1982					1	10.700		
1991	5	7.700	-	-	11	56.253	7	65.295
1992			-	-	8	47.909	12	80.690
1995	93		6		12			
1996	107		5		17		11	179.410
1997	123		5		17		12	224.410
1998	105		5		16		12	240.910
1999							12	240.910
2000	97		5		18		12	240.910
Sevilla								
1977	6	6.710	3	44.232	1	7.500		
1979	8	9.840	4	48.232	2	16.618		
1980	7	8.227	4	48.232	4	37.850		
1982					5	31.400		
1991	1	1.800	6	77.584	7	59.659	-	-
1992			6	77.584	11	85.052	11	85.052
1995	57		4		13			
1996	66		4		13		7	118.883
1997	83		7		17		8	134.883
1998	77		5		15		9	161.133
1999							11	195.777
2000	106		5		18		13	209.669
Andalucía								
1977	25	45.820	12	96.646	5	38.306		
1979	28	52.217	14	142.487	8	55.424		
1980	32	55.612	12	128.033	12	91.110		
1982					12	79.569		
1991	15	25.800	19	134.807	36	256.042	11	83.715
1992			19	134.807	43	333.797	51	461.907
1995	300		16		60			
1996	323		17		66		46	702.549
1997	375		20		73		48	763.549
1998	360		19		67		50	839.474
1999							54	916.332
2000	402		19		80		56	954.641

FUENTE: Banco Español de Crédito. Anuario del Mercado Español

Caja de Ahorros y Pensiones de Barcelona. Anuario Comercial de España y Anuario Económico de España

Sup. B.A.: Superficie Bruta Alquilable (en metros cuadrados)

1.8. Evolución mensual de las ventas en las grandes superficies andaluzas. Años 1993-2000

1993		1995		1997		1999	
Enero	109,98	Enero	108,02	Enero	102,93	Enero	113,7
Febrero	79,7	Febrero	74,75	Febrero	70,4	Febrero	78,25
Marzo	89,04	Marzo	87,39	Marzo	85,69	Marzo	89,92
Abril	89,31	Abril	89,01	Abril	83,2	Abril	84,8
Mayo	90,02	Mayo	89,16	Mayo	85,95	Mayo	91,39
Junio	91,87	Junio	89,5	Junio	80,47	Junio	91,15
Julio	105,54	Julio	108,36	Julio	101,79	Julio	118
Agosto	91,42	Agosto	95,82	Agosto	92,77	Agosto	99,5
Septiembre	97,69	Septiembre	102,55	Septiembre	91,64	Septiembre	99,57
Octubre	105,67	Octubre	89,95	Octubre	89,92	Octubre	100,5
Noviembre	96,29	Noviembre	93,37	Noviembre	93,9	Noviembre	102,1
Diciembre	153,46	Diciembre	151,98	Diciembre	153,17	Diciembre	161,4
1994		1996		1998		2000	
Enero	113,69	Enero	104,56	Enero	109,03	Enero	117,66
Febrero	83,13	Febrero	78,7	Febrero	74,02	Febrero	82,04
Marzo	94,69	Marzo	87,79	Marzo	83,87	Marzo	90,45
Abril	88,48	Abril	81,43	Abril	88,64	Abril	95,25
Mayo	87,2	Mayo	84,94	Mayo	87,29	Mayo	95,5
Junio	92,2	Junio	85,37	Junio	89,26	Junio	96,77
Julio	105,93	Julio	99,13	Julio	111	Julio	118,64
Agosto	95,46	Agosto	89,41	Agosto	95,3	Agosto	105,82
Septiembre	98,14	Septiembre	88,99	Septiembre	95,66	Septiembre	103,94
Octubre	97,37	Octubre	87,68	Octubre	100	Octubre	99,9
Noviembre	89,82	Noviembre	92,09	Noviembre	93,74	Noviembre	103,25
Diciembre	151,95	Diciembre	146,14	Diciembre	154,8	Diciembre	163,34

FUENTE: IEA.

1.9. Censo de 1970 de establecimientos comerciales al por mayor y al por menor, distribución sectorial y número de personas ocupadas por provincias

	Almería		Cádiz		Córdoba		Granada	
	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas
Comercio al por mayor								
Almacenes de comercio interior	1.191	2.356	2.316	6.258	1.431	3.528	1.437	3.425
Exportadores e importadores	22	315	105	334	2	21	12	82
Acopiadores, tratantes o especuladores	32	80	4	4	8	18	8	10
Distribuidores industriales	16	62	30	193	50	174	49	228
Agentes comerciales	13	19	47	131	45	109	50	95
Lonjas y bolsas de comercio de mercancías	28	69	22	87	3	105	7	66
Cooperativas para la venta de productos agrícolas	13	20	10	24	22	68	8	11
Otras formas de comercio al por mayor	36	228	14	52	86	367	64	256
Total	1.351	3.149	2.548	7.083	1.647	4.390	1.635	4.173
Comercio al por menor								
Alimentación	2.607	3.582	6.397	9.185	5.375	7.202	5.032	7.141
Vestido, calzado y tocado	653	1.319	1.552	3.239	1.330	2.929	1.335	2.815
Mobiliario, artículos de viaje, guarnicionería, objetos religiosos y otros	162	329	451	1.065	254	599	511	1.191
Droguería, perfumería, limpieza, productos químicos, farmacéuticos y combustibles	351	642	890	1.801	853	1.652	838	1.508
Maquinaria, productos metálicos y material de saneamiento	296	736	602	1.752	541	2.010	529	1.621
Artículos de papel y artes gráficas, material de oficina, loterías, expendedorías de tabaco y cerillas	241	303	474	807	363	493	515	733
Aparatos e instrumentos sanitarios, científicos y de música	10	24	72	173	41	142	42	105
Vendedores ambulantes de toda clase de artículos	3	5	1	1	2	2	3	4
Otros establecimientos de comercio al por menor	162	466	334	1.074	247	746	279	439
Total	4.485	7.406	10.773	19.097	9.006	15.775	9.084	15.557
Total	5.836	10.555	13.321	26.180	10.653	20.165	10.719	19.730

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Censo de los locales de España según la inscripción realizada el 31 de diciembre de 1970

CONTINÚA →

Huelva		Jaén		Málaga		Sevilla		Andalucía		
Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	
1.185	2.726	1.474	3.037	1.768	4.225	2.860	12.238	13.662	37.793	Comercio al por mayor
78	368	6	70	58	313	46	1.259	329	2.762	Almacenes de comercio interior
4	12	6	8	12	28	10	48	84	208	Exportadores e importadores
19	99	52	213	41	167	54	213	311	1.349	Acopiadores, tratantes o especuladores
16	24	23	43	70	148	105	247	369	816	Distribuidores industriales
14	41	5	22	8	24	2	2	89	416	Agentes comerciales
19	38	21	94	15	38	17	581	125	874	Lonjas y bolsas de comercio de mercancías
-	-	5	34	146	679	118	440	469	2.056	Cooperativas para la venta de productos agrícolas
										Otras formas de comercio al por mayor
1.335	3.308	1.592	3.521	2.118	5.622	3.212	15.028	15.438	46.274	Total
										Comercio al por menor
2.977	4.343	4.768	6.476	6.886	10.159	9.846	15.046	43.888	63.134	Alimentación
686	1.546	1.240	2.405	1.738	3.637	2.039	6.256	10.573	24.146	Vestido, calzado y tocado
223	421	249	491	609	1.622	609	1.651	3.068	7.369	Mobiliario, artículos de viaje, guarnicionería, objetos religiosos y otros
369	802	676	1.231	964	1.944	1.829	3.337	6.770	12.917	Droguería, perfumería, limpieza, productos químicos, farmacéuticos y combustibles
306	937	493	1.278	650	2.290	1.192	4.940	4.609	15.564	Maquinaria, productos metálicos y material de saneamiento
223	303	369	607	600	939	751	1.183	3.536	5.368	Artículos de papel y artes gráficas, material de oficina, loterías, expendedurías de tabaco y cerillas
17	39	24	51	62	179	90	427	358	1.140	Aparatos e instrumentos sanitarios, científicos y de música
3	5	2	2	6	6	5	5	25	30	Vendedores ambulantes de toda clase de artículos
207	649	157	372	572	2.223	626	2.638	2.584	8.607	Otros establecimientos de comercio al por menor
5.011	9.045	7.978	12.913	12.087	22.999	16.987	35.483	75.411	138.275	Total
6.346	12.353	9.570	16.434	14.205	28.621	20.199	50.511	90.849	184.549	Total

1.10. Censo de 1980 de establecimientos comerciales al por mayor, distribución sectorial y número de personas ocupadas por provincias

	Almería		Cádiz		Córdoba		Granada	
	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas
Materias primas, alimentación, bebidas y tabaco								
Cereales, simientes, abonos, animales, vivos, alimentos para el ganado.	207	477	111	292	123	243	258	493
Frutas, verduras, patatas y hortalizas.	114	1.130	155	364	88	262	212	533
Carnes, charcutería, huevos, aves y caza.	11	13	28	126	22	66	58	142
Lácteos, aceites y grasas comestibles.	12	25	25	181	22	97	23	97
Bebidas y tabacos.	68	285	190	757	223	426	146	436
Pescados y mariscos.	3	4	169	514	8	88	29	79
Productos alimenticios, bebidas y tabacos s.p.	41	256	60	413	42	253	46	234
Otros productos alimenticios n.c.o.p.	21	89	57	229	43	170	31	81
Total	477	2.279	795	2.876	571	1.605	803	2.095
Textiles, confección, calzado y artículos de cuero								
Tejidos por metros, textiles para el hogar y alfombras	1	1	2	5	7	12	16	58
Prendas exteriores de vestir.	5	10	5	16	8	48	2	9
Calzado, peletería, artículos de cuero y marroquinería	4	5	16	50	12	30	12	32
Camisería, lencería, mercería y géneros de punto.	4	6	3	8	3	17	7	9
Productos textiles y de cuero sin predominio.	-	-	3	5	1	5	-	-
Accesorios del vestido y otros productos textiles n.c.o.p.	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	14	22	29	84	31	112	37	108
Farmacéuticos, perfumería y productos del hogar								
Farmacéuticos	3	48	17	324	16	246	11	191
Perfumería, droguería, higiene y belleza	14	66	22	83	30	135	23	120
Mantenimiento y funcionamiento del hogar.	2	8	6	16	3	8	8	32
Total	19	122	45	423	49	389	42	343
Artículos de consumo duradero								
Vehículos, motocicletas, bicicletas, y sus accesorios	2	4	8	65	6	36	6	119
Muebles	10	28	13	53	18	37	14	47
Electrodomésticos y ferretería.	5	37	19	82	29	186	37	254
Aparatos y material radioeléctrico y electrónico.	3	12	9	54	9	47	4	35
Total	20	81	49	254	62	306	61	455

Huelva		Jaén		Málaga		Sevilla		Andalucía		
Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	
										Materias primas, alimentación, bebidas y tabaco
71	102	194	390	151	315	199	678	1.314	2.990	Cereales, simientes, abonos, animales, vivos, alimentos para el ganado.
40	74	47	100	225	778	84	530	965	3.771	Frutas, verduras, patatas y hortalizas.
37	107	15	54	37	193	36	190	244	891	Carnes, charcutería, huevos, aves y caza.
7	20	13	41	31	303	50	251	183	1.015	Lácteos, aceites y grasas comestibles.
106	265	148	324	158	599	210	729	1.249	3.821	Bebidas y tabacos.
58	171	9	30	92	268	10	47	378	1.201	Pescados y mariscos.
18	62	50	247	83	370	80	516	420	2.351	Productos alimenticios, bebidas y tabacos s.p.
16	74	16	42	81	432	71	656	336	1.773	Otros productos alimenticios n.c.o.p.
353	875	492	1.228	855	3.258	740	3.597	5.089	17.813	Total
										Textiles, confección, calzado y artículos de cuero
5	17	3	16	10	67	14	73	58	249	Tejidos por metros, textiles para el hogar y alfombras
1	10	5	7	18	122	13	270	57	492	Prendas exteriores de vestir.
2	2	2	4	10	98	13	117	71	338	Calzado, peletería, artículos de cuero y marroquinería
1	1	1	8	5	12	10	63	34	124	Camisería, lencería, mercería y géneros de punto.
5	13	1	15	4	29	-	-	14	67	Productos textiles y de cuero sin predominio.
-	-	-	-	-	-	2	3	2	3	Accesorios del vestido y otros productos textiles n.c.o.p.
14	43	12	50	47	328	52	526	236	1.273	Total
										Farmacéuticos, perfumería y productos del hogar
2	2	3	85	16	247	12	222	80	1.365	Farmacéuticos
8	25	11	49	49	422	47	281	204	1.181	Perfumería, droguería, higiene y belleza
3	5	1	1	16	45	29	211	68	326	Mantenimiento y funcionamiento del hogar.
13	32	15	135	81	714	88	714	352	2.872	Total
										Artículos de consumo duradero
6	14	3	10	5	41	19	360	55	849	Vehículos, motocicletas, bicicletas, y sus accesorios
5	8	11	32	56	280	47	326	174	811	Muebles
12	52	31	174	60	320	97	909	290	2.014	Electrodomésticos y ferretería.
10	75	2	10	11	76	21	162	69	471	Aparatos y material radioeléctrico y electrónico.
33	149	47	226	132	717	184	1.757	588	3.945	Total

CONTINÚA →

1.10. Censo de 1980 de establecimientos comerciales al por mayor, distribución sectorial y número de personas ocupadas por provincias

	Almería		Cádiz		Córdoba		Granada	
	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas
Interindustrial de la minería y la química								
Carbón	-	-	2	3	1	1	3	8
Hierro y acero	10	27	9	48	8	41	15	77
Minerales	-	-	-	-	-	-	1	3
Metales no férreos y productos semielaborados	2	4	11	34	1	2	2	19
Petróleo y lubricantes	4	81	10	190	6	83	2	60
Químicos industriales	11	17	11	38	8	11	5	10
Total	27	129	43	313	24	138	28	177
Otro comercio al por mayor interindustrial								
Fibras textiles brutas y productos semielaborados	-	-	-	-	-	-	-	-
Cueros y pieles en bruto	2	8	2	8	-	-	-	-
Madera y corcho	15	43	19	75	12	50	24	63
Materiales de construcción, vidrio, instalación	179	331	185	595	208	488	242	529
Maquinaria para la madera y el metal	2	3	2	8	1	1	2	5
Maquinaria agrícola	16	37	28	196	19	74	9	113
Maquinaria textil	-	-	1	20	3	16	-	-
Maquinarias y material de oficinas	3	47	4	32	-	-	3	50
Otros productos, maquinaria y material, n.c.o.p.	16	57	41	163	13	66	21	77
Total	233	526	282	1.097	256	695	301	837
Otro comercio al por mayor								
Juguetes y artículos de deporte	2	2	7	43	3	12	6	31
Aparatos médicos, ortopédicos, ópticos, fotográficos	-	-	1	1	1	3	2	10
Productos diversos sin predominio	-	-	3	10	-	-	5	25
Otros productos n.c.o.p.	4	18	24	70	25	93	27	122
Total	6	20	35	124	29	108	40	188
Total	796	3.179	1.278	5.171	1.022	3.353	1.312	4.203

FUENTE: Instituto Nacional de Estadística. Censo de locales de España

Huelva		Jaén		Málaga		Sevilla		Andalucía		
Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	
Interindustrial de la minería y la química										
1	2	3	8	7	14	3	5	20	41	Carbón
12	90	11	97	18	99	34	219	117	698	Hierro y acero
1	1	-	-	-	-	3	6	5	10	Minerales
3	11	4	37	1	10	7	45	31	162	Metales no férricos y productos semielaborados
2	116	6	83	7	205	11	43	48	861	Petróleo y lubricantes
1	2	1	7	9	37	45	229	91	351	Químicos industriales
20	22	25	232	42	365	103	547	312	2.123	Total
Otro comercio al por mayor interindustrial										
1	12	3	7	1	1	2	4	11	40	Fibras textiles brutas y productos semielaborados
1	3	-	-	5	9	2	3	8	15	Cueros y pieles en bruto
16	62	9	54	27	126	38	208	160	691	Madera y corcho
137	289	226	523	342	960	432	1.614	1.951	5.329	Materiales de construcción, vidrio, instalación
3	3	2	11	1	1	3	12	16	44	Maquinaria para la madera y el metal
7	25	15	45	23	64	57	373	174	927	Maquinaria agrícola
-	-	-	-	3	13	2	4	9	53	Maquinaria textil
1	2	1	3	4	120	10	234	26	488	Maquinarias y material de oficinas
21	92	15	57	84	456	140	767	351	1.753	Otros productos, maquinaria y material, n.c.o.p.
187	488	271	700	490	1.750	686	3.247	2.706	9.340	Total
Otro comercio al por mayor										
1	1	1	5	12	54	11	96	43	244	Juguetes y artículos de deporte
-	-	-	-	2	8	11	192	17	214	Aparatos médicos, ortopédicos, ópticos, fotográficos
-	-	-	-	4	25	10	183	22	243	Productos diversos sin predominio
2	10	8	37	30	181	50	296	170	827	Otros productos n.c.o.p.
3	11	9	42	48	268	82	767	252	1.528	Total
623	1.820	871	2.613	1.698	7.400	1.935	11.155	9.535	38.894	Total

1.11. Censo de 1980 de establecimientos comerciales al por menor, distribución sectorial y número de personas ocupadas por provincias

	Almería		Cádiz		Córdoba		Granada	
	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas
Productos alimenticios, bebidas y tabacos								
Frutas, verduras y hortalizas	360	473	1.175	1.337	834	952	449	556
Lácteos, huevos, aves, caza, aceites y grasas	54	73	335	386	186	220	154	199
Carnes, charcutería y casquería	442	648	941	1.134	875	1.133	606	893
Pescados y mariscos	225	297	670	807	305	406	358	472
Pan, pastelería y confitería	248	424	880	1.381	606	783	325	530
Vinos y bebidas	79	117	215	288	278	324	81	136
Productos del tabaco	189	235	229	275	280	306	308	371
Alimentos, bebidas y tabacos, s.p.	1.812	2.686	3.147	4.430	2.491	3.267	2.930	4.177
Otros productos alimenticios, n.c.o.p.	37	47	101	124	210	249	108	128
Total	3.446	5.000	7.693	10.162	6.065	7.640	5.319	7.462
Textiles, confección, calzado y artículos de cuero								
Tejidos por metros, textiles para el hogar y alfombras	106	155	139	299	237	404	275	517
Prendas exteriores de vestir	368	749	874	1.742	569	1.116	584	1.303
Camisería, lencería y accesorios del vestido	10	16	30	53	30	40	55	90
Mercería	148	211	509	639	332	426	281	397
Calzado, marroquinería, artículos de viaje y peletería	174	279	406	662	293	481	396	635
Productos textiles y de cuero sin predominio	3	6	21	43	16	50	45	73
Total	809	1.416	1.979	3.438	1.477	2.517	1.636	3.015
Farmacéuticos, perfumería y droguería								
Farmacéuticos	198	439	371	765	358	669	404	716
Perfumería, droguería, higiene y belleza	251	350	434	610	505	623	525	710
Total	449	789	805	1.375	863	1.292	929	1.426
Artículos para el equipamiento del hogar								
Muebles (excepto de oficina)	248	524	446	938	243	509	369	789
Material eléctrico, radioeléctrico, electrónico y electrodomésticos	192	365	361	765	360	745	255	608
Artículos de ferretería, cerámica y vidrio	287	517	478	904	348	635	513	896
Otros artículos para el equipamiento del hogar, n.c.o.p.	83	159	208	315	185	288	155	285
Total	810	1.565	1.493	2.922	1.136	2.177	1.292	2.578

Huelva		Jaén		Málaga		Sevilla		Andalucía		
Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	
Productos alimenticios, bebidas y tabacos										
546	672	722	856	1.037	1.530	1.713	2.137	6.836	8.513	Frutas, verduras y hortalizas
92	124	182	213	222	328	462	581	1.687	2.124	Lácteos, huevos, aves, caza, aceites y grasas
537	692	624	829	1.022	1.519	1.506	1.913	6.553	8.761	Carnes, charcutería y casquería
385	444	291	395	700	1.065	938	1.209	3.872	5.095	Pescados y mariscos
428	631	296	492	542	885	1.510	2.253	4.835	7.379	Pan, pastelería y confitería
146	190	97	132	182	323	314	410	1.392	1.920	Vinos y bebidas
167	186	231	256	332	428	418	520	2.154	2.577	Productos del tabaco
1.562	2.117	2.373	3.180	3.924	5.997	4.025	5.516	22.264	31.370	Alimentos, bebidas y tabacos, s.p.
31	40	124	173	96	133	412	488	1.119	1.382	Otros productos alimenticios, n.c.o.p.
3.894	5.096	4.950	6.526	8.057	12.208	11.298	15.027	50.712	69.121	Total
Textiles, confección, calzado y artículos de cuero										
113	251	189	318	213	406	242	470	1.514	2.820	Tejidos por metros, textiles para el hogar y alfombras
327	686	502	1.017	1.048	1.931	989	2.337	5.261	10.881	Prendas exteriores de vestir
15	21	26	33	29	62	45	97	240	412	Camisería, lencería y accesorios del vestido
150	180	257	353	464	595	650	822	2.791	3.623	Mercería
201	263	265	384	617	1.143	572	1.019	2.924	4.886	Calzado, marroquinería, artículos de viaje y peletería
4	4	9	18	238	548	114	249	450	991	Productos textiles y de cuero sin predominio
810	1.426	1.248	2.123	2.609	4.685	2.612	4.994	13.180	22.613	Total
Farmacéuticos, perfumería y droguería										
181	351	269	509	458	949	670	1.208	2.909	5.606	Farmacéuticos
191	255	382	513	805	1.159	1.014	1.353	4.107	5.573	Perfumería, droguería, higiene y belleza
372	606	651	1.022	1.263	2.108	1.684	2.561	7.016	11.179	Total
Artículos para el equipamiento del hogar										
194	431	302	552	577	1.294	609	1.287	2.988	6.324	Muebles (excepto de oficina)
207	431	276	551	462	1.175	667	1.557	2.780	6.197	Material eléctrico, radioeléctrico, electrónico y electrodomésticos
212	359	350	703	904	1.539	741	1.453	3.833	7.006	Artículos de ferretería, cerámica y vidrio
72	150	129	217	223	478	341	698	1.396	2.590	Otros artículos para el equipamiento del hogar, n.c.o.p.
685	1.371	1.057	2.023	2.166	4.486	2.358	4.995	10.997	22.117	Total

CONTINÚA →

1.11. Censo de 1980 de establecimientos comerciales al por menor, distribución sectorial y número de personas ocupadas por provincias

CONTINUACIÓN

	Almería		Cádiz		Córdoba		Granada	
	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas						
Vehículos, automóviles y motocicletas, bicicletas y sus accesorios	146	556	237	1.203	171	848	214	710
Carburantes y lubricantes	44	175	60	269	70	331	57	287
Otro comercio al por menor								
Combustibles, carbones, bombonas de gas	26	103	72	176	51	100	51	114
Muebles, máquinas y equipos de oficina	5	37	16	99	21	122	18	48
Aparatos médicos, ortopédicos, ópticos, fotográficos	24	63	90	160	65	128	64	128
Libros, periódicos, artículos de papelería y escritorio	135	200	467	656	233	332	318	493
Joyería, relojería, platería y bisutería	76	135	182	282	141	220	149	240
Juguetes y artículos de deporte	70	99	191	290	118	187	132	212
Semillas, abonos, flores, plantas y pequeños animales	29	44	89	109	79	105	61	81
Productos diversos sin predominio	21	50	81	136	46	89	125	213
Otros productos, n.c.o.p.	8	14	59	141	124	199	93	145
Total	394	745	1.247	2.049	878	1.482	1.011	1.674
Comercio mixto al por menor en grandes superficies								
Supermercados y similares	-	-	12	387	57	374	4	39
Economatos y cooperativas de consumo	1	4	10	112	6	29	3	24
Grandes almacenes	1	151	8	536	9	608	5	613
Total	2	155	30	1.035	72	1.011	12	676
Total	6.100	10.401	13.544	22.453	10.732	17.298	10.470	17.828

FUENTE: Instituto Nacional de Estadística. Censo de locales de España

Huelva		Jaén		Málaga		Sevilla		Andalucía		
Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	Estable- cimientos	Nº pers. ocupadas	
107	312	173	612	287	1.303	475	1.778	1.810	7.322	Vehículos, automóviles y motocicletas, bicicletas y sus accesorios
24	102	64	246	70	393	130	619	519	2.422	Carburantes y lubricantes
										Otro comercio al por menor
45	133	50	111	53	127	137	243	485	1.107	Combustibles, carbones, bombonas de gas
4	19	12	36	28	92	37	187	141	640	Muebles, máquinas y equipos de oficina
25	48	42	72	128	272	147	368	585	1.239	Aparatos médicos, ortopédicos, ópticos, fotográficos
103	157	181	267	523	763	603	1.068	2.563	3.936	Libros, periódicos, artículos de papelería y escritorio
56	90	128	183	268	428	230	397	1.230	1.975	Joyería, relojería, platería y bisutería
65	95	84	123	262	401	229	355	1.151	1.762	Juguetes y artículos de deporte
31	41	37	53	168	233	180	266	674	932	Semillas, abonos, flores, plantas y pequeños animales
33	69	89	193	302	505	432	867	1.129	2.122	Productos diversos sin predominio
45	66	26	33	112	205	107	196	573	999	Otros productos, n.c.o.p.
407	718	649	1.071	1.843	3.026	2.102	3.947	8.531	14.712	Total
										Comercio mixto al por menor en grandes superficies
11	225	7	63	19	353	177	1.262	287	2.703	Supermercados y similares
4	278	7	25	6	51	17	140	54	663	Economatos y cooperativas de consumo
4	465	4	283	11	1.436	11	1.832	55	5.924	Grandes almacenes
21	968	18	371	36	1.840	205	3.234	396	9.290	Total
6.320	10.598	8.800	13.994	16.331	30.049	20.864	37.155	93.161	159.776	Total

1.12. Censo de 1990 de establecimientos comerciales al por mayor, empleo y superficie de venta según grupos de actividad en Andalucía

	Estable- cimientos	Personas ocupadas	Empleo medio	Superficie de venta	Superficie media
Materias primas agrícolas, alimentación, bebidas y tabaco					
Materias primas agrícolas, alimentación, bebidas y tabaco (en general)	611	5.362	8,97	223.896	529,30
Cereales y leguminosas, simientes, flores, plantas, abonos y fertilizantes, animales, y alimentos para el ganado	768	3.121	4,10	267.210	526,00
Frutas, verduras, patatas y hortalizas	1.006	7.529	7,75	232.793	330,20
Carnes, charcutería, huevos, aves y caza	383	2.671	7,03	49.015	178,89
Productos lácteos, aceites y grasas	268	2.331	8,83	60.009	357,20
Bebidas y tabaco	1.164	6.116	5,30	213.612	337,99
Pescados y mariscos	362	2.456	7,02	31.119	109,19
Otros productos	739	5.990	8,17	142.769	277,76
Total	5.301	35.576	6,83	1.220.423	347,80
Textiles, confección, calzado y artículos de cuero					
Textiles, confección, calzado y artículos de cuero	8	75	9,38	418	52,25
Tejidos, textiles y alfombras	108	896	8,37	18.546	223,45
Prendas exteriores para el vestir	238	1.627	6,86	39.752	196,79
Calzado, peletería, artículos de cuero y marroquinería	96	457	4,81	10.403	146,52
Camisería, lencería, mercería y punto	71	615	8,79	15.692	341,13
Accesorios para el vestir y otros productos textiles	7	29	4,14	200	33,33
Total	528	3.699	7,06	85.011	204,35
Productos farmacéuticos, perfumería y para el mantenimiento y funcionamiento del hogar					
Productos farmacéuticos	39	911	23,36	9.481	526,72
Perfumería, droguería, higiene y belleza	268	1.597	6,03	77.849	385,39
Productos para el mantenimiento y funcionamiento del hogar	211	1.258	6,05	52.929	337,13
Total	518	3.766	7,36	140.259	372,04
Artículos de consumo duradero					
Vehículos, motocicletas, bicicletas y accesorios	342	3.668	10,82	132.530	452,32
Muebles	385	2.862	7,57	139.507	526,44
Electrodomésticos y ferretería	326	2.255	6,98	98.253	366,62
Aparatos y material eléctrico	270	1.941	7,22	42.480	187,14
Total	1.323	10.726	8,19	412.770	391,99

CONTINÚA →

1.12. Censo de 1990 de establecimientos comerciales al por mayor, empleo y superficie de venta según grupos de actividad en Andalucía

CONTINUACIÓN

	Estable- cimientos	Personas ocupadas	Empleo medio	Superficie de venta	Superficie media
Minería y química					
Carbón	11	144	14,40	3.780	540,00
Hierro y acero (en bruto o semi-elaborado)	97	917	9,65	36.545	702,79
Minerales	2	5	2,50	530	265,00
Metales no férreos (en bruto o semi-elaborado)	95	831	8,84	39.559	618,11
Petróleo y lubricantes	75	383	5,18	15.997	363,57
Productos químicos industriales	81	396	4,95	32.842	670,24
Total	361	2.676	7,54	129.253	592,90
Productos industriales					
Fibras textiles brutas y semi-elaboradas	3	15	5,00	3.115	1.038,33
Cuero y pieles en bruto	12	104	8,67	250	50,00
Madera y corcho (madera, tableros, listones, resinas y otros semi-elaborados)	145	1.040	7,27	78.860	886,07
Materiales de construcción, vidrio, y artículos sanitarios	1.224	8.011	6,59	485.839	568,23
Maquinaria para la madera y el metal	18	96	5,33	3.279	218,60
Maquinaria y equipamiento agrícola	138	752	5,61	42.325	395,56
Maquinaria textil	6	26	5,20	742	148,40
Máquinas y material de oficinas	9	172	19,11	1.004	125,50
Otros productos industriales	410	3.063	7,58	95.332	302,64
Total	1.965	13.279	6,83	710.746	506,95
Otro comercio al por mayor					
Juguetes y artículos de deporte	72	502	6,97	29.640	559,25
Instrumentos médicos, ortopédicos, ópticos, y fotográficos	47	273	5,81	11.512	328,91
Libros y artículos de papelería	135	1.631	12,26	38.576	448,56
Joyería, relojería, bisutería y platería	53	180	-	3.886	92,52
Otros productos	23	178	7,74	17.245	1.231,79
Total	330	2.764	8,43	100.859	438,52
Total	10.326	72.486	7,12	2.799.321	388,52

FUENTE: Consejería de Economía y Hacienda. Censo de establecimientos comerciales de la comunidad autónoma de Andalucía

1.13. Censo de 1990 de establecimientos comerciales al por menor y personas ocupadas según grupos de actividad por provincias

	Almería		Cádiz		Córdoba		Granada	
	Estable- cimientos	Pers. ocupadas	Estable- cimientos	Pers. ocupadas	Estable- cimientos	Pers. ocupadas	Estable- cimientos	Pers. ocupadas
Productos alimenticios, bebidas y tabaco								
Productos alimenticios, bebidas y tabaco (en general)	796	954	1.534	1.932	1.146	1.435	1.203	1.544
Frutas, verduras y hortalizas	314	368	735	864	399	470	209	267
Productos lácteos, huevos, aves y caza	43	61	156	186	79	119	78	117
Carnes, charcutería y casquería	317	391	835	1.133	570	718	434	629
Pescados y mariscos	271	327	530	625	228	285	259	342
Pan, pastelería y confitería	274	523	646	1.170	466	704	451	852
Vinos y bebidas (bodegas)	27	28	29	244	51	66	34	50
Tabaco (estancos)	183	229	257	346	248	282	284	335
Productos alimenticios de ultramarinos (legumbres secas, conservas, arroz, pasta, aceite, etc.)	61	69	217	269	155	182	42	80
Otros productos alimenticios	61	79	227	304	143	179	138	187
Total	2.347	3.029	5.166	7.073	3.485	4.440	3.132	4.403
Textiles, confección, calzado y cuero								
Textiles, confección, calzado y artículos de cuero (en general)	1	4	1	21	-	-	1	1
Tejidos por metros, textiles para el hogar y alfombras	121	235	219	400	267	406	221	520
Prendas exteriores de vestir	533	1.061	1.124	2.011	780	1.348	924	1.602
Camisería, lencería, accesorios y prendas interiores	44	70	93	136	57	75	96	143
Mercería y lanas	156	188	475	566	355	426	285	344
Calzado, marroquinería, y peletería	218	352	391	616	292	453	349	534
Otros productos textiles	-	-	-	-	1	3	-	-
Total	1.073	1.910	2.303	3.750	1.752	2.711	1.876	3.144
Productos farmacéuticos, perfumería y droguería								
Farmacias	209	439	312	752	269	603	363	649
Droguerías, perfumerías, higiene y belleza	200	288	324	514	329	421	355	477
Total	409	727	636	1.266	598	1.024	718	1.126
Artículos para el equipamiento del hogar								
Artículos para el equipamiento del hogar (en general)	-	-	5	15	1	3	2	3
Mobiliario	213	633	404	1.044	206	459	339	758
Material y aparatos eléctricos para el hogar	192	453	370	819	356	831	346	900
Menaje, ferretería, cerámica y vidrio	365	690	530	864	290	450	515	848
Otros artículos para el hogar	177	415	306	623	214	457	330	750
Total	947	2.191	1.615	3.365	1.067	2.200	1.532	3.259

Huelva		Jaén		Málaga		Sevilla		Andalucía		
Estable- cimientos	Pers. ocupadas	Estable- cimientos	Pers. ocupadas	Estable- cimientos	Pers. ocupadas	Estable- cimientos	Pers. ocupadas	Estable- cimientos	Pers. ocupadas	
Productos alimenticios, bebidas y tabaco										
917	1.095	1.385	1.749	2.108	2.765	2.339	3.127	11.428	14.601	Productos alimenticios, bebidas y tabaco (en general)
282	309	441	548	713	926	1.112	1.395	4.205	5.147	Frutas, verduras y hortalizas
26	34	98	123	67	111	198	259	745	1.010	Productos lácteos, huevos, aves y caza
350	420	522	715	976	1.476	1.186	1.576	5.190	7.058	Carnes, charcutería y casquería
241	279	270	361	623	835	686	900	3.108	3.954	Pescados y mariscos
277	537	530	942	799	1.737	1.275	1.931	4.718	8.396	Pan, pastelería y confitería
12	21	15	34	41	107	39	58	248	608	Vinos y bebidas (bodegas)
120	152	227	273	341	452	397	477	2.057	2.546	Tabaco (estancos)
155	189	73	82	194	263	321	398	1.218	1.532	Productos alimenticios de ultramarinos (legumbres secas, conservas, arroz, pasta, aceite, etc.)
79	115	99	131	337	467	239	348	1.323	1.810	Otros productos alimenticios
2.459	3.151	3.660	4.958	6.199	9.139	7.792	10.469	34.240	46.662	Total
Textiles, confección, calzado y cuero										
2	2	-	-	1	1	3	6	9	35	Textiles, confección, calzado y artículos de cuero (en general)
102	279	210	451	393	759	408	846	1.941	3.896	Tejidos por metros, textiles para el hogar y alfombras
396	653	652	1.164	1.705	2.919	1.458	2.574	7.572	13.332	Prendas exteriores de vestir
28	39	47	71	132	178	123	171	620	883	Camisería, lencería, accesorios y prendas interiores
182	216	285	366	620	757	852	1.050	3.210	3.913	Mercería y lanas
168	260	256	370	703	1.254	650	1.020	3.027	4.859	Calzado, marroquinería, y peletería
-	-	-	-	-	-	-	-	1	3	Otros productos textiles
878	1.449	1.450	2.422	3.554	5.868	3.494	5.667	16.380	26.921	Total
Productos farmacéuticos, perfumería y droguería										
155	302	183	394	444	1.028	594	1.261	2.529	5.428	Farmacias
172	242	325	490	723	1.021	813	1.102	3.241	4.555	Droguerías, perfumerías, higiene y belleza
327	544	508	884	1.167	2.049	1.407	2.363	5.770	9.983	Total
Artículos para el equipamiento del hogar										
23	57	2	4	1	2	1	1	35	85	Artículos para el equipamiento del hogar (en general)
139	359	270	599	742	1.804	599	1.362	2.912	7.018	Mobiliario
131	272	334	736	550	1.435	514	1.216	2.793	6.662	Material y aparatos eléctricos para el hogar
184	299	372	614	1.143	1.860	710	1.182	4.109	6.807	Menaje, ferretería, cerámica y vidrio
113	263	220	532	417	1.057	518	1.208	2.295	5.305	Otros artículos para el hogar
590	1.250	1.198	2.485	2.853	6.158	2.342	4.969	12.144	25.877	Total

CONTINÚA →

1.13. Censo de 1990 de establecimientos comerciales al por menor y personas ocupadas según grupos de actividad por provincias

CONTINUACIÓN

	Almería		Cádiz		Córdoba		Granada	
	Estable- cimientos	Pers. ocupadas	Estable- cimientos	Pers. ocupadas	Estable- cimientos	Pers. ocupadas	Estable- cimientos	Pers. ocupadas
Automóviles, motocicletas, bicicletas y accesorios								
Automóviles, motocicletas y accesorios (en general)	1	1	1	1	-	-	-	-
Automóviles (concesionarios)	106	700	106	1.090	107	627	148	700
Camiones	4	16	2	43	-	-	-	-
Motocicletas	37	68	53	100	30	76	51	97
Bicicletas	6	9	5	7	9	18	5	5
Otros vehículos como embarcaciones, tractores, etc.	21	51	16	62	23	150	35	112
Vehículos usados	22	39	16	29	15	22	42	76
Accesorios para vehículos y piezas	105	361	132	305	106	224	216	618
Total	302	1.245	331	1.637	290	1.117	497	1.608
Carburantes y lubricantes								
Carburantes y lubricantes en general	4	9	3	19	4	10	-	-
Gasolineras sin venta de otros productos	18	82	18	129	24	85	46	198
Gasolineras con venta de lubricantes	36	175	44	319	38	210	36	221
Total	58	266	65	467	66	305	82	419
Otros productos								
Combustibles para uso doméstico (en general)	13	47	14	45	8	16	5	9
Equipos de oficina, comercio, etc.	45	241	54	212	49	189	42	151
Instrumentos médicos, ortopédicos, ópticos y fotográficos	101	189	185	352	127	249	149	259
Libros, periódicos, artículos de papelería y escritorios	248	353	542	727	355	475	421	574
Joyería, relojería, platería y bisutería	108	179	227	341	156	221	174	245
Otros	383	633	532	845	518	797	611	886
Total	898	1.642	1.554	2.522	1.213	1.947	1.402	2.124
Comercio mixto en grandes superficies								
Supermercados y similares	438	1.483	487	2.595	513	1.654	490	2.661
Economatos y cooperativas de consumo	-	-	2	8	1	11	1	1
Grandes almacenes	-	-	5	378	-	-	4	878
Total	438	1.483	494	2.981	514	1.665	495	3.540
Otros establecimientos comerciales								
Otros establecimientos comerciales	-	-	1	4	-	-	-	-
Total			1	4				
Total	6.472	12.493	12.165	23.065	8.985	15.409	9.734	19.623

FUENTE: Consejería de Economía y Hacienda. Censo de establecimientos comerciales de la comunidad autónoma de Andalucía

Huelva		Jaén		Málaga		Sevilla		Andalucía		
Estable- cimientos	Pers. ocupadas	Estable- cimientos	Pers. ocupadas	Estable- cimientos	Pers. ocupadas	Estable- cimientos	Pers. ocupadas	Estable- cimientos	Pers. ocupadas	
										Automóviles, motocicletas, bicicletas y accesorios
1	1	-	-	2	3	-	-	5	6	Automóviles, motocicletas y accesorios (en general)
64	445	115	717	217	1.617	229	1.504	1.092	7.400	Automóviles (concesionarios)
1	21	1	3	3	12	3	94	14	189	Camiones
13	34	30	42	81	168	68	125	363	710	Motocicletas
4	6	6	7	3	4	21	29	59	85	Bicicletas
13	50	36	133	24	111	38	231	206	900	Otros vehículos como embarcaciones, tractores, etc.
3	5	21	38	54	176	34	85	207	470	Vehículos usados
75	177	136	336	204	536	282	742	1.256	3.299	Accesorios para vehículos y piezas
174	739	345	1.276	588	2.627	675	2.810	3.202	13.059	Total
										Carburantes y lubricantes
6	30	4	18	9	57	12	66	42	209	Carburantes y lubricantes en general
8	28	31	134	29	179	53	248	227	1.083	Gasolineras sin venta de otros productos
29	127	50	260	48	305	75	343	356	1.960	Gasolineras con venta de lubricantes
43	185	85	412	86	541	140	657	625	3.252	Total
										Otros productos
8	29	15	50	14	63	21	49	98	308	Combustibles para uso doméstico (en general)
17	79	47	188	114	551	106	441	474	2.052	Equipos de oficina, comercio, etc.
66	105	126	232	285	599	309	625	1.348	2.610	Instrumentos médicos, ortopédicos, ópticos y fotográficos
172	268	261	359	929	1.368	949	1.348	3.877	5.472	Libros, periódicos, artículos de papelería y escritorios
58	88	138	200	350	574	341	537	1.552	2.385	Joyería, relojería, platería y bisutería
290	431	411	636	852	1.340	842	1.554	4.439	7.122	Otros
611	1.000	998	1.665	2.544	4.495	2.608	4.554	11.788	19.949	Total
										Comercio mixto en grandes superficies
227	857	473	1.339	761	3.754	790	3.706	4.179	18.049	Supermercados y similares
6	72	-	-	-	-	1	2	11	94	Economatos y cooperativas de consumo
4	468	3	249	2	1.248	5	1.608	23	4.829	Grandes almacenes
237	1.397	476	1.588	763	5.002	796	5.316	4.213	22.972	Total
										Otros establecimientos comerciales
-	-	-	-	-	-	-	-	1	4	Otros establecimientos comerciales
								1	4	Total
5.319	9.715	8.720	15.690	17.754	35.879	19.254	36.805	88.403	168.679	Total

1.14. Censo de 1990 de establecimientos comerciales al por mayor, personas ocupadas y superficie de venta por provincias

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Establecimientos	905	1.069	908	1.409	721	1.193	2.079	2.042	10.326
Personas ocupadas	7.045	8.528	5.948	7.636	5.390	6.817	14.397	16.725	72.486
Empleo medio	7,86	8,05	6,63	5,53	7,76	5,75	6,95	8,38	7,12
Superficie de venta	282.726	244.861	213.524	582.817	134.985	252.528	599.680	488.200	2.799.321
Superficie media	454,54	356,94	366,25	517,60	289,67	370,82	346,24	372,96	388,52

FUENTE: Consejería de Economía y Hacienda. Censo de establecimientos comerciales de la comunidad autónoma de Andalucía

1.15. Censo de 1990 de establecimientos comerciales al por menor, personas ocupadas y superficie de venta por provincias

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Establecimientos	6.472	12.165	8.985	9.734	5.319	8.720	17.754	19.254	88.403
Personas ocupadas	12.493	23.065	15.409	19.623	9.715	15.690	35.879	36.805	168.679
Empleo medio	1,93	1,90	1,72	2,02	1,83	1,80	2,02	1,92	1,91
Superficie de venta	512.852	736.506	547.876	726.463	304.266	568.908	1.117.684	1.161.659	5.676.214
Superficie media	80,05	60,79	61,35	75,22	57,37	65,44	63,16	60,95	64,60

FUENTE: Consejería de Economía y Hacienda. Censo de establecimientos comerciales de la comunidad autónoma de Andalucía

2.1. Comercio exterior andaluz. Años 1900-2000

(Valor de las exportaciones, importaciones y total) (en millones de pesetas de 1913)

	Exportaciones	Importaciones	Total		Exportaciones	Importaciones	Total
1900	353,7	160,3	514	1951	251,5	140,2	391,7
1901	289,7	175,3	465	1952	212,1	133,2	345,3
1902	340,9	174,4	515,3	1953	206,5	140,1	346,6
1903	362,4	203,8	566,2	1954	212,7	143,6	356,3
1904	361	208,2	569,2	1955	224	138,2	362,2
1905	372	246,2	618,2	1956	257,6	130,7	388,3
1906	382,3	190,5	572,8	1957	241,7	133,4	375,1
1907	375,6	167,8	543,4	1958	229,7	136,7	366,4
1908	363,9	179,4	543,3	1959	247,7	140,1	387,8
1909	369,3	159,4	528,7	1960	383,6	196,6	580,2
1910	393,9	185,9	579,8	1961			
1911	398,6	198,2	596,8	1962			
1912	434	221,9	655,9	1963	214	245,4	459,4
1913	399,7	246	645,7	1964	271	277,8	548,8
1914	246,9	194,8	441,7	1965			
1915	201	128,7	329,7	1966			
1916	330,2	139,3	469,5	1967	363,4	463,8	827,2
1917	225,8	181,2	407	1968	456,8	577,6	1.034,4
1918	163,3	92,9	256,2	1969			
1919	309,5	86,2	395,7	1970	508,3	629	1.137,3
1920	240,5	219,8	460,3	1971	515,8	633,6	1.149,4
1921				1972	561,6	775,6	1.337,2
1922				1973	597,3	655,4	1.252,7
1923				1974	770,9	1.393,3	2.164,2
1924				1975	629,8	1.504,9	2.134,7
1925				1976	827,4	1.499,1	2.326,5
1926				1977	855,9	1.513,3	2.369,2
1927				1978	884,8	1.536,8	2.421,6
1928				1979	879,0	1.769,7	2.648,7
1929				1980	1.058,0	2.162,7	3.220,7
1930				1981	1.167,3	2.291,8	3.459,1
1931				1982	1.178,8	2.339,0	3.517,8
1932				1983	1.481,7	2.138,3	3.620,0
1933				1984	1.639,7	2.028,8	3.668,5
1934				1985	2.008,4	2.012,8	4.021,2
1935				1986	1.720,6	1.832,7	3.553,3
1936				1987	1.908,4	1.966,2	3.874,6
1937				1988	2.004,0	2.220,5	4.224,5
1938				1989	2.098,1	2.852,6	4.950,7
1939				1990	2.304,7	2.897,9	5.202,6
1940				1991	2.598,2	3.270,2	5.868,4
1941	72,6	56,2	128,8	1992	2.661,2	3.296,5	5.957,7
1942	69,9	47	116,9	1993	3.103,8	3.334,9	6.438,7
1943	115,7	54,5	170,2	1994	3.311,7	3.732,6	7.044,3
1944	220,6	71,8	292,4	1995	3.509,1	4.519,0	8.028,1
1945	202,2	73,7	275,9	1996	3.973,2	4.480,4	8.453,6
1946	150,9	67,3	218,2	1997	4.856,3	4.650,5	9.506,8
1947	144	73,6	217,6	1998	4.524,5	4.978,4	9.502,9
1948	186,1	96,2	282,3	1999	4.838,7	5.805,3	10.644,0
1949	154,5	96,7	251,2	2000	5.340,2	6.705,0	12.045,2
1950	265,2	125,2	390,4				

FUENTE: Elaboración propia a partir de Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior. Tena (1989) y Carreras y Tafunell (2004).

2.2. Comercio exterior de Andalucía por provincias. Exportaciones. Años 1900-1920

(valor en pesetas)

	Almería	Cádiz	Granada	Huelva	Málaga	Sevilla	Andalucía
1900	19.792.714	40.939.946	55.489	110.270.432	44.485.141	35.376.301	250.920.023
1901	21.584.211	34.628.753	50.685	93.276.088	31.049.498	37.084.541	217.673.776
1902	28.324.046	28.746.757	12.240	92.932.656	62.039.992	43.440.500	255.496.191
1903	31.268.908	35.306.016	35.413	106.358.846	60.231.843	48.684.491	281.885.517
1904	30.635.879	30.835.383	3.260	101.740.544	67.741.047	45.786.103	276.742.216
1905	30.395.945	28.926.274	76.518	106.062.383	57.419.124	54.310.547	277.190.791
1906	23.996.266	34.559.272	46.830	104.746.577	37.988.275	60.451.095	261.788.315
1907	26.607.756	45.160.108	33.097	101.636.989	42.551.214	62.791.301	278.780.465
1908	23.754.393	34.758.482	28.655	108.613.510	44.979.399	61.154.091	273.288.530
1909	28.080.655	31.163.402	17.672	131.218.709	41.616.400	53.638.539	285.735.377
1910	31.290.877	30.647.665	0	106.864.627	60.275.415	71.576.044	300.654.628
1911	29.641.908	29.081.201	24.914	107.713.697	51.525.087	71.070.847	289.057.654
1912	25.170.392	32.171.797	0	106.552.471	53.483.180	83.115.761	300.493.601
1913	31.012.719	33.568.339	80.516	105.250.288	45.596.485	75.098.450	290.606.797
1914	22.933.240	33.493.868	101.403	79.775.484	35.051.040	75.780.702	247.135.737
1915	17.477.282	36.542.931	715.143	73.658.723	58.595.238	66.340.177	253.329.494
1916	25.124.474	50.356.829	81.794	92.842.844	92.035.158	84.096.459	344.537.558
1917	14.310.976	40.919.332	98.301	79.496.726	72.341.636	54.851.999	262.018.970
1918	16.432.873	38.321.898	144.338	50.608.019	56.576.679	33.429.239	195.513.046
1919	19.513.599	90.711.201	378.833	43.779.728	96.881.387	57.710.288	308.975.036
1920	22.938.505	39.522.841	441.084	63.652.664	70.074.393	59.826.327	256.455.814

FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

2.4. Comercio Exterior de Andalucía. Exportaciones según secciones. Años 1941-1959

(Valor en pesetas)

	I	II	III	IV	V	VI	VII
1941	6.951.588	7.668.244	786.556	6.097.676	765.486	14.307.586	624.123
1942	6.335.732	6.295.090	21.044.887	701.394	906.006	10.460.361	1.020.391
1943	66.626.736	4.978.401	31.230.656	1.031.986	1.090.897	8.685.453	1.355.323
1944	156.355.189	7.991.446	4.002.063	858.676	1.258.094	18.912.588	944.493
1945	100.429.178	8.729.453	2.498.236	19.794.968	1.477.073	12.830.855	771.243
1946	15.148.271	13.990.027	3.149.274	3.021.412	2.070.355	15.972.752	967.608
1947	22.697.562	17.261.201	4.376.569	3.570.128	2.483.257	16.851.917	924.659
1948	30.158.620	16.969.849	1.142.022	12.147.647	3.926.091	13.093.450	566.115
1949	36.588.290	18.675.249	2.050.582	5.486.853	3.499.052	17.821.440	615.148
1950	39.254.169	17.505.645	2.309.511	42.604.171	3.851.885	13.278.058	570.903
1951	57.542.293	17.492.431	1.709.721	15.733.104	3.822.537	17.078.535	1.037.443
1952	83.028.356	13.677.297	1.682.163	13.691.053	2.736.024	9.213.172	839.574
1953	67.450.325	13.550.439	3.090.189	28.263.285	6.642.423	8.317.111	709.044
1954	81.839.564	18.176.870	3.098.583	34.541.016	2.630.396	9.205.389	661.536
1955	82.858.390	22.352.037	2.806.697	32.663.408	1.642.207	12.541.158	588.578
1956	88.991.749	24.068.698	2.066.796	31.445.771	1.860.631	14.329.956	798.177
1957	82.292.027	19.087.051	2.523.106	33.222.725	4.416.154	13.104.553	986.793
1958	50.245.252	24.543.869	1.717.353	22.746.929	2.989.857	12.549.073	926.058
1959	42.563.493	24.050.214	1.870.613	33.025.865	1.711.234	11.197.108	722.452

FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.
Secciones: véase apéndice

2.3. Comercio exterior de Andalucía por provincias. Importaciones. Años 1900-1920

(Valor en pesetas)

	Almería	Cádiz	Granada	Huelva	Málaga	Sevilla	Andalucía
1900	6.207.772	25.345.756	2.774.345	20.844.357	29.355.942	28.181.165	112.709.337
1901	6.159.665	30.033.589	1.535.229	19.447.497	34.888.948	26.831.479	118.896.407
1902	5.282.840	23.876.043	1.147.621	17.314.384	28.794.741	30.211.537	106.627.166
1903	7.218.574	29.747.438	1.061.017	19.759.032	32.463.250	31.276.550	121.525.861
1904	4.590.076	27.123.320	1.346.715	21.657.145	35.372.476	33.169.844	123.259.576
1905	6.431.826	28.790.412	1.386.208	30.427.033	47.826.578	40.430.250	155.292.307
1906	6.330.700	19.714.722	704.631	27.586.083	33.051.829	34.512.952	121.900.917
1907	6.290.339	21.846.232	894.202	24.436.128	20.737.663	29.960.034	104.164.598
1908	6.515.322	26.647.147	607.843	32.839.724	24.200.179	30.828.286	121.638.501
1909	5.166.872	17.525.349	1.514.084	25.766.131	26.359.210	28.694.245	105.025.891
1910	6.540.631	24.117.300	1.303.614	27.839.592	29.602.885	27.471.808	116.875.830
1911	5.312.579	23.274.244	984.500	27.664.989	23.244.014	30.402.951	110.883.277
1912	5.571.597	28.271.121	322.669	28.904.866	27.222.666	35.548.447	125.841.366
1913	5.727.559	41.387.102	530.119	34.889.936	27.223.597	43.455.433	153.213.746
1914	5.207.730	32.903.010	303.271	19.912.847	23.742.170	29.777.100	111.846.128
1915	1.858.245	24.410.675	7.930	15.241.284	16.035.467	23.883.949	81.437.550
1916	1.835.018	37.493.812	0	20.571.105	24.508.850	27.842.303	112.251.088
1917	1.437.217	151.586.949	406	16.219.825	11.375.223	16.946.113	197.565.733
1918	717.781	31.392.423	221.525	8.296.671	9.304.166	9.525.540	59.458.106
1919	1.130.614	10.752.997	1.102	10.496.600	21.098.887	18.948.326	62.428.526
1920	2.002.749	64.169.362	41.605	13.644.097	29.627.641	45.824.221	155.309.675

FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	COM	TOTAL	
	546.224	133.827	479.353	2.043.027	64.436.273	503.183		98.391.558	1941
	1.440.210	169.900	12.508.098	344.072	61.047.849	204.055		122.478.045	1942
	464.997	230.416	3.260.206	272.901	99.835.266	400.895		219.464.133	1943
	2.735.648	367.288	2.007.528	218.578	154.235.336	340.709		350.227.636	1944
	790.200	488.787	3.808.079	99.685	161.608.576	224.672	49.799	313.600.804	1945
	1.077.435	611.560	565.011	139.929	204.850.308	421.867	11.876	261.997.685	1946
	1.580.581	812.379	808.651	34.178	202.150.000	847.484	51.857	274.450.423	1947
	1.637.822	757.603	185.959	59.031.045	203.000.535	155.647	42.915	342.815.320	1948
	577.149	557.400	425.526	10.993	200.154.833	459.280	8.451	286.930.246	1949
	806.651	247.374	728.385	377	267.191.909	456.629	266.743	389.072.410	1950
	3.215.122	583.002	443.990	606.645	265.998.768	448.198	3.949	385.715.738	1951
	570.323	431.271	14.241.449	64.118	181.758.282	226.540	853	322.160.475	1952
	267.742	264.991	214.373	16.013	224.752.480	439.106	36.866	354.014.387	1953
	274.924	219.048	616.529	2.046	209.133.185	972.392	28.501	361.399.979	1954
	301.973	269.670	216.679	9.724	207.330.143	1.386.332	150	364.967.146	1955
	203.128	288.755	378.291	2.782	252.456.005	1.450.335	111.190	418.452.264	1956
	741.537	129.303	581.548	4.512	267.389.635	1.244.386	587.432	426.310.762	1957
	327.162	745.462	1.897.882	417	318.287.151	1.092.071	1.197.905	439.266.441	1958
	1.028.374	75.055	356.760	46	274.157.453	692.200	391.718	391.842.585	1959

2.5. Comercio Exterior de Andalucía. Importaciones según secciones. Años 1941-1959

(Valor en pesetas)

	I	II	III	IV	V	VI	VII
1941	7.423.726	74.366	1.186.640	1.709.683	3.710.104	6.988.405	457.692
1942	13.817.694	811.898	556.416	517.261	5.537.320	9.925.619	456.301
1943	1.456.019	744.965	1.146.455	248.415	1.480.598	20.409.869	517.129
1944	8.341.800	1.245.143	1.250.624	358.315	2.426.598	14.661.741	102.201
1945	7.213.647	902.931	1.471.126	4.964.645	2.100.833	8.905.359	461.604
1946	4.459.339	1.987.819	2.024.691	4.804.267	5.119.407	10.936.361	26.527
1947	4.907.304	1.986.217	4.100.915	2.560.205	7.838.210	8.576.261	56.342
1948	16.354.433	2.895.269	1.189.456	2.759.905	8.063.145	2.530.528	143.587
1949	18.228.270	3.481.065	574.688	6.576.603	10.768.551	19.065.084	174.254
1950	13.410.065	2.038.863	1.633.545	1.320.474	4.275.336	12.998.620	263.943
1951	10.824.742	3.420.725	734.227	1.672.877	6.632.528	15.892.913	171.064
1952	23.506.078	3.655.724	328.350	7.443.709	9.192.407	13.064.362	82.642
1953	17.453.283	2.927.812	355.763	7.725.244	16.221.748	13.158.040	291.844
1954	17.635.752	2.699.508	233.909	6.398.124	12.567.296	11.022.997	300.810
1955	9.143.928	4.694.987	1.388.336	18.332.805	24.697.935	25.257.969	524.376
1956	11.557.772	6.207.321	605.712	38.219.582	30.281.841	73.556.269	358.903
1957	12.805.014	9.527.717	2.708.248	42.717.212	42.204.098	54.426.068	144.093
1958	16.796.969	3.862.636	1.020.110	39.652.121	33.507.611	80.658.797	93.376
1959	13.219.068	5.125.140	1.073.984	52.033.941	28.991.857	104.514.014	93.292

FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.
Secciones: véase apéndice.

VIII	IX	X	XI	XII	XIII	COM	TOTAL	
165.503	99.181	37.413	1.240	400.099.437	592.744		67.954.197	1941
76.206	4.373.011	171.137	133.324	32.391.403	513.191		69.280.781	1942
216.818	212.966	513.800	20.062	34.840.873	189.969		74.267.867	1943
68.721	99.801	120.043	543.344	38.847.826	264.440		68.330.597	1944
66.480	51.693	1.501.991	1.344	46.677.744	1.107.726	22.363.789	97.790.912	1945
131.287	1.062.951	177.540	786	55.328.101	2.029.961	20.310.821	108.399.858	1946
11.556	900.688	104.673	3.558	86.067.660	1.103.736	38.077.810	156.295.135	1947
396.087	252.816	22.678	4.435	69.031.898	495.404	26.680.874	130.820.515	1948
37.766	70.698	93.028	26.468	86.073.792	313.758	41.318.054	186.802.079	1949
1.386.753	917.702	41.343	14.407	44.787.285	89.813	39.259.597	122.437.746	1950
3.580.801	175.080	3.243	8.986	33.054.121	149.710	34.596.855	110.917.872	1951
9.809.015	73.877	14.411	12.937	12.276.935	476.663	37.172.470	117.109.580	1952
1.537.532	45.265	27.929	37.458	13.870.481	211.619	29.815.957	103.679.975	1953
395.293	34.363	756	68.617	34.987.363	574.717	19.446.457	106.365.962	1954
30.733	5.718	4.677	64.917	10.433.857	279.402	33.213.914	128.073.554	1955
69.394	15.149	122.016	64.916	22.028.982	309.507	43.469.286	226.866.650	1956
26.148	152.804	28.666	56.962	36.269.208	188.280	31.623.469	232.877.987	1957
32.005	1.297.066	2.033	35.435	36.925.749	278.162	36.817.172	250.979.242	1958
40.325	366.816	87.458	52.370	40.005.146	388.274	33.079.597	279.071.282	1959

2.6. Comercio Exterior andaluz. Exportaciones por aduanas. Años 1941-1982

(Valor en miles de pesetas)

	Almería	Aeropuert	Almería Fc	Almer Tir	Adra	Garrucha	S. Miguel	Cádiz	Cádiz Tir	Algeciras	Algc Tir	Barbate
1941	182				10			15.672		3.177		26
1942												
1943	2.308				7			23.091		5.263		43
1944	2.882				111			59.252		5.803		9
1945	5.557				458			56.878		5.639		17
1946	13.170				163	86		69.457		7.494		15
1947	6.044				183		110	79.159		10.525		144
1948	9.064				84	4	734	68.643		10.826		78
1949	24.393				443	86	721	54.144		11.394		46
1950	22.492				89		53	89.144		12.237		32
1951	23.108				20	439	378	70.160		10.843		19
1952	27.727				149	150	188	51.699		8.973		25
1953	28.001				77	13	133	75.355		7.109		12
1954	28.169				5	182		80.068		8.493		40
1955	23.921					3	219	82.660		9.650		14
1956	26.981					387	266	98.663		8.582		28
1957	29.456				45	11	245	104.593		11.276		
1958	27.819				100		152	115.176		13.598		
1959	28.998				99		144	96.361		11.253		
1960	574.930				1.941		7.131	1.878.165		160.413		
1961												
1962												
1963	373.149						582	2.147.508		283.714		68
1964	464.932						21.577	3.539.375		148.867		
1965												
1966												
1967	873.995						3.323	3.289.763		224.537		105
1968	1.070.061				55			5.737.015		2.505.542		229
1969												
1970	1.061.727	18.392						8.790.041		2.159.082		1.092
1971	1.402.648	40.147				743	89	9.070.577		2.208.339		
1972	1.115.272	72.233				650		12.494.133		2.164.364		486
1973	827.938	62.021	163.943			1.252		14.584.957		3.136.852		
1974	1.163.094	66.566	212.822		51	13.716		19.927.214		9.593.696		237
1975	1.327.590	101.486	294.540		211	16.744	501	16.062.293		5.457.449		4.119
1976	1.618.909	130.750	349.268		1.140	2.786	497	25.049.845		9.334.061		1.104
1977	3.035.451	162.418	399.530	622.392				21.951.282	14.404	13.842.326	3.634	
1978	2.343.778	213.571	255.729	300.017				25.897.623	13.666	13.454.322		
1979	2.615.756	211.797	418.246	532.417				27.548.393	32.144	19.531.843		
1980	3.782.189	250.014	203.078	664.484				31.435.522	5.495	29.375.496	2.319	
1981	6.362.897	176.788	72.234	596.718				35.016.912		40.130.303		
1982	7.033.569	158.835	19.781	2.102.485				39.819.542		49.254.748	455	

Bonanza	La Linea	P.S.María	Pto Tir	Rota	S.Fer- nando	Tarifa	Jerez	Motril	Armilla	Granada
146	714	1.611		4	142			761		1941
										1942
256	1.485	1.234		6	213			484		1943
62	3.464	4.800		9	1.029	8		944		1944
39	2.314	2.573		5	224	39		1.363		1945
296	892	4.643		34	2.269	3		402		1946
422	717	4.696		30	1.225	23		735		1947
196	790	5.895		101	578	41		3.821		1948
88	358	6.485		96	763	13		2.762		1949
24	458	12.670		129	1.008	3		3.575		1950
119	455	8.967		191	894			67		1951
101	687	4.399		237	507	3		500		1952
21	510	2.460		40	452	19		5.197		1953
28	599	3.078		47	241	17		789		1954
35	601	4.149		69	490	23		984		1955
52	1.674	6.587		9	452	27		854		1956
	2.106	10.663			215	45		768		1957
	690	10.724			131			901		1958
	1.240	12.001			316			1.108		1959
	28.261	266.792			2.942	9		24.828		1960
										1961
										1962
	42.348	434.208			749			16.676		1963
	41.051	549.222						25.566		1964
										1965
										1966
7.432		745.753		6.184	102.615			10.139	57	1967
80		946.994		7.375	79.391	23		6.476		1968
										1969
441		1.248.516		14.552	199.207			38.832		1970
65		1.295.266		20.035	165.100			41.147		1971
		1.583.559		17.732	13.455			49.597		1972
246		2.026.058		28.075	357.070			45.560		1973
119		1.623.475		195.392				83.995	22	1974
998		1.345.148		30.977	239			79.452	688	1.295
995		1.570.742		545	62.987			78.140	13	1976
		1.627.102	10.097		803.883			159.281	14.188	1977
		2.773.271	4.220		1.909.028			256.878	29	1978
		2.947.256	12.076		1.325.561			902.462	794	1979
		5.711.192	1.060		142.055			365.033		14.432
		8.204.229	537				262.061	869.881	7	271
		9.818.941			2.643.594		8.678	1.159.260		1982

CONTINÚA →

2.6. Comercio Exterior andaluz. Exportaciones por aduanas. Años 1941-1982

(Valor en miles de pesetas)

CONTINUACIÓN

	Huelva	Huelva Tir	Ayamonte	Encinasola	I. Cristina	Lepe	Moguer	Paimogo	Rosal Fra.	Sanlucar	Málaga	Mlg Tir
1941	6.399		14		15				57		13.163	
1942												
1943	5.700		39		18	1	35				25.591	
1944	13.639		55		1		35				34.722	
1945	11.464		312		37		31				39.228	
1946	15.827		168		1					81	39.685	
1947	21.343		16		8		28				45.266	
1948	28.303		22		6		12			275	72.025	
1949	33.816		2.730		41		1			433	52.231	
1950	35.132		360		120	44				660	57.517	
1951	47.336		23		9					1.635	52.470	
1952	68.984		97		38	2				2.605	52.540	
1953	50.820		45		2	26				2.979	70.890	
1954	69.847		96		12	28			116	3.700	63.166	
1955	64.831		188			40			347	3.814	63.165	
1956	65.056		151			35				3.943	73.340	
1957	61.647		215							325	83.700	
1958	39.882		129								75.118	
1959	32.646		238							1.791	92.946	
1960	667.261		14.741							15.586	3.019.689	
1961												
1962												
1963	474.018		8.742		382				57	30.251	1.683.904	
1964	563.812		10.276							26.354	1.838.574	
1965												
1966												
1967	1.575.868		14.855	2	1.306			296			2.751.687	
1968	3.035.979		33.267	15	200				69		2.888.225	
1969												
1970	2.568.756		68.958		235				3.500		3.898.856	
1971	2.004.076		41.348	22					15.556		3.265.366	
1972	1.902.868		43.417						18.191		2.676.495	
1973	2.197.788		44.407								4.344.072	
1974	7.973.872		42.111	562	8.131						5.006.506	
1975	8.029.337		35.734	150	3.253				18	79	3.853.395	
1976	10.643.100		71.005	358	5.285						3.694.283	
1977	13.911.069	7.277	51.195								4.889.028	420.679
1978	16.641.168	398.468	36.619								6.288.020	817.109
1979	17.088.956	457.956	91.508								7.864.690	1.469.032
1980	24.845.006	1.047.877	67.770								14.886.122	1.940.945
1981	31.648.484	2.397.028	81.038						29.438		16.186.077	2.145.893
1982	35.388.360	1.824.405	61.674						14.964		9.414.216	3.563.288

FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Málaga Fc	Marbella	Rmpedizo	Estepona	Sevilla	S. Pablo	Sevill Tir	Sevilla Fc	Andalucía	
			149	56.142				98.384	1941
									1942
	31		329	159.116				225.250	1943
	21		453	222.929				350.228	1944
	121		370	186.924				313.593	1945
	41		360	261.997				417.084	1946
	43		582	103.142				274.441	1947
	321		1.017	139.969				342.805	1948
	150		1.286	94.440				286.920	1949
			2.073	151.242				389.062	1950
	331		1.565	166.678				385.707	1951
	169		986	101.404				322.170	1952
	243		836	108.765				354.005	1953
	46		624	101.998				361.389	1954
			706	109.048				364.957	1955
			694	130.663				418.444	1956
	114		991	119.885				426.300	1957
	112		1.226	153.461				439.219	1958
	79		802	111.775				391.797	1959
	1.794	29	8.524	3.600.324	33.184			10.306.544	1960
									1961
									1962
	3.900	3.169		3.518.467	1.649			9.023.541	1963
		8.508		3.492.260	7.249			10.737.623	1964
									1965
									1966
	850.828	9.187	3.261	5.762.654	14.519			16.248.366	1967
		21.168	39	6.623.499	32.782			22.988.484	1968
									1969
		134.396		5.545.103	53.426			25.805.112	1970
	394	196.846		5.166.150	83.478			25.017.392	1971
		231.667		5.962.238	259.142			28.605.499	1972
		341.120		8.009.291	958.139		123	37.128.912	1973
340		505.163	346	7.370.836	1.647.978		29.209	55.465.453	1974
	2.457	381.968		7.988.260	2.299.420		72.850	47.390.651	1975
12.023		687.686	1.633	11.201.173	2.725.931			67.244.259	1976
241.211		681.528		13.845.577	2.684.735	1.017.720	275.938	80.671.945	1977
456.768		679.670		15.025.372	2.671.955	2.111.887	298.208	92.847.376	1978
617.334		654.553		8.582.318	2.537.990	3.507.924		98.951.006	1979
787.264		849.665		12.288.347	8.153.603	2.396.607	508.251	139.723.826	1980
265.409		793.046		23.722.672	10.813.603	2.155.386	475.296	182.406.208	1981
65.367		750.647		25.143.315	14.126.296	4.380.760	373.649	207.126.829	1982

2.7. Comercio Exterior andaluz. Importaciones por aduanas. Años 1941-1982

(Valor en miles de pesetas)

	Almería	Aeropuert	Almería Fc	Almer Tir	Adra	Garrucha	S.miguel	Cádiz	Cádiz Tir	Algeciras	Algc Tir	Barbate
1941	999							19.413		1.388		105
1942	922							25.361		463		
1943	926							18.125		213		187
1944	1.109							19.792		265		15
1945	327							23.595		430		120
1946	3.177				1			33.627		1.667		32
1947	224				4			73.227		3.438		1.058
1948	3.830							45.408		666		264
1949	5.445				12			56.628		815		
1950	1.804							40.069		622		136
1951	2.799				12			33.669		548		52
1952	2.750				3			34.508		830		
1953	2.759				10			36.500		789		1
1954	6.891							29.419		1.199		
1955	3.813							31.812		431		5
1956	5.206							101.198		1.841		
1957	11.403							89.239		2.694		
1958	7.110							95.678		7.887		
1959	6.155							104.739		4.214		
1960	90.760				162			1.463.108		93.734		
1961												
1962												
1963	164.105							2.561.195		31.039		
1964	255.464				3.579	305		3.122.210		47.138		
1965												
1966												
1967	188.249				581			3.285.218		1.036.368		
1968	132.742							4.944.954		4.132.232		
1969												
1970	236.955							8.292.938		4.474.471		5
1971	181.351							5.778.995		5.545.936		
1972	254.129							6.376.406		8.134.103		
1973	281.482							7.493.296		9.104.962		
1974	411.450		4					11.389.444		32.147.022		
1975	249.503							16.323.886		27.621.806		
1976	468.921							11.708.796		38.186.043		
1977	231.652	165		3.858				18.433.914	24.571	50.659.717	93.766	
1978	391.862							19.953.607	339	52.895.944		
1979	540.334	18						18.097.903	85.590	72.009.173		
1980	315.446	48.825						19.539.565	148.915	124.276.945	38.783	
1981	625.337	164.918						25.066.411		166.128.203		
1982	2.179.535	35.371						40.120.710	123.781	208.117.506		

Bonanza	La Linea	Pto. S. María	Pto Tir	Rota	S. Fernando	Tarifa	Jerez	Motril	Armillá	Granada
	132	1		191	209			1.404		1941
	340			76	199			1.279		1942
	63			353	394			484		1943
	160			528	114	262		606		1944
	174	35		738	157	18		142		1945
	462			575		323				1946
	1.277			548	222	770				1947
	1.619			624	210	553				1947
	1.970			474	441	160		523		1948
	789			462	41			96		1949
62	1.096	1		414	48			46		1950
116	450			295				95		1951
110	228			275				158		1952
80				67	347			482		1953
53	240			68		39		4.942		1954
51	503	282		90	1.334	59		3.129		1955
47	429				739	223		2.685		1956
19	1.124	104			1.437	106		3.355	4	1957
87	466	515		109	1.462	327		2.939	1	1958
	2.615	3.705			20.293	3.209		48.543	5	1959
										1960
										1961
	16.263	24.873			24.005	9.981		110.952		1962
	7.402	44.191			28.193	10.058		194.516		1963
										1964
										1965
		41.087			27.895	6.003		204.965		1966
		4.149			3.823	4.641		133.374		1967
										1968
					7.612	384		76.643		1969
		21.743			91			35.637		1970
		123.826						127.823		1971
85.740		39.979						189.048		1972
		53.885						42.963	5.186	1973
2.700		137.515		141.348				112.575		1974
		407.058						193.473		1975
		101.044	124		3.361			353.004		1976
		425.701			5.212			252.916		1977
		2.254.180						382.897		1978
		2.496.356	19.421					230.878		1979
		1.433.765						614.029		1980
		5.109.530						1.056.370		1982

CONTINÚA →

2.7. Comercio Exterior andaluz. Importaciones por aduanas. Años 1941-1982

(Valor en miles de pesetas)

CONTINUACIÓN

	Huelva	Huelva Tir	Ayamonte	Encinasola	I. Cristina	Lepe	Moguer	Paimogo	Rosal Fra.	Sanlucar
1941	9.068		21	92	1				54	
1942	10.515		15							
1943	11.782		446		40					
1944	13.716		91							
1945	8.086		277							
1946	5.767		32							
1947	7.730		83							
1948	9.988		12						7	
1949	7.252		17		11				1	
1950	8.083		45	6	128					
1951	7.344		2	7						
1952	11.478		111		6					
1953	14.092		209	9						
1954	14.940		351	15						
1955	10.742		25	2	2					
1956	20.258		3							
1957	16.764		12							
1958	13.811		1							
1959	19.675		1							
1960	598.252		72							
1961										
1962										
1963	837.299		4.068		33				623	
1964	1.090.009		30.708							
1965										
1966										
1967	2.475.791		20.207						1.581	
1968	3.936.152		18.150						6.961	
1969										
1970	5.635.709		30.486						4.627	
1971	7.032.113		75.594						23.542	
1972	9.074.270		79.354		1.131				5.444	
1973	9.984.080		75.752							
1974	28.274.692		30.833							
1975	27.858.073		70.485						5.164	
1976	33.732.380		93.284							
1977	32.358.885	267.256	100.448							
1978	43.376.645	183.788	109.013							
1979	44.706.256	228.593	168.220							
1980	79.027.930	127.657	225.083							
1981	99.395.593	197.970	203.390						150.447	
1982	123.034.654	271.413	227.078						217.689	

FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España.

Málaga	Mlg Tir	Málaga Fc	Marbella	Rmpedizo	Estepona	Nerja	Sevilla	S. Pablo	Sevill Tir	Sevilla Fc	Andalucía	
9.862							25.006					1941
8.211							21.895				69.280	1942
17.136					3	4	24.107				74.267	1943
17.702					5		13.961				68.330	1944
27.103							36.618				97.790	1945
35.073					2		27.658				108.399	1946
30.058							37.649				156.295	1947
36.221					3		31.409				130.820	1948
63.271					1		49.775				186.802	1949
23.514					11		46.627				122.437	1950
28.391							36.417				110.917	1951
22.180					1		44.280				117.109	1952
18.338					2		30.195				103.679	1953
24.347							27.961				106.366	1954
26.483					1		49.408				128.073	1955
32.666							60.242				226.866	1956
38.007					2		70.628				232.878	1957
28.568				38			91.695	36			250.979	1958
38.447				33			99.836	59			279.071	1959
827.385				364			1.766.658	1.724			4.920.589	1960
												1961
												1962
1.876.553				1.745			2.883.982				8.546.716	1963
1.986.338				10.009			3.113.236	29.261			9.972.617	1964
												1965
												1966
3.759.963				28.694			4.980.335	40.969			16.097.906	1967
4.229.267				61.299			5.297.178	83.095			22.988.017	1968
												1969
4.690.500				128.289			4.534.370	86.612			28.199.601	1970
6.727.382				205.611			4.037.593	136.631			29.802.219	1971
6.091.565				682.711			5.183.932	128.219			36.262.913	1972
9.631.762				356.058			7.726.955	204.455			45.173.569	1973
24.068.509				469.710			9.572.766	592.879			107.059.343	1974
39.849.410				448.195			11.099.910	1.232.352			125.152.922	1975
40.200.574				706.581			10.749.336	1.429.529			137.875.975	1976
43.549.128	604.068			967.399			12.210.381	1.603.902	1.587.415	33.424	163.187.489	1977
42.121.269	514.434	113		929.334			16.177.378	1.657.799	2.362.771		181.358.125	1978
52.978.494	821.869	11.709		975.140			13.191.352	3.132.892	3.357.468	197	212.942.285	1979
93.613.534	1.208.037	27.209		1.036.861			20.010.938	5.602.910	3.378.176	903	351.374.372	1980
136.036.265	4.514.182	12.384		3.007.272			18.887.448	6.344.473	4.784.729		467.566.816	1981
135.034.059	3.355.557	67.566		3.096.569			22.572.362	11.635.045	5.165.068	34.005	561.453.868	1982

2.8. Comercio Exterior andaluz. Exportaciones por provincias. Años 1980-2000

(Valor en millones de pesetas)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
1980	5.258	48.138	10.001	3.657	38.110	12.246	9.034	30.448	156.893
1981	5.267	58.331	6.938	3.261	42.192	9.868	8.001	43.455	177.313
1982	8.295	77.728	7.623	4.792	41.903	9.521	7.249	64.520	221.632
1983									
1984	26.482	91.052	15.543	10.684	99.701	17.783	13.011	96.092	370.348
1985	28.662	171.589	18.316	11.810	106.923	24.103	14.994	111.499	487.897
1986	33.144	112.464	16.650	11.307	83.569	23.375	15.116	91.919	387.544
1987									
1988	46.697	150.708	24.130	10.386	98.771	37.823	14.056	96.255	478.827
1989	54.878	165.718	22.840	9.815	99.850	23.423	25.903	115.508	517.938
1990	51.135	183.107	26.774	9.311	92.695	36.868	37.484	126.155	563.732
1991	58.157	212.398	26.712	29.348	92.073	63.044	30.477	129.477	641.413
1992	66.892	233.071	28.679	19.004	95.039	42.831	48.562	124.797	646.990
1993	97.010	299.254	44.272	21.264	109.796	43.467	42.686	149.049	806.799
1994	96.762	308.298	59.264	23.622	123.601	37.067	60.618	186.491	895.730
1995	127.423	362.645	71.924	32.455	134.829	39.522	66.054	185.487	1.020.343
1996	141.114	380.144	86.463	42.496	159.187	58.899	73.299	216.964	1.158.570
1997	153.722	543.172	90.210	54.378	216.283	82.212	77.233	255.999	1.473.212
1998	178.480	403.370	87.092	54.507	202.477	80.749	84.565	276.241	1.367.484
1999	170.025	506.094	88.015	53.507	222.550	76.335	100.684	232.509	1.449.869
2000	199.995	569.090	105.913	69.944	240.294	95.921	152.373	264.886	1.698.455

FUENTE: Dirección General de Aduanas. Estadísticas del Comercio Exterior de España. IEA, Comercio Exterior de Andalucía.

2.10. Valor de las exportaciones andaluzas al extranjero según secciones. Años 1980-2000

(millones de pesetas)

	Animales vivos y productos del reino animal	Productos del reino vegetal	Grasas, aceites (animales, vegetales)	Productos de las industrias alimentarias	Productos minerales	Productos de las industrias químicas	Materias plásticas y manufacturas
1980	2.658	11.566	12.245	28.599	14.172	19.070	1.367
1981	5.024	13.818	5.209	32.100	31.534	18.022	1.815
1982	3.508	15.732	3.832	37.366	37.016	20.926	1.877
1983							
1984	6.857	31.279	12.301	52.010	34.306	65.047	856
1985	5.588	43.222	19.569	59.969	59.811	61.223	728
1986	6.001	51.811	16.466	62.771	52.008	47.295	693
1987							
1988	8.130	92.105	43.369	68.528	51.655	42.505	1.636
1989	9.079	94.791	20.100	58.840	67.067	44.675	1.494
1990	11.239	104.696	47.208	66.422	68.656	32.978	2.242
1991	7.398	125.493	75.752	68.373	50.680	30.391	1.892
1992	8.216	151.662	30.120	76.905	55.156	30.749	2.293
1993	10.394	191.046	46.817	79.527	71.937	34.976	3.156
1994	15.974	208.518	66.985	93.286	74.709	44.193	3.706
1995	15.661	246.465	60.882	89.412	83.043	50.670	4.465
1996	20.386	263.795	97.387	100.795	138.983	56.733	5.618
1997	26.527	313.968	129.534	108.451	153.347	73.769	12.442
1998	22.461	355.884	117.945	100.005	128.609	59.682	17.214
1999	27.174	338.940	85.355	104.009	161.124	73.638	25.038
2000	34.736	357.370	111.099	118.983	284.140	91.724	22.765

2.9. Comercio exterior de Andalucía. Importaciones por provincias. Años 1988-2000

(valor en millones de pesetas)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
1988	12.101	204.259	7.551	10.976	102.658	7.963	60.680	60.370	466.558
1989	15.591	248.752	9.714	17.279	121.966	9.785	152.747	102.574	678.408
1990	17.399	239.024	12.113	15.297	109.353	12.799	153.705	92.656	652.346
1991	25.843	242.493	14.497	17.905	125.630	15.335	160.741	99.481	701.925
1992	28.996	230.109	14.783	20.792	126.460	16.970	145.631	111.645	695.386
1993	12.922	220.480	19.660	22.922	148.479	19.002	139.851	99.974	683.290
1994	24.298	280.257	23.803	24.470	196.923	20.913	176.607	139.243	886.514
1995	41.619	303.754	40.649	31.946	222.208	37.130	185.234	163.415	1.025.955
1996	38.909	333.956	31.564	34.190	268.107	40.768	207.202	185.050	1.139.746
1997	42.186	462.044	35.080	35.060	298.047	35.684	239.223	194.721	1.342.045
1998	51.698	406.605	41.286	37.450	237.793	48.398	206.310	195.118	1.224.658
1999	38.782	480.192	51.850	39.932	289.607	56.021	256.459	214.145	1.426.988
2000	65.059	875.864	50.393	52.786	479.809	64.107	210.551	219.650	2.018.219

FUENTE: IEA. Comercio Exterior de Andalucía.

	Pielés, cueros y peletería manufacturas de madera	Madera, carbón vegetal,	Pastas de madera y otras materias fibrosas	Materias textiles y manufacturas	Calzado, sombreros y plumas preparadas	Manufacturas de la piedra, yeso, cemento, etc.	Perlas, piedras y metales preciosos	Metales comunes y sus manufacturas	
	1.011	2.130	7.975	2.784	451	502	4.767	16.672	1980
	903	2.054	8.007	3.894	826	1.393	5.203	18.731	1981
	663	2.056	7.863	3.472	621	945	2.994	21.831	1982
	1.295	4.082	18.896	6.497	673	4.774	13.502	61.921	1984
	1.385	4.006	18.222	10.102	988	1.577	12.116	83.295	1985
	1.309	3.339	18.019	8.006	1.296	1.084	8.629	46.363	1986
	1.885	3.542	22.381	8.686	1.213	1.023	8.465	58.250	1988
	2.519	5.044	23.107	11.482	660	1.551	7.228	71.108	1989
	1.987	4.952	17.904	9.516	871	1.467	9.322	63.337	1990
	1.442	4.560	16.997	10.156	932	2.177	7.277	77.802	1991
	1.442	4.815	14.777	9.620	731	5.836	9.958	73.490	1992
	2.356	3.248	11.628	8.499	1.035	2.003	14.290	110.448	1993
	2.606	4.110	18.121	11.538	772	4.064	19.476	124.927	1994
	3.311	5.770	27.898	13.596	649	5.756	18.364	139.926	1995
	4.055	6.421	15.254	17.775	796	5.092	16.174	155.029	1996
	4.424	8.389	19.795	25.425	1.168	7.439	6.901	295.737	1997
	4.395	8.959	20.711	30.155	1.368	26.795	8.530	162.312	1998
	6.125	7.683	24.407	28.900	1.015	18.516	9.729	167.184	1999
	9.874	11.916	34.780	31.276	1.273	11.098	10.368	217.334	2000

CONTINÚA →

2.10. Valor de las exportaciones andaluzas al extranjero según secciones. Años 1980-2000

(millones de pesetas)

CONTINUACIÓN

	Máquinas, aparatos, material eléctrico	Material de transporte	Optica, fotografía y cinematografía	Armas y municiones	Mercancías y productos diversos	Objetos de arte, colección, antigüedades	Sin codificación asignada	Total
1980	6.924	22.617	285	462	635	1		156.893
1981	6.333	21.319	388	13	725	2		177.313
1982	5.526	53.501	1.198	46	656	3		221.632
1984	11.057	43.185	541	1	1.266	1		370.348
1985	10.719	90.873	682	22	1.620	11	2.170	487.897
1986	9.279	46.510	1.032	18	1.800	29	3.785	387.543
1988	7.179	46.267	841	65	1.644	23	14.826	484.218
1989	15.219	64.630	1.049	14	1.978	29	16.278	517.942
1990	18.608	81.573	1.866	3	1.795	11	17.085	563.738
1991	19.635	106.577	6.551	6	1.754	29	11.993	627.867
1992	18.402	125.703	12.500	4	3.741	9	15.316	651.445
1993	17.210	106.819	18.081	185	2.710	14	29.782	766.161
1994	22.211	116.369	23.485	50	3.553	28	37.051	895.732
1995	29.613	146.980	20.145	162	4.659	24	53.234	1.020.685
1996	39.419	143.720	26.187	229	7.603	510	36.607	1.158.568
1997	54.331	157.518	28.792	208	9.360	210	35.477	1.473.212
1998	57.574	150.363	25.597	49	13.099	157	55.619	1.367.483
1999	80.895	188.519	37.867	2	15.452	85	48.226	1.449.883
2000	91.907	154.073	30.508	14	18.107	50	55.050	1.698.455

FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía. Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía
Instituto de Estadística de Andalucía. Anuario Estadístico de Andalucía

2.11. Valor de las importaciones andaluzas del extranjero según secciones. Años 1988-2000

(millones de pesetas)

	Animales vivos y productos del reino animal	Productos del reino vegetal	Grasas, aceites (animales, vegetales)	Productos de las industrias alimentarias	Productos minerales	Productos de las industrias químicas	Materias plásticas y manufacturas
1988	17.615	21.951	545	22.594	212.596	25.615	6.654
1989	24.308	21.534	7.407	20.100	342.649	26.675	7.514
1990	27.397	23.434	2.263	23.052	359.584	26.108	7.528
1991	26.118	32.040	11.987	28.852	361.377	27.616	8.786
1992	29.321	33.686	12.015	36.349	346.697	30.501	10.185
1993	33.442	53.116	8.741	41.467	348.749	34.130	9.766
1994	34.996	64.630	21.724	47.769	441.872	47.601	12.149
1995	37.121	101.512	44.717	47.656	449.415	61.003	15.861
1996	41.093	73.718	38.535	54.104	547.597	62.214	16.507
1997	49.048	75.407	20.824	67.596	651.557	79.446	21.719
1998	50.600	77.594	18.167	67.995	521.527	78.861	28.454
1999	50.856	83.533	37.179	78.591	635.758	83.369	33.467
2000	66.092	70.458	10.096	98.351	1.104.837	110.506	31.352

CONTINÚA →

CONTINUACIÓN

	Pieles, cueros y peletería	Madera, carbón vegetal, manufacturas de madera	Pastas de madera y otras materias fibrosas	Materias textiles y manufacturas	Calzado, sombreros y plumas preparadas	Manufacturas de la piedra, yeso, cemento, etc.	Perlas, piedras y metales preciosos	Metales comunes y sus manufacturas
1988	2.248	5.860	7.198	7.754	520	3.646	979	50.321
1989	3.121	10.499	8.903	8.846	530	4.607	1.279	61.596
1990	3.814	9.710	9.703	7.758	504	6.210	1.476	55.635
1991	3.732	8.605	9.458	8.506	813	7.022	2.762	63.892
1992	2.950	7.976	11.750	11.543	1.364	6.246	2.902	36.449
1993	2.014	5.183	10.375	12.131	824	5.507	3.667	27.624
1994	2.045	7.811	12.925	17.332	798	5.811	4.695	46.443
1995	2.702	12.251	18.625	17.669	1.146	7.590	6.323	59.110
1996	3.421	12.414	14.930	17.630	1.366	8.732	3.946	67.947
1997	4.295	14.686	16.742	25.840	3.823	11.508	4.595	89.906
1998	4.663	16.457	18.056	20.860	1.887	13.363	4.810	97.637
1999	5.907	21.056	18.907	27.744	1.887	13.894	4.286	115.958
2000	8.356	27.123	28.991	32.555	2.199	14.463	6.992	132.531

CONTINÚA →

CONTINUACIÓN

	Máquinas, aparatos, material eléctrico	Material de transporte	Optica, fotografía y cinematografía	Armas y municiones	Mercancías y productos diversos	Objetos de arte, colección, antigüedades	Sin codificación asignada	Total
1988	48.818	19.147	5.188	86	2.400	1.172	345	463.252
1989	58.230	18.669	6.067	99	3.101	73	490	636.297
1990	57.374	19.621	6.018	84	4.476	202	394	652.345
1991	61.605	25.423	7.015	620	5.176	88	433	701.926
1992	63.072	39.167	6.638	156	5.852	126	442	695.387
1993	54.683	31.095	5.732	290	4.199	188	367	693.290
1994	66.317	35.979	8.272	45	6.506	127	364	886.211
1995	86.271	42.230	8.757	145	5.497	88	268	1.025.957
1996	94.650	57.692	9.274	38	5.463	144	8.333	1.139.748
1997	117.858	49.891	9.976	17	7.099	248	24.350	1.346.431
1998	126.477	54.794	9.452	22	7.675	322	4.991	1.224.664
1999	141.684	57.744	10.686	4	10.351	113	10.678	1.443.652
2000	161.883	71.652	11.435	7	15.036	1.983	13.086	2.018.095

FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía. Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía
Instituto de Estadística de Andalucía. Anuario Estadístico de Andalucía

3.1. Transporte terrestre: carretera

3.1.1. Red de carreteras del Estado por provincias. Años 1908-2000

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
1908	39	76	89	168	56	337	51	217	1.033
1910	39	76	89	168	58	337	51	217	1.035
1912	545	590	1.240	831	500	1.094	785	886	6.471
1917	612	698	1.358	998	568	1.131	841	1.084	7.290
1919	677	723	1.376	1.030	554	1.143	960	1.170	7.633
1925	688	810	1.574	1.022	619	1.220	1.045	1.446	8.424
1932	658	721	1.658	979	709	1.116	1.011	1.487	8.339
1933	853	965	1.714	1.300	753	1.160	1.029	1.487	9.261
1959	1.349	1.231	1.937	1.520	981	1.634	1.324	2.101	12.077
1960	954	1.211	1.882	1.521	956	1.580	1.298	1.856	11.258
1961	965	1.231	1.981	1.531	956	1.586	1.298	1.856	11.404
1962	965	1.241	1.881	1.531	960	1.588	1.298	1.856	11.320
1963	1.026	1.234	1.940	1.525	1.013	1.659	1.307	2.105	11.809
1964	1.026	1.234	1.940	1.525	1.012	1.659	1.307	2.105	11.808
1965	1.026	1.234	1.940	1.525	1.012	1.659	1.307	2.105	11.808
1966	1.026	1.234	1.940	1.525	1.013	1.659	1.307	2.105	11.809
1967	1.026	1.234	1.940	1.525	1.013	1.659	1.307	2.105	11.809
1968	1.038	1.289	1.988	1.554	1.041	1.709	1.340	2.182	12.141
1969	1.038	1.289	1.988	1.554	1.014	1.709	1.340	2.182	12.114
1970	1.008	1.339	2.038	1.650	1.041	1.656	1.337	2.009	12.078
1971	1.008	1.339	2.038	1.650	1.041	1.656	1.337	2.009	12.078
1972	1.008	1.274	1.952	1.650	1.017	2.203	1.322	2.024	12.450
1973	1.008	1.351	1.952	1.650	1.011	1.656	1.324	2.080	12.032
1974	1.008	1.307	1.952	1.650	1.019	1.656	1.354	2.037	11.983
1975	986	1.292	1.954	1.648	1.017	1.685	1.399	2.024	12.005
1976	983	1.292	1.954	1.648	1.017	1.685	1.399	2.024	12.002
1977	986	1.292	1.954	1.648	1.017	1.685	1.399	2.024	12.005
1978	1.006	1.304	1.977	1.648	1.071	1.685	1.389	2.060	12.140
1979	1.006	1.304	1.977	1.648	1.071	1.685	1.389	2.060	12.140
1980	1.006	1.304	1.977	1.648	1.071	1.685	1.389	2.060	12.140
1981	1.002	1.325	1.979	1.648	1.124	1.685	1.422	2.072	12.257
1982	1.002	1.325	1.979	1.648	1.124	1.685	1.422	2.072	12.257
1983	1.002	1.325	1.979	1.648	1.124	1.685	1.422	2.072	12.257
1984	1.002	1.325	1.979	1.648	1.124	1.685	1.422	2.072	12.257
1985	288	231	480	259	391	364	233	310	2.756
1986	288	231	480	259	391	364	233	310	2.556
1987	289	231	480	259	391	364	234	311	2.559
1988	289	275	480	259	391	364	235	360	2.653
1989	326	275	480	300	391	364	234	360	2.730
1990	326	275	479	300	391	365	233	374	2.743
1991	278	286	548	246	393	373	315	389	2.828
1992	278	286	548	246	393	373	315	389	2.828
1993	311	283	545	259	395	356	304	381	2.834
1994	349	291	539	285	400	392	317	375	2.948
1995	396	291	532	295	399	450	311	381	3.055
1996	422	310	532	334	402	468	290	381	3.139
1997	422	325	534	312	402	476	290	381	3.142
1998	422	325	534	312	402	476	310	397	3.178
1999	422	328	534	312	402	476	397	397	3.268
2000	422	321	534	312	402	470	363	405	3.229

FUENTES: Años 1908 y 1910: Reseña geográfica y estadística de España
Años 1912-1963 y 1969-1983: Anuario estadístico de España
Año 1964: Instituto Nacional de Estadística. Estadística de Transportes. Transporte terrestre
Años 1965-1968: Instituto Nacional de Estadística. Estadística de Transportes. Transporte terrestre no ferroviario
Años 1984-2000: Instituto Nacional de Estadística. Anuario estadístico de España
Instituto de Estadística de Andalucía. Anuario estadístico de Andalucía

3.1.2. Red de carreteras de las Diputaciones Provinciales por provincias. Años 1908-2000*

(Kms.)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
1908	87	64	68	106	44	243	137	143	892
1912	"	60	70	148	39	297	107	178	899
1917	50	67	255	137	87	353	104	211	1.264
1919	74	132	283	137	128	357	104	342	1.557
1925	217	78	355	226	165	425	133	634	2.233
1931	358	232	524	328	265	504	132	3.584	5.927
1932	443	280	627	348	220	511	226	3.715	6.370
1933	469	297	690	458	336	817	236	3.911	7.214
1945	610	491	1.256	770	364	1.088	346	1.381	6.306
1946	610	491	1.256	770	364	1.088	346	1.381	6.306
1947	610	491	1.256	770	364	1.088	346	1.381	6.306
1958	824	505	1.526	1.089	734	1.620	459	1.630	8.387
1959	824	505	1.526	1.089	734	1.620	459	1.630	8.387
1960	824	505	1.525	1.089	734	1.620	459	1.630	8.386
1961	823	505	1.525	1.089	737	1.647	459	1.630	8.415
1962	823	549	1.572	1.089	737	1.671	459	1.630	8.530
1963	824	550	1.632	1.089	737	1.699	459	1.630	8.620
1964	823	550	1.632	1.089	737	1.699	459	1.630	8.619
1965	823	550	1.632	1.089	737	1.699	459	1.630	8.619
1966	824	550	1.632	1.089	737	1.699	459	1.630	8.620
1967	824	550	1.632	1.089	737	1.699	459	1.630	8.620
1968	884	561	2.072	1.139	825	1.731	613	1.661	9.486
1969	884	561	2.072	1.139	825	1.731	613	1.661	9.486
1970	879	559	2.192	1.152	829	1.732	716	1.659	9.718
1971	879	559	2.192	1.152	829	1.732	716	1.659	9.718
1972	892	559	2.282	1.159	843	1.732	719	1.682	9.868
1973	900	568	2.282	1.161	869	1.732	719	1.682	9.913
1974	932	649	2.290	1.169	869	1.732	721	1.682	10.044
1975	1.125	649	2.300	1.182	890	1.732	772	1.682	10.332
1976	1.130	652	2.300	1.191	890	1.732	730	1.682	10.307
1977	1.130	658	2.303	1.194	890	1.732	737	1.682	10.326
1978	1.170	658	2.303	1.200	890	1.732	736	1.682	10.371
1979	1.170	658	2.339	1.208	890	1.732	782	1.676	10.455
1980	1.170	658	2.339	1.220	890	1.732	786	1.676	10.471
1981	1.261	657	2.339	1.229	890	1.732	792	1.676	10.576
1982	1.170	657	2.339	1.237	886	1.732	792	1.676	10.489
1983	1.357	671	2.348	1.253	890	1.732	795	1.676	10.722
1984	1.365	671	2.388	1.277	898	1.732	812	1.676	10.819
1985	1.369	729	2.444	1.277	904	1.732	828	1.676	10.959
1986	1.369	728	2.464	1.289	906	1.732	821	1.676	10.985
1987	1.382	729	2.464	1.289	907	1.732	820	1.676	10.999
1988	1.260	729	2.475	1.289	907	1.732	820	1.676	10.888
1989	1.260	729	2.464	1.289	907	1.732	884	1.676	10.941
1990	1.260	720	2.464	1.289	924	1.732	884	1.676	10.949
1991	1.264	711	2.463	1.228	931	1.732	883	1.676	10.888
1992	1.264	711	2.463	1.228	931	1.732	883	1.676	10.888
1993	1.264	709	2.463	1.228	941	1.732	883	1.676	10.896
1994	1.264	708	2.464	1.228	941	1.781	876	1.676	10.938
1995	1.264	708	2.464	1.230	945	1.787	893	1.676	10.967
1996	1.264	709	2.464	1.240	945	1.677	893	1.676	10.868
1997	1.264	709	2.464	1.240	945	1.677	893	1.676	10.868
1998	1.264	709	2.464	1.248	947	1.676	862	1.676	10.846
1999	1.264	709	2.464	1.240	945	1.669	892	1.676	10.859
2000	1.264	709	2.427	1.142	950	1.655	862	1.525	10.534

FUENTES: Año 1908: Reseña geográfica y estadística de España
Años 1912-1984: Anuario estadístico de España
Años 1985-2000: Instituto Nacional de Estadística. Anuario estadístico de España
Instituto de Estadística de Andalucía. Anuario estadístico de Andalucía

* Hasta 1978 se refiere a carreteras provinciales y caminos vecinales. A partir de 1979 carreteras de diputaciones provinciales. El año 2000 está referido a Red de carreteras provincial.

3.1.3. Red de carreteras de la Junta de Andalucía. Años 1985-2000

(Kms.)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
1985	751	1.071	1.502	1.419	720	1.308	1.156	1.760	9.687
1986	751	1.071	1.502	1.419	720	1.308	1.156	1.760	9.687
1987	755	1.041	1.532	1.440	719	1.303	1.187	1.803	9.780
1988	759	1.044	1.532	1.440	720	1.308	1.187	1.803	9.793
1989	759	1.044	1.536	1.471	720	1.308	1.194	1.803	9.835
1990	769	1.044	1.536	1.471	720	1.308	1.220	1.803	9.871
1991	805	1.044	1.542	1.594	750	1.308	1.252	1.808	10.103
1992	805	1.044	1.542	1.594	750	1.308	1.252	1.808	10.103
1993	821	1.044	1.542	1.810	751	1.308	1.282	1.808	10.366
1994	771	1.067	1.542	1.824	757	1.308	1.311	1.808	10.388
1995	774	1.103	1.574	1.884	751	1.342	1.336	1.808	10.572
1996	900	1.119	1.574	1.884	758	1.350	1.343	1.808	10.736
1997	823	1.119	1.574	1.916	758	1.328	1.334	1.815	10.667
1998	823	1.119	1.593	1.847	761	1.329	1.348	1.815	10.635
1999	823	1.119	1.593	1.908	761	1.329	1.351	1.893	10.777
2000	831	1.119	1.595	1.908	761	1.329	1.361	1.895	10.799

FUENTES: Instituto Nacional de Estadística. Anuario estadístico de España
Instituto de Estadística de Andalucía. Anuario estadístico de Andalucía

3.1.4. Autopistas y autovías por provincias. Años 1970-2000*

(Kms.)

	Almería		Cádiz		Córdoba		Granada		Huelva	
	Autopistas	Autovías	Autopistas	Autovías	Autopistas	Autovías	Autopistas	Autovías	Autopistas	Autovías
1970	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-
1971	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1972	-	-	51	-	-	-	-	-	-	-
1973	-	-	51	-	-	-	-	-	-	-
1974	-	-	51	-	-	2	-	-	-	-
1975	-	-	44	-	-	-	-	-	-	-
1976	-	-	44	-	-	-	-	-	-	-
1977	-	-	44	16	-	-	-	-	-	-
1978	-	-	44	7	-	-	-	-	-	-
1979	-	-	44	-	-	-	-	-	-	-
1980	-	-	44	-	-	-	-	-	-	56
1981	-	-	44	-	-	-	-	-	-	60
1982	-	-	44	-	-	-	-	-	-	60
1983	-	-	44	-	-	-	-	-	-	60
1984	-	-	44	-	-	-	-	-	-	60
1985	-	-	44	-	-	10	-	-	-	60
1986	-	-	44	-	-	10	-	-	-	60
1987	-	-	44	-	-	10	-	-	-	60
1988	-	-	44	-	-	7	-	-	-	14
1989	-	-	44	16	-	28	-	57	-	26
1990	-	-	44	36	-	30	-	16	-	51
1991	-	-	45	36	-	24	-	6	-	51
1992	-	91	45	45	-	87	-	166	-	53
1993	-	127	45	44	-	85	-	178	-	52
1994	-	105	44	23	-	87	-	179	-	54
1995	-	151	44	27	-	88	-	215	-	53
1996	-	177	44	43	-	88	-	254	-	56
1997	-	214	44	66	-	91	-	264	-	56
1998	-	214	44	66	-	91	-	264	-	66
1999	-	214	44	66	-	91	-	294	-	66
2000	-	214	44	73	-	91	-	294	-	66

FUENTES: Años 1970-1983: Instituto Nacional de Estadística. Anuario estadístico de España

Años 1984-2000: Instituto de Estadística de Andalucía. Anuario estadístico de Andalucía

* Autopistas incluye sólo las autopistas de peaje; autovías se refiere a las autovías y autopistas libres

Jaén		Málaga		Sevilla		Andalucía		
Autopistas	Autovías	Autopistas	Autovías	Autopistas	Autovías	Autopistas	Autovías	
-	-	-	-	4	24	4	26	1970
-	-	-	-	4	24	4	24	1971
-	-	-	6	46	24	97	30	1972
-	-	-	6	46	24	97	30	1973
-	-	-	6	46	24	97	32	1974
-	-	-	-	49	-	93	-	1975
-	-	-	-	49	-	93	-	1976
-	-	-	-	49	16	93	32	1977
-	-	-	-	49	16	93	23	1978
-	-	-	-	49	16	93	16	1979
-	-	-	-	49	18	93	74	1980
-	-	-	-	49	18	93	78	1981
-	-	-	-	49	18	93	78	1982
-	-	-	-	49	18	93	78	1983
-	-	-	-	49	18	93	78	1984
-	-	-	3	49	23	93	96	1985
-	-	-	3	49	23	93	96	1986
-	-	-	9	49	75	93	154	1987
-	-	-	4	49	19	93	44	1988
-	20	-	19	49	127	93	293	1989
-	79	-	100	49	266	93	578	1990
-	117	-	124	49	261	94	619	1991
-	121	-	231	49	291	94	1.085	1992
-	113	-	245	49	303	94	1.147	1993
-	105	-	212	49	279	93	1.044	1994
-	142	-	212	49	285	93	1.173	1995
-	171	-	237	49	285	93	1.311	1996
-	181	-	227	49	285	93	1.384	1997
-	162	-	259	49	285	93	1.407	1998
-	162	77	263	49	285	170	1.441	1999
-	162	77	273	49	294	170	1.467	2000

3.2. Transporte terrestre: ferrocarril

3.2.1. Kilómetros de red de vía ancha abiertos en Andalucía durante el siglo XX

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
1900(1)	174	189	401	170	184	317	270	530	2.235
1901-02	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1903	-	-	-	50	-	-	-	-	50
1904									
1905	-	-	-	6	-	9	-	-	15
1906	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1907	-	-	-	16	-	-	-	-	16
1908	-	-	-	37	-	-	-	-	37
1909-16	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1917	-	-	-	14	-	-	-	-	14
1918	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1919	-	-	7	-	-	-	-	-	7
1920-25	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1926	2	-	-	-	-	-	-	-	2
1927-36	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1937	-	-	-	-	50	-	-	-	50
1938-71	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1972	-	-	7	-	-	-	-	-	7
1973-75	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1976	-	-	-	-	-	-	31	-	31
1977	-	-	-	-	6	-	-	-	6
1978-92	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1993	-	-	144	-	-	-	-	74	218
1994-95	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1996	-	-	-	-	-	-	-	11	11
1997	-	-	-	-	-	-	5	6	11
1998-00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	176	189	559	293	240	326	306	621	2.710

FUENTE: Elaboración propia a partir de Wais (1987); Líneas abiertas y cerradas entre 1941 y 1982 (sf), Documento [IIIF 0040], Biblioteca Ferroviaria.

Notas: (1) Kilómetros en servicio en 1900.

3.2.2. Kilómetros de red de vía ancha cerrados al servicio durante el siglo XX

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
1965	-	29	7	-	-	7	-	28	71
1966-69	-	-	-	-	-	-	-	-	0
1970	-	-	-	-	-	23	-	14	37
1971	-	-	29	-	-	-	-	63	92
1972	-	-	-	-	-	-	-	-	0
1973	-	-	-	11	-	-	-	-	11
1974-79	-	-	-	-	-	-	-	-	0
1980	-	-	-	-	-	-	-	14	14
1981-84	-	-	-	-	-	-	-	-	0
1985	91	37	65	71	-	74	-	21	359
1986	-	-	-	-	-	-	-	-	0
1987	-	-	-	-	50	-	-	-	50
1988-91	-	-	-	-	-	-	-	-	0
1992	-	-	71	-	-	-	-	-	71
1993-00	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Total	91	66	172	82	50	104	0	140	705

FUENTE: Elaboración propia a partir de Líneas abiertas y cerradas entre 1941 y 1982 (sf), Documento [IIIF 0040], Biblioteca Ferroviaria..

3.2.3. Stock de capital social fijo del ferrocarril en Andalucía. Años 1900-1997

(En millones de pesetas de 1990)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
1900	16.745	11.829	15.017	15.506	17.483	15.270	15.813	19.105	126.769
1901	16.337	11.563	14.580	17.638	16.957	17.240	15.354	20.100	129.770
1902	15.929	11.301	14.167	19.788	16.453	19.230	14.912	21.080	132.859
1903	15.511	11.031	13.755	21.829	15.949	21.120	15.926	22.000	137.120
1904	15.084	10.756	13.354	23.717	15.445	22.959	16.866	22.853	141.034
1905	14.650	10.480	12.967	25.461	14.964	23.004	17.821	24.432	143.780
1906	14.217	10.209	12.600	27.064	14.518	23.079	18.827	26.046	146.561
1907	13.772	9.930	12.238	28.267	14.064	24.420	19.755	27.659	150.104
1908	13.327	9.656	11.900	27.488	13.640	25.122	20.692	27.756	149.581
1909	12.880	9.384	11.615	26.715	13.219	25.814	20.112	27.872	147.610
1910	12.462	9.151	11.408	25.985	12.879	30.141	21.155	27.402	150.584
1911	12.048	8.929	11.275	25.265	12.582	32.041	23.934	26.973	153.044
1912	11.621	8.696	11.130	26.069	12.280	33.701	27.522	26.522	157.541
1913	11.194	8.463	10.989	26.797	11.989	35.267	29.394	27.152	161.244
1914	10.769	8.234	10.863	30.343	11.729	34.424	29.743	28.820	164.925
1915	10.315	7.969	10.661	31.322	11.401	33.517	28.899	29.962	164.047
1916	9.840	7.681	12.118	32.219	11.035	32.560	28.015	30.696	164.162
1917	9.353	7.374	13.488	31.131	10.637	32.340	27.100	29.868	161.292
1918	8.855	7.050	14.455	30.017	10.206	31.908	26.154	28.968	157.614
1919	8.371	6.734	14.020	28.910	9.800	30.836	26.293	28.079	153.043
1920	8.042	6.591	13.945	27.999	9.730	30.019	26.693	27.680	150.698
1921	7.776	6.516	14.002	27.158	9.786	29.289	28.363	27.449	150.339
1922	7.540	6.469	14.115	26.344	9.898	28.589	28.966	27.282	149.204
1923	7.321	6.431	14.241	25.536	10.020	27.887	28.353	27.112	146.901
1924	7.098	6.379	14.324	24.707	10.113	27.148	27.710	26.873	144.353
1925	6.886	6.324	14.393	23.879	10.205	26.396	27.067	26.609	141.759
1926	6.706	6.299	14.500	23.080	10.342	25.673	26.467	28.236	141.304
1927	6.551	6.298	14.648	22.313	10.522	24.979	25.906	29.862	141.079
1928	6.434	6.316	14.824	21.578	10.728	24.303	25.370	31.458	141.011
1929	6.325	6.335	14.974	23.426	10.913	23.613	24.817	31.176	141.578
1930	6.196	6.319	15.029	24.894	11.012	22.859	24.196	30.760	141.264
1931	6.080	6.302	15.078	26.340	14.233	22.107	23.574	30.329	144.044
1932	5.983	6.297	15.128	25.449	17.386	21.374	22.961	29.912	144.490
1933	5.914	6.310	15.212	24.597	20.544	20.682	22.379	31.468	147.106
1934	5.846	6.318	15.265	23.754	23.777	19.991	21.792	33.053	149.796
1935	5.789	6.329	15.308	22.929	26.632	19.322	21.212	34.434	151.954
1936	5.454	6.016	14.627	21.716	25.710	18.160	20.079	32.892	144.653
1937	5.138	5.714	13.960	20.534	24.804	17.033	18.974	31.388	137.546
1938	4.840	5.424	13.307	19.389	23.912	15.943	17.897	29.918	130.630
1939	4.558	5.144	12.668	18.281	23.034	14.888	16.848	28.482	123.903
1940	4.292	4.874	12.042	17.210	22.169	13.881	15.831	27.084	117.382
1941	4.190	4.791	11.826	16.412	21.725	13.201	15.156	26.284	113.584
1942	4.178	4.808	11.828	15.769	21.504	12.712	14.675	25.812	111.285
1943	4.515	5.230	12.737	15.663	22.217	12.910	14.940	26.646	114.859
1944	5.069	5.902	14.202	15.900	23.502	13.544	15.666	28.287	122.072
1945	4.957	5.788	13.891	15.173	22.948	12.920	15.015	27.420	118.112
1946	4.796	5.612	13.437	14.395	22.243	12.227	14.275	26.367	113.352
1947	4.634	5.431	12.972	13.636	21.521	11.564	13.550	25.311	108.620
1948	4.475	5.252	12.507	12.894	20.794	10.931	12.848	24.264	103.966

CONTINÚA →

3.2.3. Stock de capital social fijo del ferrocarril en Andalucía. Años 1900-1997

(En millones de pesetas de 1990)

CONTINUACIÓN

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
1949	4.409	5.179	12.284	12.313	20.308	10.501	12.353	23.576	100.924
1950	4.344	5.107	12.063	11.759	19.816	10.121	11.890	22.900	98.001
1951	4.270	5.022	11.813	11.215	19.285	9.734	11.437	22.197	94.972
1952	4.517	5.315	12.416	11.180	19.625	9.987	11.682	22.719	97.441
1953	4.478	5.270	12.262	10.745	19.175	9.717	11.342	22.181	95.169
1954	4.544	5.348	12.390	10.504	19.009	9.659	11.236	22.060	94.750
1955	4.776	5.621	12.912	10.517	19.293	9.939	11.491	22.577	97.126
1956	4.992	5.815	13.407	10.529	19.533	10.211	11.736	23.048	99.271
1957	5.149	5.947	13.754	10.464	19.612	10.392	11.876	23.304	100.497
1958	5.363	6.140	14.250	10.504	19.850	10.700	12.157	23.793	102.757
1959	5.536	6.291	14.636	10.503	19.979	10.941	12.376	24.141	104.403
1960	5.780	6.517	15.209	10.628	20.309	11.333	12.675	24.776	107.226
1961	6.054	6.775	15.862	10.815	20.728	11.795	13.054	25.540	110.624
1962	6.225	6.928	16.257	10.867	20.875	12.072	13.247	25.933	112.405
1963	6.497	7.072	16.914	11.086	21.307	12.551	13.641	26.722	115.790
1964	6.694	7.156	17.381	11.209	21.543	12.895	13.904	27.242	118.025
1965	6.894	7.410	18.093	11.350	21.794	13.318	14.285	27.991	121.136
1966	7.131	7.984	19.302	11.558	22.146	13.931	14.918	29.248	126.218
1967	7.269	8.775	20.681	11.630	22.230	14.481	15.552	30.509	131.128
1968	7.239	9.623	21.907	11.464	21.860	14.791	15.988	31.385	134.257
1969	7.066	10.622	23.144	11.108	21.103	14.938	16.318	32.047	136.347
1970	6.907	11.718	24.536	10.782	20.396	15.148	16.732	32.877	139.095
1971	6.902	12.575	25.323	10.513	20.097	15.135	20.861	34.047	145.452
1972	7.387	13.488	26.879	10.534	20.259	15.370	25.477	36.399	155.793
1973	7.995	13.742	27.666	10.598	20.571	15.326	28.397	38.393	162.687
1974	8.963	13.841	28.251	10.753	20.483	14.823	29.561	38.459	165.133
1975	10.609	13.563	29.311	11.187	21.345	14.755	31.888	38.959	171.616
1976	10.780	13.353	29.191	11.283	21.467	14.789	33.723	42.670	177.256
1977	11.149	13.583	29.110	11.437	21.287	14.599	33.793	43.441	178.399
1978	11.005	13.807	28.417	11.355	20.618	14.260	33.363	43.280	176.105
1979	10.679	13.898	27.550	11.299	20.017	14.000	33.171	43.617	174.230
1980	10.299	15.223	26.737	11.104	19.450	13.833	32.723	43.787	173.156
1981	9.965	15.899	26.019	11.305	18.584	13.427	32.601	44.094	171.893
1982	9.872	17.367	25.652	12.606	17.949	13.609	32.417	45.771	175.242
1983	9.840	19.205	28.143	15.065	17.267	13.933	33.176	46.924	183.553
1984	9.921	19.299	28.111	15.436	16.645	13.581	33.693	47.155	183.841
1985	10.768	19.008	28.621	15.311	15.893	13.254	34.436	46.489	183.781
1986	11.387	18.442	31.075	15.000	15.168	13.173	34.352	45.898	184.493
1987	11.222	18.206	37.873	14.637	15.917	13.432	34.548	46.560	192.395
1988	11.077	18.310	52.517	14.085	16.024	15.056	34.541	52.025	213.635
1989	11.048	18.231	68.878	13.493	15.442	15.889	34.340	64.914	242.236
1990	10.910	17.982	107.971	12.988	14.767	15.447	34.470	82.729	297.263
1991	10.723	17.708	140.698	12.477	14.400	15.220	34.701	104.385	350.312
1992	10.374	17.960	151.132	12.422	13.893	14.803	33.515	111.933	366.032
1993	9.931	17.583	155.067	12.287	13.522	14.606	32.476	115.881	371.353
1994	9.605	17.099	152.458	12.203	12.854	14.681	31.452	117.700	368.052
1995	9.238	16.435	150.662	11.956	12.121	14.158	30.571	115.397	360.539
1996	8.972	15.900	147.249	11.781	11.668	13.741	29.885	112.746	351.941
1997	8.573	15.496	143.716	11.445	11.064	13.366	29.093	109.592	342.345

FUENTE: Cucarella y Serrano (1999), Cuadro 1.

3.2.4. Inversión en capital social fijo ferroviario en Andalucía. Años 1900-1997

(En millones de pesetas de 1990)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
1900	175	206	345	159	415	2.669	260	1.964	6.193
1901	173	204	338	2.759	383	2.572	258	1.953	8.640
1902	178	210	348	2.836	396	2.644	265	1.968	8.844
1903	173	203	337	2.786	387	2.598	1.732	1.924	10.140
1904	168	198	328	2.690	373	2.599	1.689	1.877	9.923
1905	167	197	328	2.601	383	833	1.732	2.630	8.870
1906	172	202	338	2.514	406	872	1.819	2.703	9.025
1907	165	194	323	2.170	379	2.171	1.767	2.739	9.907
1908	169	199	332	209	392	1.567	1.806	1.243	5.917
1909	171	202	380	212	386	1.584	297	1.264	4.495
1910	204	240	452	252	460	5.295	1.943	682	9.528
1911	212	249	515	262	486	2.958	3.733	712	9.126
1912	202	237	492	1.805	467	2.781	4.634	680	11.297
1913	200	235	487	1.765	459	2.748	2.996	1.768	10.658
1914	201	237	495	4.656	472	370	1.513	2.836	10.780
1915	168	197	408	2.167	385	306	325	2.350	6.306
1916	140	165	2.078	2.129	328	258	274	1.973	7.345
1917	120	141	2.022	164	276	1.005	232	419	4.378
1918	97	114	1.643	133	219	812	186	336	3.539
1919	97	114	244	133	218	179	1.269	336	2.589
1920	236	278	594	324	528	436	1.546	819	4.762
1921	286	337	722	393	646	530	2.852	995	6.760
1922	305	359	773	419	695	567	1.822	1.065	6.005
1923	308	362	785	422	696	570	617	1.070	4.830
1924	290	341	740	398	657	538	582	1.010	4.556
1925	285	335	726	391	642	527	571	990	4.467
1926	300	354	767	412	681	557	603	2.911	6.586
1927	315	371	809	433	722	587	637	2.963	6.837
1928	325	383	835	447	745	606	657	2.985	6.983
1929	318	375	813	3.049	721	590	639	1.136	7.641
1930	282	331	719	2.716	637	522	565	1.004	6.776
1931	278	327	709	2.736	3.794	515	558	991	9.908
1932	282	331	718	411	3.803	522	565	1.004	7.635
1933	296	348	755	433	3.885	548	594	2.997	9.856
1934	288	339	734	421	4.043	533	577	3.075	10.010
1935	286	337	728	418	3.745	529	573	2.915	9.532
1936	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1937	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1938	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1939	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1940	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1941	151	178	401	224	414	289	316	570	2.543
1942	233	274	618	346	638	446	487	879	3.922
1943	580	682	1.538	861	1.588	1.110	1.213	2.188	9.760
1944	802	943	2.126	1.190	2.196	1.534	1.676	3.025	13.493
1945	138	163	367	205	379	265	289	522	2.326
1946	82	96	217	122	224	157	171	309	1.378
1947	74	87	196	109	202	141	154	278	1.241
1948	70	83	186	104	192	134	147	265	1.180
1949	158	186	419	234	433	302	330	596	2.659

CONTINÚA →

3.2.4. Inversión en capital social fijo ferroviario en Andalucía. Año 1900-1997

(En millones de pesetas de 1990)

CONTINUACIÓN

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
1950	156	184	415	232	428	299	327	590	2.633
1951	143	169	380	213	392	274	300	541	2.412
1952	466	549	1.237	692	1.277	892	975	1.759	7.847
1953	182	215	483	270	499	349	381	688	3.068
1954	288	338	762	427	787	550	601	1.085	4.839
1955	456	537	1.163	677	1.250	873	954	1.722	7.634
1956	446	464	1.138	662	1.222	854	933	1.684	7.404
1957	392	407	998	581	1.072	749	819	1.477	6.495
1958	454	472	1.157	673	1.243	869	949	1.712	7.530
1959	417	434	1.064	619	1.143	799	873	1.575	6.924
1960	494	514	1.259	733	1.353	945	945	1.864	8.107
1961	531	552	1.354	788	1.455	1.016	1.016	2.004	8.716
1962	435	452	1.109	645	1.191	832	832	1.641	7.138
1963	542	449	1.382	805	1.485	1.038	1.038	2.046	8.785
1964	474	393	1.208	703	1.298	907	907	1.788	7.679
1965	483	568	1.468	716	1.317	992	1.026	2.027	8.598
1966	527	898	1.991	777	1.423	1.193	1.284	2.547	10.640
1967	435	1.135	2.195	638	1.158	1.143	1.296	2.579	10.578
1968	269	1.215	2.077	391	696	913	1.109	2.218	8.888
1969	126	1.390	2.125	176	291	757	1.011	2.034	7.909
1970	137	1.518	2.320	192	318	826	1.104	2.221	8.636
1971	291	1.308	1.749	239	691	609	4.878	2.588	12.353
1972	790	1.392	2.557	532	1.146	864	5.478	3.817	16.576
1973	928	753	1.827	574	1.296	591	3.884	3.510	13.363
1974	1.312	609	1.655	664	894	130	2.191	1.614	9.069
1975	2.026	236	2.163	948	1.852	564	3.411	2.066	13.266
1976	579	306	1.012	618	1.142	674	2.989	5.357	12.677
1977	790	753	1.063	678	836	454	1.265	2.486	8.325
1978	284	760	455	443	335	304	779	1.576	4.937
1979	103	638	276	467	385	382	1.026	2.093	5.369
1980	45	1.898	324	326	402	476	781	1.950	6.202
1981	86	1.280	412	723	82	232	1.118	2.107	6.040
1982	326	2.109	761	1.842	291	823	1.070	3.521	10.742
1983	389	2.527	3.655	3.048	221	974	2.037	3.045	15.897
1984	505	817	1.176	997	261	301	1.828	2.158	8.044
1985	1.293	447	1.749	514	121	328	2.098	1.292	7.844
1986	1.087	172	3.746	327	128	575	1.302	1.376	8.714
1987	315	505	8.225	272	1.600	922	1.606	2.651	16.095
1988	335	855	16.361	75	966	2.315	1.428	7.555	29.890
1989	454	684	18.495	23	267	1.557	1.255	15.234	37.970
1990	348	522	41.964	101	155	290	1.609	20.578	65.567
1991	300	500	36.560	85	448	501	1.740	24.960	65.095
1992	135	1.034	14.885	534	289	301	331	11.267	28.777
1993	37	416	8.662	457	414	518	476	7.882	18.861
1994	149	305	2.228	507	99	789	484	5.889	10.450
1995	102	118	3.080	341	8	185	619	1.826	6.279
1996	197	241	1.492	409	267	279	810	1.482	5.176
1997	59	367	1.381	245	97	310	700	972	4.130

FUENTE: Cucarella y Serrano (1999), Cuadro 1.

(-) dato no disponible

3.2.5. Material ferroviario en Andalucía por compañías

(I). Vía ancha L: locomotoras; C: coches; F: furgones; V: vagones

	Andaluces				Sur de España				Zafra-Huelva				Algeciras Railway			
	L	C	F	V	L	C	F	V	L	C	F	V	L	C	F	V
1900	147	516	126	2.912	sd	sd	sd	sd	24	90	18	400	14	52	18	280
1901	147	516	126	2.912	sd	sd	sd	sd	24	90	18	400	14	52	18	280
1902	147	516	126	2.912	sd	sd	sd	sd	24	90	18	400	14	52	18	280
1903	147	516	126	2.912	sd	sd	sd	sd	24	90	18	400	14	52	18	280
1904	147	516	126	2.912	32	53	8	529	24	90	18	400	14	52	7	291
1905	147	516	126	2.912	32	53	8	529	24	90	18	400	14	52	7	291
1906	147	516	126	2.912	32	53	8	529	24	90	18	400	14	52	7	291
1907	147	516	126	2.912	32	53	8	529	24	90	18	550	14	52	7	291
1908	147	516	126	2.912	32	53	8	529	24	90	18	550	14	52	7	291
1909	147	516	126	2.912	32	53	8	529	24	90	18	550	14	52	7	291
1910	147	516	126	2.912	32	53	8	529	24	90	18	550	14	52	7	291
1911	147	516	126	2.912	32	53	8	529	24	90	18	550	14	52	7	291
1912	171	475	124	3.775	32	53	8	529	24	90	18	550	14	52	7	291
1913	171	475	124	3.775	32	53	8	529	24	90	18	550	14	52	7	291
1914	185	547	161	4.686	32	53	8	529	24	90	18	550				
1915	185	547	161	4.686	44	63	11	661	24	90	18	550				
1916	185	547	161	4.686	44	63	11	661	24	90	18	550				
1917	185	547	161	4.686	44	63	11	661	24	90	18	550				
1918	185	547	161	4.686	44	63	11	661	24	90	18	550				
1919	185	547	161	4.686	44	63	11	661	24	90	18	550				
1920	185	547	161	4.686	44	63	11	661	24	90	18	550				
1921	185	547	161	4.686	44	63	11	661	24	90	18	550				
1922	269	614	205	4.945	46	67	11	845	26	90	18	610				
1923	269	614	205	5.885	46	67	11	845	26	90	18	610				
1924	269	614	205	5.885	46	67	11	845	26	90	18	610				
1925	269	614	205	5.885	46	67	11	845	26	90	18	610				
1926	271	639	230	6.085	46	67	11	845	26	90	18	610				
1927	281	619	240	5.799	46	67	11	845	26	90	18	610				
1928	281	619	240	5.799	46	67	11	845	26	90	18	610				
1929	291	659	250	6.310	46	67	11	845	26	90	18	610				
1930	294	679	250	6.494	46	67	11	1.145	26	90	18	610				
1931	304	679	260	6.594	46	67	11	1.145	26	90	18	610				
1932	304	679	260	6.594	46	67	11	1.145	26	90	18	610				
1933	350	746	271	7.739				-2	27	90	18	675				
1934	350	746	271	7.736					27	90	18	675				
1935	350	746	271	7.736					27	90	18	675				

FUENTE: Elaboración propia a partir de La Torre (1900-1935).

Notas: (1) Se integra en 1913 en Andaluces; (2) Desde 1929 pertenecía a Andaluces

3.2.6. Material ferroviario en Andalucía por compañías (II). Vía ancha. Años 1900-1935

	Great Southern				SAC				Puerto-Sanlúcar				Baza-Guadix			
	L	C	F	V	L	C	F	V	L	C	F	V	L	C	F	V
1900	17	54	17	259	3	7	2	31								
1901	17	54	17	259	3	7	2	31								
1902	17	54	17	259	3	7	2	31								
1903	17	54	17	259	3	7	2	31								
1904	17	54	17	259	3	7	2	31	5	10	3	21				
1905	17	54	17	259	3	7	2	31	5	10	3	21				
1906	17	54	17	259	3	7	2	31	5	10	3	21				
1907	17	54	17	259	3	7	2	31	5	10	3	21				
1908	17	54	17	259	3	7	2	31	5	10	3	21				
1909	17	54	17	259	3	7	2	31	5	10	3	21				
1910	17	54	17	259	3	7	2	31	5	10	3	21				
1911	17	54	17	259	3	7	2	31	5	10	3	21				
1912	17	54	17	259	3	10	4	52	5	10	3	21				
1913	17	54	17	259	3	10	4	52	5	10	3	21				
1914	17	54	17	259	3	10	4	52	5	10	3	21				
1915	17	54	17	259	3	10	4	52	5	10	3	21				
1916	31	55	22	491	3	10	4	52	5	10	3	21				
1917	31	55	22	491	3	10	4	52	5	10	3	21				
1918	31	55	22	491	3	10	4	52	5	10	3	21				
1919	31	55	22	491	3	10	4	52	5	10	3	21				
1920	31	55	22	491	3	10	4	52	5	10	3	21				
1921	31	55	22	491	3	10	4	52	5	10	3	21				
1922	28	55	6	509	3	12	1	56								
1923	28	55	6	509	3	12	1	56								
1924	28	55	6	509	3	12	1	56								
1925	28	55	6	509	3	12	1	56								
1926	28	55	6	509	3	12	1	56								
1927	28	55	6	509	3	12	1	56					5	14	3	52
1928	28	55	6	509	3	12	1	56					5	14	3	52
1929	28	55	6	509	3	12	1	56					5	14	3	52
1930	28	55	6	509	3	12	1	56					5	14	3	52
1931	28	55	6	509	3	12	1	56					5	14	3	52
1932	28	55	6	509	3	12	1	56					5	14	3	52
1933	28	51	7	499	3	11	5	29					5	14	3	52
1934	28	51	7	499	3	11	5	29					5	14	3	52
1935	28	51	7	499	3	11	5	29					5	14	3	52

FUENTE: Elaboración propia a partir de La Torre (1900-1935).

Notas: (1) Se contabiliza desde este año en Andaluces, compañía en la que se había integrado en 1919. (2) Desde la apertura al servicio de esta línea, en 1907, hasta 1925 había funcionado por un sistema de arrendamiento, por lo que no precisaba de material rodante propio.

3.3. Transporte marítimo

3.3.1. Tráfico total de mercancías en los puertos españoles. Años 1901-2000 (Miles de toneladas)

	Norte	Galicia	Sur-Atlántica	Sur-Mediterr	Levante	Cataluña	N. De Africa	Baleares	Canarias	España
1901	6.893	242	2.696	701	1.810	1.773	22	117	522	14.776
1902	7.256	258	2.775	798	1.740	1.762	24	123	549	15.285
1903	7.221	295	2.965	916	2.088	1.781	27	135	602	16.030
1904	7.038	298	2.924	802	2.052	1.907	27	136	606	15.790
1905	7.754	342	3.299	1.007	2.087	2.362	28	155	691	17.725
1906	7.708	309	4.030	993	2.386	1.823	26	138	616	18.029
1907	7.386	371	4.206	948	2.341	2.315	30	169	754	18.520
1908	6.912	408	4.800	773	2.050	2.304	42	166	741	18.195
1909	7.159	492	4.389	765	2.270	2.279	47	180	885	18.466
1910	7.398	529	4.689	886	2.462	2.429	104	200	1.167	19.864
1911	6.642	525	5.186	979	2.530	2.557	141	205	1.242	20.007
1912	7.390	565	5.333	1.005	2.797	2.614	159	209	1.763	21.834
1913	8.090	649	5.463	1.105	3.100	3.131	200	214	2.008	23.960
1914	6.570	511	4.520	899	2.390	2.867	184	218	717	18.875
1915	6.382	466	3.917	803	2.098	2.773	264	223	658	17.584
1916	6.710	457	4.429	944	2.197	2.671	364	228	753	18.753
1917	6.480	456	3.479	917	2.273	2.337	334	232	360	16.867
1918	7.313	445	2.194	871	1.651	2.061	397	237	420	15.589
1919	5.553	494	1.883	927	1.990	2.200	414	241	668	14.371
1920	6.783	583	2.907	870	2.462	2.360	596	246	970	17.777
1921	4.608	494	2.759	647	2.334	2.483	678	250	1.113	15.366
1922	5.182	586	3.559	707	2.293	2.668	734	255	1.034	17.018
1923	7.189	604	3.425	745	2.351	2.926	703	289	1.322	19.555
1924	7.465	708	4.032	1.220	2.833	3.048	920	324	1.386	21.935
1925	8.945	676	4.020	1.166	2.949	2.987	1.009	358	1.544	23.653
1926	6.868	685	3.872	1.237	3.018	3.105	955	271	1.357	21.368
1927	8.555	659	4.517	1.343	3.217	3.480	1.033	438	1.614	24.856
1928	8.794	696	4.963	1.418	3.600	3.825	1.202	255	1.160	25.914
1929	10.127	726	5.255	1.698	3.657	4.285	987	329	1.156	28.220
1930	8.996	852	4.946	1.430	3.343	4.194	877	449	1.462	26.549
1931	7.320	822	3.419	1.209	2.976	4.049	962	381	1.856	22.993
1932	6.902	763	3.052	993	2.967	4.095	1.109	285	1.948	22.114
1933	6.228	753	3.270	904	2.862	3.535	1.190	263	2.071	21.076
1934	6.819	792	3.430	1.035	2.658	3.505	1.248	259	1.821	21.567
1935	7.129	831	3.509	1.209	2.668	3.955	1.413	251	1.809	22.774
1936	3.593	640	2.830	673	2.526	1.740	828	175	1.530	14.535
1937	3.097	718	3.701	361	1.901	131	1.710	171	1.555	13.345
1938	6.569	688	3.848	760	1.539	63	1.562	291	1.628	16.948
1939	7.436	812	3.244	812	1.013	1.604	1.339	325	1.891	18.476
1940	7.669	1.074	2.519	929	1.666	2.357	759	326	1.665	18.964
1941	7.090	1.008	2.026	805	1.820	2.280	938	210	1.204	17.382
1942	7.353	1.022	1.781	774	1.776	2.151	974	234	820	16.885
1943	7.314	927	1.816	886	1.727	2.451	1.230	235	808	17.393
1944	7.594	865	1.981	916	1.786	2.423	1.147	256	865	17.833
1945	7.467	799	2.057	998	1.723	2.818	1.320	315	898	18.395
1946	8.320	973	2.216	1.077	1.838	2.997	1.417	367	2.025	21.229
1947	8.494	1.129	2.667	1.273	2.304	3.150	1.695	370	2.800	23.883
1948	8.652	1.135	2.950	1.421	2.397	3.223	1.614	513	3.562	25.467
1949	8.534	1.011	3.040	1.317	2.341	2.885	1.673	400	3.623	24.824
1950	9.210	1.107	3.358	1.275	2.936	3.089	1.568	462	3.953	26.959
1951	9.916	1.169	3.641	1.490	3.122	2.984	1.814	497	3.962	28.595
1952	10.278	1.213	3.929	1.665	4.720	3.035	1.836	496	4.853	32.025
1953	10.464	1.281	3.560	1.643	5.898	3.502	1.741	528	4.935	33.552

CONTINÚA →

3.3.1. Tráfico total de mercancías en los puertos españoles. Años 1901-2000 (Miles de toneladas)

CONTINUACIÓN

	Norte	Galicia	Sur-Atlántica	Sur-Mediterr	Levante	Cataluña	N. De Africa	Baleares	Canarias	España
1954	10.594	1.262	3.958	1.580	6.103	3.683	1.754	483	5.759	35.176
1955	11.213	1.656	4.495	1.768	6.769	3.606	2.172	579	6.128	38.386
1956	12.398	2.175	5.027	1.889	7.262	4.372	2.687	501	7.700	44.011
1957	13.108	2.276	5.470	1.966	9.384	4.431	2.775	534	9.641	49.585
1958	13.657	2.629	4.247	2.017	11.295	4.727	2.085	563	8.140	49.359
1959	13.514	2.332	4.750	2.517	10.828	4.573	1.672	574	9.577	50.337
1960	15.735	3.088	5.034	2.490	11.208	4.662	2.502	588	8.600	53.906
1961	16.371	2.776	4.697	2.494	12.080	5.516	2.362	597	10.527	57.420
1962	16.132	2.475	5.007	2.538	15.006	5.668	2.158	828	11.496	61.308
1963	14.404	2.340	4.880	2.588	16.637	8.168	2.013	1.375	13.397	65.802
1964	16.550	5.289	5.438	3.044	15.580	7.334	2.180	1.364	14.408	71.187
1965	18.675	5.821	5.821	4.241	15.691	8.954	2.074	1.467	16.099	78.843
1966	18.848	6.177	5.562	5.254	16.221	10.364	2.026	1.779	16.838	83.069
1967	20.890	6.217	7.381	6.615	20.575	10.922	2.025	1.760	19.285	95.670
1968	24.322	7.254	9.269	12.906	22.681	11.986	1.588	2.048	20.329	112.383
1969	26.575	7.766	10.746	13.751	23.947	12.652	1.772	2.232	21.747	121.188
1970	30.242	9.595	11.704	14.848	27.195	12.475	1.851	2.541	19.593	130.044
1971	31.211	9.984	13.055	15.924	28.066	14.323	1.429	2.731	19.696	136.419
1972	35.889	10.602	12.831	17.109	29.875	15.555	1.354	3.027	20.512	146.754
1973	42.999	10.346	13.166	20.018	30.446	17.405	1.736	3.366	19.380	158.862
1974	46.014	12.039	14.898	23.738	30.379	18.443	1.653	3.130	19.711	170.005
1975	44.374	10.847	15.227	21.454	27.194	19.760	1.423	3.043	19.998	163.320
1976	46.169	10.816	14.684	23.818	28.689	29.269	1.554	3.204	17.407	175.610
1977	44.414	10.908	16.577	23.389	29.001	31.177	1.981	3.733	19.310	180.490
1978	43.311	10.389	16.068	25.543	27.788	32.403	1.843	3.821	19.258	180.424
1979	48.854	11.200	15.020	31.457	29.325	32.491	1.598	3.958	17.203	191.106
1980	47.581	13.728	14.770	34.880	29.785	35.823	2.157	3.925	18.399	201.048
1981	45.383	13.607	15.946	32.078	30.365	37.840	3.636	3.934	19.004	201.793
1982	45.986	12.400	15.075	30.133	32.733	36.795	3.448	4.243	17.652	198.465
1983	46.266	13.830	17.417	29.160	30.609	44.678	4.533	4.458	20.244	211.195
1984	46.634	14.018	16.370	31.628	29.188	39.451	2.536	4.288	18.686	202.799
1985	51.712	15.563	15.997	35.059	31.182	38.826	3.986	4.332	18.657	215.314
1986	46.903	17.731	17.420	37.193	32.339	40.171	2.385	4.769	19.366	218.277
1987	44.990	17.291	16.806	39.538	33.166	40.756	4.070	5.337	19.822	221.776
1988	47.561	18.123	16.289	38.998	30.231	40.210	2.875	6.174	18.920	219.381
1989	50.581	19.682	15.386	40.468	31.901	44.159	3.717	6.611	19.729	232.234
1990	48.340	19.405	15.862	41.228	36.060	42.274	3.276	6.122	19.371	231.938
1991	52.275	20.039	15.518	45.985	35.307	42.040	4.729	6.266	19.627	241.786
1992	49.420	21.570	16.665	45.973	33.128	42.936	4.381	5.662	19.476	239.211
1993	48.832	20.030	17.186	44.493	29.614	41.277	4.524	5.679	19.150	230.785
1994	49.851	21.465	19.512	48.728	31.720	43.951	6.188	6.371	21.066	248.852
1995	51.578	23.328	24.448	52.217	36.788	51.207	6.108	10.597	22.174	278.445
1996	46.949	22.149	22.369	50.603	36.263	54.363	3.212	13.412	22.349	271.669
1997	47.568	22.356	21.784	51.971	38.219	55.682	4.632	13.753	24.605	280.570
1998	54.066	23.729	22.015	59.315	42.887	50.267	4.899	7.971	26.773	291.922
1999	57.299	25.031	23.299	59.740	48.213	52.997	3.290	9.344	29.411	308.624
2000	60.942	26.174	26.776	56.537	55.262	57.147	3.049	10.230	29.908	326.025

FUENTE: Ruiz (2004)

NORTE: Pasajes, Bilbao, Santander, Gijón y Aviles.

GALICIA: Ferrol-San Cibrao, A Coruña, Vilagarcía, Marín y Ría de Pontevedra, Vigo.

SURATLÁNTICA: Huelva, Bahía de Cádiz y Sevilla

SURMEDITERRÁNEA: Bahía de Algeciras, Málaga y Almería-Motril.

LEVANTE: Cartagena, Alicante, Valencia y Castellón.

CATALUÑA: Barcelona y Tarragona.

NORTE DE ÁFRICA: Ceuta y Melilla.

BALEARES: Baleares

CANARIAS: Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.

3.3.2. Tráfico total de mercancías en los puertos andaluces. Años 1901-2000

(Miles de toneladas)

	B. Algeciras	Almería-Motril	B. Cádiz	Huelva	Málaga	Sevilla	Andalucía
1901	16	318	240	1.741	367	715	3.397
1902	17	372	260	1.752	409	764	3.573
1903	18	456	271	1.924	442	769	3.881
1904	17	400	264	1.870	385	790	3.726
1905	20	466	307	2.113	521	878	4.306
1906	23	534	342	2.547	436	1.142	5.023
1907	22	519	334	2.779	407	1.093	5.154
1908	20	465	879	2.879	287	1.041	5.572
1909	19	471	532	2.728	275	1.129	5.154
1910	29	535	506	2.929	322	1.254	5.575
1911	31	555	463	3.486	393	1.238	6.165
1912	24	555	476	3.580	425	1.277	6.337
1913	19	629	465	3.473	457	1.525	6.568
1914	14	444	354	3.037	440	1.129	5.418
1915	14	352	415	2.532	437	970	4.720
1916	21	370	295	3.076	553	1.058	5.373
1917	24	448	231	2.484	445	763	4.395
1918	34	416	240	1.413	421	541	3.065
1919	29	432	242	1.102	466	539	2.811
1920	35	320	215	1.868	515	825	3.777
1921	34	113	202	1.723	500	833	3.406
1922	40	146	242	2.330	521	988	4.266
1923	42	126	356	2.158	577	911	4.171
1924	59	521	377	2.579	640	1.076	5.251
1925	64	538	316	2.577	564	1.126	5.185
1926	55	564	237	2.467	618	1.169	5.109
1927	68	669	289	2.775	607	1.453	5.860
1928	59	707	303	3.201	652	1.459	6.382
1929	81	920	256	3.477	697	1.521	6.953
1930	49	728	256	3.359	653	1.331	6.376
1931	38	582	197	2.229	589	992	4.627
1932	35	394	262	1.989	564	802	4.045
1933	30	389	293	2.244	484	732	4.174
1934	30	444	251	2.370	560	809	4.465
1935	26	631	260	2.360	552	889	4.718
1936	24	358	185	2.058	291	586	3.503
1937	57	77	191	2.520	227	990	4.062
1938	52	172	261	2.440	537	1.147	4.608
1939	59	126	352	1.822	627	1.070	4.056
1940	68	231	465	1.228	631	826	3.448
1941	75	262	414	886	469	726	2.832
1942	71	278	352	802	425	627	2.555
1943	77	305	384	772	504	660	2.701
1944	75	261	397	808	580	776	2.897
1945	75	285	330	960	637	767	3.055
1946	82	385	388	1.022	610	805	3.292
1947	89	401	386	1.382	783	899	3.941
1948	82	550	332	1.623	789	995	4.371
1949	84	559	405	1.623	673	1.012	4.357
1950	68	565	431	1.764	642	1.163	4.634
1951	71	729	362	2.194	689	1.086	5.131
1952	78	775	332	2.377	812	1.220	5.594

CONTINÚA →

3.3.2. Tráfico total de mercancías en los puertos andaluces. Años 1901-2000

(Miles de toneladas)

CONTINUACIÓN

	B. Algeciras	Almería-Motril	B. Cádiz	Huelva	Málaga	Sevilla	Andalucía
1953	97	652	373	1.909	894	1.278	5.203
1954	100	661	301	2.330	819	1.327	5.538
1955	103	766	665	2.409	900	1.421	6.263
1956	114	876	843	2.479	900	1.705	6.916
1957	120	949	1.131	2.584	897	1.755	7.436
1958	116	937	727	2.225	964	1.295	6.263
1959	182	1.309	502	2.466	1.026	1.782	7.267
1960	187	1.287	635	2.686	1.016	1.713	7.523
1961	107	1.444	456	2.369	943	1.872	7.191
1962	116	1.396	503	2.495	1.025	2.009	7.545
1963	126	1.348	485	2.389	1.114	2.006	7.468
1964	310	1.580	497	2.806	1.154	2.135	8.482
1965	464	2.015	492	2.983	1.761	2.345	10.061
1966	489	1.775	581	2.583	2.990	2.398	10.816
1967	1.398	1.885	529	4.422	3.332	2.430	13.996
1968	6.745	2.522	504	6.308	3.639	2.457	22.175
1969	7.298	2.804	629	7.458	3.649	2.659	24.497
1970	8.118	2.842	614	8.595	3.888	2.495	26.551
1971	8.587	2.912	608	9.738	4.425	2.709	28.979
1972	9.190	3.263	810	9.036	4.656	2.985	29.940
1973	10.141	3.025	907	9.076	6.852	3.183	33.183
1974	11.715	3.922	1.113	10.582	8.101	3.203	38.636
1975	10.907	3.123	1.046	10.764	7.424	3.416	36.681
1976	12.835	3.367	1.265	10.329	7.616	3.090	38.502
1977	12.126	4.075	1.701	11.653	7.159	3.252	39.966
1978	13.334	4.810	1.499	11.255	7.399	3.316	41.612
1979	18.093	5.088	1.451	10.295	8.277	3.274	46.478
1980	21.811	5.050	1.556	9.885	8.019	3.329	49.650
1981	19.481	4.999	1.751	10.800	7.599	3.396	48.024
1982	18.328	5.066	2.397	9.313	6.739	3.365	45.208
1983	16.869	5.289	4.324	9.544	7.002	3.549	46.577
1984	18.380	6.587	3.607	9.483	6.662	3.280	47.998
1985	19.620	8.349	3.523	9.263	7.090	3.212	51.058
1986	21.150	8.573	3.865	11.098	7.469	2.457	54.613
1987	23.127	8.674	4.159	9.971	7.737	2.677	56.345
1988	21.915	8.937	2.899	10.741	8.146	2.650	55.288
1989	23.766	8.418	2.428	10.322	8.284	2.636	55.854
1990	24.196	7.891	2.819	10.007	9.141	3.036	57.091
1991	27.950	8.968	2.825	9.331	9.067	3.362	61.503
1992	28.302	8.504	2.793	10.595	9.167	3.277	62.638
1993	27.830	8.265	3.478	11.045	8.398	2.663	61.679
1994	32.323	7.626	3.869	12.596	8.779	3.047	68.240
1995	34.346	8.745	4.617	16.281	9.126	3.549	76.665
1996	34.200	7.763	3.515	15.097	8.640	3.757	72.973
1997	37.299	5.926	3.167	14.609	8.745	4.008	73.755
1998	42.126	7.987	3.681	14.471	9.202	3.863	81.329
1999	41.909	8.774	3.712	15.633	9.057	3.956	83.041
2000	44.016	8.875	4.490	17.806	3.646	4.480	83.313

FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía (2002) y Ruiz (2004)

Bahía de Algeciras: Hasta 1966, Algeciras. Hasta 1991, Algeciras- La Línea. Desde 1992, Algeciras, La Línea y Tarifa

Almería-Motril: Hasta 1924, Almería. Desde 1925, Almería, Motril y Carboneras.

Bahía de Cádiz: Hasta 1982, Cádiz y Puerto de Santa María. Desde 1983, Cádiz, Puerto de Santa María, Rota, Zona Franca y Cabezuela

3.3.3. Buques mercantes entrados en los puertos andaluces. Años 1900-2000

(Nº y trb)

	Algeciras		Almería		Cádiz		Huelva		Málaga		Sevilla	
	Nº	TRB	Nº	TRB	Nº	TRB	Nº	TRB	Nº	TRB	Nº	TRB
1900	1.076	..	..	..	..	..	..	..	1.244	734.836
1901	1.103	..	..	..	1.268	..	..	..	1.334	836.295
1902	962	..	..	..	1.413	..	..	..	1.326	859.470
1903	1.034	..	..	..	1.468	..	..	..	1.249	872.261
1904	1.424	..	..	..	1.314	996.824
1905	1.330	1.191.707	..	..	1.344	1.119.412
1906	1.230	1.298.616	..	..	1.388	1.302.708
1907	903	..	..	..	1.357	1.451.362	..	..	1.033	1.263.417
1908	1.293	1.374.027	..	..	1.177	1.310.067
1909	2.742	2.310.846	1.282	1.377.522	..	..	..	1.284	1.483.727
1910	2.909	2.170.695	1.933	1.491.470	..	..	..	1.399	1.608.471
1911	773	..	2.962	2.205.042	2.248	1.724.527	..	..	..	..
1912	832	..	2.883	2.161.004	2.438	1.869.465	..	..	..	..
1913	2.886	2.317.308	2.185	1.813.663	..	..	..	..	..
1914	765	..	2.627	2.147.185	1.999	1.471.259	..	..	..	..
1915	609	..	2.418	1.863.122	2.038	1.377.738	..	..	..	..
1916	507	..	2.336	1.805.598	2.259	1.466.838	..	..	..	..
1917	419	..	1.543	786.946	2.189	1.365.835	..	..	..	..
1918	391	..	1.186	718.475	1.807	858.492	..	..	577	648.055
1919	1.879	1.333.313	1.613	868.004	..	..	..	..	..
1920	1.777	1.557.338	1.910	1.275.225	..	..	..	..	..
1921	2.264	1.732.787	1.551	962.698	..	..	..	..	..
1922	2.112	1.720.217	1.874	1.243.232	..	..	..	..	..
1923	2.116	1.945.310	1.818	1.178.555	2.117	2.354.303	1.190	1.503.857	..
1924	1.967	2.001.914	1.884	1.407.762	2.422	2.527.427	1.978	1.736.606	..
1925	1.686	2.046.796	1.799	1.367.412	2.313	2.645.607	1.883	1.712.823	..
1926	1.572	1.789.545	1.686	1.417.801	2.378	2.712.557	1.921	1.782.040	..
1927	1.816	2.113.173	1.718	1.500.851	2.373	2.757.079	1.874	1.968.440	..
1928	1.849	2.836.624	1.771	1.765.310	2.528	3.047.392	1.999	2.221.459	..
1929	2.013	3.861.695	1.929	2.114.392	2.635	3.601.080	2.172	2.887.760	..
1930	..	965.226	..	1.901	3.521.868	1.604	1.772.131	2.623	3.736.167	..	2.572.539	..
1931	..	906.444	1.056	1.345.036	1.453	2.805.543	1.161	1.261.579	2.389	3.410.226	..	2.139.149
1932	..	901.436	936	2.012.680	2.969	2.102.166	924	1.036.266	2.276	3.307.872	..	2.155.934
1933	..	867.630	871	1.838.939	3.060	1.958.624	978	1.183.911	2.218	2.993.714	..	2.022.828
1934	..	882.532	1.069	1.929.583	3.138	2.212.627	964	1.179.458	..	..	..	2.150.130
1935	..	910.436	1.023	1.743.453	2.640	2.517.365	957	1.250.765	..	..	..	2.136.073
1936	..	908.330	514	1.021.195	1.881	1.378.585	715	1.003.807	..	..	..	1.450.716
1937	..	824.856	120	157.788	2.260	1.185.244	883	1.143.766	..	..	..	1.780.256
1938	..	801.408	155	188.147	1.894	1.120.522	906	1.197.940	999	1.386.759	..	2.246.835
1939	..	757.981	258	598.948	2.309	1.658.079	743	975.211	1.212	2.030.443	..	2.318.326
1940	..	227.580	453	596.777	2.629	1.313.958	615	695.357	1.119	1.761.383	..	1.637.149
1941	..	346.005	436	566.545	2.390	1.250.676	693	586.162	1.047	1.422.392	..	1.201.979
1942	..	293.695	..	529.588	2.368	1.349.441	514	504.314	916	1.177.792	..	987.250
1943	..	369.077	..	531.293	2.746	1.295.413	541	480.866	997	1.380.284	..	1.065.761
1944	..	338.826	..	489.496	2.333	1.280.534	497	459.951	1.154	1.590.695	..	1.208.993
1945	..	342.214	..	541.630	2.415	1.435.109	556	600.187	1.240	1.578.792	..	1.225.824
1946	..	326.758	..	742.516	2.754	1.666.465	652	638.510	1.372	1.707.358	..	1.596.261
1947	1.134	473.404	..	718.259	2.719	1.536.712	678	722.746	1.431	1.745.877	..	1.733.378
1948	905	512.428	..	823.570	3.072	1.415.743	795	909.848	1.604	1.937.451	..	1.936.224
1949	2.749	1.366.512	..	900.874	2.308	1.470.187	816	868.787	1.765	2.097.330	..	1.953.114
1950	2.713	1.676.158	1.069	983.241	2.417	1.534.364	800	922.458	1.804	2.255.069	..	2.259.307
1951	3.221	1.829.801	1.134	1.013.102	1.618	1.769.172	1.074	1.153.621	1.819	2.049.566	..	2.066.825
1952	4.975	2.809.565	1.095	1.139.674	1.917	2.041.564	1.131	1.184.680	2.426	2.568.188	..	2.326.775
1953	7.378	3.419.701	1.118	1.321.131	1.718	1.928.635	1.012	1.087.127	2.778	2.314.409	..	2.502.329
1954	7.048	3.952.846	1.054	1.372.385	1.944	2.038.012	1.181	1.237.891	2.754	2.741.839	..	2.542.901
1955	5.001	4.106.119	1.353	1.374.385	2.117	2.274.509	1.142	1.259.080	2.546	2.723.631	..	2.758.006

CONTINÚA →

3.3.3. Buques mercantes entrados en los puertos andaluces. Años 1900-2000

(Nº y trb)

CONTINUACIÓN

	Algeciras		Almería		Cádiz		Huelva		Málaga		Sevilla	
	Nº	TRB	Nº	TRB	Nº	TRB	Nº	TRB	Nº	TRB	Nº	TRB
1956	7.178	6.105.584	1.118	1.339.379	2.470	2.585.612	1.150	1.316.712	2.651	3.207.628	..	2.758.145
1957	..	6.100.297	1.054	1.406.642	2.256	2.819.590	1.209	1.288.550	..	3.300.000	..	3.092.455
1958	..	6.243.164	1.353	1.509.512	2.804	3.301.097	1.079	1.969.752	2.239	4.712.268	..	3.549.197
1959	..	5.861.617	835	1.705.341	2.844	3.207.586	1.116	2.121.002	2.078	4.430.459	..	3.598.611
1960	..	6.499.957	883	1.784.289	2.906	3.233.886	949	2.243.883	2.202	4.697.882	..	3.510.833
1961	5.136	7.319.684	875	1.790.382	2.766	3.475.891	943	2.027.921	2.159	4.838.620	..	3.739.181
1962	5.300	7.220.000	988	1.721.200	1.950	6.487.400	981	2.311.400	2.230	4.179.000	1.955	3.753.800
1963	5.122	6.682.791	861	1.622.918	1.891	6.635.060	1.016	2.285.673	2.164	4.500.464	1.865	3.620.439
1964	4.001	7.306.262	944	1.875.177	1.838	6.226.769	952	2.552.733	2.161	4.777.433	1.912	3.572.334
1965	4.232	8.229.966	1.008	2.205.959	1.783	7.402.326	1.027	2.871.203	2.351	6.016.833	1.905	3.850.488
1966	4.039	8.826.392	849	1.953.914	1.848	7.928.486	951	2.441.655	2.348	7.288.383	1.859	4.191.708
1967	4.351	9.518.001	740	1.966.123	1.980	9.673.794	1.062	3.675.994	2.548	8.043.174	1.884	4.116.193
1968	4.647	14.700.522	826	2.472.146	1.815	10.058.465	1.286	5.212.117	2.315	8.663.593	1.740	3.619.010
1969	3.359	15.474.145	928	3.206.207	1.901	12.154.470	1.277	5.419.285	2.393	9.519.315	1.871	3.937.628
1970	3.231	16.247.986	923	3.231.422	1.815	12.256.459	1.455	6.096.562	2.156	9.183.477	1.717	3.538.793
1971	3.738	17.153.565	942	3.295.326	1.866	13.304.633	1.532	6.785.042	2.191	9.809.221	1.754	3.772.416
1972	4.654	20.785.577	872	3.333.915	2.012	14.455.205	1.783	6.441.412	2.179	11.155.743	1.646	3.970.339
1973	5.652	22.011.060	825	3.129.575	1.893	13.526.314	1.794	6.813.672	2.130	11.777.255	1.655	3.775.285
1974	6.105	23.084.824	821	3.749.916	1.783	13.510.053	1.949	7.694.930	2.050	11.898.136	1.666	3.642.629
1975	5.507	23.942.681	701	3.199.580	1.687	13.557.058	2.006	7.792.068	1.914	11.144.524	1.621	4.116.304
1976	6.469	26.091.293	882	3.561.674	1.868	13.857.963	1.854	7.452.309	1.833	11.427.386	1.463	3.760.600
1977	7.409	28.317.457	827	3.975.538	2.067	15.862.300	2.076	8.575.225	1.803	11.283.341	1.416	4.005.509
1978	8.695	34.486.012	857	4.708.781	1.895	12.258.574	1.974	8.427.526	1.875	11.558.262	1.383	4.077.665
1979	9.257	43.414.540	906	4.776.658	1.701	13.663.965	1.719	8.164.487	1.890	15.912.829	1.377	3.835.157
1980	9.207	46.117.498	829	4.518.983	1.449	10.976.889	1.792	7.791.564	1.820	13.899.947	1.393	3.874.721
1981	9.145	46.617.874	914	4.802.306	1.407	10.809.880	1.701	8.318.975	1.709	12.054.563	1.321	4.045.978
1982	8.111	44.039.668	882	4.426.474	1.458	12.302.014	1.498	7.245.347	1.597	11.378.261	1.364	4.355.869
1983	8.248	47.257.257	923	5.003.605	1.994	15.250.868	1.610	7.930.374	1.579	10.873.844	1.334	3.655.795
1984	8.519	47.841.472	840	6.287.313	1.788	13.654.111	1.609	7.714.396	1.361	10.585.775	1.285	3.423.818
1985	8.416	46.745.542	871	6.967.105	1.756	14.504.336	1.656	7.721.659	1.313	10.296.180	1.201	3.041.910
1986	7.665	54.245.462	834	7.024.427	1.680	13.489.486	1.782	9.220.730	1.247	10.836.928	1.010	2.838.120
1987	8.004	58.204.138	848	7.112.247	1.754	15.087.653	1.907	8.614.993	1.320	11.701.892	1.046	2.806.680
1988	7.887	57.353.318	1.021	7.185.431	1.722	12.784.475	1.943	8.997.918	1.259	10.089.564	940	2.706.207
1989	11.254	65.095.619	907	6.977.284	1.733	11.589.517	2.025	8.611.010	1.243	11.400.909	921	2.382.427
1990	14.369	73.912.626	924	6.967.638	2.278	11.455.672	1.940	8.424.074	1.559	13.172.969	1.107	2.867.502
1991	12.491	72.227.321	937	6.906.024	2.021	12.922.755	1.668	8.323.380	1.424	12.927.598	1.137	3.001.552
1992	12.162	71.193.775	1.284	8.142.623	2.329	12.538.211	1.588	9.990.951	1.365	12.803.938	1.082	3.457.684
1993	13.088	83.366.037	1.313	8.979.483	2.200	12.243.529	1.596	10.722.380	1.372	11.669.598	905	2.447.567
1994	13.967	103.367.096	1.325	8.962.022	2.448	13.562.498	1.755	12.588.230	1.403	12.022.328	1.090	3.277.389
1995	12.863	107.760.226	1.809	14.944.014	2.106	13.324.335	2.216	15.696.154	1.417	14.675.417	1.266	4.164.212
1996	17.980	134.463.449	1.790	15.515.005	2.187	13.565.010	1.713	14.259.513	1.292	15.371.674	1.314	4.531.194
1997	19.346	143.379.511	2.074	19.418.071	1.832	13.753.420	1.738	13.288.688	1.245	14.479.097	1.359	4.535.796
1998	19.920	159.216.348	1.959	20.584.297	1.873	15.370.206	1.629	13.652.428	1.259	15.961.631	1.313	4.932.962
1999	20.393	172.448.748	2.260	24.783.180	2.252	20.327.385	1.803	15.101.813	1.401	18.164.704	1.470	5.157.387
2000	19.005	174.904.510	2.426	25.323.857	2.187	20.053.055	1.837	18.114.693	1.574	14.987.930	1.410	5.124.270

FUENTE: Años: 1900-1961: Ministerio de Obras Públicas. Plan de desarrollo económico y social. Plan de puertos 1964-1967 y Ruiz (2004)

Año: 1962. Ministerio de Obras Públicas. Resumen de las memorias de los puertos españoles

Años 1963-1985: Memoria de la Dirección General de Puertos

Años 1986-1994: Memoria de actividades. Puertos

Años 1995-2000: Puertos del Estado. Anuario estadístico

(..) Dato no disponible

a) Hasta 1966, Algeciras. Hasta 1991, Algeciras-La Línea. Desde 1992, Algeciras, La Línea y Tarifa

b) TRB: Tonelada de registro bruto

a) A partir de 1992 es Almería-Motril.

a) Hasta 1982, Cádiz. Desde 1983, Cádiz, Puerto de Santa María, Rota, Zona Franca y Cabezuela

3.3.4. Tráfico de mercancía general en los puertos andaluces. Años 1930-1961

(tm)

	Algeciras	Almería	Cádiz	Huelva	Málaga	Sevilla
1930	48.892	..	“	436.702	..	628.865
1931	37.937	..	“	116.491	..	502.608
1932	35.228	..	179.401	93.936	..	411.631
1933	30.348	..	218.578	122.614	..	398.786
1934	29.822	..	175.871	106.782	..	398.069
1935	25.940	..	179.348	114.935	..	561.290
1936	24.004	..	136.711	67.795	..	311.511
1937	57.111	..	142.960	63.126	..	453.213
1938	52.001	..	196.941	58.472	..	408.393
1939	59.420	..	270.777	85.469	..	378.439
1940	67.620	32.903	374.120	63.231	..	455.945
1941	74.783	26.146	337.623	65.132	..	406.803
1942	70.937	32.163	307.932	70.566	..	406.803
1943	76.886	34.333	309.501	84.071	..	353.614
1944	74.543	27.637	293.933	252.653	..	469.219
1945	75.464	33.934	255.764	107.843	219.786	450.207
1946	81.796	53.182	295.138	70.823	273.203	489.738
1947	89.040	42.431	263.111	58.597	358.322	506.733
1948	82.416	82.453	178.096	75.777	339.527	552.153
1949	84.420	54.588	229.328	80.239	260.300	383.505
1950	68.421	39.077	209.830	61.830	269.808	425.944
1951	73.956	34.427	220.520	78.747	243.700	372.593
1952	89.884	39.578	149.288	73.377	357.739	445.081
1953	96.666	31.006	172.038	71.592	452.897	432.446
1954	100.495	76.998	179.403	73.406	327.892	452.707
1955	102.980	117.318	235.293	79.743	515.614	477.894
1956	113.794	131.790	312.476	57.907	440.031	507.205
1957	120.086	77.158	328.948	94.502	..	561.994
1958	130.081	77.050	359.513	76.399	408.558	475.902
1959	126.989	86.172	312.793	72.287	305.042	511.499
1960	126.364	82.349	303.304	83.343	308.393	571.614
1961	125.758	78.726	290.275	72.352	311.480	577.711
1962	94.715	83.351	272.421	126.126	425.008	578.114
1963	111.706	94.917	273.297	130.640	429.620	542.465
1964	132.549	87.410	287.166	59.417	473.960	473.014
1965	170.414	149.997	256.970	84.685	361.260	534.975
1966	186.835	115.320	299.738	107.816	255.407	498.168

CONTINÚA →

3.3.4. Tráfico de mercancía general en los puertos andaluces. Años 1930-1961

(tm)

CONTINUACIÓN

	Algeciras	Almería	Cádiz	Huelva	Málaga	Sevilla
1967	147.362	100.630	336.813	62.426	349.814	651.312
1968	144.687	77.979	319.253	103.481	351.485	709.282
1969	196.774	83.000	402.428	123.284	315.568	759.617
1970	256.814	92.019	474.254	167.580	264.821	607.193
1971	280.509	94.859	395.084	150.778	270.732	554.175
1972	387.716	97.098	476.973	117.355	304.555	526.440
1973	414.201	113.242	538.836	135.266	287.612	725.060
1974	439.098	102.018	635.394	230.911	360.160	814.902
1975	527.359	68.065	563.544	297.470	550.743	754.991
1976	1.147.663	80.966	517.506	378.907	413.538	632.861
1977	1.697.825	251.187	787.767	497.428	518.319	896.025
1978	2.101.215	366.006	660.764	536.781	467.548	799.466
1979	2.833.889	285.116	690.848	322.186	646.536	779.428
1980	2.979.744	141.507	742.888	390.716	717.141	881.037
1981	3.363.230	115.853	770.441	476.956	822.188	1.022.929
1982	3.744.655	228.856	836.736	474.951	654.078	1.232.405
1983	3.712.593	108.550	1.279.249	578.375	539.453	1.335.839
1984	4.616.262	105.332	1.217.280	464.922	539.018	1.516.197
1985	4.565.752	118.348	1.520.328	427.078	402.306	887.907
1986	4.840.125	251.131	1.157.753	434.137	390.803	685.904
1987	5.603.271	301.013	1.305.260	435.910	415.945	673.712
1988	5.485.756	241.837	1.600.834	382.269	495.341	638.152
1989	5.698.520	216.151	1.535.680	512.926	475.020	625.651
1990	6.932.015	305.363	1.783.267	379.466	568.275	737.110
1991	9.160.954	195.226	1.803.693	363.346	565.353	627.471
1992	9.354.975	508.196	1.901.648	382.179	546.063	511.646
1993	11.271.783	469.009	2.223.185	260.706	683.086	432.787
1994	11.918.257	450.124	2.395.058	333.053	675.288	814.406
1995	14.987.349	554.372	1.936.477	448.749	593.868	916.303
1996	16.559.766	558.908	1.996.364	629.143	489.351	965.595
1997	18.633.911	494.537	2.021.437	720.595	477.828	1.097.880
1998	21.771.428	555.041	2.359.013	716.310	416.762	1.303.767
1999	22.101.354	554.688	2.370.188	853.555	374.238	1.459.513
2000	22.984.026	546.561	2.498.529	933.774	395.341	1.522.394

FUENTE: Años 1900-1961: Ministerio de Obras Públicas. Plan de desarrollo económico y social. Plan de puertos 1964-1967

Año 1962. Ministerio de Obras Públicas. Resumen de las memorias de los puertos españoles

Años 1963-1985: Memoria de la Dirección General de Puertos

Años 1986-1994: Memoria de actividades. Puertos

Años 1995-2000: Puertos del Estado. Anuario estadístico

(..) dato no disponible

*Hasta 1966, Algeciras. Hasta 1991, Algeciras-La Línea. Desde 1992, Algeciras, La Línea y Tarifa

*A partir de 1992, Almería-Motril.

*Hasta 1982 Cádiz. Desde 1983, Cádiz, Puerto de Santa María, Rota, Zona Franca y Cabezuela.

3.3.5. Tráfico de graneles sólidos en los puertos andaluces. Años 1930-2000

(tm)

	Algeciras	Almería	Cádiz	Huelva	Málaga	Sevilla
1930	..	..	..	2.911.103	..	601.832
1931	..	..	..	2.104.702	..	404.865
1932	..	..	2.717	1.885.867	..	321.660
1933	..	..	945	2.115.753	..	273.989
1934	..	..	553	2.255.699	..	342.375
1935	..	..	522	2.239.646	..	361.783
1936	..	..	519	1.986.303	..	220.820
1937	..	..	878	2.455.220	..	468.822
1938	..	..	975	2.378.555	..	657.365
1939	..	..	14.895	1.730.987	..	537.121
1940	..	125.004	12.999	1.160.341	..	291.563
1941	..	163.303	28.563	817.561	..	270.357
1942	..	177.669	15.378	775.016	..	204.447
1943	..	215.793	17.949	683.048	..	254.128
1944	..	171.637	24.085	521.805	..	264.103
1945	..	202.389	35.399	845.571	219.786	249.314
1946	..	340.707	24.485	944.320	198.353	233.015
1947	..	406.702	58.441	1.311.689	171.310	297.293
1948	..	402.567	71.573	1.538.008	252.834	360.901
1949	..	497.515	68.810	1.538.511	260.300	473.135
1950	..	469.876	32.185	1.644.560	269.808	552.075
1951	..	647.143	36.714	2.079.733	243.700	532.380
1952	..	685.382	51.943	2.269.084	357.738	608.158
1953	..	557.829	40.117	1.790.003	411.582	675.798
1954	..	539.442	26.112	2.127.551	218.330	649.252
1955	..	570.384	35.030	2.213.248	319.546	697.401
1956	..	644.065	54.017	2.278.855	389.796	834.105
1957	..	760.249	63.816	2.317.942	..	777.154
1958	5.565	655.763	64.212	1.959.910	354.783	880.398
1959	4.118	844.134	21.474	1.995.405	446.817	786.320
1960	1.583	987.137	9.555	2.409.764	431.514	826.761
1961	2.387	926.199	62.288	2.047.405	415.102	945.324
1962	4.185	905.382	123.130	2.146.780	414.488	976.042
1963	4.317	776.230	112.663	2.001.406	412.775	953.571
1964	2.535	930.703	69.867	2.347.760	406.221	1.104.687
1965	2.352	1.250.199	71.446	2.329.231	503.051	1.132.458
1966	2.888	1.083.912	97.077	2.130.823	465.597	1.123.728

CONTINÚA →

3.3.5. Tráfico de graneles sólidos en los puertos andaluces. Años 1930-2000

(tm)

CONTINUACIÓN

	Algeciras	Almería	Cádiz	Huelva	Málaga	Sevilla
1967	832	1.336.573	67.062	2.072.043	1.319.964	993.469
1968	1.330	2.060.649	87.552	2.574.779	327.970	856.590
1969	3.486	2.221.338	107.461	2.830.541	465.558	766.796
1970	2.759	2.057.512	139.391	2.963.873	317.628	697.235
1971	3.050	2.189.017	114.440	2.761.536	370.623	845.155
1972	10.189	2.418.151	144.239	2.897.160	310.634	1.094.843
1973	21.130	2.167.939	122.512	3.116.888	499.673	1.148.304
1974	69.274	2.988.489	124.610	3.689.901	619.232	1.229.913
1975	62.249	2.298.901	146.609	4.317.412	588.342	1.472.864
1976	78.161	2.363.837	241.737	3.891.909	530.184	1.167.764
1977	80.278	2.938.732	191.447	4.688.731	603.891	1.203.547
1978	79.839	3.511.718	116.701	4.490.160	719.070	1.302.319
1979	113.483	3.887.521	155.040	4.266.643	618.559	1.327.945
1980	127.222	3.970.393	199.822	4.249.660	712.887	1.414.304
1981	130.682	4.018.445	303.494	4.347.563	680.203	1.500.454
1982	142.509	4.015.747	351.423	3.749.892	688.462	1.295.480
1983	212.929	4.389.337	464.486	3.989.292	625.779	1.474.623
1984	283.511	5.624.779	777.607	4.201.487	497.546	1.017.301
1985	841.782	7.332.752	463.051	3.521.655	648.846	1.743.339
1986	1.404.742	7.258.589	630.534	3.602.333	713.605	1.645.791
1987	1.381.817	7.222.426	629.144	3.870.331	593.638	1.847.257
1988	1.435.239	7.350.339	669.489	4.294.870	552.292	1.827.493
1989	1.581.711	6.888.977	680.950	3.814.342	527.518	1.879.250
1990	1.545.389	6.183.352	785.829	3.366.319	933.808	2.122.779
1991	1.721.300	7.346.650	732.431	3.235.412	962.400	2.620.403
1992	2.051.384	7.256.036	615.998	3.055.069	1.079.840	2.604.825
1993	1.834.943	7.143.354	805.129	3.119.563	1.205.032	2.032.972
1994	2.109.026	6.502.370	1.170.238	4.139.435	1.087.863	1.936.665
1995	2.162.254	7.505.265	1.363.538	4.674.619	1.615.045	2.394.516
1996	1.739.329	6.517.586	1.347.364	5.121.895	1.263.293	2.567.675
1997	1.758.958	4.655.039	1.066.629	4.920.061	1.222.199	2.587.438
1998	1.903.441	6.476.159	1.229.932	5.497.502	1.318.292	2.247.747
1999	2.603.558	7.261.803	1.171.195	5.477.493	1.218.973	2.186.308
2000	2.827.679	7.336.527	1.774.588	5.207.146	1.253.343	2.695.424

FUENTES: Años 1900-1961: Ministerio de Obras Públicas. Plan de desarrollo económico y social. Plan de puertos 1964-1967

Año 1962. Ministerio de Obras Públicas. Resumen de las memorias de los puertos españoles

Años 1963-1985: Memoria de la Dirección General de Puertos

Años 1986-1994: Memoria de actividades. Puertos

Años 1995-2000: Puertos del Estado. Anuario estadístico

(-) dato no disponible

*Hasta 1966, Algeciras. Hasta 1991, Algeciras-La Línea. Desde 1992, Algeciras, La Línea y Tarifa

*A partir de 1992, Almería-Motril.

*Hasta 1982, Cádiz. Desde 1983, Cádiz, Puerto de Santa María, Rota, Zona Franca y Cabezuella

3.3.6. Tráfico de graneles líquidos en los puertos andaluces. Años 1930-2000

(tm)

	Algeciras	Almería	Cádiz	Huelva	Málaga	Sevilla
1930	..	..	..	2.151	..	85.690
1931	..	..	..	1.445	..	74.036
1932	..	..	..	996	..	65.804
1933	..	..	..	820	..	59.552
1934	..	..	..	1.160	..	83.067
1935	..	..	..	817	..	76.927
1936	..	..	..	290	..	59.206
1937	..	..	..	53	..	77.580
1938	..	..	..	514	..	93.115
1939	..	..	..	203	..	107.714
1940	..	3.969	..	269	..	88.869
1941	..	3.035	..	5	..	56.556
1942	..	2.720	..	1	..	25.055
1943	..	2.360	..	6	..	57.821
1944	..	2.293	..	"	..	48.575
1945	..	559	..	153	..	69.330
1946	..	913	..	"	74.849	90.826
1947	..	4.751	..	564	187.012	101.193
1948	..	4.702	..	320	86.693	88.486
1949	..	7.076	..	1.511	..	159.101
1950	..	6.290	..	7.772	..	189.431
1951	..	5.713	..	33.066	..	184.709
1952	..	6.955	..	25.015	..	174.147
1953	..	9.333	..	45.193	41.314	176.117
1954	..	10.112	..	128.991	109.562	210.468
1955	..	11.109	..	110.880	196.068	246.159
1956	..	14.310	..	140.538	50.234	285.947
1957	..	20.347	..	165.019	..	374.879
1958	..	70.103	..	188.543	200.609	431.655
1959	8.351	97.963	..	191.738	168.122	402.088
1960	8.797	88.990	..	192.978	185.361	314.234
1961	3.023	110.660	..	288.745	170.845	349.462
1962	17.551	97.697	..	221.872	185.651	455.143
1963	9.565	154.720	..	257.083	271.997	510.182
1964	174.760	161.851	..	399.254	274.138	556.832
1965	290.802	175.875	..	569.235	897.140	677.759
1966	299.308	170.315	..	344.615	2.269.287	776.058

CONTINÚA →

3.3.6. Tráfico de graneles líquidos en los puertos andaluces. Años 1930-2000

(tm)

CONTINUACIÓN

	Algeciras	Almería	Cádiz	Huelva	Málaga	Sevilla
1967	1.249.408	159.660	..	2.288.025	2.547.523	785.655
1968	6.599.420	237.281	..	3.629.803	2.959.488	891.326
1969	7.098.232	291.006	..	4.503.937	2.868.112	1.132.194
1970	7.857.972	359.209	..	5.463.671	3.305.070	1.190.327
1971	8.303.381	310.117	..	6.825.063	3.783.504	1.310.084
1972	8.792.524	342.479	..	6.021.640	4.040.544	1.364.074
1973	9.705.336	357.146	..	5.823.584	6.064.227	1.309.342
1974	11.206.989	346.281	60.892	6.661.552	7.121.272	1.157.874
1975	10.316.940	311.242	76.693	6.149.297	6.285.184	1.188.570
1976	11.609.630	417.846	70.271	6.058.348	6.672.295	1.289.384
1977	10.347.673	394.322	104.184	6.466.845	6.036.900	1.152.902
1978	11.153.017	414.416	124.919	6.228.458	6.212.153	1.213.936
1979	15.145.700	381.000	147.481	5.706.551	7.011.559	1.166.422
1980	18.704.239	417.893	100.845	5.244.678	6.588.975	1.033.577
1981	15.986.890	359.612	85.217	5.975.321	6.096.189	872.308
1982	14.440.479	292.472	609.705	5.088.094	5.396.391	837.046
1983	12.943.944	244.364	2.580.079	4.976.430	5.836.440	738.408
1984	13.479.918	220.261	1.612.197	4.816.471	5.625.470	746.414
1985	14.212.766	231.531	1.539.699	5.314.714	6.038.603	580.591
1986	14.905.157	227.085	2.077.042	7.061.368	6.364.892	125.337
1987	16.142.404	233.004	2.224.246	5.664.893	6.727.047	155.713
1988	14.993.828	258.826	628.453	6.063.603	7.098.613	184.314
1989	16.485.802	237.101	211.237	5.994.549	7.281.687	131.194
1990	15.718.337	231.831	250.305	6.261.261	7.638.981	176.087
1991	17.067.665	66.965	288.712	5.732.277	7.538.996	114.458
1992	16.895.289	739.339	275.603	7.157.340	7.541.521	160.554
1993	14.723.758	652.353	449.942	7.664.403	6.509.724	197.380
1994	18.295.601	673.548	303.782	8.123.301	7.016.293	295.616
1995	17.196.561	685.037	1.317.389	11.157.922	6.916.938	238.422
1996	15.901.064	686.380	171.532	9.345.874	6.887.733	223.695
1997	16.906.581	776.822	78.860	8.968.555	7.045.463	322.240
1998	18.451.404	955.362	92.385	8.256.777	7.466.648	311.282
1999	17.203.880	957.752	170.185	9.300.920	7.464.158	309.902
2000	18.204.702	991.464	216.551	11.665.246	1.997.530	262.141

FUENTE: Años 1930-1961: Ministerio de Obras Públicas. Plan de desarrollo económico y social. Plan de puertos 1964-1967

Año 1962. Ministerio de Obras Públicas. Resumen de las memorias de los puertos españoles

Años 1963-1985: Memoria de la Dirección General de Puertos

Años 1986-1994: Memoria de actividades. Puertos

Años 1995-2000: Puertos del Estado. Anuario estadístico

(..) dato no disponible

a) Hasta 1966, Algeciras. Hasta 1991, Algeciras-La Línea. Desde 1992, Algeciras, la Línea y Tarifa

a) A partir de 1992, Almería-Motril.

a) Hasta 1982, Cádiz. Desde 1983, Cádiz, Puerto de Santa María, Rota, Zona Franca y Cabezuela

3.3.7. Tráfico de pasajeros en los puertos andaluces. Años 1900-2000

	Algeciras	Almería	Cádiz	Huelva	Málaga	Sevilla
1900	..	10.908	..	..	..	..
1901	"	8.422	..	..	..	..
1902	"	9.587	..	..	..	..
1903	"	10.956	..	..	..	..
1904	"	"	..	..	..	..
1905	..	..	..	..	..	..
1906	..	..	..	..	..	..
1907	..	12.590	..	..	..	..
1908	..	..	23.371	..	..	..
1909	..	..	..	..	..	..
1910	..	..	39.246	..	..	..
1911	..	37.872	37.881	..	..	..
1912	..	48.522	48.019	..	..	..
1913	..	..	48.635	..	..	..
1914	..	31.287	54.514	..	..	..
1915	..	22.702	55.994	..	..	..
1916	..	21.323	51.711	..	..	..
1917	..	15.429	..	..	..	..
1918	..	12.794	..	..	..	..
1919	..	8.250	37.256	..	..	..
1920	..	11.757	30.364	..	..	..
1921	..	8.178	41.345	..	..	..
1922	..	8.960	35.144	..	..	..
1923	..	12.016	36.523	..	..	..
1924	..	9.058	38.889	..	57.758	..
1925	..	8.206	38.886	..	54.087	..
1926	..	8.352	42.930	..	65.425	..
1927	..	7.291	36.895	..	61.081	..
1928	..	6.139	38.716	..	55.009	..
1929	..	5.594	27.144	..	110.165	..
1930	106.220	4.592	24.260	"	56.522	..
1931	106.252	2.679	27.693	"	52.470	..
1932	111.653	1.841	..	..	68.193	..
1933	117.252	791	..	..	112.041	..
1934	109.283	223	..	..	..	..
1935	120.948	..	..	..	..	..
1936	56.313	..	..	..	..	..
1937	78.123	..	..	..	..	..
1938	114.826	..	..	..	11.641	..
1939	151.964	..	..	..	45.218	..
1940	188.233	..	..	..	58.881	..
1941	198.140	..	..	..	81.936	..
1942	181.940	..	..	..	72.930	..
1943	223.853	..	..	..	138.189	..
1944	263.747	..	44.163	..	139.403	..
1945	207.535	..	48.408	..	147.036	..
1946	169.885	..	39.649	..	102.192	..
1947	152.348	..	36.603	..	110.091	..
1948	178.899	..	30.542	..	109.183	..
1949	221.712	..	33.422	..	96.952	..
1950	182.940	..	33.248	..	87.816	..
1951	321.447	..	37.348	..	67.926	..
1952	476.873	7.980	40.386	..	87.718	..
1953	454.627	8.596	37.757	..	91.861	1.435
1954	366.489	8.079	34.772	..	89.366	2.943

CONTINÚA →

3.3.7. Tráfico de pasajeros en los puertos andaluces. Años 1900-2000

CONTINUACIÓN

	Algeciras	Almería	Cádiz	Huelva	Málaga	Sevilla
1955	394.812	7.939	36.091	..	78.743	1.518
1956	443.946	7.466	28.040	..	75.086	4.765
1957	536.328	7.629	34.010	..	74.163	4.105
1958	472.892	9.674	42.057	..	93.222	8.956
1959	490.253	10.122	59.150	..	93.045	9.261
1960	466.654	10.050	45.339	..	94.613	7.187
1961	502.461	9.912	43.053	35	108.460	9.918
1962	531.657	8.983	46.018	9	122.215	5.125
1963	591.422	10.376	53.183	9	133.958	2.909
1964	717.100	10.200	38.618	42	158.790	6.129
1965	784.832	14.388	40.769	47	193.176	4.719
1966	886.525	15.548	44.246	11	255.228	5.552
1967	868.153	15.786	45.021	26	308.478	3.257
1968	1.010.119	19.195	50.327	-	381.052	2.315
1969	1.213.061	54.748	225.762	-	373.258	1.955
1970	1.479.825	71.126	227.153	-	376.887	1.570
1971	1.663.725	77.961	223.288	-	355.981	1.234
1972	2.201.030	94.912	246.794	-	375.019	1.064
1973	2.580.476	97.597	246.164	-	367.226	1.389
1974	2.828.689	104.560	275.131	-	292.484	194
1975	2.648.423	93.820	245.512	154	252.121	231
1976	2.969.805	102.634	249.717	-	214.077	464
1977	3.320.776	111.878	247.758	-	225.027	2
1978	3.442.113	123.495	283.559	-	235.575	-
1979	3.408.180	130.730	281.348	-	226.628	-
1980	3.423.172	127.228	296.756	-	211.333	-
1981	3.301.302	133.440	273.427	-	196.083	-
1982	3.215.193	126.566	263.718	-	182.300	-
1983	3.479.761	131.972	120.622	-	200.428	-
1984	3.376.671	145.935	94.848	-	214.795	380
1985	3.091.603	147.106	85.871	529	203.471	17
1986	3.151.086	144.478	94.783	-	216.083	2
1987	3.254.635	162.047	99.776	-	197.103	387
1988	3.716.018	178.932	89.644	415	189.023	-
1989	3.842.584	198.121	100.084	-	200.912	-
1990	3.687.767	212.708	113.085	-	230.515	2.115
1991	3.522.001	218.915	153.625	-	232.309	321
1992	3.695.564	242.731	135.881	535.406	257.944	878
1993	3.686.654	301.523	78.463	419.280	273.452	313
1994	3.697.194	283.448	102.661	403.999	264.624	-
1995	3.315.014	368.267	23.493	302.571	236.113	288
1996	3.372.961	409.565	27.286	-	182.928	1.593
1997	3.527.808	521.648	25.616	-	171.147	609
1998	3.808.255	576.008	27.841	-	181.162	1.406
1999	4.033.903	652.027	39.418	-	241.340	150
2000	4.270.600	737.710	34.886	-	271.072	552

FUENTES: Años 1900-1961: Ministerio de Obras Públicas. Plan de desarrollo económico y social. Plan de puertos 1964-1967 y Ruiz (2004)

Año 1962: Ministerio de Obras Públicas. Resumen de las memorias de los puertos españoles

Años 1963-1985: Memoria de la Dirección General de Puertos

Años 1986-1994: Memoria de actividades. Puertos

Años 1995-2000: Puertos del Estado. Anuario estadístico

aHasta 1966, Algeciras. Hasta 1991, Algeciras-La Línea. Desde 1992, Algeciras, La Línea y Tarifa

aA partir de 1992, Almería-Motril

aHasta 1982, Cádiz. Desde 1983, Cádiz, Puerto de Santa María, Rota, Zona Franca y Cabezuela.

(-) dato no disponible

(-) dato no existente

3.4. Transporte aéreo

3.4.1. Tráfico de aeronaves, pasajeros y mercancías en el aeropuerto de Almería. Años 1968-2000

	Aeronaves				Pasajeros			Mercancías(Kg)		
	Interior	Interna- cional	Otras clases	Total	Interior	Interna- cional	Total	Interior	Interna- cional	Total
1968	806	38	528	1.372	15.673	2.170	17.843	63.200	10.860	74.060
1969	2.084	40	1.078	3.202	39.194	1.502	40.696	345.009	5.906	350.915
1970	1.539	137	1.026	2.702	47.724	7.856	55.580	337.120	171.309	508.429
1971	2.556	184	1.238	3.978	60.952	11.239	72.191	437.534	387.652	825.186
1972	2.221	335	1.558	4.114	71.315	22.890	94.205	587.225	573.281	1.160.506
1973	3.101	479	1.444	5.024	87.747	45.784	133.531	578.074	11.290	589.364
1974	10.668	800	1.470	12.938	91.341	62.217	153.558	660.401	38.460	698.861
1975	15.102	1.266	1.678	18.046	94.028	94.512	188.540	883.976	538.908	1.422.884
1976	11.178	1.030	1.722	13.930	103.440	66.914	170.354	895.194	286.104	1.181.298
1977	12.532	994	2.236	15.762	121.430	69.900	191.330	1.018.909	246.864	1.265.773
1978	3.919	1.151	2.220	7.290	152.688	84.507	237.195	1.095.372	228.391	1.323.763
1979	19.370	1.196	4.568	25.134	179.308	90.720	270.028	1.242.057	49.607	1.291.664
1980	17.369	1.063	3.622	22.054	158.511	77.175	235.686	1.336.782	79.020	1.415.802
1981	3.627	1.257	3.418	8.302	134.337	109.466	243.803	1.181.977	88.420	1.270.397
1982	2.631	1.595	2.568	6.794	124.235	149.287	273.522	882.237	14.547	896.784
1983	2.242	1.442	2.460	6.144	119.664	153.967	273.631	906.335	15.057	921.392
1984	2.190	1.594	2.044	5.828	103.816	195.448	299.264	726.105	59.148	785.253
1985	2.220	1.478	2.530	6.228	94.298	197.580	291.878	686.826	26.306	713.132
1986	2.798	1.988	2.256	7.042	91.440	263.948	355.388	433.742	140.823	574.565
1987	3.149	2.807	3.526	9.482	106.083	419.101	525.184	354.644	86.047	440.691
1988	9.980	3.334	2.774	16.088	117.345	500.908	618.253	310.082	35.892	345.974
1989	5.853	3.459	2.711	12.023	127.866	461.902	589.768	280.395	2.594	282.989
1990	2.592	2.366	1.192	6.150	152.279	351.738	504.017	278.416	25.959	304.375
1991	3.782	1.952	2.006	7.740	176.830	271.218	448.048	234.898	44.692	279.590
1992	3.756	2.278	3.231	9.265	170.769	300.620	471.389	251.759	43.206	294.965
1993	2.973	2.555	2.375	7.903	168.236	346.069	514.305	343.485	102.236	445.721
1994	3.044	2.704	3.016	8.764	182.852	444.469	627.321	302.902	83.072	385.974
1995	2.964	3.396	2.264	8.624	181.653	511.935	693.588	479.272	152.078	631.350
1996	3.807	3.332	2.671	9.810	190.492	491.897	682.389	395.399	135.832	531.231
1997	4.298	3.564	"	7.862	214.087	500.138	714.225	536.381	116.245	652.626
1998	4.463	3.587	"	8.050	225.769	512.212	737.981	436.134	221.984	658.118
1999 ^a	4.385	3.862	"	8.247	237.583	589.352	826.935	376.840	78.280	455.120
2000 ^a	4.817	4.038	"	8.855	313.669	568.005	881.674	403.821	69.025	472.846

FUENTES: Años 1968-1979: Instituto Nacional de Estadística. Estadísticas de la aviación civil en España

Años 1980-1996: Anuario estadístico del transporte aéreo

Años 1997-2000: Instituto de Estadística de Andalucía. Anuario estadístico de Andalucía

A partir de 1997 en aeronaves no se incluyen otras clases de tráfico (militares, de Estado, privados y trabajos aéreos).

a) Datos avance.

3.4.2. Tráfico de aeronaves, pasajeros y mercancías en el aeropuerto de Córdoba. Años 1958-2000

	Aeronaves				Pasajeros			Mercancías (Kg)		
	Interior	Interna- cional	Otras clases	Total	Interior	Interna- cional	Total	Interior	Interna- cional	Total
1958	96	-	28	124	864	-	864	603	-	603
1959	814	-	1.018	1.832	6.338	-	6.338	18.931	-	18.931
1960	753	-	1.966	2.719	5.919	-	5.919	34.924	-	34.924
1961	742	-	3.636	4.378	6.061	-	6.061	36.860	-	36.860
1962	450	-	5.907	6.357	4.832	-	4.832	27.714	-	27.714
1963	70	-	4.405	4.475	529	-	529	4.061	-	4.061
1964	92	-	9.049	9.141	654	-	654	1.795	-	1.795
1965	-	-	11.626	11.626	-	-	-	-	-	-
1966	48	-	5.794	5.842	56	-	56	-	-	-
1967	82	-	7.014	7.096	97	-	97	-	-	-
1968	38	-	5.354	5.392	48	-	48	-	-	-
1969	1.248	-	8.952	10.200	12.310	-	12.310	41.921	-	41.921
1970	1.498	14	6.336	7.848	21.099	-	21.099	65.946	-	65.946
1971	1.286	-	4.324	5.610	20.828	-	20.828	88.779	-	88.779
1972	1.446	-	4.768	6.214	26.617	-	26.617	157.071	-	157.071
1973	1.372	-	4.602	5.974	30.089	-	30.089	164.098	-	164.098
1974	1.152	-	3.688	4.840	23.455	-	23.455	135.127	-	135.127
1975	696	-	2.582	3.278	19.457	-	19.457	90.302	-	90.302
1976	756	-	3.432	4.188	21.080	-	21.080	145.451	-	145.451
1977	764	-	3.748	4.512	22.585	-	22.585	181.280	-	181.280
1978	750	-	2.772	3.522	23.322	-	23.322	234.048	-	234.048
1979	824	-	2.650	3.474	23.619	-	23.619	223.385	-	223.385
1980	914	-	3.708	4.622	20.384	-	20.384	222.325	-	222.325
1981	779	1	4.840	5.620	18.784	-	18.784	203.860	-	203.860
1982	1.214	-	4.130	5.344	17.042	-	17.042	149.195	-	149.195
1983	860	-	5.466	6.326	16.091	-	16.091	100.467	-	100.467
1984	550	-	3.966	4.516	8.739	-	8.739	25.424	-	24.424
1985	486	-	3.154	3.640	7.472	-	7.472	-	-	-
1986	44	-	3.136	3.180	153	-	153	-	-	-
1987	44	2	10.458	10.504	39	2	41	-	-	-
1988	56	-	15.628	15.684	175	-	175	250	-	250
1989	83	20	10.777	10.880	160	126	286	-	-	-
1990	20	-	12.758	12.778	104	-	104	-	-	-
1991	52	-	8.959	9.011	307	-	307	-	-	-
1992	103	-	6.034	6.137	1.448	-	1.448	-	-	-
1993	390	-	3.619	4.009	1.355	-	1.355	-	-	-
1994	124	-	3.725	3.849	137	-	137	-	-	-
1995	129	-	3.544	3.673	133	-	133	-	-	-
1996	129	-	6.293	6.422	549	-	549	-	-	-
1997	231	10	"	241	1.292	34	1.326	-	-	-
1998	211	3	"	214	918	15	933	-	-	-
1999 ^a	187	1	"	188	764	1	765	-	-	-
2000 ^a	183	3	"	186	799	17	816	-	-	-

FUENTES: Años 1958-1979: Instituto Nacional de Estadística. Estadísticas de la aviación civil en España
Años 1980-1996: Anuario estadístico del transporte aéreo
Años 1997-2000: Instituto de Estadística de Andalucía. Anuario estadístico de Andalucía
A partir de 1997 en aeronaves no se incluyen otras clases de tráfico (militares, de Estado, privados y trabajos aéreos).
a.) Datos avance.

3.4.3. Tráfico de aeronaves, pasajeros y mercancías en el aeropuerto de Granada. Años 1930-2000

	Aeronaves			Pasajeros			Mercancías (Kg)			
	Interior	Interna- cional	Otras clases	Total	Interior	Interna- cional	Total	Interior	Interna- cional	Total
1930	"	"	"	22	"	"	13	"	"	81
1931	"	"	"	295	-	-	-	-	-	-
1932	"	"	"	6	-	-	-	-	-	-
1933	"	"	"	47	"	"	20	-	-	-
1940	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1941	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1942	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1943	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1944	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1945	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1946	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1947	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1948	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1949	"	"	"	331	"	"	1.555	"	"	1.000
1950	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1951	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1952	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1953	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1954	"	"	"	326	"	"	5.903	"	"	5.000
1955	"	"	"	442	"	"	8.647	"	"	6.000
1956	546	-	240	786	9.602	-	9.602	5.335	-	5.335
1957	372	144	154	670	6.511	2.520	9.031	6.925	150	7.075
1958	236	100	272	608	4.406	1.109	5.515	4.763	29	4.792
1959	312	32	198	542	4.090	574	4.664	6.802	28	6.830
1960	275	41	281	597	4.600	672	5.272	6.821	8	6.829
1961	445	30	235	710	7.293	468	7.761	8.295	15	8.310
1962	325	28	295	648	4.316	452	4.768	9.197	-	9.197
1963	650	-	231	881	6.314	-	6.314	30.379	-	30.379
1964	576	10	219	805	7.730	125	7.855	13.129	939	14.068
1965	113	-	241	354	1.545	-	1.545	9.673	-	9.673
1966	12	-	316	328	28	-	28	250	-	250
1967	8	-	436	444	26	-	26	-	-	-
1968	46	-	446	492	77	-	77	-	-	-
1969	14	-	474	488	39	-	39	-	-	-
1970	2	-	276	278	12	-	12	-	-	-
1971	-	-	376	376	-	-	-	-	-	-
1972	256	22	738	1.016	17.296	1.060	18.356	40.218	-	40.218
1973	790	92	1.620	2.502	43.554	4.886	48.440	97.103	8.000	105.103
1974	1.639	71	1.844	3.554	80.003	3.147	83.150	278.382	9.410	287.792

CONTINÚA →

3.4.3. Tráfico de aeronaves, pasajeros y mercancías en el aeropuerto de Granada. Años 1930-2000

CONTINUACIÓN

	Aeronaves			Pasajeros			Mercancías (Kg)			
	Interior	Interna- cional	Otras clases	Total	Interior	Interna- cional	Total	Interior	Interna- cional	Total
1975	3.825	45	2.258	6.128	104.494	2.965	107.459	376.225	-	376.225
1976	7.643	31	2.332	10.006	121.818	1.923	123.741	401.456	-	401.456
1977	6.593	37	3.582	10.212	145.256	1.306	146.562	444.576	-	444.576
1978	6.888	32	3.208	10.128	189.303	756	190.059	558.724	-	558.724
1979	8.689	59	3.298	12.046	212.637	5.323	217.960	611.159	-	611.159
1980	7.871	67	3.540	11.478	181.387	4.778	186.165	575.045	148.904	723.949
1981	4.142	38	6.490	10.670	147.534	2.417	149.951	529.312	-	529.312
1982	2.341	23	7.616	9.980	142.544	987	143.531	416.240	-	416.240
1983	2.261	25	10.634	12.920	157.847	1.394	159.241	433.242	12.951	446.193
1984	2.719	35	5.958	8.712	150.092	1.855	151.947	374.172	-	374.172
1985	4.400	96	7.698	12.194	166.144	8.308	174.452	405.924	-	405.924
1986	4.886	44	6.878	11.808	173.387	2.359	175.746	348.451	-	348.451
1987	7.175	115	5.586	12.876	201.076	3.295	204.371	319.344	-	319.344
1988	9.775	85	10.218	20.078	225.876	1.721	227.597	369.355	-	369.355
1989	6.784	176	7.299	14.259	257.453	5.803	263.256	270.848	-	270.848
1990	7.003	163	5.890	13.056	295.550	5.935	301.485	293.738	-	293.738
1991	5.061	99	2.869	8.029	301.561	1.921	303.482	192.791	-	192.791
1992	5.441	142	3.787	9.370	338.054	4.806	342.860	219.314	-	219.314
1993	4.307	98	4.980	9.385	322.329	3.275	325.604	228.360	-	228.360
1994	3.629	33	5.743	9.405	329.128	1.940	331.068	214.114	4.639	218.753
1995	3.967	92	3.536	7.595	348.879	5.173	354.052	195.373	5.686	201.059
1996	5.048	183	5.046	10.277	393.831	15.261	409.092	208.482	1.995	210.477
1997	5.547	240	"	5.787	430.904	15.921	446.825	177.262	-	177.262
1998	5.442	224	"	5.666	436.974	8.129	445.103	109.195	18.449	127.644
1999 ^a	5.075	301	"	5.376	417.583	12.443	430.026	101.419	20.962	122.381
2000 ^a	6.102	192	"	6.294	486.182	2.531	488.713	107.595	4.026	111.621

FUENTES: Años 1930-1933: Anuario estadístico de España

Años 1940-1955: Instituto Nacional de Estadística: Estadística de transporte aéreo 1929-1965

Años 1956-1979: Instituto Nacional de Estadística. Estadísticas de la aviación civil en España

Años 1980-1996: Anuario estadístico del transporte aéreo

Años 1997-2000: Instituto de Estadística de Andalucía. Anuario estadístico de Andalucía

A partir de 1997 en aeronaves no se incluyen otras clases de tráfico (militares, de Estado, privados y trabajos aéreos).

a) Datos avance.

3.4.4. Tráfico de aeronaves, pasajeros y mercancías en el aeropuerto de Jerez. Años 1951-2000

	Aeronaves			Pasajeros			Mercancías (Kg)			
	Interior	Interna- cional	Otras clases	Total	Interior	Interna- cional	Total	Interior	Interna- cional	Total
1951	"	"	"	96	"	"	1.134	-	-	-
1952	"	"	"	132	"	"	1.183	-	-	-
1953	"	"	"	65	"	"	268	"	"	5.000
1954	"	"	"	405	"	"	1.280	-	-	-
1955	"	"	"	240	"	"	48	-	-	-
1956	-	-	218	218	-	-	-	-	-	-
1957	2	-	-	2	-	-	-	-	-	-
1958	-	-	6	6	-	-	-	-	-	-
1959	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1960	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1961	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1962	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1963	8	-	302	310	31	-	31	-	-	-
1964	46	-	312	358	570	-	570	483	-	483
1965	-	-	387	387	-	-	-	-	-	-
1966	20	-	506	526	44	-	44	-	-	-
1967	14	-	600	614	51	-	51	-	-	-
1968	30	-	710	740	175	-	175	-	-	-
1969	24	-	3.172	3.196	458	-	458	100	-	100
1970	18	-	982	1.000	566	-	566	-	-	-
1971	38	-	1.596	1.634	712	-	712	-	-	-
1972	-	-	1.088	1.088	-	-	-	-	-	-
1973	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1974	16	2	352	370	174	35	209	-	-	-
1975	379	5	2.380	2.764	19.461	133	19.594	54.755	-	54.755
1976	1.229	65	646	1.940	85.754	5.599	91.353	447.995	-	447.995
1977	1.856	68	500	2.424	125.245	6.303	131.548	913.016	203	913.219
1978	2.169	11	712	2.892	160.795	531	161.326	969.432	-	969.432
1979	2.659	47	570	3.276	189.670	3.429	193.099	1.231.884	-	1.231.884
1980	3.364	72	3.014	6.450	186.155	5.942	192.097	1.401.166	-	1.401.166
1981	2.989	71	4.250	7.310	175.191	6.589	181.780	1.406.449	-	1.406.449
1982	3.136	88	4.252	7.476	179.422	6.540	185.962	1.277.543	-	1.277.543
1983	3.049	65	3.100	6.214	179.922	5.423	185.345	1.228.815	-	1.228.815
1984	3.026	110	3.232	6.368	165.640	10.678	176.318	1.005.334	-	1.005.334
1985	3.101	281	3.532	6.914	168.239	9.979	178.218	976.183	-	976.183
1986	3.114	244	3.930	7.288	183.458	7.032	190.490	754.097	264	754.361
1987	2.735	181	2.872	5.788	169.834	7.693	177.527	470.690	-	470.690
1988	3.321	147	3.486	6.954	244.020	7.436	251.456	508.537	-	508.537
1989	3.243	205	4.076	7.524	260.760	14.848	275.608	496.239	-	496.239
1990	5.098	355	3.221	8.674	285.630	20.885	306.515	568.786	-	568.786
1991	4.413	480	2.764	7.657	296.371	29.157	325.528	484.958	-	484.958
1992	4.247	547	3.757	8.551	311.364	37.046	348.410	360.845	97	360.942
1993	4.080	624	3.468	8.172	237.090	32.144	269.234	302.261	5.831	308.092
1994	2.849	1.271	4.788	8.908	233.562	74.142	307.704	327.089	9.726	336.815
1995	2.948	1.098	3.666	7.712	233.957	63.983	297.940	249.677	2.918	252.595
1996	3.476	1.215	4.095	8.786	245.907	137.795	383.702	271.332	3.812	275.144
1997	3.935	2.057	"	5.992	282.409	170.146	452.555	594.082	184.205	778.287
1998	3.609	1.552	"	5.161	291.404	189.263	480.667	337.034	331.846	668.880
1999 ^a	3.666	2.030	"	5.696	299.969	271.231	571.200	274.376	223.516	497.892
2000 ^a	5.047	2.324	"	7.371	391.503	259.537	651.040	241.743	188.672	430.415

FUENTES: Años 1951-1955: Instituto Nacional de Estadística: Estadística de transporte aéreo 1929-1965
Años 1956-1979: Instituto Nacional de Estadística. Estadísticas de la aviación civil en España
Años 1980-1996: Anuario estadístico del transporte aéreo
Años 1997-2000: Instituto de Estadística de Andalucía. Anuario estadístico de Andalucía
A partir de 1997 en aeronaves no se incluyen otras clases de tráfico (militares, de Estado, privados y trabajos aéreos).
a) Datos avance.

3.4.5. Tráfico de aeronaves, pasajeros y mercancías en el aeropuerto de Málaga. Años 1940-2000

	Aeronaves			Total	Pasajeros			Total	Mercancías (Kg)		
	Interior	Internacional	Otras clases		Interior	Internacional	Interior		Internacional	Total	
1940	"	"	"	359	"	"	1.749	"	"	5.000	
1941	"	"	"	91	"	"	433	"	"	4.000	
1942	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1943	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1944	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1945	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1946	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1947	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1948	"	"	"	1.360	"	"	3.465	"	"	22.000	
1949	"	"	"	1.279	"	"	8.563	"	"	33.000	
1950	"	"	"	871	"	"	11.520	"	"	21.000	
1951	"	"	"	882	"	"	16.294	"	"	16.000	
1952	"	"	"	894	"	"	17.283	"	"	22.000	
1953	"	"	"	1.215	"	"	23.021	"	"	16.000	
1954	"	"	"	1.524	"	"	28.401	"	"	20.000	
1955	"	"	"	1.488	"	"	28.183	"	"	31.000	
1956	1.537	35	1.653	3.225	30.947	850	31.797	42.307	20	42.327	
1957	1.724	169	1.534	3.427	31.377	3.349	34.726	51.562	717	52.279	
1958	1.823	809	1.766	4.398	32.081	10.324	42.405	72.924	31.065	103.989	
1959	2.345	639	2.060	5.044	47.355	10.979	58.334	114.530	28.178	142.708	
1960	2.773	1.041	2.556	6.370	59.951	21.988	81.939	126.347	18.250	144.597	
1961	3.129	1.576	6.540	11.245	81.467	38.960	120.427	132.531	20.039	152.570	
1962	3.588	2.074	1.199	6.861	98.713	67.759	166.472	211.915	35.737	247.652	
1963	4.036	3.274	1.286	8.596	101.412	113.634	215.046	424.843	44.600	469.443	
1964	4.236	4.146	1.040	9.422	128.814	177.864	306.678	840.057	92.839	932.896	
1965	4.388	5.730	1.392	11.510	165.926	270.368	436.294	985.455	197.759	1.183.214	
1966	4.893	7.357	1.778	14.028	186.834	377.527	564.361	1.047.934	221.849	1.269.783	
1967	5.487	8.411	1.836	15.734	218.862	521.563	740.425	1.074.905	313.798	1.388.703	
1968	6.136	11.638	1.898	19.672	256.519	736.596	993.115	1.622.136	617.181	2.239.317	
1969	7.208	14.768	2.104	24.080	335.691	972.073	1.307.764	2.137.691	749.204	2.886.895	
1970	9.865	17.431	3.504	30.800	438.364	1.240.028	1.678.392	2.695.730	799.594	3.495.324	
1971	10.335	19.797	3.766	33.898	501.954	1.505.672	2.007.626	3.631.429	970.352	4.601.781	
1972	11.453	22.003	4.326	37.782	605.655	1.785.401	2.391.056	3.996.515	944.995	4.941.510	
1973	12.726	23.466	4.940	41.132	720.621	1.966.784	2.687.405	4.626.537	1.107.955	5.734.492	
1974	14.166	21.800	4.818	40.784	721.756	1.939.755	2.661.511	5.064.221	980.247	6.044.468	
1975	14.393	21.187	5.044	40.624	755.348	1.926.655	2.682.003	4.623.425	875.481	5.498.906	
1976	15.867	18.417	4.948	39.232	823.355	1.678.198	2.501.553	5.339.113	987.141	6.326.254	
1977	16.085	19.523	4.552	40.160	946.761	1.931.816	2.878.577	5.646.432	780.155	6.426.587	
1978	16.189	22.355	5.490	44.034	1.169.311	2.377.555	3.546.866	5.849.017	1.002.149	6.851.166	
1979	16.405	23.111	5.596	45.112	1.192.231	2.331.875	3.524.106	6.349.618	958.131	7.307.749	
1980	16.034	19.484	7.096	42.614	1.071.845	1.980.830	3.052.675	6.596.295	903.782	7.500.077	
1981	12.714	19.434	7.514	39.662	1.049.387	2.260.237	3.309.624	6.383.908	1.104.166	7.488.074	
1982	13.151	23.995	8.426	45.572	1.046.696	2.767.076	3.813.772	6.576.400	1.225.722	7.802.122	
1983	12.346	25.672	8.444	46.462	1.066.694	3.038.515	4.105.209	6.781.037	1.540.634	8.321.671	
1984	12.032	29.092	7.656	48.780	1.028.494	3.533.544	4.562.038	6.893.946	1.643.351	8.537.297	
1985	11.685	25.885	9.244	46.814	1.023.039	3.136.798	4.159.837	6.442.514	1.776.465	8.218.979	
1986	11.803	28.701	7.804	48.308	1.009.651	3.572.721	4.582.372	5.527.007	2.399.089	7.926.096	
1987	12.533	30.543	9.888	52.964	1.096.097	4.013.017	5.109.114	4.919.187	2.752.011	7.671.198	
1988	13.877	31.597	11.218	56.692	1.189.498	4.096.429	5.285.927	5.474.011	2.990.127	8.464.138	
1989	13.143	32.398	9.602	55.143	1.372.400	3.843.661	5.216.061	5.592.461	2.536.801	8.129.262	
1990	15.527	28.385	8.322	52.234	1.345.388	3.318.390	4.663.778	5.316.457	2.286.674	7.603.131	
1991	22.196	31.128	4.979	58.303	1.431.373	3.436.242	4.867.615	3.774.023	2.373.494	6.147.517	
1992	21.197	26.945	8.518	56.660	1.497.348	3.329.859	4.827.207	3.678.562	2.253.113	5.931.675	
1993	19.721	24.434	6.317	50.472	1.451.034	3.455.039	4.906.073	3.553.341	2.475.155	6.028.496	
1994	20.024	27.783	6.505	54.312	1.486.373	4.022.444	5.508.817	3.213.562	3.100.016	6.313.578	
1995	22.385	32.299	7.572	62.256	1.662.322	4.564.871	6.227.193	3.730.416	3.456.632	7.187.048	
1996	25.616	32.341	9.126	67.083	1.788.388	4.756.505	6.544.893	3.808.690	3.133.957	6.942.647	
1997	29.087	34.938	"	64.025	1.960.009	5.230.546	7.190.555	4.690.937	3.486.184	8.177.121	
1998	28.633	37.957	"	66.590	1.986.630	5.701.404	7.688.034	4.954.308	4.133.939	9.088.247	
1999 ^a	27.924	46.087	"	74.011	2.171.369	6.465.742	8.637.111	4.672.094	4.874.749	9.546.843	
2000 ^a	28.604	53.557	"	82.161	2.199.148	7.222.796	9.421.944	4.568.598	5.312.193	9.880.791	

FUENTES: Años 1940-1955: Instituto Nacional de Estadística: Estadística de transporte aéreo 1929-1965
Años 1956-1979: Instituto Nacional de Estadística. Estadísticas de la aviación civil en España
Años 1980-1996: Anuario estadístico del transporte aéreo
Años 1997-2000: Instituto de Estadística de Andalucía. Anuario estadístico de Andalucía
A partir de 1997 en aeronaves no se incluyen otras clases de tráfico (militares, de Estado, privados y trabajos aéreos).
a Datos avance.

3.4.6. Tráfico de aeronaves, pasajeros y mercancías en el aeropuerto de Sevilla. Años 1930-2000

	Aeronaves			Total	Pasajeros			Total	Mercancías (Kg)		
	Interior	Internacional	Otras clases		Interior	Internacional	Interior		Internacional	Total	
1930	"	"	"	1.062	"	"	2.682	"	"	25.674	
1931	"	"	"	751	"	"	2.682	"	"	6.502	
1932	"	"	"	771	"	"	2.353	"	"	8.573	
1933	"	"	"	675	"	"	1.754	"	"	8.145	
1940	"	"	"	1.522	"	"	9.028	"	"	56.000	
1941	"	"	"	1.619	"	"	9.107	"	"	66.000	
1942	"	"	"	1.218	"	"	6.977	"	"	50.000	
1943	"	"	"	970	"	"	3.702	"	"	36.000	
1944	"	"	"	1.126	"	"	7.159	"	"	67.000	
1945	"	"	"	1.280	"	"	10.598	"	"	70.000	
1946	"	"	"	1.499	"	"	13.375	"	"	74.000	
1947	"	"	"	1.522	"	"	13.382	"	"	75.000	
1948	"	"	"	2.034	"	"	19.579	"	"	107.000	
1949	"	"	"	2.499	"	"	27.589	"	"	115.000	
1950	"	"	"	2.469	"	"	32.830	"	"	103.000	
1951	"	"	"	2.595	"	"	45.302	"	"	114.000	
1952	"	"	"	2.776	"	"	42.907	"	"	112.000	
1953	"	"	"	2.571	"	"	47.874	"	"	104.000	
1954	"	"	"	3.360	"	"	50.499	"	"	100.000	
1955	"	"	"	3.602	"	"	58.812	"	"	139.000	
1956	3.513	64	3.302	6.879	70.213	532	70.745	126.339	86	126.425	
1957	3.585	243	5.164	8.992	71.942	4.191	76.133	155.702	14.212	169.914	
1958	3.411	875	4.038	8.324	74.800	9.539	84.339	197.591	10.081	207.672	
1959	4.073	1.056	2.290	7.419	78.313	11.736	90.049	182.828	8.313	191.141	
1960	4.060	1.104	2.877	8.041	85.940	9.993	95.933	263.904	39.910	303.814	
1961	4.657	1.216	5.327	11.200	97.250	8.412	105.662	483.034	3.564	486.598	
1962	4.240	1.001	6.963	12.204	100.093	11.461	111.554	609.022	8.698	617.720	
1963	4.071	464	7.040	11.575	98.953	8.678	107.631	594.956	7.151	602.107	
1964	4.290	926	6.211	11.427	116.785	24.452	141.237	766.669	5.981	772.650	
1965	5.475	965	7.002	13.442	138.504	30.268	168.772	1.059.952	22.524	1.082.476	
1966	6.012	1.022	9.434	16.468	178.500	35.147	213.647	1.106.380	45.719	1.152.099	
1967	6.961	951	7.856	15.768	210.524	29.656	240.180	1.386.739	38.277	1.425.016	
1968	6.845	721	8.214	15.780	247.539	27.709	275.248	1.771.560	29.598	1.801.158	
1969	7.086	626	9.160	16.872	302.420	26.215	328.635	1.992.781	115.246	2.108.027	
1970	10.399	1.107	9.110	20.616	388.032	34.381	422.413	2.034.098	342.912	2.377.010	
1971	9.941	1.523	7.262	18.726	462.185	41.203	503.388	2.856.376	803.008	3.659.384	
1972	10.937	1.477	5.392	17.806	557.391	34.235	591.626	3.179.859	1.041.558	4.221.417	
1973	11.974	1.888	5.912	19.774	631.165	41.918	673.083	3.561.893	1.081.752	4.643.645	
1974	11.224	1.884	4.206	17.314	656.253	59.737	715.990	4.354.945	176.923	4.531.868	
1975	10.067	3.205	4.212	17.484	700.878	61.841	762.719	3.817.010	469.475	4.286.485	
1976	11.609	3.187	3.842	18.638	745.044	67.107	812.151	3.781.577	429.523	4.211.100	
1977	12.206	3.242	3.754	19.202	834.062	81.160	915.222	4.693.931	294.134	4.988.065	
1978	13.438	3.432	3.994	20.864	1.017.939	96.005	1.113.944	5.204.624	672.832	5.877.456	
1979	15.005	3.391	4.260	22.656	1.044.634	84.072	1.128.706	5.460.055	541.705	6.001.760	
1980	16.395	2.939	4.892	24.226	940.274	72.986	1.013.260	5.749.985	348.072	6.098.057	
1981	12.806	2.700	5.170	20.676	841.334	75.608	916.942	5.633.244	324.289	5.957.533	
1982	11.978	3.024	5.638	20.640	827.736	94.564	922.300	5.389.810	301.858	5.691.668	
1983	9.891	2.829	4.486	17.206	814.192	86.841	901.033	5.155.350	179.162	5.334.512	
1984	10.479	2.745	4.896	18.120	730.442	87.131	817.573	4.571.735	102.366	4.674.101	
1985	18.032	2.990	5.060	26.082	747.977	91.118	839.095	4.326.561	322.911	4.649.472	
1986	16.688	2.990	5.574	25.252	786.993	102.398	889.391	3.686.655	299.249	3.985.904	
1987	24.700	3.344	6.394	34.438	916.679	128.910	1.045.589	3.482.345	1.307.421	4.789.766	
1988	14.962	3.578	7.806	26.346	1.038.070	157.004	1.195.074	3.233.780	394.790	3.628.570	
1989	12.541	4.810	7.093	24.444	1.236.458	161.312	1.397.770	3.144.141	576.243	3.720.384	
1990	13.307	4.475	7.523	25.305	1.451.351	179.482	1.630.833	3.166.946	397.331	3.564.277	
1991	15.123	6.176	6.555	27.854	1.498.919	212.075	1.710.994	2.648.082	373.422	3.021.504	
1992	24.434	11.023	10.143	45.600	2.180.976	633.541	2.814.517	4.358.814	1.312.688	5.671.502	
1993	12.525	4.729	7.240	24.494	1.100.113	244.263	1.344.376	2.553.583	982.182	3.535.765	
1994	12.823	3.984	7.045	23.852	1.045.784	214.840	1.260.624	2.735.679	986.630	3.722.309	
1995	12.861	4.801	7.803	25.465	1.085.330	219.670	1.305.000	2.986.970	1.236.590	4.223.560	
1996	13.922	4.652	6.673	25.247	1.182.245	252.304	1.434.549	3.170.117	723.063	3.893.180	
1997	16.082	3.840	"	19.922	1.291.334	251.093	1.542.427	3.721.864	714.008	4.435.872	
1998	17.423	4.495	"	21.918	1.321.042	275.241	1.596.283	3.787.860	562.377	4.350.237	
1999 ^a	18.148	5.127	"	23.275	1.440.468	248.024	1.688.492	4.071.258	835.307	4.906.565	
2000 ^a	20.199	5.502	"	25.701	1.664.858	372.495	2.037.353	4.811.285	1.154.150	5.965.435	

FUENTES: Años 1930-1933: Anuario estadístico de España
Años 1940-1955: Instituto Nacional de Estadística: Estadística de transporte aéreo 1929-1965
Años 1980-1996: Anuario estadístico del transporte aéreo
Años 1997-2000: Instituto de Estadística de Andalucía. Anuario estadístico de Andalucía
A partir de 1997 en aeronaves no se incluyen otras clases de tráfico (militares, de Estado, privados y trabajos aéreos).
a) Datos avance.

3.4.7. Tráfico de aeronaves, pasajeros y mercancías en Andalucía. Años 1930-2000

	Aeronaves				Pasajeros			Mercancías (Kg)		
	Interior	Interna- cional	Otras clases	Total	Interior	Interna- cional	Total	Interior	Interna- cional	Total
1930	"	"	"	1.084	"	"	2.695	"	"	25.755
1931	"	"	"	1.046	"	"	2.682	"	"	6.502
1932	"	"	"	777	"	"	2.353	"	"	8.573
1933	"	"	"	722	"	"	1.774	"	"	8.145
1940	"	"	"	1.881	"	"	10.777	"	"	61.000
1941	"	"	"	1.710	"	"	9.540	"	"	70.000
1942	"	"	"	1.218	"	"	6.977	"	"	50.000
1943	"	"	"	970	"	"	3.702	"	"	36.000
1944	"	"	"	1.126	"	"	7.159	"	"	67.000
1945	"	"	"	1.280	"	"	10.598	"	"	70.000
1946	"	"	"	1.499	"	"	13.375	"	"	74.000
1947	"	"	"	1.522	"	"	13.382	"	"	75.000
1948	"	"	"	3.394	"	"	23.044	"	"	129.000
1949	"	"	"	4.109	"	"	37.707	"	"	149.000
1950	"	"	"	3.340	"	"	44.350	"	"	124.000
1951	"	"	"	3.573	"	"	62.730	"	"	130.000
1952	"	"	"	3.802	"	"	61.373	"	"	134.000
1953	"	"	"	3.851	"	"	71.163	"	"	125.000
1954	"	"	"	5.615	"	"	86.083	"	"	125.000
1955	"	"	"	5.772	"	"	95.690	"	"	176.000
1956	5.596	99	5.413	11.108	110.762	1.382	112.144	173.981	106	174.087
1957	5.683	556	6.852	13.091	109.830	10.060	119.890	214.189	15.079	229.268
1958	5.566	1.784	6.110	13.460	112.151	20.972	133.123	275.881	41.175	317.056
1959	7.544	1.727	5.566	14.837	136.096	23.289	159.385	323.091	36.519	359.610
1960	7.861	2.186	7.680	17.727	156.410	32.653	189.063	431.996	58.168	490.164
1961	8.973	2.822	15.738	27.533	192.071	47.840	239.911	660.720	23.618	684.338
1962	8.603	3.103	14.364	26.070	207.954	79.672	287.626	857.848	44.435	902.283
1963	8.835	3.738	13.264	25.837	207.239	122.312	329.551	1.054.239	51.751	1.105.990
1964	9.240	5.082	16.831	31.153	254.553	202.441	456.994	1.622.133	99.759	1.721.892
1965	9.976	6.695	20.648	37.319	305.975	300.636	606.611	2.055.080	220.283	2.275.363
1966	10.985	8.379	17.828	37.192	365.462	412.674	778.136	2.154.564	267.568	2.422.132
1967	12.552	9.362	17.742	39.656	429.560	551.219	980.779	2.461.644	352.075	2.813.719
1968	13.901	12.397	17.150	43.448	520.031	766.475	1.286.506	3.456.896	657.639	4.114.535
1969	17.664	15.434	24.940	58.038	690.112	999.790	1.689.902	4.517.502	870.356	5.387.858
1970	23.321	18.689	21.234	63.244	895.797	1.282.265	2.178.062	5.132.894	1.313.815	6.446.709
1971	24.156	21.504	18.562	64.222	1.046.631	1.558.114	2.604.745	7.014.118	2.161.012	9.175.130
1972	26.313	23.837	17.870	68.020	1.278.274	1.843.586	3.121.860	7.960.888	2.559.834	10.520.722
1973	29.963	25.925	18.518	74.406	1.513.176	2.059.372	3.572.548	9.027.705	2.208.997	11.236.702
1974	38.865	24.557	16.378	79.800	1.572.982	2.064.891	3.637.873	10.493.076	1.205.040	11.698.116
1975	44.462	25.708	18.154	88.324	1.693.666	2.086.106	3.779.772	9.845.693	1.883.864	11.729.557
1976	48.282	22.730	16.922	87.934	1.900.491	1.819.741	3.720.232	11.010.786	1.702.768	12.713.554
1977	50.036	23.864	18.372	92.272	2.195.339	2.090.485	4.285.824	12.898.144	1.321.356	14.219.500
1978	43.353	26.981	18.396	88.730	2.713.358	2.559.354	5.272.712	13.911.217	1.903.372	15.814.589
1979	62.952	27.804	20.942	111.698	2.842.099	2.515.419	5.357.518	15.118.158	1.549.443	16.667.601
1980	61.947	23.625	25.872	111.444	2.558.556	2.141.711	4.700.267	15.881.598	1.479.778	17.361.376
1981	37.057	23.501	31.682	92.240	2.366.567	2.454.317	4.820.884	15.338.750	1.516.875	16.855.625
1982	34.451	28.725	32.630	95.806	2.337.675	3.018.454	5.356.129	14.691.425	1.542.127	16.233.552
1983	30.649	30.033	34.590	95.272	2.354.410	3.286.140	5.640.550	14.605.246	1.747.804	16.353.050
1984	30.996	33.576	27.752	92.324	2.187.223	3.828.656	6.015.879	13.596.716	1.804.865	15.401.581
1985	39.924	30.730	31.218	101.872	2.207.169	3.443.783	5.650.952	12.838.008	2.125.682	14.963.690
1986	39.333	33.967	29.578	102.878	2.245.082	3.948.458	6.193.540	10.749.952	2.839.425	13.589.377
1987	50.336	36.992	38.724	126.052	2.489.808	4.572.018	7.061.826	9.546.210	4.145.479	13.691.689
1988	51.971	38.741	51.130	141.842	2.814.984	4.763.498	7.578.482	9.896.015	3.420.809	13.316.824
1989	41.647	41.068	41.558	124.273	3.255.097	4.487.652	7.742.749	9.784.084	3.115.638	12.899.722
1990	43.547	35.744	38.906	118.197	3.530.302	3.876.430	7.406.732	9.624.343	2.709.964	12.334.307
1991	50.627	39.835	28.132	118.594	3.705.361	3.950.613	7.655.974	7.334.752	2.791.608	10.126.360
1992	59.178	40.935	35.470	135.583	4.499.959	4.305.872	8.805.831	8.869.294	3.609.104	12.478.398
1993	43.996	32.440	27.999	104.435	3.280.157	4.080.790	7.360.947	6.981.030	3.565.404	10.546.434
1994	42.493	35.775	30.822	109.090	3.277.836	4.757.835	8.035.671	6.793.346	4.184.083	10.977.429
1995	45.254	41.686	28.385	115.325	3.512.274	5.365.632	8.877.906	7.641.708	4.853.904	12.495.612
1996	51.998	41.723	33.904	127.625	3.801.412	5.653.762	9.455.174	7.854.020	3.998.659	11.852.679
1997	59.180	44.649	"	103.829	4.180.035	6.167.878	10.347.913	9.720.526	4.500.642	14.221.168
1998	59.781	47.818	"	107.599	4.262.737	6.686.264	10.949.001	9.624.531	5.268.595	14.893.126
1999a	59.385	57.408	"	116.793	4.567.736	7.586.793	12.154.529	9.495.987	6.032.814	15.528.801
2000a	64.952	65.616	"	130.568	5.056.159	8.425.381	13.481.540	10.133.042	6.728.066	16.861.108

FUENTES: Años 1930-1933: Anuario estadístico de España
Años 1940-1955: Instituto Nacional de Estadística. Estadística de transporte aéreo 1929-1965
Años 1956-1979: Instituto Nacional de Estadística. Estadísticas de la aviación civil en España
Años 1980-1996: Anuario estadístico del transporte aéreo
Años 1997-2000: Instituto de Estadística de Andalucía. Anuario estadístico de Andalucía
A partir de 1997 en aeronaves no se incluyen otras clases de tráfico (militares, de Estado, privados y trabajos aéreos).
a) Datos avance.

3.5. Comunicaciones

3.5.1. Servicio postal. Tráfico de correspondencia distribuida por provincias. Años 1983-1991 (miles)

	Almería			Cádiz			Córdoba			Granada		
	Ordinaria	Certificada	Asegurada	Ordinaria	Certificada	Asegurada	Ordinaria	Certificada	Asegurada	Ordinaria	Certificada	Asegurada
1983	27.114	808	11	54.661	1.815	34	51.331	1.461	43	47.584	1.753	13
1984	28.351	797	10	46.754	2.086	23	50.991	1.281	46	48.120	1.485	11
1985	27.851	1.067	10	53.168	2.356	22	54.584	1.738	43	51.446	2.142	8
1986	31.503	1.116	10	78.000	2.580	20	63.008	1.852	45	56.476	2.472	7
1987	37.950	875	17	68.500	2.211	32	61.289	1.675	52	56.027	2.110	22
1988	40.635	1.253	17	70.043	2.741	42	63.122	1.857	55	67.651	2.120	13
1989	43.075	1.337	3	76.425	2.825	36	62.625	1.991	52	69.435	2.397	18
1990	45.610	1.432	14	83.315	3.174	43	67.671	2.259	49	70.210	2.518	10
1991*	35.314	1.160	8	62.986	2.393	26	46.328	1.741	37	54.035	1.808	8

CONTINÚA →

3.5.1. Servicio postal. Tráfico de correspondencia distribuida por provincias. Años 1983-1991 (miles) CONTINUACIÓN

	Huelva			Jaén			Málaga			Sevilla			Andalucía		
	Ordinaria	Certificada	Asegurada	Ordinaria	Certificada	Asegurada	Ordinaria	Certificada	Asegurada	Ordinaria	Certificada	Asegurada	Ordinaria	Certificada	Asegurada
1983	23.710	656	12	35.064	1.060	17	69.137	2.246	544	110.543	3.827	29	419.144	13.626	703
1984	22.923	614	11	36.500	1.010	14	77.061	2.297	27	137.748	3.948	28	448.448	13.518	170
1985	23.255	903	11	39.647	1.431	13	85.554	3.014	20	146.270	4.966	24	481.775	17.617	151
1986	24.688	1.015	13	37.275	1.464	15	92.531	3.569	21	92.531	3.569	21	476.012	17.637	152
1987	26.266	1.004	16	39.785	1.265	47	97.454	3.565	69	151.295	5.224	43	538.566	17.929	298
1988	27.855	1.043	24	39.704	1.298	29	113.871	3.683	62	135.155	4.597	27	558.036	18.592	269
1989	31.390	1.181	14	48.534	1.490	31	151.606	5.035	25	151.606	5.035	25	634.696	21.291	204
1990	32.512	1.343	10	52.108	1.576	19	126.888	4.426	24	148.947	5.815	23	627.261	22.543	192
1991*	25.514	1.027	6	38.030	1.277	18	79.315	3.587	15	107.033	4.831	18	448.555	17.824	136

FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía. Anuario estadístico de Andalucía

* Incluye la correspondencia nacida de los meses de enero a septiembre. A partir de octubre entró en vigor una nueva estructura del tráfico postal.

3.5.2. Servicio postal. Tráfico de correspondencia distribuida por provincias. Años 1991-2000

(miles)

	Almería				Cádiz				Córdoba			
	LB	LE	LU	Total	LB	LE	LU	Total	LB	LE	LU	Total
1991*	8.737	4.434	94	13.265	16.259	7.009	183	23.451	12.257	5.827	90	18.174
1992	29.316	11.676	281	41.273	62.680	27.969	564	91.213	48.980	18.266	304	67.550
1993	29.129	15.092	234	44.455	52.136	24.979	489	77.604	44.453	17.766	282	62.501
1994	30.171	17.174	246	47.591	49.025	27.313	456	76.794	46.252	21.287	289	67.828
1995	31.799	13.990	240	46.029	48.970	24.977	470	74.417	45.998	18.537	307	64.842
1996	34.143	12.812	299	47.254	51.167	24.412	523	76.102	52.011	19.497	332	71.840
1997	37.740	10.769	285	48.794	53.224	21.068	518	74.810	52.860	15.951	327	69.138
1998	36.804	11.640	267	48.711	55.847	22.618	549	79.014	55.660	17.192	353	73.205
1999	42.348	13.270	285	55.903	60.834	25.991	601	87.426	62.567	18.880	397	81.844
2000	41.787	10.549	213	52.549	64.752	22.920	519	88.191	66.398	15.871	380	82.649

CONTINÚA →

CONTINUACIÓN

	Granada				Huelva				Jaén			
	LB	LE	LU	Total	LB	LE	LU	Total	LB	LE	LU	Total
1991*	13.239	4.672	143	18.054	6.886	2.599	50	9.535	8.893	3.407	86	12.386
1992	48.980	18.266	304	67.550	27.295	11.469	466	39.230	33.933	15.222	240	49.395
1993	49.085	19.702	386	69.173	26.163	10.561	144	36.868	33.749	16.818	223	50.790
1994	44.045	20.542	350	64.937	26.476	11.329	145	37.950	34.073	19.472	231	53.776
1995	45.338	19.090	387	64.815	34.044	16.956	153	51.153	64.156	29.533	609	94.298
1996	49.760	19.704	465	69.929	25.886	10.125	257	36.268	37.133	16.131	288	53.552
1997	54.827	17.293	420	72.540	28.480	8.961	165	37.606	38.460	13.684	278	52.422
1998	56.379	18.502	431	75.312	31.138	10.283	176	41.597	41.519	14.299	297	56.115
1999	58.774	21.459	428	80.661	32.642	11.675	204	44.521	45.700	16.381	320	62.401
2000	62.267	17.466	386	80.119	34.525	9.603	177	44.305	47.740	13.833	276	61.849

CONTINÚA →

CONTINUACIÓN

	Málaga				Sevilla				Andalucía			
	LB	LE	LU	Total	LB	LE	LU	Total	LB	LE	LU	Total
1991*	26.411	8.046	259	34.716	28.660	9.857	287	38.804	121.342	45.851	1.192	168.385
1992	92.374	30.588	853	123.815	125.359	40.560	1.232	167.151	468.917	174.016	4.244	647.177
1993	78.620	29.032	716	108.368	104.219	38.156	993	143.368	417.554	172.106	3.467	593.127
1994	64.227	30.801	611	95.639	90.203	41.702	913	132.818	384.472	189.620	3.241	577.333
1995	64.156	29.533	609	94.298	93.454	36.651	918	131.023	427.915	189.267	3.693	620.875
1996	70.967	30.422	713	102.102	106.895	38.779	946	146.620	427.962	171.882	3.823	603.667
1997	77.838	26.200	701	104.739	117.521	32.421	940	150.882	460.950	146.347	3.634	610.931
1998	84.257	27.098	687	112.042	128.555	36.947	929	166.431	490.159	158.579	3.689	652.427
1999	93.779	31.659	716	126.154	131.227	40.210	930	172.367	527.871	179.525	3.881	711.277
2000	99.980	26.274	692	126.946	139.236	33.281	879	173.396	556.685	149.797	3.522	710.004

FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía. Anuario estadístico de Andalucía

* Recoge la correspondencia a partir de octubre.

LB: Línea Básica. Cartas y tarjetas postales.

LE: Línea Económica: Impresos y pequeños paquetes (paquetes postales interiores, M. Libros, periódicos y CEN).

LU: Línea Urgente: Cartas y tarjetas postales, postal exprés/EMS.

3.5.3. Tráfico de telegramas interiores expedidos y recibidos por provincias. Años 1925-2000

	Almería		Cádiz		Córdoba	
	Expedidos	Recibidos	Expedidos	Recibidos	Expedidos	Recibidos
1925	142.168	142.338	190.002	200.590	189.888	198.341
1926	117.013	112.154	168.714	107.947	173.315	187.119
1927	96.755	93.748	176.264	191.111	134.040	141.955
1928	97.545	87.964	174.970	183.647	113.092	126.900
1929	98.246	81.944	146.093	147.119	80.905	84.095
1931	98.972	87.360	143.215	135.081	70.371	73.492
1932	82.064	110.542	128.611	123.291	61.293	62.939
1943	100.963	98.305	248.286	225.710	154.337	165.549
1944	113.181	107.229	275.714	251.876	273.201	186.648
1945	139.175	126.940	335.813	280.397	188.582	193.935
1946	153.908	145.767	368.529	297.737	200.369	210.308
1947	181.746	172.970	326.818	280.361	245.136	245.818
1948	169.315	159.626	297.359	395.966	228.207	236.698
1949	157.057	153.875	358.311	313.568	206.601	247.415
1950	145.888	145.872	368.539	325.354	205.929	223.363
1951	155.175	147.509	407.712	343.423	227.844	247.291
1952	164.642	142.807	385.889	408.773	254.702	273.616
1953	155.109	158.823	448.250	371.359	262.940	279.624
1954	139.654	155.591	431.198	361.633	244.239	255.243
1955	140.973	137.451	429.561	366.906	204.660	199.877
1956	150.924	143.384	372.067	266.097	241.000	251.545
1957	159.999	148.038	596.829	522.436	251.928	256.901
1958	148.580	143.169	469.922	393.008	255.388	262.134
1959	146.010	139.639	443.747	371.257	239.825	254.973
1960	135.041	128.657	404.362	347.513	220.103	233.679
1961	130.643	125.435	671.086	357.587	217.699	226.946
1962	142.650	131.906	436.516	375.361	398.350	235.611
1963	142.660	137.028	454.909	405.123	245.517	261.301
1964	148.715	140.560	563.082	485.290	250.926	264.802
1965	168.191	162.592	353.968	282.628	268.738	281.651
1966	167.778	162.509	456.559	428.667	269.137	282.889
1967	151.484	153.915	394.769	394.769	258.050	256.682
1968	142.684	143.893	380.991	368.903	241.643	260.444
1969	135.962	134.448	362.943	359.675	236.796	254.140
1970	120.540	121.973	323.880	323.771	210.808	234.840
1971	105.963	103.710	280.180	297.713	186.297	206.369
1972	93.006	98.804	256.845	279.998	165.436	184.163
1973	90.985	95.149	237.008	267.018	150.044	174.055
1974	77.912	84.966	213.986	243.079	123.285	163.515
1975	64.188	75.215	197.217	224.794	118.641	137.742
1976	63.648	70.628	197.888	209.721	115.411	130.740
1977	64.485	69.698	173.096	188.677	123.503	131.646
1978	51.740	64.404	155.139	171.853	89.289	114.248
1979	44.128	54.627	144.600	163.738	79.552	102.715
1980	34.733	50.230	138.307	171.218	61.616	86.426
1981	29.432	43.675	115.786	151.126	53.948	73.327
1982	25.138	42.204	107.693	139.824	46.156	69.230
1983	22.427	39.620	98.126	128.822	43.983	62.739
1984	19.132	35.813	85.129	114.166	37.132	61.374
1985	20.019	32.830	84.537	114.170	34.327	55.164
1986	19.889	30.338	85.633	108.728	34.416	50.407
1987	17.529	27.362	76.975	100.217	32.466	42.989
1988	22.728	32.562	93.955	124.737	39.675	45.209
1989	27.396	37.306	87.461	132.979	41.034	48.337
1990	27.028	39.685	84.925	140.759	35.294	44.198
1991	26.181	40.608	85.072	125.969	35.455	46.993
1992	23.152	39.152	71.211	120.590	32.625	44.277
1993	23.043	40.393	78.975	112.272	29.390	40.814
1994	22.460	40.393	75.075	103.278	32.890	42.832
1995	17.730	31.702	67.637	91.796	29.709	38.046
1996	17.099	30.759	58.181	89.451	29.754	38.692
1997	17.399	32.043	47.474	76.640	23.213	33.490
1998	16.812	31.394	38.879	68.210	25.226	30.649
1999	16.229	31.770	34.482	67.138	22.546	31.334
2000	17.750	30.312	30.419	61.822	22.017	31.609

CONTINÚA →

3.5.3. Tráfico de telegramas interiores expedidos y recibidos por provincias. Años 1925-2000

CONTINUACIÓN

	Granada		Huelva		Jaén	
	Expedidos	Recibidos	Expedidos	Recibidos	Expedidos	Recibidos
1925	144.923	144.062	119.090	113.687	156.812	158.353
1926	146.936	136.841	117.622	118.243	145.518	157.361
1927	135.129	118.824	123.406	131.459	114.029	130.269
1928	116.955	103.223	113.381	114.170	109.646	124.080
1929	102.395	89.720	91.381	96.867	96.084	109.214
1931	89.782	81.459	99.493	87.794	84.007	99.489
1932	68.101	56.176	84.826	78.808	73.045	85.230
1943	130.828	133.575	146.370	146.370	138.041	121.811
1944	151.213	148.656	16.978	17.251	139.762	153.448
1945	169.729	170.317	181.437	183.558	156.848	171.002
1946	186.110	185.912	189.199	194.134	170.873	182.105
1947	216.372	214.674	208.175	203.063	205.285	218.057
1948	220.324	215.488	203.527	198.384	195.199	208.687
1949	204.086	199.788	191.591	187.340	167.866	186.174
1950	214.863	206.411	187.973	183.976	158.428	177.330
1951	228.023	218.080	205.607	207.011	174.155	192.468
1952	229.715	243.230	195.336	204.425	197.253	220.023
1953	242.658	249.144	200.829	187.036	198.643	217.730
1954	227.774	235.048	181.584	181.068	179.624	197.023
1955	157.137	172.363	157.137	172.363	172.913	188.344
1956	210.620	209.743	159.978	165.429	170.062	189.976
1957	218.525	210.018	171.217	164.963	182.728	202.561
1958	211.635	207.825	172.108	160.270	167.457	192.840
1959	195.317	189.955	163.062	152.960	160.903	187.937
1960	182.108	177.689	148.155	139.627	148.110	194.929
1961	185.251	180.970	143.587	145.484	146.238	204.064
1962	203.928	200.303	147.814	150.680	156.080	173.486
1963	219.608	211.666	148.480	151.050	163.072	172.393
1964	228.672	222.267	149.478	162.445	169.372	188.052
1965	244.571	238.075	153.455	171.502	182.290	199.858
1966	251.128	243.663	161.053	181.177	192.518	209.230
1967	228.150	227.100	155.281	173.817	174.549	194.084
1968	215.487	217.952	153.017	168.130	165.668	178.253
1969	210.145	212.526	147.455	158.229	166.495	177.700
1970	188.752	137.507	118.752	137.507	145.828	163.686
1971	152.374	165.417	101.718	118.561	127.729	148.453
1972	142.591	152.136	87.653	103.072	114.181	132.755
1973	136.089	148.601	84.289	95.768	114.559	132.701
1974	123.394	136.060	72.435	96.669	105.798	124.710
1975	111.978	123.566	66.522	88.671	91.916	106.572
1976	98.911	149.226	60.866	80.107	86.686	101.422
1977	96.242	123.319	57.450	78.602	86.702	94.490
1978	81.296	112.677	54.409	72.714	72.125	87.521
1979	72.764	98.523	43.879	63.765	60.213	79.255
1980	53.998	82.159	33.524	53.906	49.826	70.247
1981	46.602	75.812	27.173	48.261	40.916	59.463
1982	44.390	77.394	26.374	45.284	38.296	53.438
1983	43.255	70.777	25.354	41.082	33.970	52.795
1984	39.388	64.578	20.529	36.363	30.928	48.002
1985	38.826	63.515	22.717	34.887	30.879	45.583
1986	45.027	56.702	19.250	32.535	27.266	39.332
1987	37.027	51.976	20.698	34.340	31.724	42.544
1988	45.096	61.060	22.113	36.813	33.605	48.704
1989	44.002	61.648	20.865	37.528	29.702	48.022
1990	44.625	67.669	19.939	34.952	26.077	47.992
1991	38.646	63.817	19.630	32.512	25.459	40.303
1992	36.810	60.638	16.789	28.633	23.540	39.467
1993	35.430	62.834	18.817	33.630	21.398	36.610
1994	35.630	66.391	18.931	31.345	21.757	36.951
1995	32.249	60.660	15.461	24.898	19.108	36.726
1996	28.041	51.481	13.004	21.690	17.248	37.544
1997	23.764	45.539	10.991	20.506	16.318	27.495
1998	18.946	38.567	9.354	17.190	13.744	24.299
1999	15.830	36.829	8.517	16.464	14.069	24.390
2000	13.430	36.509	7.873	17.065	15.120	24.741

CONTINÚA →

3.5.3. Tráfico de telegramas interiores expedidos y recibidos por provincias. Años 1925-2000

CONTINUACIÓN

	Málaga		Sevilla		Andalucía	
	Expedidos	Recibidos	Expedidos	Recibidos	Expedidos	Recibidos
1925	191.600	209.057	295.241	289.455	1.429.724	1.455.883
1926	195.578	206.903	300.570	287.037	1.365.266	1.313.605
1927	176.037	193.264	270.630	255.921	1.226.290	1.256.551
1928	173.958	176.392	255.425	233.855	1.154.972	1.150.231
1929	143.805	151.952	202.702	194.839	961.611	955.750
1931	132.660	137.938	152.120	168.077	870.620	870.690
1932	75.571	128.500	115.622	130.673	689.133	776.159
1943	135.850	212.696	200.622	285.833	1.255.297	1.389.849
1944	250.116	229.421	318.248	338.573	1.538.413	1.433.102
1945	268.608	272.429	376.385	373.502	1.816.577	1.772.080
1946	289.954	274.383	402.503	396.930	1.961.445	1.887.276
1947	343.212	320.847	500.371	489.698	2.227.115	2.145.488
1948	348.503	312.753	497.368	472.267	2.159.802	2.199.869
1949	362.690	333.904	436.466	420.128	2.084.668	2.042.192
1950	305.292	314.323	453.966	428.716	2.040.878	2.005.345
1951	331.848	294.893	507.364	465.753	2.237.728	2.116.428
1952	259.275	405.375	358.017	677.558	2.044.829	2.575.807
1953	330.765	308.648	548.158	513.059	2.387.352	2.285.423
1954	291.478	287.829	527.116	496.327	2.222.667	2.169.762
1955	268.454	267.708	498.989	464.686	2.029.824	1.969.698
1956	325.526	289.785	532.436	491.100	2.162.613	2.007.059
1957	354.446	309.732	538.747	511.213	2.474.419	2.325.862
1958	337.897	306.770	522.414	489.033	2.285.401	2.155.049
1959	314.320	290.084	477.108	452.506	2.140.292	2.039.311
1960	294.503	270.007	449.988	416.682	1.982.370	1.908.783
1961	304.245	274.774	470.225	442.203	2.268.974	1.957.463
1962	334.211	301.309	489.865	456.938	2.309.414	2.025.594
1963	363.785	334.487	517.198	485.764	2.255.229	2.158.812
1964	389.026	361.351	527.599	498.656	2.426.870	2.323.423
1965	396.422	396.724	543.466	537.184	2.311.101	2.270.214
1966	417.693	397.125	556.705	536.689	2.472.571	2.441.949
1967	374.528	361.213	497.333	483.006	2.234.144	2.244.586
1968	332.287	336.644	479.464	460.539	2.111.241	2.134.758
1969	351.939	348.879	466.205	451.859	2.077.940	2.097.456
1970	321.300	317.855	410.217	390.964	1.840.077	1.828.103
1971	285.139	283.435	351.183	351.991	1.590.583	1.675.649
1972	314.400	333.828	328.862	332.295	1.502.974	1.617.051
1973	238.028	273.639	300.740	327.658	1.351.742	1.514.589
1974	217.061	266.503	275.202	305.543	1.209.073	1.421.045
1975	190.784	251.661	295.765	290.361	1.137.011	1.298.582
1976	174.340	218.370	287.603	279.331	1.085.353	1.239.545
1977	160.005	200.168	276.183	258.171	1.037.666	1.144.771
1978	135.902	186.508	243.918	238.860	883.818	1.048.785
1979	112.421	178.670	234.857	228.116	792.414	969.409
1980	87.111	141.758	203.842	183.814	662.957	839.758
1981	83.685	135.660	175.061	158.675	572.603	745.999
1982	81.908	134.349	173.985	151.175	543.940	712.898
1983	75.985	122.507	161.997	139.985	505.097	658.327
1984	67.961	118.099	166.089	139.627	466.288	618.022
1985	74.308	118.267	164.550	136.467	470.163	600.883
1986	78.044	116.635	139.411	138.933	448.936	573.610
1987	79.698	118.639	119.164	109.423	415.281	527.490
1988	90.958	129.870	141.383	145.066	489.513	624.021
1989	89.617	145.487	150.342	152.865	490.419	664.172
1990	89.843	146.099	161.495	162.147	489.226	683.501
1991	88.151	117.400	153.541	160.490	472.135	628.092
1992	91.390	122.144	144.403	161.940	439.920	616.841
1993	88.684	113.974	139.017	159.758	434.754	600.285
1994	78.920	106.716	138.424	145.080	424.087	572.986
1995	71.206	88.256	125.752	133.088	378.852	505.172
1996	64.701	76.904	109.327	127.007	337.355	473.528
1997	53.345	67.258	109.625	122.017	302.129	424.988
1998	43.842	59.255	94.004	115.030	260.807	384.594
1999	44.137	62.013	89.392	113.579	245.202	383.517
2000	43.871	69.107	83.187	137.434	233.667	408.599

FUENTE: Años 1925-1982: Instituto Nacional de Estadística. Anuario estadístico de España
Años 1983-2000. Instituto Nacional de Estadística. Anuario estadístico de España
Instituto de Estadística de Andalucía. Anuario estadístico de Andalucía

3.5.4. Servicio telefónico. Evolución de la líneas en servicio por provincias. Años 1977-1997

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
1977	29.739	92.321	61.031	61.189	31.722	39.353	111.266	158.295	584.916
1978	35.469	97.255	64.123	68.877	35.998	45.915	118.642	178.398	644.677
1979	37.655	106.883	72.052	76.557	37.957	49.773	130.770	186.703	698.350
1980	39.976	119.303	79.051	80.933	40.753	52.928	148.508	206.816	768.268
1981	47.614	129.515	85.058	85.794	46.575	59.025	160.527	220.570	834.678
1982	49.142	141.100	90.736	93.678	49.634	65.323	168.310	232.987	890.910
1983	54.206	149.596	96.901	101.177	52.894	71.349	177.357	247.596	951.076
1984	56.430	158.440	102.779	113.197	56.701	75.930	197.987	260.214	1.021.678
1985	60.239	169.050	111.121	121.824	59.299	81.395	204.310	276.082	1.083.320
1986	66.348	180.542	117.439	130.696	64.075	86.853	219.944	290.758	1.156.655
1987	72.286	196.432	125.023	139.867	68.424	94.152	247.900	309.710	1.253.794
1988	80.271	210.653	133.195	155.328	75.271	104.122	276.780	329.067	1.364.687
1989	88.341	228.672	150.963	170.320	84.124	117.951	309.119	356.055	1.505.545
1990	102.929	253.100	165.397	187.332	93.964	130.048	349.576	401.888	1.684.234
1991	113.560	271.636	179.693	203.516	104.352	139.479	373.160	435.426	1.820.822
1992	121.747	285.006	190.006	214.836	109.509	147.548	380.999	460.123	1.909.774
1993	130.428	295.518	196.684	228.747	113.747	157.167	391.850	477.838	1.991.979
1994	137.956	304.281	205.988	238.227	117.678	164.581	404.823	489.370	2.062.904
1995	137.855	308.410	215.535	242.464	121.487	168.446	415.235	491.557	2.100.989
1996	144.851	316.563	219.728	251.097	126.779	175.979	427.271	512.988	2.175.256
1997	158.630	333.594	233.488	265.672	132.071	188.132	451.602	540.018	2.303.207

FUENTE: Años 1977-1982. Instituto Nacional de Estadística. Anuario estadístico de España
Años 1983-1997. Instituto de Estadística de Andalucía. Anuario estadístico de Andalucía

