

EREBEA

Revista de Humanidades
y Ciencias Sociales
Núm. 8 (2018), pp. 209-230
ISSN: 0214-0691

BARCOS Y TIPOS DE NAVEGACIÓN EN EL PUERTO DE SEVILLA (1920-1935)*

Marcos Pacheco Morales-Padrón
Universidad de Sevilla

RESUMEN

El presente artículo analiza una etapa histórica clave en la actividad portuaria de la ciudad de Sevilla comprendida entre la recuperación económica tras la Primera Guerra Mundial, hasta la contracción de dichos movimientos con la Depresión de 1929. Al mismo tiempo, estos tres quinquenios nos sirven de ejemplo para esbozar un croquis del panorama nacional que por aquel entonces la marina mercante española y la evolución de los tráficos reflejaban.

PALABRAS CLAVE

Puerto de Sevilla; Río Guadalquivir; Tráfico marítimo; Marina mercante; Historia de la navegación.

ABSTRACT

This article analyzes a key historical stage in the port activity of the city of Seville between the economic recovery after the First World War, until the contraction of these movements with the Depression of 1929. At the same time, these three quinquennia serve us example to sketch a sketch of the national panorama that at that time the Spanish merchant marine and the evolution of traffics reflected.

KEYWORDS

Port of Seville; Guadalquivir River; Maritime traffic; Merchant Marine; History of navigation.

Fecha de recepción: 17 de sept. de 2018

Fecha de aceptación: 3 de dic. de 2018

* J. Almuedo Palma, *Ciudad e industria. Sevilla. 1850-1930*. Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla, 1996; A. Barrionuevo Ferrer (ed.), *Paseo del Muelle de Nueva York. De muelle portuario a paseo de ribera*, Sevilla: Ferrovial, 2010; D. Carrasco (coord.), *El río, el Bajo Guadalquivir*. Sevilla: Equipo 28 (edición patrocinada por la Delegación de Cultura del Ayuntamiento de Sevilla y la Consejería de Cultura y la de Política Territorial de la Junta de Andalucía), 1985; A. Castillo Dueñas e Í. Ybarra Mencos, *La naviera Ybarra*. Sevilla: Ybarra y Cía., 2004; L. de Alarcón y de la Lastra, *El río de Sevilla y sus problemas a través de la historia*. Sevilla: Tip. Hijos de A. Padura, 1952; L. del Moral Ituarte, *El Guadalquivir y la transformación urbana de Sevilla (Siglos XVIII-XX)*. Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla (Biblioteca de Temas Sevillanos), 1992; L. del Moral Ituarte, *La obra hidráulica en la cuenca baja del Guadalquivir (siglos XVIII-XX). Gestión del agua y organización*

del territorio. Sevilla: Universidad de Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía y Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, 1992; R. Esteve Secall, *Los puertos y el desarrollo regional en Andalucía*. Málaga: Editorial Arguval, 1990; E. Goded Llopis, *Aspecto técnico de los puertos de la Baja Andalucía*. Madrid: Boletín de la Real Sociedad Geográfica, 1945; A. González Dorado, *Sevilla: centralidad regional y organización interna de su espacio*, pról. De Juan Benito Arranz.. Madrid: Servicio de Estudios del Banco Urquijo en Sevilla, 1975; G. Pérez Conesa, *La Ría del Guadalquivir y su Puerto*. Sevilla: Academia de Bellas Artes de Santa Isabel de Hungría (Separata del curso de conferencias sobre Urbanismo y Estética en Sevilla), 1955; A. Piñero Valder y V. Sainz Gutiérrez (ed.), *Puerto y ciudad. II Foro de arquitectura y urbanismo de la Universidad de Sevilla*. Sevilla: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Sevilla (Grupo de Investigación "Ciudad, Paisaje y Territorio"), 2003; A. Martín García, *Sevilla (1872-1994), ciudad y territorio. De lo local a lo metropolitano*. Sevilla: Fundación Cultural Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Sevilla, 1996; M. A. Rincón (ed.), *Sevilla y su Exposición -1929-*. Sevilla: Abaco Ediciones, 1992; E. Rodríguez Bernal, "El Tráfico del Puerto de Sevilla desde 1900 a 1935", *Archivo Hispalense. Revista Histórica, Literaria y Artística*, Nº 219, 1989, pp. 175-197; E. Rodríguez Bernal, "Volúmenes del Comercio del Puerto de Sevilla, 1900-1935", en *Actas del VIII Congreso de Profesores Investigadores*, 1989, págs. 721-740; J. Rubiales Torrejón (coord.), *Historia Gráfica del Puerto de Sevilla*. Sevilla: Junta de Obras del Puerto de Sevilla y Equipo 28, 1989; E. M. Ruíz Romero de la Cruz, *Historia de la navegación comercial española: tráfico de los Puertos de Titularidad Estatal desde la antigüedad a la conclusión del siglo XX*. Madrid: Ente Público Puertos del Estado, 2004; N. Salas, *Sevilla. Anales del Siglo XX. 1900-1950. Tomo I*. Sevilla: Editorial Castillejo, 1999; N. Salas, *Sevilla. Crónicas XX. Tomo I (1895-1920)*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla (Colección de Bolsillo), 1991; N. Salas, *Navegación. Homenaje al Guadalquivir*. Sevilla: Guadalquivir Ediciones y Fundación Cámara del Comercio y la Industria en Sevilla, 2010; J. L. Suárez de Vivero (coord.), *Simposium territorio, puerto y ciudad*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía y Centro de Estudios Territoriales y Urbanos, 1986; R. Tamames, *Estructura económica de España*. Madrid: Guadiana de Publicaciones, 1971; J. Valdaliso Gago, *Desarrollo y declive de la flota mercante española en el siglo XX*. Madrid: Fundación Empresa Pública, 1993; VV. AA., *Tres estudios sobre Sevilla 1*, presentación de Luis Ybarra e Ybarra). Sevilla: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Sevilla, 1974, A. Zapata Tinajero, *La reconversión del Puerto de Sevilla en la primera mitad del siglo XX. De los muelles fluviales a la dársena cerrada*. Sevilla: Junta de Obras del Puerto de Sevilla, 1992.

INTRODUCCIÓN

A nuestro parecer, los quince años transcurridos entre 1920 y 1935 en el puerto de Sevilla tienen suficiente interés como para ser objeto de estudio por englobar, en su discurrir, tendencias muy significativas dentro de la tónica general del movimiento portuario y de la evolución de la marina mercante.

Al margen de las circunstancias políticas internacionales, que de alguna manera tienen traducción en las transacciones comerciales, la propia realidad nacional durante este período pasa por avatares conflictivos, cambios de régimen, pasa por avatares conflictivos y cambios de régimen y tendencias socioeconómicas. Con una visión local, en estos años asistimos a la ejecución del Plan Moliní (1902-1926), un conjunto de obras que pretendía mejorar la navegación por la ría del Guadalquivir, así como reducir la distancia de navegación, y dotar al puerto de unos nuevos muelles. No obstante, y como más adelante veremos, será la evolución de los tráficos los que impondrán cambios en su modo de transporte, así como en el sector de la construcción naval.

Teniendo que poner fin al trabajo en un punto temporal, el concluirlo en vísperas de la Guerra Civil lo hacemos considerando que durante esos años la vida portuaria hispalense no puede desligarse de los sucesos que se vienen desarrollando. En una situación de conflicto, el significado y las funciones de un puerto forzosamente han de ser distintas, con lo cual la imagen real de los muelles queda desfigurada y su estudio no puede acometerse desde la misma óptica.

1920-1925

Relación de los barcos entrados al puerto de Sevilla en el transcurso de los años que para este apartado nos interesan y sus toneladas de registro bruto:

<i>Años</i>	<i>Nº de barcos</i>	<i>Toneladas de registro bruto</i>
1920	1.003	1.138.001 ¹
1921	1.130	1.338.805 ²
1922	1.179	1.452.955 ³
1923	1.190	1.503.875 ⁴
1924	1.978	1.736.606 ⁵
1925	1.883	1.712.823 ⁶

(Notas 1 a 6 a pie de página siguiente)

Como puede apreciarse, el aumento fue mantenido excepto en el último año, en el que se dio un frenazo. Si estas cifras las reducimos a porcentajes, como resultado tendremos que, entre el primer y el último ejercicio, los buques mercantes aumentaron en un 94%, mientras que las tn lo hicieron un 50%. Por el contrario, la llegada de veleros pasó de 154 en 1920, a solo 83 en 1925, lo que suponía una disminución del 46%. Dentro de este tipo de embarcaciones, cabe destacar que detrás de los de matrícula nacional casi siempre iban los italianos y portugueses, tanto por número como arqueo.

Los barcos llegados entre 1920-25 con 20 y 22 pies (6,09/6,70 m) ofrecen unas cifras muy dispares en cuanto a su cuantía, pero similares en los calados máximos:

<i>Años</i>	<i>Nº de barcos con 20/22 pies</i>	<i>Calado máximo</i>
1920	18	6,64 m
1921	23	6,61 m
1922	15	6,64 m
1923	40	6,6 m
1924	32	6,58 m
1925	26	6,55 m

Según la tabla, por aquel entonces las cargas máximas transportadas solían ser de 5.500 tn, siendo la media habitual de 3 a 4.000 tn⁷.

Por naciones, las embarcaciones de pabellón nacional aproximadamente suponían los 2/3 del total, mientras que de los extranjeros destacaban la mayoría inglesa, siguiéndoles a mucha distancia, y en orden variable según los años, alemanes, noruegos, holandeses y franceses. Esta tónica no es exclusiva de este lustro, sino que se mantendrá en los próximos. El porcentaje sería el siguiente:

1 Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla (a partir de ahora A.A.P.S.), Carpeta Nº 847, Memorias de la Junta de Obras del Puerto de Sevilla, Memoria sobre el adelanto y progreso de las obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla durante los años de 1920-21, 1921-22 y 1922-23, pág. 45.

2 Ídem, pág. 46.

3 Ídem, pág. 47.

4 Ídem, pág. 48.

5 A.A.P.S., Carpeta Nº 847, Memorias de la Junta de Obras del Puerto de Sevilla, Memoria sobre el adelanto y progreso de las obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla durante los años de 1924-25, 1925-26 y 1927-28, pág. 34.

6 Ídem, pág. 35.

7 Cifras que, un siglo después, siguen inalteradas para la mayoría de los buques que, con una media de 100 metros, recalán en el puerto de Sevilla.

Vapores españoles	69,9%	Veleros españoles	59%
Vapores extranjeros	30,3%	Veleros extranjeros	41%

Esta época de la vida del puerto de Sevilla nos atreveríamos a calificarla como “heroica”. A pesar del más que considerable volumen de tráfico que por aquel entonces ya manejaba⁸, seguía estando ubicado en el Arenal, histórica zona pequeña e incómoda. Las fotos de la época muestran unos muelles saturados de mercancías con un constante hormigueo de gentes, trenes y carros⁹. Los barcos solían ocupar al límite las líneas de atraque, mientras que otros aguardaban su turno en el fondeadero de Chipiona o en Bonanza, Sanlúcar de Barrameda. De este modo lo expresaba José Delgado Brackenbury, ingeniero director de la Junta de Obras del Puerto entre 1915 y 1949:

“Dada la insuficiencia de la línea de muelle, es frecuente que se produzcan abarrotamientos de buques y de ellos hemos tenido ejemplo en el pasado mes de enero, cuando llegó a haber más de veinte buques en demora. También la insuficiencia de la zona de depósito da lugar a abarrotamientos de mercancías, que tienen carácter casi crónico”¹⁰.

El último problema se hizo tan agudo que la Junta, de acuerdo con la Cámara de Comercio de Sevilla, tuvo que reformar las tarifas de permanencia en los muelles, de modo que la insuficiencia de estos no se viera agravada por el efecto de largas ocupaciones. Las mercancías depositadas solo tendrían franquicia de arbitrio durante los siete primeros días de su depósito. A partir de estos, irían devengando impuestos sucesivamente más altos¹¹.

No obstante, también existían problemas de atraque por la estrechez de las líneas de muelles. Para solucionarlo, algunos consignatarios solicitaron que se habilitaran unos espigones de madera en la margen de Triana. La institución portuaria, aunque tuvo en consideración la petición, concluyó que no era ni satisfactoria, ni siquiera viable. La banda de este barrio marineró presentaba muy

8 Para la exportación, en 1920: 538.188,447 tn, 1921: 463.410,057 tn, 1922: 534.133,286 tn, 1923: 473.221,946 tn, 1924: 583.309,178 tn y 1925: 546.319,599 tn, mientras que, para la importación, en 1920: 286.715,851 tn, 1921: 369.860,769 tn, 1922: 453.391,953 tn, 1923: 437.988,173 tn, 1924: 492.411,095, y 1925: 580.089,933 tn.

9 Véase aportación gráfica en Javier Rubiales Torrejón (Coordinación), *Historia Gráfica del Puerto de Sevilla*. Sevilla: Junta de Obras del Puerto de Sevilla y Equipo 28, 1989, págs. 84-94.

10 A.A.P.S., Carpeta N° 259, Secretaría de la Dirección, Expedientes sobre asuntos generales, Informe de Brackenbury redactado en 1921 para los delegados de la Conferencia Internacional de Tráfico.

11 Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Sevilla (a partir de ahora C.C.I. y N. de Sevilla), *Memorias de Trabajo*, 1925.

poco calado y, aun avanzando dichos atracaderos 20 o 24 m sobre la ría¹², no se lograban más de 10 o 12 pies (3,04/6,65 m). A lo sumo, allí podrían amarrar veleros de no mucha envergadura; además, al no tener servicio de ferrocarril, estos serían de escasa utilidad¹³.

El problema intrínseco es que el puerto era urbano, se encontraba inmerso en la ciudad y en su vida diaria¹⁴. El movimiento de mercancías, al aire libre la mayoría de las veces por falta de tinglados cubiertos, se hacía casi a pie de calle ante la atenta mirada de los sevillanos, para quienes este trasiego era un espectáculo común. Por ello, todos cuantos, por uno u otro quehacer, compartían la vida del muelle, sabían de sus históricas limitaciones valorando, en su justa medida, su ampliación en la corta de Tablada¹⁵. Al tiempo que el tráfico aumentaba y los signos del comercio se volvían positivos, las expectativas crecían ante la inminente terminación de dichas obras. Sevilla, de verdad, miraba al puerto con esperanzas, cifrando en su progreso un mayor bienestar para todos sus habitantes.

Mientras la excavación de dicho canal seguía adelante, en 1921 la Junta inauguró el muelle de Nueva York¹⁶, bautizado así porque en él atracaban los barcos dedicados a la línea regular con esta ciudad. En un principio, dicha ruta mayoritariamente se servía de barcos españoles, siendo los estadounidenses poco frecuentes; a lo largo de los seis años que duró, apenas llegarían a la decena.

Desde la primera década del siglo XX se detecta una evidente preocupación por mejorar los sistemas de navegación y las comunicaciones marítimas. Tras la “Crisis del 98”, cuando la nación vuelve la espalda al mar y casi pretende desarticular el Ministerio de Marina, la política regeneracionista intenta relanzar este sector económico apostando por ello, aunque fuera con timidez. Se envían a las juntas de puertos y cámaras de comercio unos “cuestionarios” –según la terminología usada– que, en realidad, pretendían recabar datos y opiniones para saber qué

12 Aclaremos que el tramo final del estuario del Guadalquivir es una ría y no un río, ya que se encuentra sujeto al efecto diario de las mareas.

13 A.A.P.S., Carpeta N° 263, Explotación, Expedientes sobre estadísticas y movimiento de buques, 1894-1921.

14 Para los años que nos interesan, aunque con un enfoque más centrado en la defensa contra las inundaciones, recomendamos Leandro del Moral Ituarte, *El Guadalquivir y la transformación urbana de Sevilla (Siglos XVIII-XX)*. Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla (Biblioteca de Temas Sevillanos), 1992.

15 La corta de Tablada, o canal de Alfonso XIII, obra principal del Plan Molini (1902-1926), aparte de reducir la distancia entre Sevilla y el mar evitando los meandros de los Gordales, las Pitas y Punta del Verde, en San Juan de Aznalfarache y Gelves respectivamente, pretendía dotar al puerto de Sevilla de cerca de 600 metros de nuevos muelles de hormigón armado, con sus correspondientes tinglados y conexiones ferroviarias. Como curiosidad, esta parte aún sigue en uso, moviéndose en 2016 761.545 tn. Hoy en día es la instalación portuaria hispalense en uso más longeva.

16 A.A.P.S., Carpeta N° 847, Memorias de la Junta de Obras del Puerto, Memorias de la Junta de Obras del Puerto de Sevilla, Memoria sobre el adelanto y progreso de las obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla durante los años de 1921-22 y 1923-24, pág. 41.

líneas de servicio regular convenía fomentar. Por lo que tras nuestra investigación hemos podido apreciar, las informaciones transmitidas por cada corporación y puerto son muy divergentes, enfocando la realidad bajo determinados puntos de vista muy particulares.

En estos primeros momentos del siglo XX”, el tráfico marítimo a nivel nacional –Sevilla solo es un exponente de la situación general-, se movía en un porcentaje del 67% bajo bandera extranjera. Este único dato ya evidenciaba la necesidad de incrementar la industria española de navegación. Para ello, y desde un concepto estrictamente comercial, las ayudas o subvenciones debían decantarse en proporción directa sobre aquellas líneas regulares con demanda y productoras de mayores beneficios. Con ello se pretendía conseguir una bajada en los fletes y más rapidez en la circulación de mercancías.

Es evidente que, durante al menos el primer cuarto de siglo, primó la navegación internacional de gran cabotaje y, de un modo aún más claro, los tráficos europeos, cosa que en el puerto de Sevilla claramente podía comprobarse. Sin embargo, las preferencias del Gobierno español se inclinaban a potenciar las líneas regulares transatlánticas, marginando a las primeras. En esta predilección, no borrada al paso de los años ni de las circunstancias cambiantes, subyacía una raíz política un tanto idealista. Cuando España aún poseía las colonias americanas, era muy lógico que estimulara este tipo de comunicaciones, dado que en ella concurrían sus intereses comerciales y administrativos. Tras su pérdida, y con la aparición de nuevos tráficos, el centro de gravedad del comercio se desplazó, a lo que debía de acompañarse con una nueva estrategia económica.

Luis Moliní Ulibarri, ingeniero director de la Junta de Obras del Puerto desde 1895 a 1915, por edad debía ser un hombre del 98, pero su profundo conocimiento de los problemas marítimos le hacían situarse en posiciones más avanzadas y realistas. En este sentido, en él no solo encontramos a un especialista preocupado por la infraestructura portuaria, sino una persona con clara visión objetiva del papel que las líneas de transporte debían desempeñar dentro del engranaje económico para hacerlas rentables. El puerto que Moliní quería para Sevilla no era solamente un mayor espacio físico, sino que debería tener una clara finalidad comercial adaptada a las nuevas tendencias¹⁷.

En respuesta a los “cuestionarios” antes mencionados, nuestro personaje hizo un análisis detallado de la situación de las diferentes corrientes económicas que, en su conjunto, conformaban el tráfico marítimo español. La capital del Guadalquivir no era ajena a dichos flujos, aunque su situación interior matiza algunos efectos y añade nuevos factores. Prescindiendo de la navegación de cabotaje nacional, los movimientos se descomponían en dos grupos: tráfico internacional o de gran cabotaje, e intercontinental o transatlántico. Dentro de

17 Sus ideas de modernización del puerto de Sevilla quedan resumidas en su obra *Proyecto de las obras de mejora del puerto de Sevilla, de la Ría del Guadalquivir y de su desembocadura* (1903).

estos dos, habría que hacer otra subdivisión referida al tipo de mercancías. Un grupo estaría formado por lo que hoy llamaríamos graneles sólidos (minerales, fosfatos y carbones) y líquidos (aceites, petróleos y sus derivados) transportados en cargamentos completos, mientras que el otro tipo lo integrarían la carga general y el pasaje. Todo ello referido tanto a importación, como exportación.

De las estadísticas del caso hispalense que en las memorias anuales hemos podido cotejar, se deduce que el movimiento internacional de carga general, tanto de entrada como salida, se realizaba bajo bandera extranjera en una proporción del 73%, mientras que para el tráfico a granel era de un 66%. Otro aspecto destacable sería el mayor volumen de los intercambios europeos (gran cabotaje) respecto a los trasatlánticos. Por todo ello, fomentar la navegación española era la consecuencia lógica de estos planteamientos, a fin de obtener un mayor provecho de las transacciones marítimas. Las ayudas deberían distribuirse proporcionalmente a la importancia adquirida por cada tipo de línea, siendo apreciable la diferencia a favor de las del Viejo Continente. Moliní era consciente del significado de sus afirmaciones:

“Ciertamente no pasa desapercibido para el autor del informe que las conclusiones que van llegando son opuestas y completamente contrarias a los hechos y a la doctrina vigente en materia de subvenciones a líneas regulares de navegación. Hasta ahora el estado español ha auxiliado con subvenciones directas, exclusivamente a líneas regulares de carácter transatlántico y ni se ha ocupado siquiera de proteger de alguna manera la creación de líneas españolas que no existen, destinadas a navegar el tráfico europeo o de gran cabotaje”¹⁸.

Más adelante del informe, explica cómo se mantendrían este tipo de travesías:

“[...] la alimentación de estas líneas podría lograrse con algunas de las mercancías que ordinariamente se navegan a granel y por cargamentos completos, cuyo tonelaje es importantísimo”¹⁹.

Dichas reflexiones valían perfectamente para Sevilla, donde, por ejemplo, el tráfico de minerales no devengaba valor añadido alguno, pues al tratarse de una “sangría de materias primas”, ni siquiera su transporte iba en beneficio de la flota nacional. A tal efecto, por Real Decreto de 13 de septiembre de 1919, puesto en

18 A.A.P.S., Carpeta Nº 237, Secretaría de la Dirección, Expedientes sobre informes y dictámenes de la Dirección Facultativa, Contestación al Cuestionario redactado por la Comisión creada para estudiar las comunicaciones marítimas que convengan al Estado fomentar especialmente, diciembre 1906. Fdo. Moliní.

19 Ídem.

vigor en noviembre del mismo año²⁰, se procedió a clasificar a los buques por su calado en pies ingleses y estableciéndose diferentes tipos de adeudo a tenor de su bandera. Así, los barcos extranjeros pagaban más, primero por ser más grandes y, luego, por extranjeros. En respuesta a dicho gravamen, los gobiernos de Italia, Gran Bretaña y Dinamarca presentaron una reclamación sobre la superior cuantía del impuesto de navegación con respecto al que pagaban los españoles.

En relación a esta controvertida decisión, la Junta hizo balance con el número de barcos entrados en 1924: dedicados a la navegación de altura y al gran cabotaje fueron un total de 708, de los cuales solo 208 eran nacionales²¹, mientras que el resto de pabellón foráneo. Bajo el concepto de impuesto de navegación, por los españoles percibió 24.250 ptas., mientras que por parte de los extranjeros 146.320:

“Si a los buques de bandera extranjera se les hubiera equiparado para los efectos del adeudo con los de bandera nacional, hubiese dejado de percibir esta Junta por este arbitrio 32.780 pesetas, diferencia que será mucho más importante cuando aumente el tráfico de minerales hoy en baja pues dicho tráfico es el de mayor importancia para este impuesto, pues los vapores a él dedicados son los de mayor calado debido a la calidad de la mercancía que transportan”²².

La solución que propone la corporación gestora del puerto sevillano no es desgravar a los barcos extranjeros, sino hacer extensivo tal impuesto a los nacionales. Se fundaba en que estos últimos, dedicados al gran cabotaje, tenían un descuento por llevar, la mayoría de ellos, carga en tránsito, por lo que este nuevo arbitrio no había de perjudicarles mucho. Sin embargo, dicha idea no prosperó y la Dirección General de Obras Públicas acabó estableciendo una tarifa única de navegación basada en la devengada por los barcos nacionales, que había sido actualizada en 1923.

Por otro lado, la situación de las compañías navieras españolas era, en estos momentos, bastante precaria e incluso las más sólidas, que desde hacía tiempo

20 Por aquel entonces, la Junta buscaba de alguna manera de equilibrar su economía, dado el aumento de gastos habido por los reajustes de salarios y subida de costos, además de la contracción del tráfico durante la Primera Guerra Mundial (1914-1918). En 1913 se alcanzaron 1.043.394,731 tn, mientras que en 1919 solo 396.773,980 tn.

21 A.A.P.S., Carpeta N° 847, Memorias de la Junta de Obras del Puerto de Sevilla, Memoria sobre el adelanto y progreso de las obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla durante los años de 1924-25, 1925-26 y 1927-28, pág. 48.

22 A.A.P.S., Carpeta N° 44, Secretaría, Disposiciones de la Superioridad, Informe de la comisión de servicios mercantiles y administrativos del puerto.

tenían ya establecidas sus líneas fijas²³, atravesaban momentos muy difíciles tras la crisis de la guerra europea. A través de los quince años que ocupan nuestra investigación, vamos a seguir encontrando quejas sobre el abandono y marginación en que solo se encuentra el gran cabotaje y las líneas de gran cabotaje y la insistencia en fomentar las transatlánticas: un ejemplo es que, durante su dictadura, Primo de Rivera promovió el establecimiento de algunas de estas últimas.

1925-1929.

Según las memorias anuales, estos son el número de barcos entrados al puerto de Sevilla durante los años de estudio:

<i>Años</i>	<i>Españoles</i>	<i>Extranjeros</i>
1925	1.426	457 ²⁴
1926	1.500	421 ²⁵
1927	1.387	487 ²⁶
1928	1.493	506 ²⁷
1929	1.659	513 ²⁸

La mayor afluencia va siendo gradual, con un salto un poco mayor en 1929 debido, probablemente, a la influencia de la Exposición Iberoamericana, capaz de atraer embarcaciones turísticas que otros años no remontaban el Guadalquivir. En cuanto al porte, al abrirse en 1926 la corta de Tablada y mejorar, en general, las condiciones de navegación por la barra de Sanlúcar. Estas circunstancias debieron traducirse en la entrada de barcos de mayor tonelaje. Las estadísticas corroboran nuestras afirmaciones:

23 Para el puerto de Sevilla podían ser Ybarra o Mac-Andrew, que ya, en 1914, contabilizaban 240 entradas anuales al Guadalquivir. Adolfo Castillo Dueñas e Íñigo Ybarra Mencos. *La naviera Ybarra*. Sevilla: Ybarra y Cía., 2004, pág. 36.

24 A.A.P.S., Carpeta Nº 847, Memorias de la Junta de Obras del Puerto de Sevilla, Memoria sobre el adelanto y progreso de las obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla durante los años de 1924-25, 1925-26 y 1927-28, pág. 35.

25 Ídem, pág. 36.

26 Ídem, pág. 37.

27 Ídem, pág. 38

28 A.A.P.S., Carpeta Nº 847, Memorias de la Junta de Obras del Puerto de Sevilla, Memoria sobre el adelanto y progreso de las obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla durante los años de 1928-29, pág. 45.

<i>Años</i>	<i>Nº de barcos con 20/22 pies</i>	<i>Calado máximo</i>
1923	40	6,67 m
1924	32	6,58 m
1925	26	6,55 m
1926	41	6,49 m
1927	45	6,64 m
1928	45	6,70 m
1929	66	7,13 m

Ciertamente, se puede apreciar la entrada de un mayor número de buques de entre 20 y 22 pies, destacándose muy bien el año de dicho Certamen, con una cantidad muy superior a la media habitual. Lo que no se ve tan claro es que el calado, después de abierta la Corta, se hubiera incrementado. Ello también lo confirma que la carga media siguiera estando entre las 3-4000 tn, pues superiores a esa media escasean.

Sirva como curiosidad, que en diciembre de 1926 algunas casas consignatarias de buques se dirigieron a la Junta de Obras en demanda de información sobre el estado de la ría con interés de que en la próxima primavera vinieran hasta Sevilla algunos barcos de turismo. Estos barcos eran:

<i>Nombre</i>	<i>Eslora</i>	<i>Calado</i>
Theofilo Goutier	135 m	5,89 m
Reina Cristina	124 m	6,69 m
Stella de Italia	129 m	8,42 m
Tomaso di Savoia	137 m	5,09 m

En la respuesta de la institución portuaria, y con tintes pesimistas, se les explicaba que las limitaciones del Guadalquivir no admitirían esos calados:

“Las condiciones de navegación de la ría están perturbadas hoy a consecuencias de las grandes avenidas del pasado otoño, cuyos efectos no han podido todavía hacerse desaparecer del todo como, además, esta es la peor época del año, siendo probable que en los meses próximos se preste alguna nueva crecida, con el material de dragado de que se dispone, lo máximo a que se puede aspirar ha de ser el que la ría esté en condiciones normales a la anteriores a la arriada. El Stella y el Reina Cristina no podrán entrar. Los otros dos sí, salvo algún imprevisto”²⁹.

29 A.A.P.S., Carpeta N° 239, Secretaría de la Dirección, Expedientes sobre informes y dictámenes de la Dirección Facultativa, 1926-1928.

Aun después de las obras realizadas, la profundidad del canal de navegación seguía restringiendo la subida de los barcos de algún porte, condicionando, de esta manera, un tipo de tráfico, el turístico, que se quería atraer para Sevilla³⁰.

Retomando con la política registrada ya en los años anteriores de potenciar los contactos con los países americanos, en 1926 se inauguró un nuevo servicio directo de vapores entre el puerto de Sevilla y el de Nueva York³¹. La línea recién implantada estaba a cargo de la Compañía Transatlántica. Un recorte de la prensa especializada de la época recogía así la noticia:

“La promesa que hiciera la más importante empresa de navegación de España, la Cía. Transatlántica a raíz de la inauguración de la corta de Tablada de establecer en esta una nueva línea que pusiera en comunicación directa a nuestro puerto con el neoyorquino, ha sido confirmada y llevada a realidad.

De acontecimiento público puede considerarse la llegada al canal de Alfonso XIII del hermoso trasatlántico “Manuel Arnús” el primero de gran calado que ha venido a convertir en efectivas las esperanzas de engrandecimiento que para los sevillanos ofreciera el proyecto de la corta da de Tablada, que tantos años se llevó en ejecución”³².

Por nuestra parte, pensamos que su presencia encerraba más significado simbólico que real. El hecho de ver atracado en los nuevos muelles y en la recién inaugurada corta un barco con 132,58 m de eslora y 6,55 m de quilla era, cuanto menos, gratificante y prometedor. En realidad, su calado no excedía el de otros entrados años antes; más llamativa quizás eran sus dimensiones, que hubieran hecho imposible amarrarlo a los muelles antiguos tanto por falta de espacio, como por la dificultad de reviro en la maniobra de salida, dada la estrechez de la zona. Como singularidad, en 1926 también accedió el crucero de la Marina de Guerra Española “Blas de Lezo”, con 140,82 m de largo.

A pesar de los avances en materia de infraestructura, siguen menudeando las quejas por el abandono general en que se encuentra el sector del gran cabotaje. En uno de sus primeros números, aparecido en 1929, de la Revista Comercial, publicada por la Cámara de Comercio de Sevilla, podemos leer:

30 A fecha de hoy, sigue siendo un tipo de tráfico que no ha despegado del todo en el puerto de Sevilla debido, en gran parte, al histórico problema del calado del río. En 2017 se alcanzaron 80 escalas, un 8% más que en 2016, y el número de cruceristas se cifró en 23.916, un 14% más que el año anterior. [En línea] “Llega el «Braemar», el primer crucero que atraca en Sevilla tras las obras del puente de las Delicias”, *ABC de Sevilla*, 08/09/2018 (consultado el 16/09/2018):

https://sevilla.abc.es/sevilla/sevi-llega-braemar-primer-crucero-atraca-sevilla-tras-obras-puente-delicias-201809081825_noticia.html.

31 *Revista Comercial*, N° 725, 30/05/1926, pág. 8.

32 “De Sevilla a New York”, *ABC de Madrid*, 02/06/1926, pág. 6.

“Dicho tráfico representa para España un volumen considerable de importación y exportación, y casi en su totalidad está absorbido completamente por pabellones exóticos, con su secuela de perjuicios directos e indirectos para el país”³³.

En el mismo artículo se hace alusión a unas declaraciones del mismo Primo de Rivera referidas a la marina mercante, donde afirmaba sus aspiraciones de mantener frecuentes comunicaciones con los países americanos, tanto del norte como del sur, servidas por compañías españolas subvencionadas. La Cámara de Comercio de Sevilla respondió:

“Es de aplaudir el propósito, siendo conveniente se lleve a la práctica sin aplazamiento, pero es de lamentar que no se haga mención de líneas para el gran cabotaje. Basta fijar la atención en las estadísticas para observar que es inmenso el número de buques extranjeros que en este tráfico se nutren, transportando mercancías de y para España, con ausencia casi absoluta de nuestro pabellón”³⁴.

Durante los dos quinquenios ya examinados, al comparar las toneladas movidas por los tres tipos distintos de navegación, cabotaje, gran cabotaje y navegación de altura, observamos cómo el segundo alcanza unas cifras muy superiores a las restantes. Partiendo de nuevo de las estadísticas anuales del puerto de Sevilla, hemos elaborado el siguiente cuadro:

	<i>1920-1924</i>	
Cabotaje	Gran cabotaje	Navegación de altura
1.510.279 tn	2.613.598 tn	502.771 tn
	<i>1925-1929</i>	
Cabotaje	Gran cabotaje	Navegación de altura
1.739.802 tn	3.749.598 tn	736.530 tn

Si las diferencias las reducimos a porcentajes, tendremos que los aumentos se han realizado del siguiente modo:

- La navegación de cabotaje movió, durante el segundo período de tiempo, un 15% más.
- En el transcurso de los mismos el gran cabotaje aumentó en un 43,3%.
- La navegación de altura incrementó su volumen de toneladas un 46,4%.

33 *Revista Comercial*, Nº 734, mayo 1929, pág. 10.

34 *Ídem*.

Está claro que el sistema de navegación que más progresó entre los años 1925 y 1929 fue el de altura, pero ocurre que, al partir de una cifra comparativamente baja, sigue en la posición más desfavorable y seguirá siendo el sector de menos peso dentro del movimiento total de tráfico, al menos, en cuanto a su volumen cuantitativo.

De un modo evidente sabemos que el número de barcos españoles llegados a los muelles del Guadalquivir fue muy superior a los extranjeros; por otro lado, recogemos testimonios de que el sector del gran cabotaje, con mucho el que por entonces más tonelaje movía, estaba en manos extranjeras. Si después de hacer una media entre los barcos y sus toneladas de arqueo añadimos que los españoles eran más pequeños, podemos deducir que la navegación de gran cabotaje se hacía en buques de mayor tonelaje y a carga completa, mientras que los otros dos modos se nutrían con los de menor porte, predominando en ellos los españoles y, presumiblemente, completando el flete en otros puertos.

Sin embargo, en las líneas con América había barcos de buen arqueo, como por ejemplo los de la naviera sevillana Ybarra –“Cabo Tortosa”, “Cabo Quilates” o “Cabo Palos”, con 11.000 tn de desplazamiento³⁵-, que tenían una frecuencia quincenal al puerto de Sevilla, por lo que no todos los barcos españoles eran pequeños. Sí hay que pensar que aquí solo tomaban una parte de la carga, ya que el calado del Guadalquivir condicionaba el total permitido. En realidad, es el mismo problema que ya sufrían las flotas de la Carrera de Indias, que sigue dándose en la actualidad, y el que hace que, en muchas ocasiones, llegar hasta Sevilla no sea rentable³⁶.

Como anteriormente decíamos, con anterioridad a 1929 el año 1913 había sido el de mayor trasiego de mercancías antes de comenzar la depresión causada por la Primera Guerra Mundial (1914-18). Así tendríamos dos cotas máximas reflejadas claramente en los siguientes cuadros. Parece interesante comparar los movimientos de ambos años:

35 Adolfo Castillo Dueñas e Íñigo Ybarra Mencos. *La naviera Ybarra...* pág. 78.

36 Son muchos los ejemplos diarios: [En línea] “Un buque deja carga en Huelva para poder atracar en el Puerto”, *Diario de Sevilla*, 12/19/2014 (consultado el 16/09/2018):

https://www.diariodesevilla.es/sevilla/carga-Huelva-poder-atracar-Puerto_0_843215942.html

<i>1913</i> ³⁷	
Nº de barcos entrados	1.383
Total de mercancías movidas	1.495.307 tn
Exportación de minerales	643.114 tn
Tonelaje de registro	1.666.606 tn
Importación	451.912 tn
Exportación	1.043.395 tn
Importación de carbones	161.974 tn
<i>1929</i> ³⁸	
Nº de barcos entrados	2.172
Total de mercancías movidas	1.490.386 tn
Exportación de minerales	411.478 tn
Tonelaje de registro	2.887.760 tn
Importación	764.851 tn
Exportación	725.535 tn
Importación de carbones	323.502 tn

En 1929 entraron 789 barcos más que en 1913, lo que supone un aumento del 57%; por otro lado, las toneladas de registro aumentaron en 1.211.154 respecto al mismo período de tiempo debido, no solo a la mayor entrada de barcos, sino que estos eran más grandes. Sin embargo, la cantidad de mercancías totalizadas es, prácticamente, la misma. A este hecho le encontramos dos explicaciones: una en las circunstancias especiales de ser el año de apertura de la Exposición Iberoamericana con lo que, era de presumir, se registraría una entrada de embarcaciones de recreo, pasaje e incluso de guerra, contabilizadas como unidades pero que no movieron ninguna carga. Según datos de la Junta de Obras del Puerto, en aquellos meses las embarcaciones de ese tipo sumaron 75³⁹. La otra explicación es aún más simple: aunque en los años transcurridos los barcos fueron aumentando su tamaño, no entraron ni salieron de Sevilla a carga completa, de ahí que hayan trasegado un total casi idéntico de carga.

37 A.A.P.S., Carpeta Nº 233, Memorias Anuales de la Junta de Obras del Puerto de Sevilla, Memoria sobre el adelanto y progreso de las obras de la ría del Guadalquivir y puerto de Sevilla durante los años de 1910-11 y 1912-13, pág. 56.

38 A.A.P.S., Carpeta Nº 847, Memorias de la Junta de Obras del Puerto de Sevilla, Memoria sobre el adelanto y progreso de las obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla durante los años de 1928-29, pág. 45.

39 Ídem, pág. 52.

En cuanto al desglose íntegro de las mercancías, se aprecia como el puerto ha cambiado de signo; del carácter claramente exportador en 1913, ha pasado a un porcentaje más equilibrado con una pequeña diferencia a favor de las importaciones. Es de apreciar la bajada en el embarque de minerales y el aumento de las llegadas de carbón. En esta fracción de tiempo, dentro del conjunto nacional los barcos llegados a Sevilla representan un 9,8%, mientras que la carga movida el 8,27%.

Aunque cronológicamente suponga alejarnos muchos años, hemos de advertir que la cota del millón y medio de toneladas no se volvería a alcanzar hasta 1955, es decir, cinco lustros completos. Si ponemos ambos años en comparación paralelamente a lo que hemos hecho con 1913, nos saldrían marcadas divergencias; así, el nuevo carácter del puerto es importador, doblando las cifras de entrada a las de salida. Casi 2/3 del total se mueve en navegación de cabotaje, mientras que la de altura no llega a las 150.000 tn. En cuanto a los productos importados, carbones y petróleos ocupan los primeros lugares, a mucha distancia de otros, incluidos los fosfatos⁴⁰.

En un intento de determinar la importancia del comercio marítimo dentro de la economía sevillana, incorporamos algunos datos extraídos del Anuario Oficial de la Cámara de Comercio correspondiente al ejercicio de 1928. En él figuran asentados en la capital andaluza catorce consignatarios de barcos a vapor: Francisco Aparicio Haro, Baquera Kusche y Martín, Luis Beltrán Cuevas, Eduardo Benjumea Zayas, Hermanos García-Junco (c/ Adriano, nº1), Modesto García de Vinuesa (c/ Santander, nº 1), Herederos de Antonio Millán (c/ Tomás de Ybarra, nº 24), Hijos de Haro, S.L., c/ Tomás de Ybarra, nº 23), Emilio Huart (c/ San Fernando, nº 23), Lemasurier Rodríguez, Daniel Mac-Person y Cía., Manuel Marcos Sáenz, Vda. De Berenguer (c/ Tomás de Ybarra, nº 36) y Mac Andrews y Cía. Por otro lado, como consignatarios de buques de vela solo figuran dos: Filomeno de Aspe y González (c/ Antonia Díaz) y Mariano Orta García⁴¹.

Como nota curiosa, señalamos la marcada localización de estos agentes en el barrio del Arenal que, durante mucho tiempo y pese al desplazamiento hacia el sur del grueso de la actividad, constituyó el teatro de operaciones del puerto.

40 Si se busca un pormenorizado análisis de los tráficos mantenidos por el puerto de Sevilla entre 1900-35, remitimos a los trabajos de Eduardo Rodríguez Bernal. "El Tráfico del Puerto de Sevilla desde 1900 a 1935", *Archivo Hispalense. Revista Histórica, Literaria y Artística*, Nº 219, 1989, págs. 175-197 y "Volúmenes del Comercio del Puerto de Sevilla, 1900-1935", en *Actas del VIII Congreso de Profesores Investigadores*, 1989, págs. 721-740.

41 C.C.I. y N. de Sevilla, Memoria Comercial, 1928, pág. 61.

1930-1935

Según las memorias anuales de la Junta de Obras del Puerto cotejadas para el último quinquenio:

<i>Años</i>	<i>Número de barcos</i>	<i>Toneladas de registro bruto</i>
1930	2.028	2.659.824
1931	1.469	2.201.393
1932	1.122	2.172.564
1933	953	2.022.828
1934	982	2.150.135
1935	1.173	2.140.701

Como podemos constatar, la entrada de barcos alcanza su mínimo en 1933, con una recuperación al final del período, aunque diste mucho de las cifras iniciales: 855 unidades de diferencia negativa. Aunque se salga de nuestra investigación, podemos adelantar que al año siguiente, 1936, la gráfica seguirá bajando para subir después, claramente, durante los años de la Guerra Civil y volver otra vez a una profunda caída en 1941. Sin embargo, el número de barcos que en los años 1929 y 1930 entraron no se volverá a registrar hasta la mitad de la década de los cincuenta.

En cuanto a la media de toneladas de arqueo, para 1930 resulta de 1.311 tn, mientras que para 1935 1.824,9 tn⁴². Es decir, que la llegada de buques más pequeños tiende a disminuir confirmándose si añadimos que, para el año de menor número de unidades registradas, 1933, el cálculo de toneladas alcanzó las 2.122,5 tn.

Observando las proporciones entre buques nacionales y extranjeros obtendremos el siguiente cuadro:

	<i>1931</i>	
	<i>Número de barcos</i>	<i>Toneladas de registro bruto</i>
Barcos nacionales	1.084	1.404.694
Barcos extranjeros	385	796.699

⁴² Con esta media buscamos el posible tamaño de los barcos, basándonos en el número de los que entran y sus toneladas de registro. No obstante, toda estadística de esta clase tiene que ser inexacta, por eso debemos tomarla solo como indicativa.

	<i>1933</i>	
	<i>Número de barcos</i>	<i>Toneladas de registro bruto</i>
Barcos nacionales	604	1.250.654
Barcos extranjeros	349	772.174

	<i>1935</i>	
	<i>Número de barcos</i>	<i>Toneladas de registro bruto</i>
Barcos nacionales	744	1.274.382
Barcos extranjeros	429	866.319

Reducido a porcentajes significa:

<i>1931</i>	
Barcos nacionales	73,7%
Barcos extranjeros	26,3%

<i>1933 y 1935</i>	
Barcos nacionales	64%
Barcos extranjeros	36%

La interpretación de los cuadros es simple: dentro este quinquenio el año de más afluencia también se corresponde con el de mayor número de embarcaciones de pabellón nacional. Al disminuir las entradas, las pérdidas se acusan más entre los españoles, mientras que los extranjeros, en proporción, ganan terreno.

En cuanto a lo que dentro del total de toneladas de registro cada uno de los pabellones representa, tendremos:

<i>1931</i>	
Tonelaje nacional	63,8%
Tonelaje extranjero	36,2%

<i>1933</i>	
Tonelaje nacional	61,8%
Tonelaje extranjero	38,2%

De todos estos datos deducimos que, si el porcentaje nacional era más alto en el número de barcos que en el de las toneladas de arqueo, forzosamente deberán ser

barcos de menor porte, misma conclusión a la que en líneas anteriores llegamos. También se advierte cómo la bandera extranjera va creciendo en volumen a medida que pasan los años. Aunque basta consultar una relación de los barcos llegados a Sevilla en un mes para apreciar esta realidad, hemos querido llegar a ella por esta vía más fácil de comprobar.

Otro dato tenemos que señalar, signo de la evolución de la marina mercante. Durante los dos periodos precedentes, e inmediatamente detrás de los barcos españoles, por su abundancia se encontraban los ingleses, aunque, en estos años ya no siempre es así y, cuando lo es, le siguen muy de cerca otros países:

<i>1931</i>			
<i>Nacionalidades</i>	<i>Nº de barcos</i>	<i>T.R.B.</i> ⁴³	<i>Media</i>
Ingleses	72	121.872	1.734,3
Alemanes	70	120.700	7.724,2
EE.UU.	34	174.283	5.125,9
<i>1933</i>			
<i>Nacionalidades</i>	<i>Nº de barcos</i>	<i>T.R.B.</i>	<i>Media</i>
Noruegos	77	162.233	2.106,9
Ingleses	67	110.945	1.655,9
EE.UU.	27	140.663	5.209,7
<i>1935</i>			
<i>Nacionalidades</i>	<i>Nº de barcos</i>	<i>T.R.B.</i>	<i>Media</i>
Ingleses	97	154.293	1.590,6
Noruegos	91	192.197	2.112
EE.UU.	28	145.88	5.210

Hemos incluido a los estadounidenses para resaltar su diferencia de tonelaje, pues es evidente que eran los barcos más grandes; lógico si pensamos que la navegación de altura requiere una mayor capacidad por seguridad y economía. En porte le siguen los noruegos y, por último, los ingleses. Sin embargo, hemos constatado que esta presencia norteamericana en el puerto de Sevilla ha venido aumentando en el transcurso de los quince años que hemos estudiado. Veamos algunos ejemplos de fechas anteriores: en 1920 entran 2, en 1925 ninguno, mientras que en 1929, 31. Este incremento debe tener su explicación en un mayor intercambio comercial con los EE.UU., porque para dichos años la primera flota mundial seguía siendo la británica. De hecho, desde la Gran Guerra la norteamericana aumentó mucho

⁴³ Toneladas de registro bruto.

sus unidades, encontrándose en estos momentos detrás, pero aun con nueve millones de toneladas menos, de Inglaterra; 19,562.000 tn por 10.270.000, respectivamente⁴⁴. Por otro lado, durante la Dictadura el tonelaje nacional se había mantenido en 1.200.000 tn, que en 1935 se redujeron a 1.150.000 porque la depresión económica contribuyó a la disminución en la construcción naval y al desguace de las unidades más antiguas⁴⁵.

Inclusión aquí de: “A raíz del progresivo aumento de las dimensiones de la arquitectura de los barcos y los mayores y mejores medios dragadores disponibles”, las continuas obras de mejora de navegación emprendidas por la Junta de Obras del Puerto⁴⁶ van a posibilitar la llegada a Sevilla, con mayor frecuencia, de barcos con calados situados entre los 20 y 22 pies:

Años	Unidades con calados 20/22	Calados máximos	% en el total de barcos entrados
1930	47	6,94 m	2,3%
1931	60	6,82 m	4%
1932	78	6,70 m	6,9%
1933	102	7,01 m	10,7%
1934	Sin datos	Sin datos	Sin datos
1935	132	7,01 m	11,2%

CONCLUSIONES

Todas las cifras aportadas a lo largo de nuestra investigación confirman nuestro parecer sobre la gradual disminución del número de barcos de pequeñas y medianas dimensiones botados. Este cambio de tendencia tendría su consecuencia directa en la cantidad de mercantes que navegarían por el Guadalquivir, pero no acusándose en los de mayor porte. El creciente porcentaje de estos últimos en el total de los registrados va unido a la tónica generalizada en la marina mercante al mayor tonelaje, estiramiento de las líneas regulares y a las mejores condiciones de atraque que los puertos podían ofrecer, del que Sevilla no se escapaba.

⁴⁴ Elena María Ruíz Romero de la Cruz. *Historia de la navegación comercial española: tráfico de los Puertos de Titularidad Estatal desde la antigüedad a la conclusión del siglo XX*. Madrid: Ente Público Puertos del Estado, 2004, pág. 124.

⁴⁵ Ramón Tamanes. *Estructura económica de España*. Madrid: Guadiana de Publicaciones, 1971, pág. 472

⁴⁶ Una vez concluido el Plan Moliní (1926), solo un año después se aprobó el Plan Delgado Brackenbury. El proyecto, sucintamente descrito, trataba de abrir un canal que, comenzando frente al monasterio de la Cartuja, aguas arriba de Sevilla, se uniría con el brazo de San Juan, a la altura de dicho pueblo. Esta corta desviaba la corriente a su paso por Sevilla y lo desplazaba hacia la vega de Triana, en donde se abría el nuevo cauce fluvial. El río a su paso por la ciudad se quedaría convertido en una dársena de aguas estables controladas, al sur, por una esclusa.

La crisis de 1929 marcará un antes y un después en la construcción naval y en el devenir de las rutas marítimas. A lo dicho, resulta muy sugerente comparar los dos últimos periodos estudiados:

	1925-1929	1930-1935
Cabotaje	1.739.802 tn	2.068.485 tn
Gran cabotaje	3.749.635 tn	2.622.269 tn
Navegación de altura	736.50 tn	567.600 tn

Los números evidencian que el régimen donde más toneladas se movía seguía siendo el de gran cabotaje, pero también el que más había perdido. En cambio, el de tipo nacional no solo no ha mermado, sino que ha ganado peso dentro del total de mercancías transportadas. En realidad, no es que hubiera avanzado mucho, sino que los restantes modos perdieron tanto que lo dejaron en mejor posición. Sin embargo, tampoco debe extrañarnos porque el cabotaje se nutría de productos con menos pérdidas aunque acusasen la crisis, como carbones y maderas, por ejemplo, mientras que con el de altura ocurría al revés, que apunta claramente al bajón dado por los minerales y el corcho.

Al hilo del incremento de la navegación de cabotaje, parece oportuno establecer algunas consideraciones sobre este tipo de navegación. Hay dos clases: regular y *tramp*. El primero es el que se realiza con itinerarios fijos y con una frecuencia determinada, mientras que el segundo no se ajusta a estas normas, rigiéndose según la demanda de cada momento. De estos dos modos se servía la navegación de aquellos años porque, con posterioridad, el cabotaje regular fue descendiendo hasta casi su total desaparición.

Para nuestro periodo estudiado había diversas compañías dedicadas a esta última modalidad, unas de ámbito local y otras nacionales. Entre las que hacían escala en Sevilla, citaremos tres de las más importantes: Sota y Aznar, Trasmediterránea e Ybarra⁴⁷. La primera de ellas, con una nutrida flota de mediano porte, atracaba en el puerto dos días a la semana ofreciendo una línea hacia levante y otra hacia el norte. También Trasmediterránea, en la capital andaluza desde 1924, mantenía un servicio con dos salidas semanales para esos mismos destinos menos con Canarias, de frecuencia quincenal. En cuanto a Ybarra, oriunda del puerto hispalense, cubría el servicio de sus varias líneas con un rápido semanal, regular ordinario o regular rápido. Su cabotaje, alargado un poco el concepto de este tipo de navegación, por el norte llegaba hasta Marsella y por el sur hasta Casablanca. Además, ofrecía acomodamiento para pasaje, aunque los barcos fueran de carga,

⁴⁷ Aún en 1971 estas tres compañías navieras figuraban entre las quince más importantes de España. Jesús M. Valdaliso Gago. *Desarrollo y declive de la flota mercante española en el siglo XX*. Madrid: Fundación Empresa Pública, 1993, pág. 76.

realizando así un servicio mixto y, en aquel momento, exclusivo de esta compañía, en la que llegó a adquirir un extraordinario prestigio.

En resumen, analizar los tipos de barcos y las líneas que en las primeras décadas del siglo XX frecuentaron el puerto de Sevilla nos sirve, como uno de los mas claros ejemplos españoles, para percatarnos del cambio de tendencia que la marina mercante mundial experimentó en los prolegómenos de la Segunda Guerra Mundial. En el caso de España, además, constatamos el auge y decadencia de la flota nacional, que no se vería relanzada hasta la política de nuevas construcciones auspiciada por la Empresa Nacional Elcano, donde en los astilleros de Sevilla (1956) tendría uno de sus mayores protagonistas.