

# La configuración del puerto de Vigo como principal puerto gallego: 1860-1920

*Autor:* Raúl Jácome Rodríguez<sup>1</sup>

## Introducción

Esta comunicación estudia el ascenso del puerto de Vigo desde una posición secundaria a su consolidación como primer puerto gallego. Forma parte de una investigación más amplia que tiene como objetivo la realización de una tesis doctoral. A mediados del siglo XIX, Vigo era un Puerto que ocupaba una posición modesta dentro del esquema portuario nacional. Pero, en los 60 años que se analizan en este trabajo inicia su despegue y llega a situarse como primer puerto gallego después de la Primera Guerra Mundial

Para la elaboración de la presente comunicación nos hemos centrado en el estudio de la dotación de infraestructuras del puerto y sus mejoras y en el análisis del comercio exterior canalizado a través de su aduana.

Este trabajo consta de tres secciones. En la primera explicaremos, de forma breve, el proceso de configuración de las infraestructuras portuarias viguesas, haciendo referencia tanto a la inversión pública como a las iniciativas privadas. Veremos cómo las deficiencias en sus instalaciones limitaron, en las primeras etapas, su desarrollo y comprobaremos que, a medida que se iban produciendo mejoras, la actividad comercial del puerto también iba aumentando. Esto enlaza con la segunda parte del trabajo en la que estudiaremos la evolución del comercio exterior por la aduana viguesa. Dando un paso más, en la tercera sección, analizaremos la composición interna del comercio realizado a través del puerto vigués, relacionando la estructura de exportaciones e importaciones con la economía del puerto y su área de influencia. Finalmente se presentarán de modo esquemático las principales conclusiones de este trabajo.

## I. El problema de las infraestructuras

La demanda de infraestructuras para el puerto de Vigo aumentó en intensidad desde finales del siglo XVIII. Desde entonces la clase comercial e industrial viguesa no dejó de solicitar mejoras en las infraestructuras portuarias. Tanto escritos de la época como estudios posteriores, denunciaban la falta de atención que las administraciones tenían con el puerto, cuando todos reconocían sus excelentes condiciones naturales y su posición privilegiada para el comercio con América y con Europa e incluso su estratégico valor militar<sup>2</sup>. Sin embargo, no se produjeron avances destacables en las infraestructuras hasta el último cuarto del siglo XIX. Pero, veamos con algo más de detalle los principales pasos dados a lo largo del XIX.

En el primer cuarto de esta centuria, concretamente en el año 1821, el puerto fue declarado de primera clase y paralelamente se realizaron las primeras obras. Se trataba de *un pequeño muelle con rampa, adosado al baluarte de A laxe*<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> El autor trabaja en el *Instituto Galego de Estatística* y realiza su tesis de doctorado en el *Departamento de Historia e Institucións Económicas* de la Universidad de Santiago.

<sup>2</sup> Este valor fue excusa en otros puertos peninsulares para realizar fuertes inversiones. Este es el caso del puerto de Barcelona, que hasta el s.XIX vio como la mayor parte de sus mejoras fueron realizadas atendiendo a razones militares.

<sup>3</sup> GARRIDO RODRÍGUEZ, J. (1990): "El puerto de Vigo y la construcción de los primeros muelles", *Pontevedra*, nº6, págs.177-196.

Asimismo, en esa primera mitad del siglo se produjo un hecho de enorme relevancia: la concesión del lazareto en la isla de San Simón, en el interior de la ría de Vigo. Un lazareto era un espacio reservado para que las embarcaciones que pretendieran arribar en cualquier puerto pasasen por un período de cuarentena, es decir, que se analizaran las posibles enfermedades de los tripulantes. El objetivo era mantener a la población “terrestre” libre de cualquier contagio.

Esta concesión, autorizada por Real Orden de 6 de junio de 1836<sup>4</sup>, suponía que *todas las embarcaciones que hubiesen tocar en el litoral noroeste se vieron obligadas a penetrar en nuestra ría*<sup>5</sup>, con las consecuencias beneficiosas que esta atracción tenía. El establecimiento del lazareto no estuvo exento de problemas, debido a las rivalidades con otras villas gallegas, que también pretendían que se emplazase en sus costas<sup>6</sup>, por considerar que esta atracción de buques ocasionaría repercusiones económicas muy favorables: incremento del comercio, promoción del puerto y de su área de influencia, etc. Lo cierto es que en el caso de San Simón esas previsiones se confirmaron, y tras la inauguración del lazareto, en 1842, tanto el comercio como la población aumentaron notablemente<sup>7</sup>.

Pero, a pesar de esos impulsos iniciales, a mediados de siglo, momento en el que arranca este trabajo, el desarrollo económico del puerto y su zona de influencia se encontraba aún con importantes dificultades, debido a las deficientes (casi inexistentes) instalaciones portuarias y a las penosas comunicaciones con el interior.

“Muelles y carreteras, es decir, comunicaciones fáciles por tierra y mar; he ahí la mejor terapia para resolver los males de crecimiento que ya Vigo experimentaba entonces y que fueron durante muchos años obsesiva preocupación de los vigueses, algo así como el balancín en que penduló la política local del s.XIX”<sup>8</sup>.

Con la llegada de la segunda mitad del siglo XIX empezaron a producirse cambios en la ordenación portuaria. En 1854 se construyó, con fondos estatales, el muelle de A Laxe sobre la mencionada obra de principios de siglo. A partir de aquí llegarán nuevamente años de paralización de las infraestructuras. Entre 1860 y 1880 el Estado no invirtió cantidades importantes en el puerto. En estos 20 años tan sólo podemos destacar la instalación de las primeras grúas destinadas a faenas de carga y descarga de buques mercantes. En estos años, a nivel nacional e internacional, el vapor empezaba ya a competir con la vela<sup>9</sup>, y comenzaban a apreciarse las necesidades de tener puertos bien equipados.

---

<sup>4</sup> Sobre el lazareto, su estructura, etc. véase, TABOADA Y LEAL, N.(1840) *Descripción topográfico-histórica de la ciudad de Vigo, su ría y sus alrededores*. Imprenta de la Viuda e Hijos de Compañel, Vigo.

<sup>5</sup> MEIJIDE PARDO, A. (1979) en CUNQUEIRO, A. e ÁLVAREZ BLÁZQUEZ. X.M. (col.) *Vigo en su historia*. Caja de Ahorros Municipal de Vigo, Vigo.

<sup>6</sup> Véase, TABOADA Y LEAL, N.(1840), *op. cit.* ; también ÁLVAREZ BLÁZQUEZ, J. M. (1960): *La ciudad y los días: Calendario histórico de Vigo*. Edic. Monterrey, Vigo.

<sup>7</sup> Este desarrollo demográfico provocó cambios urbanísticos en la ciudad. Surge así el proyecto de nueva población que implicaría la demolición de las murallas y la reordenación urbanística viguesa. Un ejemplo sería: PÉREZ, J.M. (1854): *Memoria sobre el proyecto de la nueva población de Vigo*. Imprenta de Luis García, Madrid.

<sup>8</sup> ÁLVAREZ BLÁZQUEZ, X. M. (1979): “Vigo en el siglo XIX”, en CUNQUEIRO, A. e ÁLVAREZ BLÁZQUEZ. X.M. (col.), *op. cit.*

<sup>9</sup> Sobre como afectó la introducción del vapor en las infraestructuras portuarias, véase ALEMANY LLOVERA, J. (1991): *Los puertos españoles en el siglo XIX*. Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Madrid.

La década de los 80 fue más positiva para el puerto vigués. En 1881 se creó la Junta de Obras del Puerto. La creación de este organismo<sup>10</sup> supuso un nuevo impulso a la vida portuaria. Bajo sus demandas, el Ministerio de Fomento concedió el establecimiento de un impuesto con destino exclusivo a las obras del puerto<sup>11</sup>. Esta concesión, aunque desde el punto de vista de los ingresos era poco importante, destaca por ser la primera de este tipo que recibió el puerto de Vigo.

Al mismo tiempo que se producían estos primeros indicios de inversión pública, la iniciativa privada en la economía portuaria viguesa era cada vez más destacable. Prueba de ello son las solicitudes que comerciantes de la ciudad elevaron al Estado para el establecimiento de depósitos comerciales, diques flotantes, etc. Así, la combinación de inversión pública y privada iba configurando el puerto de finales del siglo XIX<sup>12</sup>.

Desde 1880, con la publicación de la Ley de Puertos<sup>13</sup>, las obras de los puertos clasificados de *interés general*, entre los que figuraba Vigo, pasaron a ser competencia del Ministerio de Fomento. A pesar de ello, en Vigo la primera medida estatal cuantitativamente importante fue la subvención de 300.000 pesetas otorgada en 1891. Esta subvención se concedió por un período de 3 años y se fue renovando a lo largo de toda la década de 1890<sup>14</sup>. Además, en 1891, se subastaron las obras del muelle de hierro, presupuestadas en más de 900.000 pesetas y ejecutadas en 768 mil pesetas.

Las obras iniciadas en 1891 representan, en nuestra opinión, el verdadero inicio de la configuración del puerto. El muelle de hierro constituye el núcleo del nuevo puerto, que con el tiempo se iría acondicionando hacia este y oeste, pero que no se configurará definitivamente hasta la década de 1960.

Otro asunto relevante para la economía portuaria fue la llegada del ferrocarril. En este tema, la fecha clave es el mes de junio de 1881, momento en el que se inauguró la vía férrea Vigo-Ourense. A nivel regional el ferrocarril gallego destaca por su carácter tardío, ya que durante el primer boom ferroviario nacional (que podemos datar entre 1855 y 1865) Galicia quedó al margen de la construcción de las líneas férreas<sup>15</sup>. En comparación con otros puertos Vigo fue de los últimos en disponer de ferrocarril<sup>16</sup>, y hay que destacar que la línea construida hasta Ourense debía, a través de un ramal construido hacia el norte (Monforte de Lemos),

---

<sup>10</sup> Desde la revolución de 1868 se abrió la posibilidad de crear las Juntas de Obras de Puertos. En los años siguientes fueron surgiendo estos organismos, que constituían una muestra del proceso descentralizador abierto durante el sexenio liberal.

<sup>11</sup> Gaceta de Madrid, 25 de agosto de 1885.

<sup>12</sup> En 1886 se autorizó la creación de un depósito comercial a comerciantes vigueses. Ese mismo año Gumersindo Villar obtuvo del Ministerio de Fomento la concesión para establecer un dique flotante de hierro para carenas y reparación de buques. Gaceta de Madrid, 21 de marzo de 1886.

<sup>13</sup> La Ley de Puertos de 1880 (publicada en la Gaceta de Madrid el 8 de mayo de 1880) es la única ley de puertos que, como tal, se aprobó en el siglo XIX y estuvo vigente hasta 1928. De hecho, algunas de sus disposiciones han llegado hasta nuestros días. Véase C.E.H.O.P.U (1994): *Puertos Españoles en la Historia*. Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Madrid.

<sup>14</sup> Estos fondos venían a complementar la creación de impuestos para financiar las obras del puerto y una subvención previamente concedida al puerto de Vigo de 50.000 pesetas establecida en 1887.

<sup>15</sup> Ver CARMONA BADÍA, J.(1976): Voz "Ferrocarril", *Gran Enciclopedia Gallega*, T.12, págs. 167-173.

<sup>16</sup> En la década de los años 60 el puerto de Barcelona ya contaba con conexiones ferroviarias tal como resaltan. CLAVERA, J. et. al. (1992): *Economía e Historia del Puerto de Barcelona*. Tres estudios. Ed. Civitas. Port. Autònom de Barcelona. Barcelona. El puerto Bilbao tenía ya en 1863 una línea ferroviaria que le unía con Tudela. Ver DE LA PUERTA RUEDA, N. (1994): *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya. 1857-1913*. Autoridad Portuaria de Bilbao. Bilbao.

comunicarse con la línea Coruña – Madrid para llegar a la meseta. La conexión directa de Ourense a la meseta tardará casi un siglo en ser acabada<sup>17</sup>. En esa misma década se abre también la conexión ferroviaria con Portugal. Dicha apertura se produjo en 1886 una vez finalizada la construcción del Puente Internacional sobre el río Miño, a la altura de la villa pontevedresa de Tui<sup>18</sup>.

En resumen, la década de 1880 resultó ser fundamental para las infraestructuras viguesas. En ella tuvieron lugar los principales avances del siglo XIX tanto en las obras y el acondicionamiento portuario como en la conexión con el interior de la Península y con el vecino Portugal.

A continuación se analizará la evolución del comercio por el puerto de Vigo y comprobaremos que las mejoras señaladas en las infraestructuras se reflejan con claridad en el aumento de los flujos comerciales intercambiados por este puerto.

## **II. Pautas generales del comercio exterior por el puerto de Vigo entre 1860 y 1920**

En esta parte del trabajo, que constituye el cuerpo principal del mismo, repasaremos la evolución del comercio exterior a través del puerto de Vigo, analizando separadamente exportaciones e importaciones y deteniéndonos en los principales períodos de crecimiento y de caída de los flujos. La evolución del comercio exterior por el puerto de Vigo será insertada en la evolución de las mismas magnitudes para Galicia y España.

### **II.1. Las importaciones**

Entre 1860 y 1920 las importaciones por el puerto de Vigo aumentaron de forma considerable, duplicándose su valor en términos reales<sup>19</sup>. Ahora bien, este crecimiento no sigue una tendencia constante sino que presenta bastantes irregularidades en su trayectoria. La senda seguida por tales importaciones se recoge en el *gráfico 1*. Para la elaboración de dicho gráfico se ha excluido el valor de las importaciones de metales preciosos, ya que éstos introducían sesgos importantes en algunos años.

A la vista del gráfico pueden establecerse cuatro etapas principales en las importaciones por Vigo, dos de ascenso y otras dos de caída. Desde 1861 hasta la primera mitad de la década de 1890 las importaciones experimentaron un crecimiento destacado, aunque presentando oscilaciones importantes de un año a otro. A continuación, durante la década de 1890 se aprecia una notable caída, alcanzando el nivel más bajo en 1898. El comienzo del siglo XX marcó una nueva etapa de recuperación y crecimiento importador, que se mantuvo hasta la Primera Guerra Mundial. Este conflicto condujo hacia otra fase de decrecimiento de las importaciones por Vigo. En los dos últimos años de nuestro estudio, una vez acabada la guerra, las entradas por Vigo se recuperaron ligeramente, pero sin llegar a alcanzar los valores

---

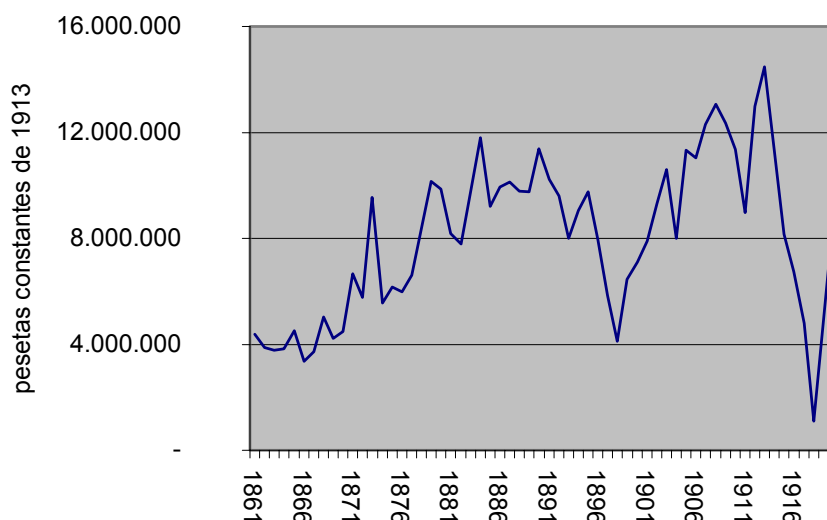
<sup>17</sup> A pesar de esta tardanza hubo desde finales del s.XIX proyectos para construir líneas férreas que uniesen el sur de Galicia con Madrid. RODRÍGUEZ ZARRACINA, I. (1916): *El ferrocarril directo de Valladolid a Vigo y las comunicaciones ferroviarias con Galicia*. Imprenta Castellana, Valladolid.

<sup>18</sup> La línea que unió Portugal con Galicia fue la penúltima de las construidas en Portugal. Ver ESPIDO BELLO, M.C (1995): *As relacións económicas hispano-portuguesas, 1850-1920*. Tese de doutoramento inédita, 2 vols., Universidade de Santiago de Compostela, Santiago.

<sup>19</sup> Las series nominales se deflactaron utilizando el índice de precios confeccionado por Carreras. CARRERAS, A. *et. al.* (1989): *Estadísticas Históricas de España. Siglos XIX-XX*, Fundación Banco Exterior, Madrid, pág. 518.

de los años anteriores a la guerra. A continuación explicaremos con algo más de detalle cada una de las etapas mencionadas.

Gráfico 1: **Aduana de Vigo. Valor de las Importaciones sin oro en pesetas constantes de 1913**



Fuente: Elaboración propia a partir de Estadística(s) General del Comercio Exterior de España

### a) **La segunda mitad del XIX. Crecimiento y oscilaciones de las importaciones**

Desde 1861 hasta 1879 las importaciones no muestran una tendencia clara en su evolución, sino que presentan gran irregularidad. A años de una caída destacada - como 1866, en el que los valores de importación cayeron un 25% - siguieron otros de fuerte subida. Pese a esta irregularidad las importaciones se incrementaron ligeramente en este período, pasando de un valor de 4.367.294 pesetas en 1861 a 9.631.366 en 1879.

Además, el crecimiento de las importaciones por el puerto de Vigo fue superior al de las importaciones gallegas en general; mientras éstas últimas se incrementaron un 17% entre 1861 y 1878, las realizadas por Vigo lo hicieron en un 92%<sup>20</sup>. Tal diferencia en el ritmo de crecimiento se refleja en el aumento de la participación viguesa en el conjunto de las importaciones realizadas por las aduanas gallegas. Así, mientras que en 1861 por Vigo entró el 25% de las compras gallegas<sup>21</sup> al extranjero, en 1878 este porcentaje alcanzó el 41,3%. La importancia del crecimiento de las importaciones por Vigo en estos años resalta aún más cuando lo comparamos con el dato español para este período, que es del 8,5%<sup>22</sup>.

Desde 1878 a 1895 los valores de importación siguieron creciendo y, aunque continuaban presentando cierta irregularidad, las oscilaciones eran más suaves que en la etapa anterior. Asimismo, a lo largo de estos años la participación de Vigo en el global gallego se estabilizó alrededor del 35%. Por otra parte, el crecimiento de Vigo en este período guardaba

<sup>20</sup> Estamos hablando de crecimiento en términos reales.

<sup>21</sup> Cuando hablamos de compras gallegas nos referimos a las entradas de productos extranjeros por Galicia. Esto no quiere decir que éste sea su destino final.

<sup>22</sup> Estas tasas están calculadas a partir de los datos de las *Estadística(s) General del Comercio Exterior de España*, deflactadas con el índice de Carreras citado anteriormente. Reflejan la diferencia entre los extremos del período considerado.

sintonía con lo que estaba ocurriendo a nivel nacional, ya que las importaciones se veían favorecidas, además de por las necesidades de inputs y bienes de equipo que generaba el proceso de modernización en marcha, por la racionalización del proteccionismo y por la importancia adquirida por los tratados comerciales. A la importancia de éstos se refiere J. M. Serrano Sanz con las siguientes palabras:

“Para España la búsqueda de acuerdos comerciales constituirá una verdadera obsesión a lo largo de todo el período de la Restauración y la política de tratados pasará a ser algo tan importante como las sucesivas modificaciones de los aranceles”<sup>23</sup>

Así, en 1880 más del 60% de la importación española respondía a este tipo de intercambios, es decir, compras a países con los que se había firmado un tratado comercial.

Desde la perspectiva regional, las últimas décadas del XIX fueron difíciles para Galicia, y la emigración se convirtió en la principal salida ante las dificultades en el sector agrario y la falta de un sector industrial capaz de absorber el excedente de población rural. Pero, en el caso de Vigo y su zona de influencia, las cosas eran algo diferentes y podría decirse incluso que salió beneficiado de ese contexto. Por una parte, su orientación a sectores no agrarios y, por otra, el hecho de que la emigración se canalizase en un alto porcentaje por el puerto vigués, que se estaba configurando como uno de los principales puertos de pasajeros en España<sup>24</sup>, por el que salían no sólo emigrados gallegos sino también de otras zonas de nuestro país y de Portugal<sup>25</sup> contribuían al crecimiento económico y demográfico de Vigo.

Una muestra del contraste entre lo que ocurría en Vigo y lo que le acontecía a la provincia de Pontevedra nos la da el *Cuadro 1*.

Cuadro 1: **Datos de población. Pontevedra y Vigo, 1860, 1877, 1887**

	Pontevedra	Partido Judicial de Vigo <sup>26</sup>	Municipio de Vigo
<b>1860</b>	489.814	49.241	11.070
<b>1877</b>	446.236	55.428	13.416
<b>1887</b>	437.953	54.027	15.044

Fuente: Elaboración propia a partir de LÓPEZ TABOADA, J.A. (1996): *La población de Galicia 1860-1991*. Fundación Caixa Galicia.

La tabla es reveladora. Mientras que la provincia de Pontevedra perdió en 27 años más de 50.000 habitantes, el municipio de Vigo ganó casi 5.000. El partido judicial de Vigo pasó de albergar el 10% de la población de la provincia en 1860 a representar el 12% en 1887<sup>27</sup>.

<sup>23</sup> SERRANO SANZ, J.M. (1987): *El viraje proteccionista en la Restauración (1875-1895). La política comercial española*, Siglo XXI de España Editores, Madrid, pág. 6.

<sup>24</sup> Sobre la especialización de los puertos gallegos como puertos de emigración hacia América (y de retorno) puede verse el trabajo de VÁZQUEZ GONZÁLEZ, A. (1992): “Emigración e transporte de galegos a América, 1900-30” en ALONSO ÁLVAREZ, L. (coord.): *Os intercambios entre Galicia e América Latina*. Servicio de Publicacións e Intercambio Científico da Universidade de Santiago de Compostela, Santiago de Compostela, págs. 77-110.

<sup>25</sup> Sobre la emigración portuguesa por los puertos gallegos véase HERNÁNDEZ BORGE, J.(1999): “La emigración portuguesa a través de puertos gallegos (1891-1956)”, *Semata, Ciencias sociais e humanidades*, vol.11, págs. 257-267.

<sup>26</sup> Incluye los municipios de Baiona, Bouzas, Gondomar, Lavadores, Nigrán y Vigo.

<sup>27</sup> A este crecimiento de la población se han referido ya otros autores. Entre ellos, J. Carmona destaca “el espectacular crecimiento de Vigo, que más que duplica su población en los menos de cincuenta años que van de 1857 a 1900”. CARMONA BADÍA, J. (1990b): *El atraso industrial de Galicia. Auge y liquidación de las manufacturas textiles (1750-1900)*. Ed. Ariel, Barcelona, pág. 36. Y en el mismo sentido, Xerardo González Martín señala que Vigo “era una ciudad de

Ello se debe en gran medida a que en Vigo y su zona de influencia las actividades agrarias tenían un menor peso que en el resto de la región gallega. La mayor parte de su población trabajaba vinculada al mar. Incluso los dedicados a la agricultura dejaban temporalmente sus actividades para dedicarse a tareas relacionadas con la mar. Taboada y Leal expresa, de manera precisa, cual era la principal riqueza y ocupación de la comarca ya en los años 1839-40, especialización que a medida que avanzaba el siglo se iba acentuando:

“Dejo dicho que el ramo mas productivo del pais es la pesca, cuya cosecha y preparación, según veremos son tambien las principales ocupaciones e industria de sus habitantes.... Sus ocupaciones consisten en la agricultura y en la pesca, pudiendo decirse que los que viven en los lugares situados á la margen de la ria casi todos son labradores y marineros a un tiempo; y que manejan con igual frecuencia, facilidad e inteligencia el azadón y el arado, como el remo y el timón”<sup>28</sup>

La población urbana tuvo un crecimiento espectacular. El dinamismo de la economía viguesa y las obras realizadas en la villa contribuyeron a este desarrollo.

El crecimiento de la población es, con toda probabilidad, un factor importante para explicar el progresivo incremento de la participación viguesa en las importaciones gallegas. Con una población dinámica la demanda es creciente, tanto en lo que se refiere a los alimentos como a los inputs para el desarrollo de las nuevas industrias. Sobre todo en el caso de los inputs, gran parte provenían del extranjero, dado que no existía una industria autóctona abastecedora de los mismos.

Otra fuente no despreciable de demanda de importación fueron las obras públicas. El ferrocarril y las obras portuarias generaron una demanda de inputs que provocó que en esos años se incrementasen las importaciones. En 1881, con la salida del primer tren con dirección a Ourense finalizaba la odisea en la que se encontraba Vigo desde que en 1863 se habían inaugurado las obras de la línea que debía comunicar este puerto con el mercado interior. A lo largo de todos estos años adquirieron regularidad las entradas de barcos ingleses portando raíles, locomotoras, vagones, etc., para el ferrocarril<sup>29</sup>.

#### **b) Los difíciles años de finales de siglo: notable caída de las importaciones**

En los años que siguen a 1895 las importaciones disminuyeron mucho, llegando incluso a estar próximas en términos reales a los valores del inicio de nuestro estudio. La caída en términos absolutos estuvo acompañada de una fuerte caída de la participación viguesa en el conjunto gallego. A modo de ejemplo, basta indicar que en 1897 las importaciones entradas por Vigo representaban sólo el 6% del global gallego. Con todo, era, tras A Coruña, la aduana más destacada en un año en que ésta absorbía más de las tres cuartas partes de las compras gallegas. De todas maneras, la caída fue algo coyuntural, ya que en 1901 Vigo recuperó su jerarquía dentro de las aduanas gallegas, con una aportación de una tercera parte de la importaciones totales.

---

crecimiento espectacular, que entre los censos de 1887 y 1900 prácticamente duplicara su población”. GONZÁLEZ MARTÍN, X. (1991): *Vigo. No espello dos nosos avós*. Edicións Xerais de Galicia, Vigo, pág. 20.

<sup>28</sup> TABOADA Y LEAL, N. (1840), *op. cit.*, págs.110 y ss.

<sup>29</sup> ÁLVAREZ BLÁZQUEZ, X. M. (1960), *op. cit.*

La causa principal de este freno a las importaciones parece haber sido la situación bélica que vivía España<sup>30</sup>. Sin embargo, influyeron también otros factores. Uno de los que se suele destacar es la incidencia que tuvo la depreciación de la peseta, que alcanzó *un punto mínimo en 1898 cuando el valor de la libra esterlina se aproximó a las 40 pesetas, lo que representaba un 50 por ciento de devaluación con respecto a su paridad teórica*<sup>31</sup>. El descenso de la cotización de la peseta había comenzado en 1888 y fue especialmente fuerte a partir de 1890. Esto se tradujo en un encarecimiento de las compras españolas efectuadas en moneda extranjera y provocó un retraimiento en el volumen importado.

Tampoco debemos olvidar la influencia del retorno al proteccionismo, materializado en el nuevo arancel de 1891. Este arancel modificaba la tendencia aperturista que se había iniciado con la reforma arancelaria de 1869 y se estableció fundamentalmente en respuesta a la denuncia del tratado que Francia tenía con España y que permitía la exportación de vinos españoles a este país pagando unos derechos relativamente bajos<sup>32</sup>. Este giro proteccionista se insertaba además en una tendencia europea más amplia en el mismo sentido.

Vigo no se mantuvo al margen de este contexto y su comercio se resintió. Álvarez Blázquez se refiere a esos años señalando que *el comercio vigués experimentaba por estas fechas una grave crisis*<sup>33</sup>.

### **c) Primeros años del siglo XX: recuperación de las importaciones**

Desde 1902 a 1913 las importaciones, aunque no consiguieron eludir la irregularidad mostrada durante todo el periodo estudiado, experimentaron un nuevo impulso. La tasa de crecimiento medio en este período fue del 4%. Esta tendencia creciente afectó también al conjunto de las importaciones gallegas. Ahora bien, Vigo participó activamente de esta revitalización de las compras, absorbiendo alrededor del 40% en estos años. Además, en este período se afianzó como principal puerto importador de Galicia, superando a la aduana de A Coruña que hasta entonces había ocupado la primera posición en las importaciones por Galicia.

Varios factores pueden contribuir a explicar el cambio de tendencia. Por una parte, la apreciación de la peseta<sup>34</sup>, que daba más medios de pago a los pagadores en pesetas y facilitaba las importaciones. Por otra, Galicia parece que estaba superando la crisis de finales del s. XIX. Esta superación se apoyaba en la orientación de las ventas del sector agrario hacia el mercado interior<sup>35</sup> y en el desarrollo de nuevas industrias localizadas en la costa<sup>36</sup>. Bajo el

---

<sup>30</sup> J. Maluquer afirma que las compras durante el período de guerra están infravaloradas, ya que las estadísticas no reflejan las compras realizadas directamente desde las Antillas para reforzar al ejército. MALUQUER DE MOTES, J. (1999): *España en la crisis de 1898. De la Gran Depresión a la modernización económica del siglo XX*. Ed. Península, Barcelona, cap. 8.

<sup>31</sup> MARTÍN-ACEÑA, P. (1999): "El sistema monetario en España: la evolución del tipo de cambio de la peseta entre 1868 y 1975", en TITOS MARTÍNEZ, M. y MARTÍN-ACEÑA, P.: *El sistema financiero en España. Una síntesis histórica*. Universidad de Granada, Granada, págs. 203-215.

<sup>32</sup> Sobre el giro de la política arancelaria española hacia una mayor protección véanse SERRANO SANZ, J.M. (1987), *op. cit.* y SABATÉ SORT, M. (1996): *El proteccionismo legitimado. Política arancelaria española a comienzos de siglo*. Civitas, Madrid.

<sup>33</sup> ÁLVAREZ BLÁZQUEZ, X. M. (1960), *op. cit.*

<sup>34</sup> MARTÍN-ACEÑA, P. (1999), *op. cit.*

<sup>35</sup> Sobre la reorientación hacia el mercado nacional una vez "perdido" el mercado británico, véase, CARMONA BADÍA, J. (1982): "Sobre as orixes da orientación exportadora na produción bovina galega. As exportaciónes a Inglaterra na segunda metade do século XIX", *Grial*, Galaxia, Vigo.

impulso de la industria conservera se fue configurando un *diversificado sector industrial*<sup>37</sup>, caracterizado por el nacimiento de nuevas iniciativas industriales (la mayoría vinculadas a la industria conservera) y financieras<sup>38</sup>.

Además, en Vigo la población creció de manera espectacular en estos años. Así, los 15.044 habitantes de 1887 se convirtieron en 1910 en 41.213<sup>39</sup>. Esta población era mayoritariamente activa o, al menos, estaba en edad de serlo. Según Julio Hernández Borge<sup>40</sup> en 1900 solo el 6% de la población viguesa tenía más de 60 años, mientras que el 52% se encontraba entre 21 y 60 años, es decir, en edad activa. El crecimiento de la población urbana fue especialmente importante y *el centro urbano e industrial absorbió los excedentes de población de áreas más ruralizadas, combinándose esta estructuración espacial con el fenómeno de concentración urbana, típico del proceso de industrialización*<sup>41</sup>.

Este dinamismo demográfico<sup>42</sup> y económico se configura como el principal responsable de la recuperación de las importaciones en este período. Un menor papel parece haber jugado la política comercial, que a pesar de mantener o incluso incrementar la senda proteccionista, no impidió el crecimiento de las importaciones por este puerto<sup>43</sup>.

#### **d) Inestabilidad: La I Guerra Mundial**

La neutralidad española en la Primera Guerra Mundial afectó al comercio y al tejido productivo gallego al menos en dos vertientes. Por una parte, algunos productos que anteriormente se vendían casi exclusivamente en el mercado interior van a tener ahora una demanda creciente que proviene del extranjero. Por otra, las dificultades en el abastecimiento de algunas importaciones obligaron a comprar a productores nacionales inputs y bienes finales que antes se demandaban en el exterior.

En el caso de Vigo, una nota destacada del período 1914-1920 es la volatilidad de las importaciones. Así, por ejemplo, en 1915 las importaciones casi se triplicaron y en el año

---

<sup>36</sup> GARCÍA-LOMBARDERO, J. (1985): "La economía de Galicia en los siglos XIX y XX", *Papeles de Economía Española*, nº3, págs. 131-143. El autor afirma que "entre 1890 e 1905 se establecen las bases de una estructura industrial centrada geográficamente en la costa, en especial en Vigo".

<sup>37</sup> ABREU SERNÁNDEZ, M.F. (1983): *La formación de capital en la Ría de Vigo 1880-1940. El sector naval y la industria conservera*. Tese de doutoramento. Universidade de Santiago. Véanse también GIRALDEZ RIVERO, J. (1996): *Crecimiento y transformación del sector pesquero gallego*. Publicaciones del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y CARMONA BADÍA, J. (1985): "La industria conservera gallega, 1840-1905", *Papeles de Economía Española. Economía de las Comunidades Autónomas*, nº3, págs. 177-191.

<sup>38</sup> En 1900 se crea el Banco de Vigo, gracias a la iniciativa de los empresarios conserveros vigueses. El banco tenía como objetivo impulsar el comercio y la industria viguesa, y participó en algunas importantes obras en el Vigo de principios de siglo como la construcción del tranvía, la red telefónica, etc. Véanse, por ejemplo, ABREU SERNÁNDEZ, M. F. (1983), *op.cit.*, y CARMONA BADÍA, X. (1996b): "O mar e a industrialización de Galicia", *Galicia fai dous mil anos. O feito diferencial galego*. Museo do Pobo Galego, Santiago de Compostela.

<sup>39</sup> Hay que tener en cuenta que en 1904 el municipio de Bouzas se anexiona a Vigo. Esto supuso un incremento en las cifras de alrededor de 7.500 habitantes. LÓPEZ TABOADA, X.A. (1996), *op.cit.*

<sup>40</sup> HERNÁNDEZ BORGE, J. (1974): *Dinamismo y estructura de la población en la provincia de Pontevedra (1900-1970)*. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Santiago, Santiago de Compostela.

<sup>41</sup> ABREU SERNÁNDEZ, M.F. (1983), *op.cit.*

<sup>42</sup> BARREIRO GIL afirma que "salvo nos casos dalgúns núcleos urbanos moi destacados, cal é o caso, por exemplo de Vigo, en todo o resto do territorio de Galicia detéctase un sinal negativo nos saldos migratorios", BARREIRO GIL, M.X. (1990): *Prosperidade e atraso en Galicia durante o primeiro tercio do século XX*. Xunta de Galicia, Santiago de Compostela.

<sup>43</sup> SERRANO SANZ, J.M. (1987), *op. cit.*

siguiente se redujeron a la quinta parte. Esta situación es pareja a la vivida por Galicia, pero no tanto por España que consiguió mantener cierta estabilidad hasta 1918, año en el que las importaciones cayeron un 70%.

Cao Moure, un vigués de la época, atribuía a la guerra la disminución del número de buques y toneladas de registro bruto entrados en el puerto<sup>44</sup>. Así, de los 2.304 buques en 1913 se pasó a 1.471 en 1916, y de 4.712.477 toneladas en las entradas de 1912 se descendió hasta 377.953 en 1918. Más contundentes todavía son los siguientes datos recogidos del estudio de Joaquín Rodríguez Arzúa<sup>45</sup>:

**Cuadro 2 :** Aduana de Vigo. Importación. Cantidades

<b>Años</b>	<b>Toneladas</b>
<b>1911</b>	83.738
<b>1912</b>	99.055
<b>1913</b>	120.034
<b>1914</b>	98.412
<b>1915</b>	63.293
<b>1916</b>	34.499
<b>1917</b>	8.056
<b>1918</b>	1.642
<b>1919</b>	38.423
<b>1920</b>	56.740

Fuente: RODRÍGUEZ ARZÚA, J. (1981), *op. cit.* pág.109

Los efectos de la Guerra quedan claramente de manifiesto a la vista de este cuadro. El *gráfico 1*, en el que se representa la evolución de las importaciones por la aduana de Vigo (en pesetas constantes y excluyendo las importaciones de oro) es congruente con las cifras aportadas por Rodríguez Arzúa.

Gran parte de las importaciones procedían de los países más industrializados de Europa, que son precisamente los que más sufrieron el conflicto bélico. Ello hizo difícil durante la guerra el aprovisionamiento de muchos inputs necesarios para la consolidación del desarrollo de la nueva industria viguesa. Se produjo, además, un importante incremento de los costes. Es de destacar el fuerte aumento en el acero y el carbón: *el suministro y encarecimiento del carbón se va a convertir en el primer problema de la pesca marítima*<sup>46</sup>. En el ámbito nacional, y pese a que España era productora de este input, el aprovisionamiento de carbón también fue un problema para el desarrollo de la industria<sup>47</sup>.

Finalizada la Guerra, el nivel de importaciones registrado en la Aduana de Vigo recuperó los niveles de principios de siglo; el volumen de compras se incrementó considerablemente en los años 1919 y 1920.

En términos relativos Vigo se consolidó en esta etapa como el gran puerto gallego, por donde se introdujo en 1920 el 60% de las mercaderías extranjeras que entraron en la región.

<sup>44</sup> “Crónica de Vigo”, CAO MOURE, J.: (1922-23): *Catálogo de Vigo. Vigo a través de un siglo*. Ed. P.P.K.O. Vigo. págs.61 y ss.

<sup>45</sup> RODRÍGUEZ ARZÚA, J. (1981): *El puerto de Vigo: Estudio económico 1900-1975*. Ed. Caja de Ahorros Municipal de Vigo. Vigo, pág.109.

<sup>46</sup> Ver GIRÁLDEZ RIVERO, J. (1996), *op. cit.*, pág. 288.

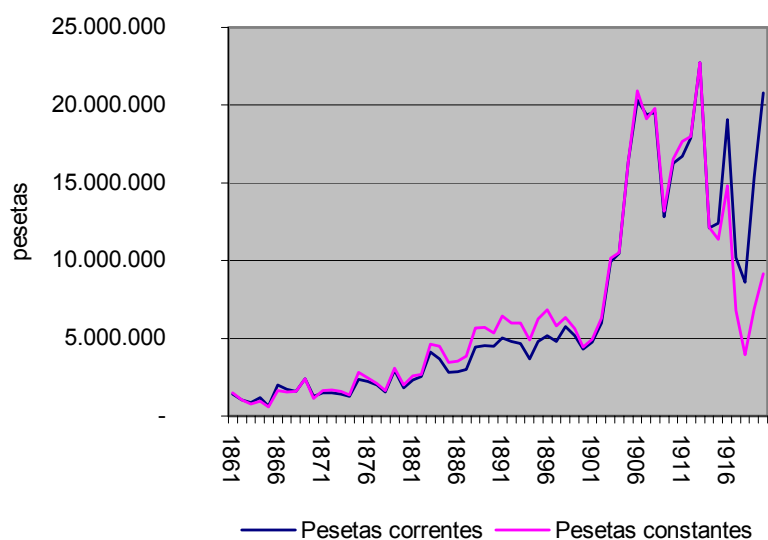
<sup>47</sup> Sobre las diferencias entre consumo y producción de carbón en España durante a Primera Guerra Mundial véase: NUÑEZ DE ARENAS, M. (1916): “El problema de los carbones”, *España*, nº 71, págs. 425-426.

El auge de la industria conservera y de sus auxiliares (que requirió en estos años fuertes inversiones en maquinaria), las construcciones portuarias (que experimentan una expansión destacable), y la definitiva configuración de Vigo como el núcleo urbano más dinámico del sur de Galicia contribuyeron a esta mayor presencia viguesa en las importaciones totales gallegas.

## II.2. Las exportaciones

Las exportaciones por Vigo se incrementaron de manera espectacular a lo largo del período de estudio. Si en el caso de las importaciones veíamos que se duplicaban, en lo que respecta a las exportaciones la cifra de 1920 multiplica por 4 a la inicial de 1861. Y las cifras son aún más contundentes si nos situamos antes de la I Guerra Mundial. A la altura de 1913 las exportaciones por el puerto de Vigo alcanzaban su máximo absoluto. En ese año salieron del puerto de Vigo con destino a los mercados internacionales mercancías por valor de 22.743.041 pesetas<sup>48</sup>. En el *gráfico 2* se recoge la evolución de las exportaciones entre 1861 y 1920. Una simple ojeada al gráfico permite apuntar dos ideas: por una parte, el crecimiento durante la mayor parte del período estudiado y, por otra, la fortísima expansión del período 1902-1913.

Gráfico 2: **Aduana de Vigo. Exportaciones**



Fuente: Elaboración propia a partir de *Estadística(s) general del comercio exterior de España*

El importante salto exportador de Vigo en la primera década del siglo XX alteró, además, el peso relativo de este puerto en las exportaciones gallegas. Hasta principios del siglo XX la participación de Vigo en las exportaciones gallegas era menor que la vista para el caso de las importaciones. Sin embargo, a partir de entonces, las exportaciones viguesas abandonaron el ritmo “gallego” de crecimiento para situarse en una senda de expansión muy superior. Veamos con algo más de detalle lo que ocurrió en cada una de las etapas en las que se puede dividir el período estudiado.

<sup>48</sup> En esta ocasión coinciden los valores reales y nominales, ya que el índice de Carreras toma como base precisamente este año.

### a) La segunda mitad del siglo XIX: ligero despegue de las exportaciones

Desde 1861 a 1902 las exportaciones por Vigo crecieron a un ritmo medio anual del 3,6%. Se trata de un crecimiento no muy alto pero que presentaba una senda mucho más estable que la vista para el caso de las importaciones ya que no hay oscilaciones bruscas. Es una etapa en la que la importancia del puerto fue aumentando, si bien estaba todavía lejos de la dimensión que alcanzaría en el siglo XX. De hecho, en los años finales del XIX los porcentajes de participación de las exportaciones viguesas en el global regional estaban alrededor del 15-20%. Es decir, porcentajes mucho menores que los que, por ejemplo, ostentaba en 1862 la aduana de A Coruña, por donde se canalizaron el 64% de las exportaciones gallegas, saliendo por Vigo sólo el 16%.

A escala nacional las exportaciones españolas en esta segunda mitad del XIX se incrementaron de manera importante, gracias al crecimiento europeo y a unas políticas comerciales más librecambistas. Además, en el caso español, a una etapa de reducción de los aranceles le siguió en el período de la Restauración una política de acuerdos comerciales muy eficaz que llevó, en palabras de Serrano Sanz, al apogeo de la apertura exterior. Hay que destacar que son los años en los que las exportaciones de vinos y de productos de la minería alcanzan valores máximos<sup>49</sup>.

En el caso gallego a lo largo de este período *o gando vai ser o principal e cáseque único produto de exportación ao extranxeiro*<sup>50</sup>. No existía un sector orientado al exterior, excepto en lo que respecta al ganado, y tampoco un sector industrial desarrollado. De hecho, Galicia no participó del primer impulso fabril español y su contribución a la producción industrial española era muy baja en estos años<sup>51</sup>.

Ahora bien, la situación empezó a cambiar desde mediados de la década de 1880. El desarrollo de la industria conservera, que estaba aún dando sus primeros pasos, y la intensificación de las salidas de ganado hacia Inglaterra, ya en su última fase, provocaron un incremento importante de las exportaciones por la aduana de Vigo. La apertura de la línea de ferrocarril que unía este puerto con el interior favoreció también las exportaciones, ya que facilitaba la salida a las producciones del interior de Galicia o incluso de otras provincias españolas.

En la década de 1890 las exportaciones no sufrieron una crisis similar a la que hemos visto para el caso de las importaciones. El comportamiento de las exportaciones de conservas de pescado era tan favorable que permitía mantener una pauta ascendente del conjunto de las ventas al exterior a pesar de la fuerte caída, hasta su completa desaparición, de las ventas de ganado a Inglaterra. Son años en los que habría que citar también las salidas de productos destinados al ejército desplazado en las colonias<sup>52</sup>.

---

<sup>49</sup> Véase, por ejemplo, NADAL FARRERAS, J. (1978): *Comercio exterior con Gran Bretaña (1777-1914)*. Instituto de Estudios Fiscales, Ministerio de Hacienda, Madrid.

<sup>50</sup> CARMONA BADÍA, J. (1982), *op. cit.*, pág.170 y *Estadística(s) general del comercio exterior*.

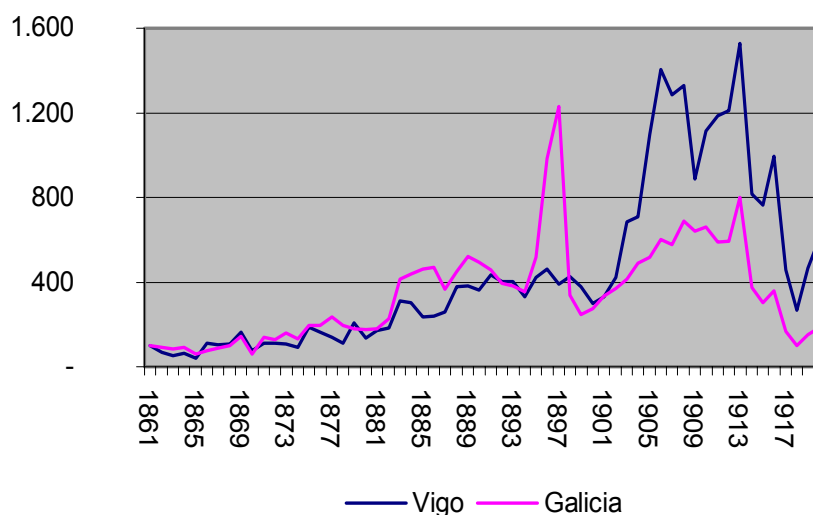
<sup>51</sup> CARMONA BADÍA, J. (1996a): “La economía del siglo XX: una panorámica”, *Papeles de Economía Española. Economía de las Comunidades Autónoma*, págs.3-16. Este autor afirma que: “al finalizar el siglo XIX Galicia, con el 10,5 por 100 de la población española, es la región menos industrializada del territorio, ya que cuenta con sólo un 3 por 100 de la producción industrial”.

<sup>52</sup> Estas salidas no afectan sólo a Galicia sino también a escala nacional. MALUQUER DE MOTES, J. (1999), *op. cit.*, cap. 8.

### b) 1903-1913: fuerte crecimiento de las exportaciones

Entre 1903 y 1913 el volumen exportado por Vigo se duplicó. Se alcanzaron tasas medias de crecimiento anual del 8%. De esta etapa tan sólo en dos años, 1907 y 1909, se redujeron las exportaciones. Fueron años en los que Vigo amplió decisivamente la cuota de participación en las exportaciones gallegas, representando en media alrededor del 40%, y alcanzando en ocasiones, como 1906, un 50%.

Gráfico 3: Índices de exportación. Vigo y Galicia. Año base 1861



Fuente: Elaboración propia a partir de *Estadística(s) general del comercio exterior de España*

En el *gráfico 3* presentamos índices de la evolución de las exportaciones por Vigo y por Galicia, tomando como base el año 1861. En dicho gráfico queda patente que, desde principios del siglo XX, la trayectoria de Vigo se fue separando claramente de la gallega. Como hemos apuntado, el comportamiento de las exportaciones de conservas explica este cambio. Aunque más adelante se analizará este tema, podemos indicar, a modo de ejemplo, que en 1906 las exportaciones de conservas equivalían al 91% del total exportado por Vigo. En esta ciudad radicaba una buena parte de las empresas conserveras. Alrededor de este sector se fue desarrollando todo un conjunto de actividades que permitieron alcanzar un elevado grado de diversificación sectorial<sup>53</sup>.

### c) La Primera Guerra Mundial y la caída de las exportaciones

La favorable evolución señalada en el apartado anterior se truncó durante la Primera Guerra Mundial. En los años del conflicto las exportaciones cayeron a niveles de hacía 30 años. Sin embargo, el efecto fue aún más grave para el conjunto de las exportaciones gallegas. O al menos eso parece cuando comprobamos que la participación de Vigo en el conjunto de las exportaciones gallegas aumentó en los años de la guerra, hasta llegar al 70%. Se puede afirmar, por tanto, que Vigo superó mejor en términos relativos la crisis del comercio exterior sufrida por toda Galicia en los años de la Guerra.

<sup>53</sup> Sobre esta particularidad, ABREU SERNÁNDEZ, M.F. (1992): "Reconstrucción del ciclo industrial en la economía gallega del siglo XX, proceso de industrialización en Vigo", en GONZÁLEZ LAXE, F (dir.): *Estructura Económica de Galicia*, Espasa Calpe, Madrid, págs. 251-295.

La industria conservera que, como mencionamos, casi monopolizaba las exportaciones viguesas, pasó por algunas dificultades derivadas de los problemas en el abastecimiento de hoja de lata, que limitaron la producción de conservas<sup>54</sup>, y, por tanto, sus ventas al exterior. Entre los factores que incidieron en el retroceso de las exportaciones de conservas suelen destacarse la falta de sardinas en la Ría, la escasez de hoja de lata o estaño y las dificultades que en el comercio marítimo estaba causando la guerra. Además, el encarecimiento general de los inputs aumentó los precios del producto final, lo que hacía más difícil su venta.

Ahora bien, pese a este retroceso de las exportaciones, los efectos de la I Guerra Mundial sobre la economía de la Ría de Vigo fueron beneficiosos. La pérdida de terreno en el flujo exportador de los años del conflicto se vio más que compensado por los años posteriores a la guerra. Durante el conflicto el ritmo de creación de sociedades fue elevado y se produjo una notable diversificación industrial<sup>55</sup>. El sector servicios fue el que más creció en estos años.

### II.3. Saldos comerciales

El análisis comparativo de las respectivas trayectorias de exportaciones e importaciones nos permite estudiar cómo evolucionó el saldo comercial de la aduana de Vigo con el extranjero. Ahora bien, en el análisis de tales datos cuando esto se hace no para el conjunto del Estado sino para una aduana o región concreta hay que ser cuidadosos. En este saldo no sólo influyen las características del puerto o las transformaciones de la economía de la zona sino que también tiene incidencia la legislación estatal en materia de aduanas. En este sentido, Vigo era, desde 1821, un puerto de los clasificados de primera clase y, por tanto, habilitado para cualquier tipo de importación (excepto productos cuya importación estaba prohibida). Esto es importante, ya que la legislación podía así estar favoreciendo la desviación de comercio desde otros puertos con habilitación de menor rango hacia Vigo. Además, teniendo en cuenta que la clasificación de las aduanas sobre todo afectaba a sus importaciones, podríamos llegar a una situación en la que el saldo no reflejase adecuadamente la dinámica económica del área de influencia de una determinada aduana.

Tal como puede verse en el *gráfico 4* durante la segunda mitad del siglo XIX por Vigo se importaba más de lo que se exportaba, con lo que el saldo comercial de la aduana era negativo. Desde 1904 la situación se invirtió, comenzando una etapa de superávit que se mantuvo hasta el final de nuestro periodo de estudio<sup>56</sup>. El cambio de signo en el saldo comercial coincide con el momento en el que la industria conservera alcanza un grado de desarrollo que le permite marcar la pauta de las exportaciones por esta aduana.

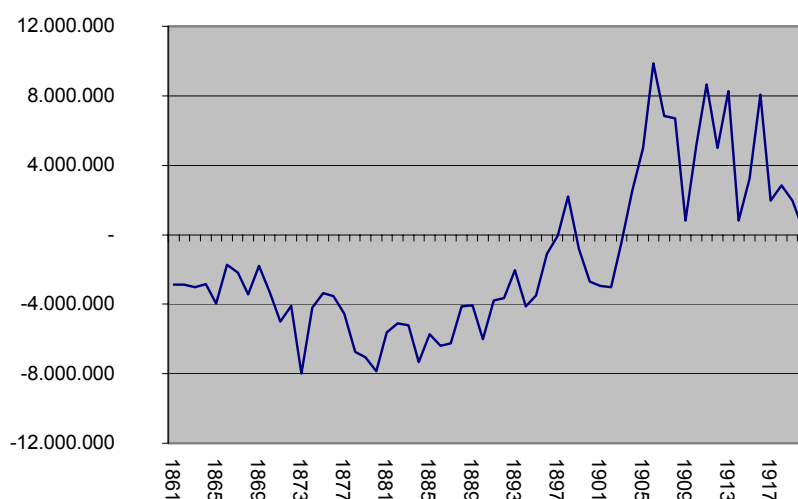
---

<sup>54</sup> CARMONA BADÍA, J. (1996a), *op. cit.*

<sup>55</sup> ABREU SERNÁNDEZ, M.F. (1983), *op. cit.* La autora resalta que estas empresas tienen un menor tamaño que las creadas en la primera década del siglo XX. Sin embargo, según señala J. Carmona, muchas de las entidades aparecidas en esos años tuvieron una corta vida. CARMONA BADÍA, J. (2003), “Da sardiña ao automóbil: unhas notas sobre a industria viguesa do século XX”, en VÁZQUEZ VICENTE, Xosé H. (ed.), *Vigo. Economía e Sociedade*. Xerais, Vigo, págs. 35-54.

<sup>56</sup> Debe señalarse aquí que en las importaciones por Vigo en los años de 1915 y 1917 aparecen fuertes entradas de oro. En el *gráfico 4* creímos más adecuado excluir dichas entradas. Si las incluyésemos, en esos años tendríamos una situación deficitaria.

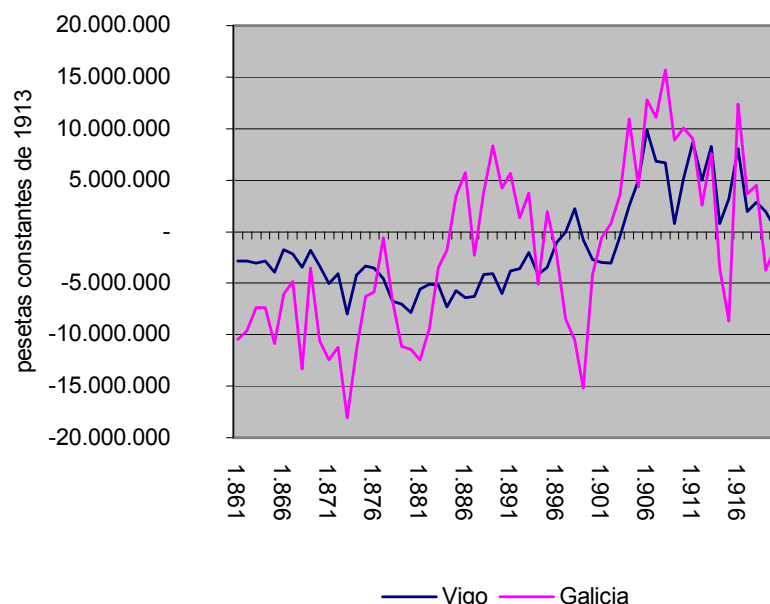
Gráfico 4: **Saldos comerciales sin importaciones de oro. Aduana de Vigo**



Fuente: Elaboración propia a partir de *Estadística(s) general del comercio exterior de España*

Resulta interesante comparar la evolución del saldo de Vigo con la del conjunto de comercio exterior por las aduanas gallegas. Dicha comparación se representa en el *gráfico 5*. Según puede verse en el gráfico, hasta 1885, al igual que ocurre con Vigo, el déficit comercial con el extranjero es la nota definitoria del comercio gallego. A partir de esta fecha, gracias, sobre todo, a la exportación de ganado vacuno el saldo comercial gallego con el exterior pasó a ser positivo, situación que, excepto en los últimos años del siglo, se mantuvo hasta la Primera Guerra Mundial.

Gráfico 5: **Evolución de los saldos comerciales. Galicia y Vigo (1860-1920)**<sup>57</sup>



Fuente: Elaboración propia a partir de *Estadística(s) general del comercio exterior*

<sup>57</sup> Los saldos comerciales están calculados en pesetas constantes de 1913. Excluimos las importaciones de oro y plata.

A partir de 1900 Vigo es el responsable principal del superávit comercial gallego. Con una aportación de más de la mitad de la cuantía de los flujos totales, la evolución del comercio por esta aduana marcaba la pauta gallega. En el *gráfico 5* puede verse cómo la trayectoria de las dos curvas se hace mucho más parecida desde el comienzo del siglo XX.

### III. La estructura del comercio exterior vigués.

En este apartado tratamos de dar un paso más en el análisis realizado en la sección anterior. Para ello estudiaremos con algo más de detalle la composición interna del comercio por Vigo y estableceremos alguna comparación con la del comercio exterior español.

El principal problema que encontramos en esta parte del trabajo fue la homogeneización de las partidas más relevantes de importación y exportación, ya que tanto los cambios tecnológicos y económicos ocurridos durante los 60 años que abarca nuestro estudio como los derivados de modificaciones en la clasificación arancelaria obligan a ser cuidadosos para evitar incluir bajo una denominación común partidas que son distintas y al mismo tiempo no incurrir en una casuística excesiva.

En los cuadros que se presentan a lo largo de esta sección, con cortes aproximadamente cada cinco años, se pretenden recoger todas las posibles variaciones y modificaciones en la estructura de cada flujo. El punto de partida viene determinado por las fuentes disponibles, ya que 1862 es el primer año para el que las *Estadísticas de Comercio Exterior* ofrecen datos por aduanas para exportaciones e importaciones.

#### III.1. La composición de las importaciones

El *cuadro 3* permite apreciar el proceso de diversificación de las importaciones por Vigo. Así, en 1862 las tres principales partidas de importación sumaban más de la mitad del global importado, mientras que en 1920 apenas superaban el 26%. Y si tomamos la suma de las diez primeras partidas los porcentajes que alcanzamos son respectivamente el 82% en 1862 y el 53,5% en 1920. Esta diversificación es más acusada desde los primeros años del siglo XX, en los que, como hemos indicado anteriormente, aumentó considerablemente la población y se avanzó en la industrialización viguesa.

Esta diversificación coincide con la caída en la participación relativa de algunos productos que en las primeras etapas eran muy importantes. Un caso destacado en este sentido es el del azúcar; pero afecta también a otros productos procedentes principalmente de América como los cueros, el cacao o el aguardiente. Esta caída se acelera hacia finales del siglo XIX, coincidiendo con la pérdida de las últimas colonias en ultramar<sup>58</sup> y con el incremento de la demanda de materias primas industriales y bienes de capital.

La diversificación observada en el caso de Vigo desde fines del XIX contrasta con los resultados que para España obtuvo Leandro Prados<sup>59</sup>. Este autor realizó un análisis de la concentración del comercio exterior y concluyó que en la etapa 1889-1913 se había producido un aumento en la concentración de los flujos exteriores españoles. Pues bien, fue precisamente en esos años cuando las compras viguesas al extranjero se diversificaron en mayor medida.

---

<sup>58</sup> MALUQUER DE MOTES, J. (1999), *op. cit.*

<sup>59</sup> PRADOS DE LA ESCOSURA, L. (1982) *Comercio exterior y crecimiento económico en España, 1826-1913: Tendencias a largo plazo*. Banco de España, Madrid, págs. 55 y ss.

**Cuadro 3 :** Principales partidas de importación por la Aduana de Vigo y porcentajes de participación en el total

	1862	1866	1870	1875	1880	1885	1889
<b>Más de 25%</b>	Azúcar	Azúcar	Azúcar	Azúcar		Cueros	
<b>15-20%</b>		Cueros	Aguardiente	Aguardiente	Cueros		Bacalao
<b>10-15%</b>	Cueros Aguardiente	Cacao			Material para ferrocarril	Bacalao	Cueros
<b>5-10%</b>	Carbón	Azufre	Azufre Bacalao Carbón	Bacalao Azufre	Aguardiente Azúcar Bacalao	Aguardiente Azúcar Cacao	Azúcar Harina de trigo Carbón
<b>Menos de 5%</b>	Tejidos de lana Tejidos algodón Hierro Máquinas Tejidos de seda	Carbón Tejidos de lana Herramient as Hilaza de cáñamo	Cacao Petróleos Harina de trigo Tejidos de lana	Petróleos Carbón Cacao Pipería Madera	Cacao Petróleos Maíz Harina de trigo Carbón	Arroz Harina de trigo Carbón Madera Pipería	Cacao Arroz Aguardiente Madera Azufre

Fuente: Elaboración propia a partir de *Estadística(s) general del comercio exterior*

**Cuadro 3 (continuación):** Principales partidas de importación por la Aduana de Vigo y porcentajes de participación en el total

	1895	1900	1905	1910	1915	1920
<b>Más de 25%</b>						
<b>15-20%</b>				Maíz	Bacalao Maíz	
<b>10-15%</b>	Bacalao Duelas	Maquinaria Bacalao	Estaño	Bacalao	Insecticidas	Bacalao
<b>5-10%</b>	Azúcar Carbón	Cueros Carbón	Bacalao Carbón Trigo Maquinaria Sulfato de cobre Cacao	Carbón Estaño	Cueros	Locomotoras Generadores eléctricos Maquinaria
<b>Menos de 5%</b>	Cueros Locomotoras Embarcaciones Cacao Azufre Hilaza de cáñamo	Estaño Petróleos Cacao Azufre Sulfato de cobre Hoja de lata	Embarcaciones Despojos Cacao Harina de trigo	Madera Despojos Insecticidas Azufre Cok Mulos, mulas, potros y potrancas	Café Estaño Carbón Tripas Petróleos Azufre	Madera Maíz Harina de trigo Automóviles Azufre Estaño

Fuente: Elaboración propia a partir de *Estadística(s) general del comercio exterior*

¿Cuáles eran los principales productos importados y qué cambios merecen ser destacados?

Tal como se refleja en el *cuadro 3*, hasta el último cuarto del siglo XIX el azúcar, procedente en su mayoría de Cuba, era el producto más destacado entre las importaciones, representando hasta 1875 cerca del 30% del total. Merece la pena señalar que este producto había tenido también un papel destacado en las importaciones españolas. Para el conjunto de España tales compras fueron disminuyendo desde la década de 1850, debido, en parte, a la reducción de la demanda y, en parte, a la producción nacional de azúcar a partir de remolacha<sup>60</sup>. Sin embargo, el descenso en las importaciones por la aduana de Vigo no se produjo hasta la década de 1880. Ello se debe a que en Galicia no se daban las condiciones idóneas para el cultivo de estas plantas. La producción propia estaba, por tanto, descartada. Y, las compras al mercado español estaban condicionadas por las defectuosas comunicaciones con el interior, al menos hasta la llegada del ferrocarril.

En la década de 1880 son los cueros, el bacalao y el material ferroviario los que ocupan las primeras posiciones entre las entradas de productos extranjeros. En lo que se refiere a los cueros, Galicia, a mediados del siglo XIX, era el primer productor nacional de curtidos<sup>61</sup>. Las ventajas naturales favorecían el asentamiento de esta industria en la región. La abundancia de robles necesarios para el proceso curtiente y el elevado número de reses de vacuno facilitaba el desarrollo de la industria autóctona. Avanzada la segunda mitad del siglo, las mejoras del transporte internacional facilitaron la llegada de cueros procedentes de América, que eran altamente competitivos en el mercado gallego<sup>62</sup>. Junto a esto, las nuevas técnicas introducidas en el proceso de curtido indujeron cambios en la localización de la industria del curtido, al reducir notablemente la dependencia de robles utilizados en el proceso. La unión de ambos factores llevó a la progresiva localización de estas actividades en las zonas de influencia de los puertos importadores<sup>63</sup>. Las iniciales ventajas perdieron relevancia y Galicia fue cediendo su jerarquía en el contexto nacional<sup>64</sup>.

Otro producto que figura durante gran parte del periodo estudiado entre los más destacados es el bacalao. Al igual que en el caso de los cueros es una partida con fuerte tradición en el comercio vigués. Las llegadas de bacalao ya eran habituales en el siglo XVIII<sup>65</sup>. Sin embargo la evolución es la opuesta al caso de los cueros, ya que en los últimos

---

<sup>60</sup> PRADOS DE LA ESCOSURA, L. (1991): *De imperio a nación. Crecimiento y atraso económico en España (1780-1930)*. Alianza Editorial, Madrid, cap.5.

<sup>61</sup> CARMONA BADÍA, J. (1990a): “Crisis y transformación de la base industrial gallega, 1850-1936” en NADAL, J. e CARRERAS, A.: *Pautas regionales de la industrialización española. S.XIX-XX*. Ariel, Barcelona, págs.23-48.

<sup>62</sup> La evolución de las importaciones, los precios y los cambios en los mercados de este producto se estudia en FERNÁNDEZ VÁZQUEZ, M. T. (2002), “La industria del curtido en la Galicia contemporánea”. Tesis doctoral inédita, Santiago de Compostela. Resulta también de interés GÓMEZ MENDOZA, A. (1994), “Del matadero a la tenería: producción y consumo de cueros y pieles en España (1900-1933)”, en NADAL, J. y CATALÁN, J. (eds.), *La cara oculta de la industrialización española*. Alianza Universidad, Madrid.

<sup>63</sup> El desarrollo de esta industria en Vigo coincidió con el incremento en el volumen importado. De finales del siglo XIX son las empresas de curtidos de Bárcena y Solleiro. CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN (1986): *Un siglo de servicio a Vigo: (1886-1986)*, La Cámara, D.L., Vigo.

<sup>64</sup> Tanto las principales fases del declive de esta industria en Galicia como los factores que incidieron en el mismo se analizan en CARMONA BADÍA, J. y FERNÁNDEZ VÁZQUEZ, T. (2003), *A Compostela industrial. Historia e pegada das fábricas de coiros no concello de Santiago*. Consorcio de Santiago, Santiago.

<sup>65</sup> CEGARRA, B. (2000): *Vigo en la historia*. A Nosa Terra, Vigo.

años es cuando se produce un fuerte incremento en las cantidades importadas y adquiere una mayor participación relativa.

**Cuadro 4** : Aportación de las principales partidas de importación de la Aduana de Vigo

<b>Años</b>	<b>Azúcar</b>	<b>Cueros</b>	<b>Bacalao</b>
<b>1862</b>	26,99	12,85	0,96
<b>1866</b>	28,79	15,47	6,07
<b>1870</b>	29,59	5,71	6,13
<b>1875</b>	26,52	13,40	8,58
<b>1880</b>	17,07	17,07	6,43
<b>1885</b>	7,09	28,02	12,56
<b>1889</b>	7,00	10,86	16,52
<b>1895</b>	7,87	4,61	14,17
<b>1900</b>	-	6,88	11,54
<b>1905</b>	-	1,49	9,83
<b>1910</b>	-	2,16	14,28
<b>1915</b>	-	8,63	17,68
<b>1920</b>	-	0,17	12,31

Fuente: Elaboración propia a partir de *Estadística(s) general del comercio exterior*

Tal como puede verse en el *cuadro 4*, hasta la última década del siglo XIX la suma de las tres partidas mencionadas –azúcar, cueros y bacalao–, representaba cerca de la mitad del valor total de las importaciones por Vigo. El grado de concentración era, en esa etapa, mayor que el observado por Prados para el conjunto de España<sup>66</sup>.

Aunque sin alcanzar los porcentajes de los señalados anteriormente, otros productos destacados en la composición de las importaciones eran los tejidos, el azufre, el carbón, y el trigo.

Los tejidos fueron perdiendo importancia dentro de las compras al exterior, lo que también ocurrió en el conjunto de España y que parece explicarse por el desarrollo del sector en el ámbito nacional, especialmente en Cataluña. El azufre, otra partida importante, aquí en Galicia se utilizaba en la agricultura para sanear las viñas y también tenía aplicaciones en la industria textil, en la que se empleaba para el blanqueado de los tejidos.

Las importaciones de carbón mantuvieron una línea regular durante todo el período<sup>67</sup>. Con todo, hacia finales del siglo XIX las compras de esta materia prima experimentaron un impulso, debido al uso generalizado de máquinas de vapor en la industria y en los transportes, que utilizaban el carbón como materia prima. Además del carbón, en estos años irrumpió también con fuerza el petróleo y sus derivados.

En el caso del trigo, hasta la década de 1870 eran frecuentes las exportaciones de harina, con destino a América o incluso a Europa. Pero, a partir de los ochenta el flujo cambió de dirección y empezaron a registrarse principalmente entradas. Así, por ejemplo, en 1889 las importaciones de harina de trigo representaron el 6% del valor de las mercancías importadas por Vigo, y en varios de los años siguientes la participación fue aún mayor. Este cambio se produjo también en otras aduanas españolas. Hasta la década de los ochenta las llegadas de

<sup>66</sup> PRADOS DE LA ESCOSURA, L. (1991), *op. cit.*

<sup>67</sup> El caso vigués no es comparable a las entradas de carbón por los puertos de Bilbao y Barcelona, donde las entradas de carbón eran las más importantes en volumen. DE LA PUERTA (1994), *op. cit.*

cereales americanos eran limitadas<sup>68</sup>. Pero la competencia de los productos de ultramar<sup>69</sup> no sólo acabó con las exportaciones sino que el cereal americano penetró con fuerza en los mercados europeos. La aduana de Vigo es un ejemplo de esto.

Un rasgo básico en la estructura de las importaciones viguesas es el progresivo cambio en la composición de las compras, caracterizado por una substitución paulatina de bienes de consumo y alimentos por materias primas y bienes de capital. Esta es una característica que también se aprecia a nivel nacional<sup>70</sup> y que en Vigo se manifiesta en un incremento de compras de maquinaria, estaño, hoja de lata, motores o, ya en los últimos años, productos relacionados con el sector eléctrico. Este cambio fundamental, que se produjo en los últimos años del siglo XIX y sobre todo en la primera década del XX, está estrechamente relacionado con el desarrollo de la industria conservera viguesa, que, como ya hemos indicado, tenía efectos de arrastre sobre otras industrias auxiliares<sup>71</sup>.

Las adquisiciones de estaño forman parte de estas nuevas importaciones de finales del XIX. Si, en 1889, el valor de las compras viguesas de *estaño en lingotes* no llegaba al 1% de las importaciones, en 1905 se había convertido ya en el principal producto importado, y suponía el 11% de los pagos al extranjero. Con el estallido de la Primera Guerra Mundial estas importaciones se redujeron. De hecho, este es uno de los productos en los que con más contundencia se manifiesta la reducción de las importaciones de los años de la Gran Guerra a la que nos hemos referido en la sección anterior de este trabajo. No hay que olvidar que Gran Bretaña, uno de los países beligerantes, era el principal proveedor gallego<sup>72</sup>.

La hoja de lata era otro input imprescindible para la industria conservera. Las dificultades para la adquisición de hoja de lata fue objeto de numerosas protestas por parte de los conserveros vigueses<sup>73</sup>. Se quejaban de la protección a la industria siderúrgica española, que “obligaba” a un abastecimiento de hoja de lata nacional y que, decían, dañaba al sector conservero, ya que no tenía la calidad del producto importado ni un precio competitivo. La ley de *admisiones temporales*, aprobada en 1888, (y cuya finalidad era favorecer a la industria exportadora española, posibilitando la importación de productos para su transformación industrial en España, que luego se venderían en el extranjero) agudizó las quejas de los productores de conservas vigueses, ya que la hoja de lata quedó excluida inicialmente de ese régimen. Su insistencia serviría para que finalmente se incluyese en el régimen de admisión temporal, por Real Orden de 18 de marzo de 1909<sup>74</sup>. A partir de 1900 surgieron empresas para la transformación de hoja de lata como *La Metalúrgica* y más tarde *La artística* y otras

---

<sup>68</sup> En diversas ocasiones prohibidas por la política comercial vigente. GALLEGO MARTÍNEZ, D. y PINILLA NAVARRO, V. (1996): “Del librecambio matizado al proteccionismo selectivo: El comercio exterior de productos agrarios y alimentos en España entre 1849 y 1935”, *Revista de Historia Económica*, año XIV, nº 2, págs. 371-420.

<sup>69</sup> Sobre los efectos de las llegadas de los productos de ultramar en el caso de los cereales véase CABO VILLAVERDE, M. (1999): *A integración política do pequeno campeñado: o caso gallego no marco europeo 1890-1939*. Tesis doctoral inédita. Universidade de Santiago de Compostela.

<sup>70</sup> PRADOS DE LA ESCOSURA, L. (1991), *op. cit.*, cap. 5.

<sup>71</sup> J.Carmona respecto a esto afirma que “la mayor parte de la industria gallega del presente siglo (XX) es heredera, directa o indirectamente, de la industria conservera o de aquellas otras actividades que en relación con ella se desarrollaron en los últimos años del s.XIX y primeros del XX: construcción y efectos navales, fabricación de envases, estampación de hojalata, etc.”. CARMONA BADÍA, J. (1985), *op. cit.*, pág. 187.

<sup>72</sup> ABREU SERNÁNDEZ, M.F. (1983), *op. cit.*

<sup>73</sup> ÁLVAREZ BLÁZQUEZ, X.M. (1960), *op. cit.*

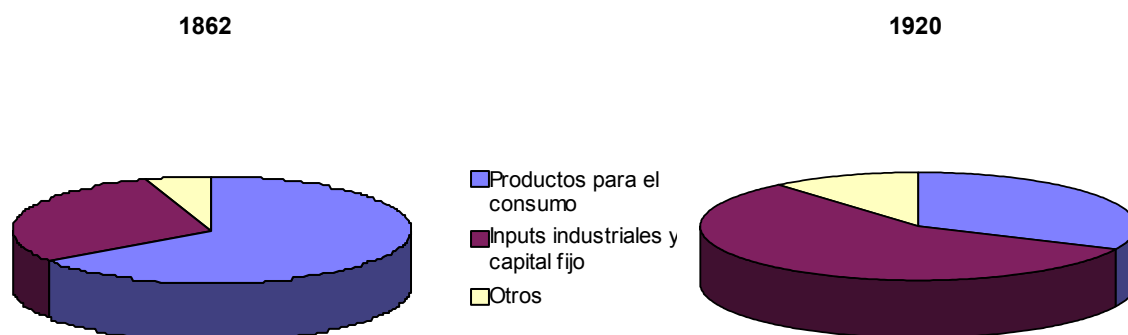
<sup>74</sup> CAMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN (1986), *op.cit.*

dedicadas al estañado. En muchos casos se produjo un verdadero proceso de integración vertical<sup>75</sup>.

Así mismo, a partir de 1900, dentro de esta orientación más industrial de las importaciones viguesas y como reflejo del fuerte proceso de inversión en capital fijo, aparecen entre las partidas más importantes maquinaria<sup>76</sup>, embarcaciones, generadores eléctricos, etc. Además, los primeros años del siglo XX fueron fundamentales para las infraestructuras del puerto de Vigo. Y tanto el tranvía como el desarrollo del sector eléctrico fueron también fuentes de demanda de importaciones en esas primeras décadas del siglo XX.

Este proceso de cambio en las principales importaciones aparece reflejado en el *gráfico 6*. Incluimos bajo el epígrafe inputs industriales y capital fijo todas estas partidas de las que venimos hablando en este apartado: hierro, hoja de lata, combustibles, maquinaria, locomotoras, estaño, generadores eléctricos, etc. En el grupo de productos para el consumo estarían el bacalao, el maíz, el cacao, tejidos, harina de trigo, etc. En *Otros* incluimos productos de difícil o dudosa ubicación.

**Gráfico 6:** Composición de las importaciones, 1862 y 1920



Fuente: Elaboración propia a partir de *Estadística(s) general del comercio exterior*

El gráfico muestra con claridad el proceso de cambio en la estructura de las importaciones, lo que constituye un reflejo de las transformaciones experimentadas no sólo por la economía viguesa sino también por la gallega. Si bien, estos cambios son comunes al caso español creemos que la peculiaridad de Vigo radica en la rapidez con que se produjeron estas transformaciones en la estructura de las importaciones. Como vimos, la persistencia de los productos primarios en las llegadas al puerto se mantiene hasta la década de 1890, cuando en España ya se venía produciendo cierta orientación industrial. Pero, a partir de esta época el avance vigués fue muy importante.

<sup>75</sup> Los propietarios de las fábricas de conservas participaron en la creación de fábricas de construcción naval o incluso en la industria de transformación de la hojalata. Es el caso de Curbera, propietario de una de las primeras industrias de conserva, que participa en la creación en 1907 de “Curbera, Conde y Montenegro”, dedicada a la transformación de la hoja de lata.

<sup>76</sup> La variedad de máquinas aumenta con el transcurrir de los años: máquinas para la industria textil, maquinaria agrícola, máquinas de vapor, conformaban una serie de partidas cada vez más importantes en el contexto vigués.

### III.2. Las exportaciones

Las exportaciones presentan un grado de concentración más elevado que las importaciones. Las diez primeras partidas de exportación de cada ejercicio superan siempre el 80%, y en la mayoría de los años el 90%. La razón de esta concentración radica fundamentalmente en el peso que alcanzaban las principales partidas exportadas: el ganado vacuno y las conservas. La mayoría de las exportaciones eran productos primarios. Esto encaja con lo que ocurría en el resto del Estado<sup>77</sup>.

A pesar de la citada concentración de las exportaciones viguesas, el abanico de productos exportados se incrementó notoriamente a lo largo del período de estudio. En 1866 apenas 11 partidas tenían una significación importante. Como vemos en el *cuadro 5*, el ganado era el predominante y otras partidas como el maíz, el mineral de estaño, o la carne salada eran partidas con una aportación ínfima si las comparamos con el ganado. Sin embargo, a partir de 1900 el número de partidas dirigidas al extranjero era mucho más amplio. El desarrollo de la industria viguesa, las condiciones del puerto, que mejoraron notablemente, y las comunicaciones con el interior contribuyeron a la diversificación de las exportaciones.

**Cuadro 5:** Principales partidas de exportación por la Aduana de Vigo. Porcentajes sobre el total

	1862	1866	1870	1875	1880	1885	1889
<b>Más do 75 %</b>		Ganado vacuno					
<b>50-75 %</b>			Ganado vacuno			Ganado vacuno	
<b>25-50%</b>	Ganado vacuno			Ganado vacuno Pescado salado	Ganado vacuno Sardina salada		Conservas Ganado vacuno
<b>15-25%</b>	Huevos		Huevos	Huevos	Huevos		
<b>5-15%</b>	Harina de trigo			Tejidos de cáñamo Grasa de pescado	Grasa de pescado Conservas	Conservas Sardina salada Vino	Legumbres Sardina salada
<b>Menos do 5%</b>	Garbanzos Aceite Habas Sardinias Maíz Chocolate	Maíz Mineral de estaño	Manteca de vacas Sardina salada y prensada	Harina de trigo Vino	Harina de trigo	Mercurio Tártaro crudo Legumbres Carbón	Carbón Tejidos de lana Tejidos de algodón Grasas Aguas minerales Huevos

<sup>77</sup> PRADOS DE LA ESCOSURA, L. (1991), *op. cit.* pág. 198. El peso de los alimentos y de las materias primas en las exportaciones españolas se aproxima al 80% en todo el período. Si bien a partir de 1900 las manufacturas y los productos semielaborados incrementaron su presencia en el global exportado.

**Cuadro 5 (continuación)**

	1895	1900	1905	1910	1915	1920
<b>Más do 75 %</b>			Conservas	Sardina en conserva		
<b>50-75 %</b>	Conservas	Conservas			Sardina en conserva	Sardina en conserva
<b>25-50%</b>						
<b>15-25%</b>					Otras conservas	Otras conservas
<b>5-15%</b>	Vino	Aguas minerales		Aguas minerales		
<b>Menos do 5%</b>	Huevos Legumbres Sardina salada Ganado vacuno Aguas minerales Embutidos Carnes Manteca	Paños y tejidos de lana Tejidos de algodón Sardina salada Vino Manteca	Sardina salada Aguas minerales Huevos Vino	Otras conservas Huevos Productos farmacéuticos	Aguas minerales Sardina salada Productos farmacéuticos	Productos farmacéuticos Sardinias saladas Armas Castañas Vino

**Fuente:** Elaboración propia a partir de *Estadística(s) general del comercio exterior*

En el *cuadro 5* se recogen las principales partidas de exportación a lo largo del período. En la columna de porcentajes no seguimos el baremo dado para las importaciones precisamente por la mayor concentración de las salidas. Dado que en algún período la principal partida exportada concentra más del 75% establecemos como intervalo más alto aquellos productos que superan este porcentaje. En el cuadro aparecen las diez principales partidas en cada año, excepto en el caso de que dichas partidas no superen el 1%, por considerar que serían poco representativas.

Para el ganado vacuno, el puerto de Vigo fue una de las salidas más importantes de Galicia hasta la década de 1880. La participación de las exportaciones de vacuno era elevada ya en los comienzos del período de estudio y alcanzó su máximo relativo en 1866, año en el que casi todas las exportaciones viguesas eran de este producto. Se mantuvieron con un peso importante hasta finales de la década de los 80, pero a partir de ahí su empezó su descenso hasta desaparecer, debido a que Gran Bretaña, nuestro principal comprador, pasó a importar carne de los países del ultramar.

Desde principios del siglo XX la exportación de conservas se convirtió en la principal causa del auge exportador vigués. Ya en 1889 las exportaciones de conservas (que representaban el 32,4% del total) se habían colocado a la altura de las de vacuno. En ese año se producía el encuentro de dos caminos completamente divergentes. De un lado, las exportaciones de ganado estaban en plena decadencia. De otro, las conservas comenzaban a destacar.

En un principio la evolución del sector conservero se vio frenada por la carencia de inputs a un precio competitivo y por la insuficiencia de las comunicaciones con el interior<sup>78</sup>.

<sup>78</sup> CARMONA BADÍA, J. (1985), op. cit., págs. 178-179.

Pero una vez superadas estas dificultades, durante el primer cuarto del siglo XX, este sector lideró tanto el despegue industrial vigués como las exportaciones.

A la altura de 1906 o 1907 *las conserveras gallegas alcanzan su madurez, son un sector ya plenamente formado*<sup>79</sup>. Con una elevada producción, orientada hacia el exterior Vigo era la zona más dinámica de España en la producción y exportación de conservas<sup>80</sup>. La mayor parte de las conservas exportadas eran de sardinas. Pero, a finales de la primera década del siglo XX, se produjo una crisis en la producción y exportación de las conservas de sardinas, y ello llevó a un proceso de diversificación de las especies enlatadas.

Durante la Primera Guerra Mundial las exportaciones cayeron. Muchas fábricas dejaron de trabajar como consecuencia del conflicto. Jesús Giráldez apunta que el citado descenso se debe entre otros factores al alto precio que alcanzaron en estos años. La demanda se redujo y este fue un factor clave en la deceleración del sector. Las trabas para el aprovisionamiento de inputs, la escasez del transporte marítimo, la disminución de las remesas de los emigrantes en América, y el problema de subsistencias fueron otros factores apuntados para explicar las dificultades del sector.

Además de las citadas conservas y vacuno, otros productos relevantes entre las exportaciones eran los huevos, la harina de trigo, legumbres, y los productos sucedáneos de los animales (grasas, principalmente). Las exportaciones de huevos alcanzaron cuotas elevadas en los primeros años. Hasta 1910 fue una partida de gran importancia, aproximándose algunos años al 20%. Parece que por Vigo se exportaban no sólo huevos gallegos sin incluso algunos procedentes de Portugal. La importancia de este flujo llevó a la aparición, principalmente en Vigo y Vilagarcía, de sociedades especializadas en su distribución<sup>81</sup>.

Mientras los grandes centros urbanos españoles se convertían, desde el último cuarto del siglo XIX, en importadores de huevos, Galicia, a través de Vigo y otros puertos menores aumentaba sus exportaciones. Es curioso que Vigo aumente sus exportaciones a partir de la década de 1880 siendo precisamente en este momento cuando se comunica Galicia con el interior.

Las exportaciones de harina de trigo fueron importantes hasta 1880. A partir de este momento la llegada de los cereales americanos, provoca que la producción nacional no sea competitiva, y que la exportación de cereales casi desaparezca<sup>82</sup>. El principal destino eran los mercados protegidos de las colonias americanas, y en muchas ocasiones el saldo del comercio de estas harinas era deficitario, es decir, las importaciones superaban a las exportaciones. Pese a todo la exportación fue, en términos relativos, importante en la década de 1870.

El vino fue otro de los productos destacados dentro de las exportaciones viguesas. Aunque no alcanzó la dimensión que tuvo para el conjunto español, desde el último cuarto del siglo XIX las salidas aumentaron. Hasta mediada la década de 1880 las exportaciones hacia América siempre superaron a las destinadas al mercado europeo, pero a partir de esta fecha el puerto vigués no estuvo al margen del incremento espectacular de la demanda europea,

---

<sup>79</sup> CARMONA BADÍA, J. (1985), *op. cit.* pág. 183.

<sup>80</sup> Desde 1902, y de forma ininterrumpida es el principal productor y exportador español. ABREU SERNÁNDEZ, M.F. (1983) *op. cit.*, cuadro d, pág. 304.

<sup>81</sup> ABREU SERNÁNDEZ, M.F (1983). *op. cit.* pág. 97.

<sup>82</sup> PRADOS DE LA ESCOSURA, L. (1982), *op. cit.* cap. 3.

provocada por la plaga de la filoxera en Francia y facilitado por el tratado comercial hispano-francés de 1882<sup>83</sup>.

Las carnes, mantecas, grasas, etc., constituyeron una fuente no despreciable de ingresos por ventas al extranjero. Reflejaban una estructura productiva orientada a las actividades agrarias, que en caso de excedente podrían vender al exterior, aunque faltaba una orientación clara al mercado, como lo demuestra la irregularidad en las exportaciones de este tipo de productos.

Por último subrayar las exportaciones de tejidos, aguas minerales y de productos farmacéuticos. Los tejidos están presentes en los últimos años del siglo XIX y dada su composición (hay exportaciones de tejidos de lana, de algodón, y de cáñamo), no parecen definir la estructura productiva de Vigo y su zona de influencia. Por el contrario utilizarían Vigo como salida hacia mercados internacionales. Los productos farmacéuticos destacan principalmente a partir de 1910, aportando un porcentaje importante de las exportaciones: el 3,5% en 1920, siendo, tras las conservas, la principal partida de exportación. Las aguas minerales aparecen como producto exportado a partir de finales de la década de 1880. Su crecimiento es muy importante, y entre 1889 y 1910 multiplican por algo más de 10 su valor.

## CONCLUSIONES

De la investigación realizada resaltaremos una serie de resultados que exponemos a continuación a modo de conclusión:

El papel de Vigo como puerto comercial ha sido generalmente subestimado, debido en parte a la gran importancia que adquirió como puerto pesquero y como lugar de embarque para la emigración. Si bien es cierto que a mediados del XIX las cifras globales de comercio exterior realizadas por este puerto no eran muy elevadas, creemos que la creciente importancia del mismo debe ser resaltada.

El desarrollo comercial de Vigo comienza a tener cierta importancia desde mediados del siglo XVIII y estaba basado en la explotación de los abundantes recursos primarios: pesca fundamentalmente, pero también en la explotación eficiente de los recursos ganaderos y agrícolas. Factores externos tales como una legislación más liberalizadora para el puerto como distribuidor comercial, o la llegada de los fomentadores catalanes, que contribuyeron al desarrollo de las pesquerías, ayudaron a estimular el comercio exterior por este puerto.

En términos de comercio exterior, a mediados del siglo XIX Vigo ocupaba la segunda plaza en el contexto gallego tras A Coruña. En el momento en que arranca este trabajo, 1861, Vigo concentraba el 25% de las importaciones totales gallegas y el 21% de las exportaciones. En ese año la participación relativa del puerto coruñés en el comercio gallego era sensiblemente superior: 53% para las importaciones y 60% para las exportaciones.

A lo largo de la comunicación se demuestra que el peso relativo del puerto vigués en el comercio exterior gallego fue creciendo durante el período estudiado, incrementándose espectacularmente desde finales del siglo XIX, cuando este puerto se configura como el principal centro comercial gallego. En 1920 las importaciones por la aduana de Vigo representaban más del 60% de las globales gallegas, y para el caso de las exportaciones el predominio del puerto vigués era todavía más acentuado, ya que alcanzaba el 70%. También avanzó Vigo cuando la comparación la hacemos a nivel nacional. Así, a la altura de 1920 las exportaciones viguesas suponían casi el 2% de las exportaciones totales, mientras que en los

---

<sup>83</sup> PRADOS DE LA ESCOSURA, L. (1982), *op. cit.* págs. 43 y ss; SERRANO SANZ, J.M. (1987), *op. cit.*

años iniciales de nuestro estudio esta cifra era sensiblemente inferior, representando alrededor del 0,5%. En el caso de las importaciones la mejora relativa también se produjo, si bien no es tan destacable. En resumen, el ritmo de crecimiento del comercio exterior vigués fue más elevado que el gallego e inclusive que el español, tendencia especialmente acusada en el caso de las exportaciones.

Es especialmente resaltable el incremento de las exportaciones iniciado a principios del siglo XX y que alcanza el punto más elevado en los años previos a la Primera Guerra Mundial. La expansión de la industria conservera, que destina su creciente producción hacia mercados exteriores, parece ser la principal responsable de este importantísimo incremento del flujo exportador.

La ausencia de infraestructuras portuarias, las deficientes comunicaciones con el interior peninsular y la lenta transformación de la estructura productiva gallega y de la integración del mercado fueron los obstáculos más importantes con los que se encontró Vigo en estos años, y que limitaron su crecimiento como puerto comercial.

En lo que se refiere a los saldos del comercio a través de esta aduana, pueden diferenciarse dos etapas principales dentro de nuestro período de estudio. Una primera etapa, que se corresponde con la segunda mitad del siglo XIX, en la que el saldo es deficitario, y una segunda etapa, desde comienzos del s.XX hasta 1920, en la que el saldo pasa a ser superavitario. Cabe indicar aquí dos aspectos importantes. En primer lugar, el cambio de saldo coincide con un período de importante crecimiento del comercio exterior por esta aduana y de fuerte impulso exportador. En segundo lugar, desde principios del siglo XX, la creciente importancia relativa de Vigo dentro del conjunto de Galicia lleva a que el signo del saldo por Vigo determine en gran medida el signo del saldo comercial gallego.

En relación con la estructura del comercio exterior, cabe señalar que las importaciones alcanzan un menor grado de concentración que las exportaciones. Además, la diversificación va aumentando a lo largo del período de estudio y cada vez son más variadas las partidas importadas por Vigo. Hemos comprobado que las diez partidas más importantes desde el punto de vista de las compras suponían el 82% en 1862, pasando en 1920 a representar el 53,5%. En lo que se refiere a las exportaciones el nivel de concentración era más elevado. Las diez primeras partidas exportadas siempre superaron el 80% del global vendido al extranjero. Como explicamos a lo largo del texto, el elevado peso de las exportaciones de ganado vacuno y de conservas está detrás de este alto nivel de concentración.

Entre los principales productos importados destacan el azúcar, los cueros y el bacalao. Estos productos, con cambios en su posición relativa, lideraron a lo largo de todo el período las importaciones viguesas. Los dos primeros fueron especialmente importantes en el último cuarto del siglo XIX; la mayoría de estas llegadas procedía de América, y se vieron favorecidas por el descenso en los costes del transporte y la generalización del comercio internacional. A partir de principios del siglo XX azúcar y cueros perdieron importancia relativa dentro de las importaciones por Vigo y dejaron de ser los predominantes; el bacalao se convertirá entonces en el principal producto importado.

A pesar de lo indicado en el párrafo anterior creemos que un rasgo que merece ser destacado de las importaciones viguesas es el incremento de las compras de inputs para la industria que se produce desde finales del siglo XIX y, sobre todo, en los primeros años del siglo XX. Esta creciente importación de inputs se da también en el caso español, pero lo más destacado del caso vigués es la rapidez con la que se producen estos cambios. Desde finales del XIX los aprovisionamientos para las nuevas industrias (estaño, hojalata, carbón, etc.) junto con bienes de capital fijo (maquinarias agrícolas, textiles, etc.) o importaciones

relacionadas con las obras públicas (generadores eléctricos, locomotoras, etc.) emergen con fuerza en la estructura de las importación por el puerto de Vigo, y están muy relacionadas con el impulso industrial vigués de estos años. Este ritmo importador es más destacable que en el caso nacional.

En lo que respecta a las exportaciones, a lo largo del período estudiado, hay dos productos que casi monopolizan las ventas al exterior desde el puerto vigués: el ganado vacuno y las conservas de pescado. Numerosos trabajos han incidido ya en el estudio de estos dos productos y en su importancia para el desarrollo económico vigués y gallego. Pero, además de las citadas partidas, conviene no olvidar otros productos exportados como los cereales en una primera etapa; los huevos, siempre presentes; u otros productos como el pescado salado, fundamental en términos relativos en los primeros años.

Un aspecto que nos parece importante es el hecho de que las exportaciones por Vigo pasan de ser casi exclusivamente de carácter primario hasta las últimas décadas del siglo XIX a tener un peso importante los productos manufacturados (conservas de pescado fundamentalmente, pero también productos farmacéuticos y armas, etc.). El comercio exterior refleja, pues, con claridad el proceso de industrialización de Vigo y su área de influencia.

Señalaremos por último que lo que mejor define la evolución del comercio exterior vigués en el período de estudio es su crecimiento. Y la característica más destacable de las primeras décadas del siglo XX es la consolidación de este puerto en la primera posición comercial dentro de Galicia. Una prueba de tal consolidación nos la ofrece el hecho de que a pesar de la crisis pesquera de los primeros años de la década de 1920, Vigo siguió manteniéndose en la primera posición.