

[122]

ENRIC GARCÍA DOMINGO,

es Licenciado e Geografía e Història, especializado en temas de Història Marítima. Ha publicado trabajos sobre temas tan diversos como las sociedades de salvamento de náufragos, la construcción naval, las embarcaciones portuarias, etc. También ha trabajado en el diseño y organización de diversas exposiciones. Ha publicado diversos libros, como por ejemplo *Viure o morir al mar. El salvament marítim al Maresme* (1998), *El hombre y la mar. A través de los tiempos* (2004), *Creences del Mar* (2003), *¿España neutral?* *La marina mercante española y la Primera Guerra Mundial* (2005) o *80 anys de construcció naval a Tarragona, 1918-1998. Astilleros de Tarragona S.A.* (2007), así como diversos artículos y comunicaciones en revistas y encuentros nacionales e internacionales. Desde finales de 2005 es el responsable del Centro de Documentación del Museu Marítim de Barcelona, y también es doctorando de la Universidad de Barcelona.

Resumen

El impacto que tuvo la Primera Guerra Mundial en la marina mercante española, y más concretamente en la catalana, puede medirse a partir de diferentes parámetros. Uno de ellos es el de la creación de nuevas sociedades anónimas dedicadas a la navegación. En el siguiente trabajo abordamos el marco general en el que se desarrolló la marina en este periodo, bajo un progresivo control estatal, y los diferentes ejemplos de empresas creadas entre 1917 y 1921 en función de su capital social, del carácter de sus fundadores o las características de su actividad.

Palabras clave: marina mercante; compañías; Primera Guerra Mundial.

Abstract

The impact of the First World War on the Spanish Merchant navy, and especially on the Catalan navy, can be measured with different parameters. One of them is the creation of new public limited companies in the navigation business. In the present paper we deal with the general framework in which the Merchant navy developed during this period, under the State's growing control, and some examples of companies set up between 1917 and 1921 according to their capital stock, their founders and the features of their activities.

Key words: merchant navy; companies; First World War.

El impacto de la Primera Guerra Mundial en la marina mercante española: un apunte sobre el caso catalán (1914-1922)¹

Enric García Domingo
Universidad de Barcelona

1. Introducción

Con el trasfondo de la Primera Guerra Mundial y de la época dorada que ésta supuso para algunos sectores de la economía española, la marina mercante española vivió un momento de extraordinaria bonanza, un periodo de acumulación de capital sin precedentes. El fenómeno tuvo en Cataluña una significación especial, no sólo por su peso específico en el conjunto de la economía nacional, sino porque dio pie a un aparente renacimiento de su marina mercante. Cataluña había pasado a un segundo plano ante el impulso de la ría de Bilbao, luchando con discreción y sin grandes alegrías por una mera supervivencia, y parecía llegado el momento de recuperar posiciones².

El impacto de la guerra mundial en el conjunto de la economía española ha sido descrito por diversos autores, destacando el trabajo de Santiago Roldán y José Luis García Delgado, en colaboración con Juan Muñoz (1973) que bajo el título de *La formación de la sociedad capitalista en España 1914-1920*³ y en su tomo II dedicaba un capítulo importante a la marina mercante como un ejemplo paradigmático del proceso de acumulación provocado por la Gran Guerra en un

¹ Una aproximación elemental a los rasgos fundamentales del impacto que tuvo la guerra sobre la marina mercante española (aspectos políticos, económicos, militares, etc.) en García Domingo (2005) Se trata de una obra divulgativa de síntesis bibliográfica pero que señala los aspectos generales a tener en cuenta en el estudio de este período.

² Pascual (1991), pp. 299-335. También Riera Tuécols (1993).

³ Roldán y García Delgado (1973).

[124]

sector concreto. Más adelante Jesús María Valdaliso, en su tesis doctoral publicada bajo el título *Los navieros vascos y la marina mercante en España. 1860-1935. Una historia económica*⁴ prestaba especial atención a este periodo por tratarse precisamente de un momento fundamental para la marina vasca. Ambos trabajos aportan abundante información sobre la marina vasca, dado el peso específico de ésta en el conjunto (sus buques, sus armadores y las asociaciones patronales de éstos, sus puertos, etc.) a lo largo del siglo XX y, en el caso del presente artículo, para el periodo 1914-1918. Por el contrario la marina catalana, la segunda en España, apenas aparece como actor secundario en estos y otros trabajos, sin duda porque existen escasos estudios parciales sobre esta cuestión. De hecho, la marina catalana del siglo XX es una gran desconocida, y sólo recientemente han empezado a publicarse algunas monografías sobre la misma⁵.

El presente artículo realiza una aproximación a la marina mercante catalana en un momento que pudo haber sido decisivo para ella, el de la Gran Guerra y la inmediata posguerra⁶. Propongo acercarme al fenómeno a través de uno de sus indicadores: la creación de empresas navieras. Es por ello, sobre todo, un análisis micro histórico de la actividad naviera de sus principales protagonistas: los navieros individuales, las sociedades mercantiles y sobre todo las sociedades anónimas creadas entre 1915 y 1921. Y es que se trata de un momento clave para la marina catalana, ya que dada la pérdida de peso específico que había sufrido la marina mercante catalana frente a vasca, la coyuntura de la guerra mundial ofreció una oportunidad de negocio que fue vista por algunos sectores como una puerta abierta a la recuperación de la influencia perdida. Fue un espejismo que se basó en una errónea valoración de la realidad (una coyuntura que necesariamente debía acabar con la recuperación de la normalidad una vez acabada la guerra) y de las posibilidades reales del sector marítimo catalán⁷.

El artículo se divide en dos partes. En la primera presentaré un esbozo necesariamente incompleto del panorama general en que se desarrolló la marina mercante española entre 1914 y 1919. En la segunda parte me centraré en la descripción general de los agentes implicados y de los cambios en el sector atribuibles a los efectos de la guerra: creación de nuevas empresas, cambios formales en las sociedades, formación de grupos que combinan navegación y construcción naval,

⁴ Valdaliso (1991).

⁵ Por ejemplo Sella y Rodrigo (2002), Rodrigo (2005) o Enric García (2007b).

⁶ El estudio de este periodo y el análisis del impacto de la Gran Guerra sobre el sector marítimo catalán es el objeto de estudio de una tesis doctoral en marcha.

⁷ Esta percepción se reflejó en otros foros más allá de lo económico. Por ejemplo, en Barcelona se empezaron a publicar revistas especializadas en temas marítimos, prácticamente inexistentes con anterioridad como *Marina* (que apareció en febrero de 1915 y se publicó poco más de un año) o *Navegación* (que salió a la luz en noviembre de 1918 y dejó de publicarse en septiembre de 1921). Y más interesante aún es la aparición de una revista en lengua catalana, *Catalunya Marítima*, iniciada en enero de 1919 y que se distribuyó hasta junio de 1921. De esta misma revista se empezó a publicar en marzo de 1920 una versión en castellano bajo el nombre de *La Marina Mercante*, que en todo caso en julio de ese mismo año cambió de propietario y de orientación, llegándose a publicar hasta febrero de 1923.

etc., utilizándolas como espejo de las diferentes realidades y posibilidades de la marina catalana en esos años de “orgía de ganancias”, según la afortunada expresión de Antonio Maura. El análisis abarca un periodo corto pero intenso, entre principios de 1915 (cuando se empiezan a sentir realmente los efectos de la guerra sobre el tráfico marítimo) y finales de 1921, cuando la crisis general en el sector marca el final de la anormalidad creada por el conflicto y materializa un hecho: la marina mercante catalana había perdido su oportunidad, si es que esta existió en algún momento.

2. Marina mercante y control estatal

Según el publicista naval Eugenio Agacino la situación de la marina mercante española en el verano del 1914, antes de estallar la guerra, era la siguiente: había 547 vapores de más de 100 toneladas de registro bruto, que representaban un total de 826.261 toneladas. También había 60 barcos de vela de más de 100 toneladas, un total 14.734 toneladas. Haría falta añadir una importante flota pesquera, con 586 embarcaciones a vapores y 15.194 embarcaciones a vela. Con respecto a las personas implicadas en las actividades marítimas, podía hablarse de aproximadamente 4.000 hombres embarcados en veleros, 20.000 embarcados en buques de altura y de cabotaje, 4.000 empleados en industrias auxiliares (diques, careneros, astilleros, etc.), 80.000 más en trabajos portuarios diversos y unas 150.000 personas en el sector de la pesca⁸. Se trataba de un sector fuertemente subvencionado, en aquel momento en pleno aprovechamiento de las ventajas que aportaba la Ley de fomento a las industrias y comunicaciones marítimas o Ley Maura, aprobada en 1909, especialmente en cuanto a las primas a la navegación y a la construcción naval⁹, unas primas que llegaron a significar hasta un 30 por 100 de los beneficios líquidos de las empresas y a las que, cuando constituyeron un lastre que impedía acudir al mercado libre, los navieros renunciaron “patrióticamente”¹⁰.

La Primera Guerra Mundial tuvo una dimensión claramente económica que afectó no sólo a las potencias beligerantes sino también a las neutrales, que se beneficiaron de forma extraordinaria de la coyuntura y que también sufrieron en parte la tragedia de la guerra¹¹. España declaró su neutralidad el 7 de agosto de 1914 y se colocó en una situación privilegiada para sacar un provecho de la matanza. Poco a poco, de la misma forma en que diferentes estados caminaban hacia una intervención cada vez mayor en el control y dirección de la economía, también en España los diferentes gobiernos intentaron con mayor o menor éxito controlar el tráfico marítimo y poner remedio a la denominada crisis de las sub-

⁸ “La marina mercante de España” en *Vida Marítima*, número 453, 30 de Julio de 1914, pp. 321-327

⁹ Sobre la política de ayudas directas a las industrias y comunicaciones marítimas véase Berdún Chéliz (2002).

¹⁰ Cfr. Valdaliso (2001) p. 59.

¹¹ Sobre el conflicto como guerra económica cfr. Hardach (1986).

[126]

sistencias, es decir, el desabastecimiento de los mercados, el alza generalizada de los precios, el acaparamiento, etc. En este problema la marina mercante jugó un papel fundamental y es por ello que su regulación y control fue un asunto prioritario.

La primera medida de política económica de índole general fue la Ley de Subsistencias de 18 de febrero de 1915¹². Dicha ley autorizaba al Gobierno a adoptar cuantas medidas considerase oportunas para regularizar la situación de los buques nacionales. Poco más de un año después un decreto de 3 de marzo de 1916¹³ creó la Junta de Transportes Marítimos con el objetivo de regular la importación de artículos indispensables y de dictar condiciones económicas y subvenciones para determinados artículos de vital importancia, como era el caso del trigo o del carbón. Además, el decreto facultaba al Gobierno a utilizar los buques de la flota nacional que considerase convenientes, hasta un total de 100.000 toneladas. A imitación de las políticas de beligerantes como Gran Bretaña o de neutrales como Noruega, el Gobierno español intentó llevar a cabo una política intervencionista fuerte. Pero la posición del Gobierno fue siempre de extrema debilidad ante el poder de la patronal naviera, como prueba el fracaso en el intento de gravar fiscalmente los beneficios extraordinarios a través del proyecto de Ley que presentó el Ministro de Hacienda Santiago Alba a las Cortes, el 3 de junio de 1916¹⁴.

El enriquecimiento de la mayor parte de los navieros españoles se había disparado sin límite aparente. No contamos todavía con un estudio detallado del proceso de acumulación realizado por las empresas navieras en Cataluña, pero en todo caso las cifras disponibles para toda España son concluyentes: el índice de beneficios líquidos de las principales empresas del sector pasa de 100 en el año 1910 a 1.250,4 en el año 1915, a 2.729,2 en el año 1916, a 3.235,7 en el año 1917 y a 5.617,9 en el año 1918¹⁵. Algunos ejemplos concretos del País Vasco pueden ser muy ilustrativos, sin perder de vista el hecho de que se trata de realidades y magnitudes diferentes. La Compañía Naviera Sota y Aznar pudo incrementar sus beneficios de 2.550.800 pesetas en 1914 a 35.119.900 pesetas en 1918 (lo que representa un 1.276,8 por 100 de incremento) La Compañía Naviera Bachi pasó de unos beneficios de 239.700 pesetas en 1914 a 17.758.500 pesetas en 1918 (un aumento del 7.308,6 por 100), etc.¹⁶. Como muy acertadamente señala Eugenio Torres¹⁷, resulta significativo que empresas como la Naviera Sota y Aznar dejasen de publicar sus memorias anuales desde 1916, sin duda, con la intención de ocultar premeditadamente los enormes beneficios obtenidos, tanto ante la amenaza de Santiago Alba, como ante la misma opinión pública. La oposición frontal de

¹² *Gaceta de Madrid* del 19 de febrero de 1915.

¹³ *Gaceta de Madrid*, de 4 de marzo de 1916.

¹⁴ *Gaceta de Madrid*, 3 de junio de 1916.

¹⁵ García Delgado (1972), p. 88.

¹⁶ Torres Villanueva (1998), p. 227, ofrece información más precisa y detallada sobre el caso de la Naviera Sota y Aznar.

¹⁷ Torres Villanueva (1998), p. 228.

la Asociación de Navieros de Bilbao, apoyada por otros sectores patronales catalanes y vascos principalmente consiguieron aparcar el proyecto fiscal de Alba definitivamente el 10 de febrero de 1916¹⁸.

El Gobierno español también intervino en algo que se estaba convirtiendo en un grave asunto, la pérdida de buques nacionales por su salida al extranjero. Ese fenómeno provocaba diferentes problemas: dependencia del tráfico español en buques de bandera extranjera, disminución de los medios de transporte disponibles, disminución de las posibilidades laborales para marineros mercantes españoles, etc. El Real Decreto de 7 de enero de 1916¹⁹ prohibió la venta de buques a los armadores y gobiernos extranjeros, ya que tal y como se justificaba en el preámbulo del decreto al llamar la atención sobre la desnacionalización de la flota mercante española, que hasta entonces podrían haberse perdido unas 60.000 toneladas²⁰. Nuevas normativas regularon los cambios de propiedad de buques hasta que el Real Decreto de 28 de diciembre de 1917 prohibió la venta al extranjero a todos los buques mercantes nacionales, con independencia de su clase y capacidad²¹.

A finales de 1916 el Gobierno español intentó poner coto a las incesantes alzas de precios con una nueva Ley de Subsistencias de 11 de noviembre de 1916²², que ampliaba la capacidad del Ejecutivo para intervenir en los mercados y en las actividades empresariales. Esta ley, nacida tras el aborto del proyecto de control de los beneficios extraordinarios, carecía en realidad de la fuerza necesaria para imponer la voluntad del Gobierno sobre la de los navieros. Al amparo de estas nuevas facultades se creó mediante el Decreto de 16 de octubre de 1917²³ el Comité de Tráfico Marítimo, que venía a reemplazar a la fracasada Junta de Transportes Marítimos asumiendo nuevas competencias. Además, esta nueva norma disponía que 180.000 toneladas de registro bruto quedaban a disposición del Gobierno para regularizar el tráfico según resultara conveniente. A partir de la creación del Comité de Tráfico Marítimo se hizo cada día más intensa la intervención estatal en el ámbito marítimo, de forma proporcional a la intensificación de

¹⁸ Una crónica detallada del proceso en Torres Villanueva (1998), pp. 239-240.

¹⁹ *Gaceta de Madrid*, de 8 de enero de 1916.

²⁰ Valdaliso Gago (1991), p. 135, no cree que este flujo fuera tan importante y mantiene que, aunque no hay datos exactos, no fue más allá del 20 por 100 del total de tonelaje perdido por España durante la guerra.

²¹ Buena muestra de la existencia de un mercado de buques son los anuncios que aparecían en la prensa barcelonesa: “Buques de vapor. Catorce en venta en buenas condiciones. Razón: S. Cuadras. Mendizábal 21, principal”; “Buques de vapor de diversos tonelajes y un lote de 6 remolcadores. Se venden en buenas condiciones. Trato directo con los compradores. No se admiten intermediarios”; “Vapores o veleros, los compraré de 150 a 400 toneladas de carga, que estén en buen estado para navegar seguidamente”; “Vendo veleros de 80 y 120 toneladas en construcción, listos para navegar octubre, a 500 y 750 pesetas tonelada” (anuncios aparecidos en el diario *La Publicidad* a lo largo de 1916 y 1917).

²² *Gaceta de Madrid* de 12 de noviembre de 1916.

²³ *Gaceta de Madrid* de 17 de octubre de 1917.

[128]

los problemas, hasta llegar a la intervención teórica de la flota mercante nacional, que llegó finalmente con el Real Decreto de 31 de mayo de 1918²⁴ que disponía que la totalidad de la marina mercante española quedaba afectada al transporte de aquellas mercancías que el Gobierno juzgase indispensables para la economía nacional. Esta medida pretendía ser la solución definitiva al problema de las subsistencias, al menos desde el punto de vista del tráfico marítimo, con éxito variable. El Comité del Tráfico Marítimo desarrolló su labor de control en medio de grandes dificultades durante los últimos meses de 1918. Incluso luego, tras la firma del Armisticio, la vuelta a la normalidad no fue ni mucho menos inmediata ya que todavía estaban intervenidos los tráficos de carbón asturiano y de trigo argentino. Se dio una progresiva descompresión a partir de febrero de 1919²⁵ y el punto final llegó con el 11 de septiembre de 1920 con la disolución del Comité de Tráfico Marítimo.

En resumen, los navieros españoles tuvieron que afrontar, además de las dificultades propias del negocio (restricciones en la adquisición de buques, aumento de los gastos de explotación, dificultades para el abastecimiento de carbón, bloqueo alemán y guerra submarina, bloqueo aliado, etc.), un control cada vez mayor por parte del Gobierno, que se tradujo especialmente en la obligatoriedad de prestar servicios por cuenta del Estado, aunque estos servicios fuesen remunerados. Ante esta presión la patronal naviera actuó con firmeza. Durante el periodo estudiado operaron en España siete grandes asociaciones patronales: Asociación General de Navieros Españoles, Asociación de Navieros de Bilbao, Asociación de Navieros del Mediterráneo, Asociación Nacional de Navieros, Asociación de Navieros y Consignatarios, Navegación Libre Española y Asociación de Navieros del Norte²⁶. No disponemos todavía de un estudio completo sobre la patronal naviera catalana en este período y, por tanto, desconocemos los detalles de su acción colectiva como grupo de presión²⁷. Aún así, podemos presentar someramente a los protagonistas a la espera de un trabajo de investigación que queda para otra ocasión.

Los navieros catalanes se agrupaban básicamente en torno a tres de ellas: la Asociación de Navieros y Consignatarios, la Asociación de Navieros del Mediterráneo y la Navegación Libre Española. La institución más veterana era la Asociación de Navieros y Consignatarios, que había nacido en Barcelona en marzo de 1876, y que en 1920 estaba en plena decadencia, un proceso que se aceleró con la creación ese mismo año de la Asociación de Consignatarios de Barcelona. Esta asociación representaba fundamentalmente los intereses de la Compañía Trasatlántica. La Asociación de Navieros del Mediterráneo (ANM)

²⁴ *Gaceta de Madrid* de 1 de junio de 1918.

²⁵ Con decretos que resucitaban, por ejemplo, los artículos de la Ley de junio de 1909 relativos a la protección de la industria de la construcción naval, o levantaban la prohibición de venta de buques mayores de 500 toneladas.

²⁶ Cfr. *Comité del Tráfico Marítimo ...* (1920).

²⁷ Un modelo a seguir, si las fuentes lo permitiesen para el caso catalán, sería el que presenta Valdaliso (1990), pp. 69-103.

representaba las compañías que mantenían el gran tráfico, con líneas regulares o navegación *tramp*. Había sido fundada en Barcelona el 7 de junio de 1914 y en ella encontramos un gran número de armadores catalanes: Alejandro Linati, Hijos de Ramon A. Ramos, Hijos de E. Gironella, Fábregas y Garcías, Ferrer y Peset, S. A. Naviera Española, Barcelonesa de Navegación, Domingo Mumbrú S.A., Enrique Freixas, Luis Delclaux, Comercio y Navegación, Hispania Marítima, Hijos de José Tayà, Línea de Vapores Serra, Francisco Pasapera, Puig y Escalas, Doménech y Cert S.A., etc. Entre los no catalanes destacan Ibarra y Compañía, Figueroa y Campos, o la Compañía Sevillana de Navegación a Vapor²⁸. La última asociación patronal era Navegación Libre Española (NLE), que agrupaba a los armadores de veleros y de pequeños vapores de cabotaje, así como también a los primeros armadores de *trawlers*. Fundada el 7 de noviembre de 1917 en Barcelona, incorporaba navieros de toda España, y entre ellos muchos catalanes, como por ejemplo Hijos de P. Catasús, Carlos Mallol, Viuda de Llusà y R. Masià, Onofre Pont, Alfonso del Valle, etc.²⁹. Algunas de estas empresas habían estado con anterioridad en otras asociaciones, como por ejemplo la Asociación General de Navieros Españoles, pero la fundación de la NLE creó un instrumento nuevo y más apropiado para la defensa de sus intereses.

3. El impacto de la guerra a través de la creación de empresas

Me propongo en este artículo valorar las consecuencias de la guerra y de las expectativas abiertas para la marina mercante en Cataluña siguiendo la evolución del sector naviero a través de la creación de nuevas sociedades anónimas, a través de diferentes fuentes³⁰, a partir de las empresas navieras catalanas activas al inicio del conflicto y de las existentes en 1922, momento en el cual ya se ha detenido el impulso de creación de nuevas empresas a causa de la crisis de la posguerra. Se han considerado como empresas catalanas las domiciliadas en Barcelona, tengan o no sus buques matriculados en esa provincia. Aunque había también algunas pocas empresas con domicilio en Tarragona, Palamós o en otras ciudades catalanas, el centro de interés en Barcelona, ya que en la capital tienen su sede las principales empresas y todas las sociedades por acciones. Quedan excluidas, entonces, empresas con sus buques matriculados en Barcelona pero con domicilio social en otro lugar³¹. También quedan excluido el sector de la pesca o el de

²⁸ “Associació de Naviliers del Mediterrani” en *Catalunya Marítima*, número 6, 29 de febrero de 1920, pp. 72-74.

²⁹ “Navegació Lliure Espanyola” en *Catalunya Marítima*, número 6, 29 de febrero de 1920, pp. 82-83.

³⁰ Las fuentes utilizadas han sido, principalmente: Registro Mercantil de Barcelona; libros de Matrícula de la Contribución Industrial de Barcelona entre 1914 y 1924-25; ediciones del Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España correspondientes a 1916 y 1922; las ediciones del Anuario Industrial publicadas por la Cámara Oficial de la Industria de Barcelona entre 1917 a 1924; y la Lista Oficial de Buques editada por la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima correspondientes a 1914 y de 1918 a 1924.

³¹ El uso de la matrícula como referencia puede inducir a engaño, ya que a veces empresas de

[130]

los servicios portuarios, aunque sí se han tenido en consideración las pequeñas embarcaciones de cabotaje, algunas de apenas 50 toneladas (*barques de mitjana* o barcas de tráfico, balandras, pequeñas goletas) ya que los cambios que la guerra provoca en el cabotaje son destacables, con la marcha de las embarcaciones mayores a tráficos más rentables y la necesidad de cubrir los tráficos menores con veleros o pequeños vapores. Finalmente no analizaremos el impacto de la guerra en otro sector que vive un desarrollo muy similar al naviero como es el de la consignación.

Tomando como punto de partida el año 1914 y como punto final el año 1922 se puede constatar algunos fenómenos generales. Primero, que realmente el tópico de la aparición de navieros de fortuna es una realidad; a los navieros que en 1914 representaban un negocio con una cierta tradición se suman nuevas empresas, a menudo propietarias de un único buque. Segundo, que entre esas empresas hay diferentes formas jurídicas, siendo especialmente destacable la creación de sociedades anónimas a partir de 1917 y con su mayor concentración en los años 1917 y 1919. Se ha pasado de 4 sociedades por acciones en 1914 a 19 en 1922. Por otro lado no todas las navieras que estaban en activo en 1914 sufrieron la misma suerte. Algunas vivieron el conflicto sin apenas beneficiarse del mismo, como podría ser el caso de la Compañía Trasatlántica. La gran naviera de los Comillas apenas pudo aprovecharse de los beneficios de la neutralidad y se mantuvo aferrada a los tráficos tradicionales, incapaz de flexibilizar su actividad, esclava como era de las subvenciones del Estado³². Otras, más modestas, supieron aprovechar el momento, como podría ilustrar el caso de la casa Fábregas y Garcías, fundada en 1907. Al empezar la guerra esta naviera era propietaria de cuatro vapores que fueron explotados inteligentemente y que sirvieron, probablemente, para financiar la fundación en octubre de 1916 de la casa de banca Fábregas y Recasens Sociedad Regular Colectiva, que se transformó en 1920 en sociedad anónima como Banco de Cataluña. Esta naviera se disolvió en 1924³³. En todo caso, la rica casuística y la falta de otros estudios generales sobre la marina mercante catalana en este período invitan a realizar un repaso a escala micro de las diferentes posibilidades.

3.1. Sociedades anónimas

Como indica acertadamente Rueda Laffond “la sociedad anónima representa un factor de dinamismo en el proceso de formación, concentración e inversión de capital y en la relación de competencia entre los distintos agentes económicos.

Bilbao o de Santander tienen, por diversos motivos, sus buques matriculados en Barcelona, y aparecen computados entonces en el total de la matrícula de Barcelona. Del mismo modo, empresas catalanas tienen buques matriculados en otras provincias marítimas, lo que también conlleva a menudo errores de cuantificación.

³² Rodrigo Alharilla (2000a), p. 297.

³³ Cfr. Tous (1990) pp 26-30. También Cabana (1996), p. 121 y ss.

Permite también una transformación cuantitativa –ampliación del tamaño medio, de la escala de producción, de la perspectiva para abordar innovaciones- y una renovada capacidad para abordar estrategias empresariales de mayor alcance³⁴. En el sector naval la constitución de sociedades anónimas tiene naturalmente el mismo sentido, y en el caso catalán supone en cierto modo una ruptura con modelos anteriores todavía muy arraigados de empresa familiar y que tradicionalmente se ha presentado como una de las causas del declive de la marina mercante catalana en el cambio de siglo³⁵.

En 1914 había en Barcelona sólo cinco sociedades anónimas dedicadas a la navegación, una de ellas en proceso de quiebra: la Compañía Trasatlántica, la Línea de Vapores Tintoré, la Sociedad Navegación e Industria, la Compañía Marítima Comercial y la Sociedad de Navegación Trasatlántica; ésta última había quebrado en 1910 y estaba en un proceso de liquidación prácticamente finalizado³⁶. En total representaban un capital social nominal de 32.540.000 pesetas. Por el contrario, entre 1916 y 1921 se crearon 17 sociedades anónimas dedicadas a la navegación de altura y de cabotaje. No todas estas sociedades responden a un mismo modelo. Cada una de ellas puede mostrar una estrategia diferente para aprovechar la coyuntura económica y por ello invitan un comentario singularizado.

Jiménez Araya sostiene que la creación de sociedades anónimas supone la movilización de medios financieros (capital-dinero) para ponerlos al servicio de los empresarios³⁷. Tres ejemplos que muestran cómo un grupo de inversores sin conexión alguna con la actividad naviera colocan su capital en manos de profesionales del sector lo tenemos en Barcelonesa de Navegación S.A., Comercio y Navegación S.A. y Naviera Hispano Oriental S.A.

Barcelonesa de Navegación S.A. fue constituida en febrero de 1918 con la participación de destacados miembros del patriciado catalán, como por ejemplo Fernando Fabra y Puig (Marqués de Alella), Ignacio Vilavecchia Sagnier, Juan José Ferrer Vidal Güell o Manuel Maria Girona Fernández-Maqueira. La sociedad tenía un capital social inicial de 2.000.000 de pesetas³⁸. La casa inició su actividad con los vapores Paulina y Maria. El negocio iba bien y se preparó una ampliación de capital, que pasaba a ser ahora de 10.000.000 de pesetas. La flota se amplió con nuevos vapores (Nuria, Juliana, Florinda y Adelina) y perdió uno, el Maria, torpedeado por los alemanes. Cuando en febrero de 1919 el consejo de administración presentó los resultados ante la junta general ordinaria de accionistas, los beneficios del primer ejercicio de la sociedad había sido de 1.560.135,20

³⁴ Rueda (1990), p. 366.

³⁵ Para el fracaso del modelo de sociedad cfr. Pascual (1991) Algunos ejemplos de navieras que mantienen la estructura familiar son la casa Ramos, en Rodrigo (2005), o la casa Tayà, en García Domingo (2007b).

³⁶ Cfr. Sella y Rodrigo (2002), pp. 133-134.

³⁷ Jiménez Araya (1974), p. 137.

³⁸ Según escritura ante el notario de Barcelona D. Leopoldo Rodés, con fecha 9 de febrero de 1918.

[132]

Cuadro 1. Sociedades anónimas constituidas en Barcelona, 1916-1921

Razón social	Año	Capital nominal
Naviera Española S.A.	1916	3.500.000
Compañía Trasmediterránea	1916	100.000.000
Gasólíba y Alvorgonzález	1917	1.000.000
Comercio y Navegación S.A.	1917	275.000
Hispania Marítima S.A.	1917	800.000
Navegación Iberia S.A.	1917	100.000
Compañía General Aduanera S.A.	1917	50.000
Barcelonesa de Navegación S.A.	1918	10.000.000
Cámara de Contratación S.A.	1918	50.000
Domingo Mumbrú S.A.	1919	15.000.000
Lea S.A.	1919	70.000
Naviera Catalana S.A.	1919	875.000
Naviera Hispano Oriental S.A.	1919	2.000.000
Naviera Egara S.A.	1919	1.000.000
Naviera Layetana S.A.	1920	2.000.000
Franco Española de Navegación S.A.	1921	1.000.000
S.A. Navegación Estrella	1921	250.000
TOTAL		137.970.000

Fuente: Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España publicado en 1922; Registro Mercantil de Barcelona

pesetas³⁹. La última noticia que conozco data de abril del 1922, cuando la empresa estaba todavía en activo, pero aquí acaban las referencias hasta que en 1929 la sociedad quedó disuelta formalmente por pérdida total de su capital⁴⁰.

Un caso similar es el de Comercio y Navegación S.A., constituida por Alfonso, Luis y Joaquín de Mounier Balta, Guillermo de Pallejà Ferrer-Vidal y Arcadio Balaguer Costa⁴¹. El capital social era de 275.000 pesetas representadas por 275 acciones de 1000 pesetas nominativas y completamente liberadas. Según el *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España* había sido constituida para explotar un único buque, el velero Amílcar Barca, de 434 toneladas. Su trayectoria fue muy corta, ya que en noviembre de 1921 la junta general de accionistas decidió disolver la sociedad, que en virtud de las pérdidas había quedado con un capital reducido a 28.725,51 pesetas⁴².

³⁹ Nota publicada en *Catalunya Marítima*, número 5, 20 de marzo de 1919, p. 85.

⁴⁰ Según escritura ante el notario de Barcelona D. Fernando Escribá, con fecha 2 de marzo de 1926.

⁴¹ Guillermo de Pallejà y Arcadio Balaguer coincidirán en 1918 como socios capitalistas en otra aventura financiera en el sector marítimo, la de Astilleros de Tarragona S.A. Cfr. García (2007a).

⁴² Escritura ante el notario de Barcelona D. Leopoldo Rodés, con fecha 19 de noviembre de 1920. Inscripción en el Registro Mercantil de Barcelona, Hoja 11045, de 2 de enero de 1921.

En la Naviera Hispano Oriental S.A. los promotores eran un grupo de fabricantes de Terrassa que, hasta donde sabemos, no tenían conexiones previas con el negocio marítimo: Juan Marcet Palet, Juan Doménech Busquet, Aquilino San José Villota, Leopoldo Moreno Delvín, Santos Socías Albricias y Domingo Donadeu Font. La sociedad fue constituida en Barcelona el 28 de noviembre de 1919, con un capital social de 2.000.000 de pesetas, divididas en dos series de un millón de pesetas cada una y representada por acciones nominativas de 1.000 pesetas. Los objetivos declarados en los estatutos eran muy amplios, pero destaca entre ellos el de “establecer una línea de navegación para el tráfico de pasaje y mercancías de las costas de España a puertos extranjeros, singularmente de Oriente”. Dos de los socios fundadores, Juan Marcet y Juan Doménech, aportaban a la sociedad los vapores Torreblanca y Cabo Roche, que constituían toda la flota de la casa, recibiendo en compensación 1,318 acciones⁴³. La empresa tuvo una vida corta, ya que el 15 de octubre de 1921 la junta general extraordinaria de accionistas declaró disuelta la sociedad⁴⁴.

En el estadio actual de mi investigación no puedo certificar si las siguientes tres sociedades tenían una relación previa con el sector marítimo. La primera es la Compañía General Aduanera, constituida en 1917 con un capital de 50.000 pesetas por Francisco de Paula Gambús, Julio Gabriel Ponchet Hattraut y Manuel Tarradellas⁴⁵. Ignoro el momento en que cesó su actividad esta casa, que en 1919 era armadora de dos veleros, el Milagrosa y el Marzo⁴⁶. Dejo para otra ocasión también la confirmación de si la segunda firma, la Naviera Layetana S.A., constituida por Pedro Portabella Gurri, Vicente Pla Gurri, Pedro Portabella López, Bernardo Fernández Valdés, Francisco Fernández Valdés, Manuel Miret Maymir, José Bachs Rafart, Joaquín Gibert Petty, Ascensio Portabella López y José Botey Argimón (que actúa en nombre de la razón social Rifá y Botey) tenía antecedentes en el negocio marítimo. La sociedad, fundada en 1920, tenía un capital social de 2.000.000 de pesetas⁴⁷ y fue declarada disuelta en febrero de 1925⁴⁸. Y en también queda pendiente de investigación el tercer caso, la Cámara de Contratación S.A., armadora de veleros de cabotaje (el Maria, de aparejo no identificado, y los pailebotes Antonia y Verge del Carme) Fue constituida en octubre de 1918 por José Astell, Roberto González del Corral, Julio Bustamente, Antonio Astell y

⁴³ Escritura ante el notario de Barcelona D. Luis Rufasta Banús el 28 de noviembre de 1919. Inscripción en el Registro Mercantil de Barcelona, Hoja 13170, 17 de diciembre de 1919.

⁴⁴ Escritura ante el notario de Terrassa Ramón Casares el 19 de abril de 1923. Inscripción en el Registro Mercantil de Barcelona, Hoja 13170, 11 de abril de 1923.

⁴⁵ Escritura ante el notario de Barcelona D. José Torelló con fecha 2 de junio de 1917. Inscripción al Registro mercantil de Barcelona, Hoja 10721 con fecha 14 de julio de 1917.

⁴⁶ En realidad la Compañía General Aduanera S. A. no cesó su actividad hasta 1998, pero en actividades diferentes de la naviera.

⁴⁷ Escritura ante el notario de Barcelona D. Antonio Sasot de 1 de julio de 1920. Inscripción al Registro mercantil de Barcelona, Hoja 13.780 con fecha 20 de julio de 1920.

⁴⁸ Escritura ante el notario de Barcelona D. Fernando Escribá de 21 de febrero de 1925. Inscripción al Registro mercantil de Barcelona, Hoja 13.780 con fecha 28 de abril de 1925.

[134]

Claudio Carreras con un capital social de 50.000 pesetas⁴⁹. Probablemente fue la empresa de este período con una vida más fugaz, ya que en abril de 1919 fue disuelta⁵⁰. Ciertamente los tres casos representan sociedades de escasa importancia y muy discreta trayectoria.

Si en los casos anteriores se trataba de inversionistas sin relación directa con el negocio naviero, veamos ahora cómo algunas empresas con experiencia previa constituían sociedades por acciones a partir de navieras preexistentes. Tenemos buenos ejemplos en las sociedades Domingo Mumbrú S. A., Naviera Catalana S.A., Franco-Española de Navegación S.A. y Lea S.A.

La casa Domingo Mumbrú empezó en 1890 despachando veleros y consignando pequeños vapores. Era agente en Barcelona de la Hullera Española y en 1910 cuando entró de lleno en el negocio naviero, con la compra del vapor Puerto Rico (rebautizado como Joaquín Mumbrú)⁵¹ Con el impulso de Domingo Mumbrú Aymerich, hijo del fundador, se convirtió en una naviera potente, armadora de veleros y de vapores. En 1919 pasó a ser sociedad anónima, con un capital social de 15.000.000 pesetas, de las cuales 14.250.000 estaban constituidas por el valor de las aportaciones hechas por Domingo Mumbrú en buques, equipos y negocios, mientras que las restantes 750.000 pesetas se aportaban en metálico. El capital estaba representado por 30.000 acciones con un valor nominal de 500 pesetas al portador y liberadas⁵². Domingo Mumbrú S.A. estaba en activo en el verano de 1936. En la misma línea está la experiencia de la Naviera Catalana S.A., constituida el 23 de julio de 1919 por Enrique Freixas Badía, José Roldós Moragull y Pedro Freixas Badia con un capital social de 125.000 pesetas, representado por 125 acciones nominativas de 1.000 pesetas⁵³. Enrique Freixas era entonces el armador de los vapores Isla de Cabrera, Almazora y La Sabinosa. En junta general extraordinaria celebrada el 27 de noviembre de 1919 se decidió un aumento de capital hasta las 875.000 pesetas, representadas en 875 acciones de 1000 pesetas⁵⁴. La sociedad explotaba los vapores Freixas Primero, Freixas Segundo y Freixas Tercero y en enero de 1929 todavía estaba en activo⁵⁵.

Un tercer caso es el de la Franco-Española de Navegación, constituida en 1921 con un capital social de 1.000.000 de pesetas para explotar la flota de la antigua

⁴⁹ Escritura ante el notario de Barcelona D. Luis Rufasta, de 24 d'octubre de 1918. Inscripción al Registro mercantil de Barcelona, Hoja 12149, con fecha 14 de diciembre de 1918.

⁵⁰ Escritura ante el notario de Barcelona D. Luis Rufasta, de 28 de abril de 1919. Inscripción al Registro mercantil de Barcelona, Hoja 12149, con fecha 12 de mayo de 1919.

⁵¹ "Nuestros navieros: Don Domingo Mumbrú" en *Navegación*, número 3, 15 de enero de 1919.

⁵² Escritura otorgada el 12 de agosto de 1919 ante el notario de Barcelona D. Leopoldo Rodés. Inscripción en el Registro Mercantil de Barcelona, Hoja 12980, de 11 de octubre de 1919.

⁵³ Escritura de 23 de julio de 1919 ante el notario de Barcelona D. Fernando Escrivá. Inscripción en el Registro Mercantil de Barcelona, Hoja 12797, con fecha 20 de agosto de 1919.

⁵⁴ Escritura de 11 de diciembre de 1919 ante el notario de Barcelona D. Fernando Escrivá. Inscripción en el Registro Mercantil de Barcelona, Hoja 12797, con fecha 7 de enero de 1920.

⁵⁵ Escritura de 7 de enero de 1929 ante el notario de Barcelona D. Fernando Escrivá. Inscripción en el Registro Mercantil de Barcelona, Hoja 12797, con fecha 7 de diciembre de 1929.

casa Hijos de Enrique Gironella a partir de una sociedad formada por accionistas catalanes y franceses. Los cuatro vapores de esta contraseña (Tirso, Trini, Rita y Ampurdán) habían sido adquiridos al cincuenta por dicha razón social y por el súbdito francés Ferdinand Sipeyre. Se repartieron acciones en proporción a cada inversor y se constituyó un consejo de administración formado por Fernando Sipeyre como presidente y Enrique Gironella como gerente⁵⁶. Desgraciadamente no puedo situar correctamente el final de la actividad de esta empresa⁵⁷. Finalmente podemos citar también un ejemplo de sociedad por acciones que tiene por objeto la explotación de un único buque. Se trata de Lea S. A. que gestionaba un viejo vapor de casco de hierro (había sido construido en 1872) de 98,54 toneladas. Según el *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España* publicado en 1922 la sociedad había sido constituida el 13 de diciembre de 1919 con un capital social nominal y desembolsado de 70.000 pesetas y con Narciso Armengol como gerente⁵⁸.

Un caso de inversores directamente relacionados con el negocio marítimo lo hallamos en los impulsores de la Sociedad Anónima de Navegación Estrella, profesionales casi todos ellos de la mar: Manuel Aguado (capitán), Manuel Angulo (marino), José Abraham (mecánico), José Castellá (maquinista naval), Antonio Corbeto (maquinista naval) y Eladio Belza (del comercio). Otros accionistas eran Eusebio Farriols (capitán) y Jaime Maciá (marino), actuando este último como gerente. La sociedad fue constituida en 1921 con un capital social de 250.000 pesetas, representadas por 500 acciones de 500 pesetas completamente liberadas⁵⁹. Fue disuelta en abril de 1924⁶⁰.

También hay dos nuevas sociedades por acciones que representan la nueva marina de vela. Por un lado tenemos la casa Gásoliba Alvargonzález S.A., constituida en verano de 1917 por Joaquín Alvargonzález Reig y por los hermanos Julio, Cecilio y Ramón Gasòliba Carbonell, con un capital social de 100.000 pesetas⁶¹ que poco más tarde paso a ser de 1.000.000 pesetas⁶². Tenía la bricbarca Viva y a finales de 1920 compró un vapor, el Arenas⁶³. Desconozco en que momento

⁵⁶ Escritura ante del notario de Barcelona D. Francisco Catalá, de 26 de julio de 1921. Inscripción al Registro Mercantil de Barcelona, Hoja 15.241, de 4 de septiembre de 1923 (Inscripción única).

⁵⁷ En 1925 todavía estaba en activo según el *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España* publicado ese año.

⁵⁸ No he encontrado la Inscripción en el Registro Mercantil de Barcelona. Por otro lado, en la Lista Oficial de Buques el vapor *Lea* aparece siempre como propiedad de Dolores Uriarte, de Algorta.

⁵⁹ Escritura ante el notario de Barcelona D. José María Aguirre, de 23 junio 1921. Inscripción al Registro mercantil de Barcelona, Hoja 14.435 con fecha 17 de agosto de 1921.

⁶⁰ Escritura ante el notario de Barcelona D. José María Aguirre, de 13 de mayo de 1924. Inscripción al Registro mercantil de Barcelona, Hoja 14.435 con fecha 3 de julio de 1924.

⁶¹ Escritura ante el notario de Barcelona D. Antonio Par, con fecha 14 de junio de 1917. Inscripción al Registro Mercantil de Barcelona con fecha 18 de julio de 1917.

⁶² Escritura ante el notario de Barcelona D. Luis Rufasta, con fecha 21 de junio de 1919. Inscripción al Registro Mercantil de Barcelona con fecha 8 de julio de 1919.

⁶³ *Catalunya Marítima*, número 25, 30 de noviembre de 1920.

[136]

cesó en su actividad. Más interesante es el caso de Hispania Marítima S.A., constituida el 30 de agosto de 1917 por los hermanos Enrique, Ramón, José y Francisco Vila Marieges y por Francisco Zaragoza Galiana. Tenía domicilio social en Barcelona y un capital social de 300.000 pesetas. A principios de 1919 la flota estaba compuesta por cuatro veleros: las goletas Damiana y Vila y los pailebotes Cristóbal y Marieges. La actividad de esta empresa estaba desdoblada entre la navegación y la construcción naval, ya que tenía en Villajoyosa unos astilleros donde se construyó un pailebote de tres palos, el Almirall Marquet. A partir del 1920 la actividad de esta casa entró en decadencia hasta paralizar su actividad en un momento no precisado. En todo caso, en mayo de 1928 fue declarada oficialmente en quiebra⁶⁴.

Sin duda la constitución más espectacular de una nueva sociedad anónima, por su capital social (inicialmente un capital nominal de 100.000.000 de pesetas) por el volumen de su flota (44 vapores en el inicio de su actividad) y el papel que había de jugar en el negocio marítimo español, es sin duda el de la Compañía Trasmediterránea, creada el 25 de noviembre de 1916 bajo el impulso de Joaquín María Tintoré y de Juan José Domine, aunque empezó de forma efectiva el 1 de enero del 1917⁶⁵. Esta gran empresa (el “Trust del Mediterráneo” según alguno de sus detractores)⁶⁶ nació de la fusión de la Sociedad Anónima Línea de Vapores Tintoré y la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África. A partir del 1918 la Trasmediterránea continuó con la integración de nuevas contraseñas (la Sociedad Anónima Navegación e Industria y Vicente Ferrer Hermanos) y la compra de otras (Compañía Marítima de Barcelona y Compañía Anónima de Vapores Vinuesa). La Compañía Trasmediterránea tenía su campo de acción en las líneas de soberanía y en el cabotaje, de manera que la guerra no le permitió un enriquecimiento similar al de otras navieras, en la misma línea que le sucedía a la Compañía Trasatlántica, ligada por sus contratos con el Estado y por tanto limitada en sus posibilidades de aprovechamiento del mercado libre⁶⁷.

Expuestos los casos anteriores, queda por comentar uno de los casos probablemente más interesantes, el de la Naviera Española S. A., ya que formaba parte de un grupo empresarial, el de la Compañía General de Carbones S.A., que en el periodo cronológico que nos ocupa participaba por lo menos en tres sectores de nuestro interés: la navegación, la importación y comercialización de carbón inglés, y la construcción naval. Se trata de un ejemplo de integración empresarial a escala reducida pero interesante entre otros motivos porque es un caso infrecuente en Cataluña, por lo menos en el sector naval. La Compañía General de Carbones S.A. había sido constituida el 16 de agosto de 1916 con el objeto de importar y vender carbón inglés y español en diferentes puertos españoles, explo-

⁶⁴ Mandamiento del Juzgado de 1ª Instancia del Distrito Sur de Barcelona. Inscripción al Registro Mercantil de Barcelona, Hoja 10.940, Inscripción Letra A, anotación, 2 de julio de 1928.

⁶⁵ Más detalles en el *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*, 1922.

⁶⁶ Por ejemplo este era el calificativo utilizado siempre en el periódico *La Publicidad*, de los armadores Tayà.

⁶⁷ Cfr. Gómez Santos (1991 y 1997).

tando a este fin diferentes depósitos flotantes. El capital social inicial era de 5.000.000 pesetas, que pasó a 10.000.000 en 1918 y más tarde, al fusionarse con la razón social Figueroa y Campos en 1920, pasó a 30.000.000. En 1922 había absorbido diferentes negocios: S. A. Depósito Flotante de Carbones de Barcelona, S.A. Depósito Flotante de Carbones de Cádiz, S.A. Depósito Flotante de Carbones de Bilbao, Sociedad Figueroa y Campos, y Sociedad General de Minas y Transportes. Además, tenía como filial una compañía naviera, la Sociedad Anónima Naviera Española⁶⁸.

Esta naviera había sido fundada por Rómulo Bosch Alsina, Julio Barbey Poincard, Francisco Bech Morera, Ricardo Miracle Palmerola, José Pedro Monés Maury, Kendall Park Park y Federico A. Witty Cotton el 8 de enero de 1916⁶⁹. Tenía el domicilio social en Barcelona y su capital social inicial era de un millón de pesetas. La S.A. Naviera Española empezó su actividad con los vapores Lérida, Gerona y Moncada, el velero de madera *Eugenia*, y un antiguo portón carbonero reconvertido en pailebote, el Río Benito. De forma paralela, esta empresa había encargado a Astilleros Cardona S.A. la construcción de dos vapores de 900 toneladas, el Olesa y el Cervera. Un hecho destacable es que estas embarcaciones habían sido diseñadas en origen como gabarras carboneras para la Compañía General de Carbones, pero con las posibilidades abiertas al negocio naviero fueron rápidamente reformadas y transformadas en unos cargueros que, dicho sea de paso, nunca llegaron a ser buenos buques. La marcha de la naviera en sus primeros tiempos fue muy positiva, como demuestra el hecho que en la memoria y balance correspondiente al ejercicio de 1918 se presentaron unos beneficios de 1.557.389,08 pesetas⁷⁰. Pero como sucedió con otras empresas nacidas al calor de la guerra, la crisis de la posguerra marcó su rápido declive, hasta su disolución en diciembre de 1922⁷¹.

Otro lado de este triángulo está en la participación de este grupo inversor en los Astilleros Cardona, una empresa individual con raíces que se extienden hasta el siglo XVIII y que en noviembre de 1915 había pasado a ser sociedad anónima, con un capital de 2.500.000 pesetas. En febrero de 1917 compraron un pequeño astillero al pie de Montjuïc, en el barrio de Can Tunis, y empezaron a ampliar las instalaciones: 31.000 m² de superficie y más de 600 trabajadores son datos significativos. Se construyeron los dos vapores citados para la S.A. Naviera Española, el Olesa y el Cervera (que además eran los primeros mercante de casco de acero construidos en Cataluña) así como otros vapores similares como el Berga. En abril de 1918 el consejo de administración estaba formado por Pedro Monés, Alejandro Bosch, Julio Barbey, Ricardo Miracle, Luis Brugués, Ernesto Plisson, Miguel

⁶⁸ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*. 1922. Madrid, año VII, 1922.

⁶⁹ Según escritura ante el notario de Barcelona D. José Torelló con fecha 8 de enero de 1916.

⁷⁰ Resumen de la memoria que fue publicado en *Catalunya Marítima*, número 8, de 20 de abril de 1919.

⁷¹ Acuerdo en escritura otorgada ante el notario de Barcelona D. José Torelló con fecha 30 diciembre de 1922. Inscripción en el Registro Mercantil de Barcelona, Hoja 9942, de 27 de febrero de 1923.

[138]

Cardona, Kendall Park, Pablo Miracle y Pedro Ferrán⁷². Como puede comprobarse, algunos nombres son una constante en las sociedades del grupo. En julio del 1920 entró en Astilleros Cardona S.A. capital británico a través de la casa John J. Thornycroft and Co. Limited, con domicilio en Southampton, entonces uno de los astilleros ingleses más importantes de la época, y la nueva empresa pasó a denominarse Astilleros del Mediterráneo S.A. Esta factoría cerró sus puertas hacia 1923⁷³. Futuras investigaciones arrojarán más luz sobre este grupo de empresas y sus protagonistas, pero baste por ahora apuntar la importancia que sin duda tiene para comprender los mecanismos utilizados por importantes inversores españoles y británicos para apostar por Barcelona como un foco de negocios para el futuro en el sector marítimo.

3.2. Sociedades mercantiles

Junto a las sociedades por acciones, principal objeto de estudio en este trabajo, encontramos también los tradicionales navieros individuales y las pequeñas sociedades mercantiles que armaban veleros y vapores, a veces una única unidad. Se trataba en muchos casos de empresas de marcado carácter familiar, como demuestran nombres como Hijos de Ramón A. Ramos, Viuda e Hijos de P. Nicolau, Hijos de Pedro Catasús o Viuda Llusá y R. Masià, sociedad en comandita. No resulta fácil hacer un censo de las casas que estaban en activo en el verano de 1914. Además, al tratarse de empresas en las que casa y negocio llegan a confundirse no resulta fácil caracterizarlas. Por otro lado, las fuentes utilizadas (matricula industrial, anuarios, anuncios, etc.) no permite apenas dibujar sus contornos⁷⁴. En todo caso hay algunos datos incuestionables: de los 15 armadores que figuran en 1914 en la Matrícula Industrial de Barcelona se pasa a 25 en 1916 y a 37 en 1918, cifra que bajará a 31 en el periodo 1923-24⁷⁵. Está claro que el número de navieros se multiplica de forma espectacular, y cabe señalar que muchos de ellos son armadores de veleros de cabotaje, ya que el desplazamiento de vapores y grandes veleros hacia los tráficos más rentables dejó un vacío en el cabotaje que fue cubierto, en gran parte, por veleros de pequeño porte, fenómeno que promo-

⁷² *La Publicidad*, 19 de abril de 1918.

⁷³ Archivo Histórico de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona. Caja 616, expediente número 1. Instancia de fecha 14 de abril de 1923, solicitando permiso para un cambio de actividad en las instalaciones del astillero y para instalar unos depósitos de combustible. Mas detalles sobre este astillero y otros en activo en Barcelona en este período en García Domingo (1997).

⁷⁴ Sobre las fuentes para el estudio de estas pequeñas empresas cfr. Rodrigo Alharilla (2000a), pp. 231-247.

⁷⁵ Datos extraídos de la Matrícula Industrial de Barcelona. En el cómputo de los navieros inscritos he descartado dos armadores de *trawlers* o vapores de pesca (Pedro Freixas y la firma Canosa y Reboredo) mientras que he conservado otros dos armadores de pesca (Luis Delclaux y la casa Trillo, Galiana y del Valle S. en C.) porque sus buques fueron requisados por el Comité del Tráfico Marítimo para realizar transportes por cuenta del gobierno (cfr. *Comité del Tráfico Marítimo...* (1920) También he ignorado la empresa Vapores Golondrinas S.A., armadora de unas embarcaciones que realizaban trayectos turísticos en el interior del puerto de Barcelona.

vió la construcción, reconstrucción y recuperación de tipos veleros que empezaban a ser infrecuentes en los puertos españoles: pailebotes, barcas de tráfico, bergantines, etc.

Para finalizar este repaso de las empresas navieras catalanas en este momento concreto debo citar un caso singular en muchos aspectos, un ejemplo excelente de los efectos de la guerra sobre el negocio marítimo. También es una buena muestra del espejismo que supuso en ciertos ámbitos la nueva época dorada de la marina catalana. Se trata de la casa Hijos de José Tayà, una sociedad en comandita dedicada a la importación y comercialización de la madera que acabó siendo la Taya Line, con una trayectoria fugaz pero espectacular que la llevó incluso a ser la tercera naviera de Cataluña en tonelaje, sólo por detrás de la Trasatlántica y de la Trasmediterránea. La casa Tayà era en 1914 un negocio familiar dedicado al tráfico de maderas finas, y fue una de las primeras en ver las posibilidades que creaba el conflicto. En enero de 1915 los Tayà compraron a Sota y Aznar un vapor para cubrir sus propias necesidades (el Aizkarai Mendi, luego Luisa), pero en pocos meses habían reunido una importante flota de vapores y veleros. Además, en verano de 1916 entraron en el negocio editorial con la compra del viejo diario *La Publicidad*, que quisieron convertir en el escaparate de su recientemente estrenado papel de grandes navieros con voluntad de ser los portavoces del sector, con la intención inconfesa de convertirlo en cierto modo en un órgano de influencia para el sector naviero catalán, no sólo a través de la sección “Del puerto y del mar” sino también en editoriales y artículos de opinión. De forma paralela, los Tayà adquirieron en Teruel unas minas de carbón para uso exclusivo de su flota, y una fábrica de papel, La Gelidense. Y todo ello sin abandonar el negocio tradicional de la familia, el comercio de la madera. El momento de máximo esplendor de la casa Tayà como naviera podemos situarlo la primera mitad de 1919, todavía en un proceso de adquisición de nuevas unidades (imposibles de amortizar en el nuevo escenario) y la entrada en un nuevo negocio, el transporte de emigrantes hacia puertos americanos. A finales de ese año era la novena naviera española, con 18.558 toneladas⁷⁶. El retorno a la normalidad de los mercados internacionales colocó a esta naviera ante una realidad para la cual no estaba preparada. La flota fue reduciéndose de forma rápida hasta la total desintegración de formal en 1926⁷⁷.

4. Conclusiones

El final de la guerra mundial no conllevó la normalización inmediata de los mercados internacionales, sino que se produjo un proceso lento de difícil seguimiento en cuando a la actividad de las empresas navieras, ya que muchas empre-

⁷⁶ Por delante estaban, en este orden: Trasatlántica, Trasmediterránea, Sota y Aznar, Ibarra, Pinillos, Marítima del Nervión, Marítima Unión y el gobierno español, que gestionaba los buques incautados a Alemania como compensación de guerra.

⁷⁷ Una historia completa y detallada de esta empresa en García Domingo (2007b).

[140]

sas continúan activas nominalmente, pagando contribución y figurando en anuarios o listas de buques, pero con su flota amarrada o con una actividad mínima. Aún mas, resulta a menudo imposible fijar el momento del cese definitivo de la actividad o de la disolución de la sociedad. En todo caso, se requiere un seguimiento individualizado de cada empresa, por ejemplo, a través de fuentes judiciales para seguir procedimientos de quiebras, o por medio de fuentes alternativas.

Sea como fuere, el año 1921 marca el final del “boom” naviero en España y el final del sueño para Cataluña. En palabras de un cronista de la época, “en toda la historia de la industria naviera no se recuerda un año tan desastroso como el que acaba de terminar. En él se ha presentado el derrumbamiento de precios más grande que ha visto jamás una industria, tanto en lo que se refiere a los barcos como a los fletes (...). No debe, pues, extrañarnos que el año 1921 haya producido innumerables quiebras de empresas navieras que se constituyeron cuando el precio de tonelaje estaba por las nubes. Todas esas empresas han perdido íntegramente su capital, y los acreedores hipotecarios ven reducidos sus créditos en el mayor de los casos porque el valor de la flota hipotecada no alcanza a cubrir lo que ellos prestaron. En resumen: en el año 1921 el precio de venta de los barcos ha bajado a su quinta parte; ha quedado paralizada la construcción de nuevos buques; han quebrado infinidad de empresas y las demás han visto muy mermados sus beneficios, si es que no han liquidado el año con pérdidas”⁷⁸. Y en la misma línea está el memorial elevado al gobierno por la Sociedad Española de Maquinistas Navales (que tenía su sede en la Ciudad Condal) en octubre de 1922: “Calcúlanse en estos momentos en 53 buques, con 83.000 toneladas, los que están en amarre en el puerto de Barcelona. Otros tantos en los demás puertos del Mediterráneo y un número más respetable aún en el resto del litoral hasta representar 700.000 toneladas aproximadamente, en paro forzoso en toda la nación (...) a los egolismos desatados por la guerra ha sucedido una pasividad decadente y suicida, y es porque muchos comerciantes constituyéronse en armadores logrerros ante la perspectiva de las rápidas fortunas, sin amores ni inclinaciones por la industria naviera”⁷⁹.

La mayor parte de las sociedades creadas al calor de la guerra no estaban preparadas para competir con las flotas de los antiguos beligerantes que, acabada la guerra, retomaban sus antiguos tráfico. Ni tan solo con otros neutrales como Noruega o Japón que habían aprovechado el conflicto para hacerse con una parte del negocio. En el caso que nos ocupa, los navieros catalanes habían reunido flotas con un tonelaje generalmente viejo, adquirido a precios muy altos, con un alto coste de mantenimiento y difícilmente amortizable. Y en el caso de los veleros, con la lenta recuperación de la construcción naval mundial se producirá el declive definitivo, aunque con un matiz: en España, a causa de la guerra civil y la larga posguerra, una gran parte del cabotaje estuvo servido por veleros y motoveleros

⁷⁸ De un artículo de *El Economista*, de 9 de febrero de 1922, citado por García Delgado (1972), pp. 65-152.

⁷⁹ *Vida Marítima*, número 725, 1922, pp. 315-316.

hasta mediada la década de los setenta⁸⁰. A la luz de los datos disponibles, tampoco se hizo en Cataluña una inversión inteligente del capital acumulado⁸¹. La excepcionalidad del momento no pudo cambiar una situación de partida con limitaciones estructurales de partida que hicieron muy difícil el aprovechamiento de esta “segunda oportunidad”, especialmente para las navieras de fortuna carentes de tradición y profesionalidad⁸².

En palabras de un testigo de la época, el abogado Amadeo Hurtado, refiriéndose a la caída de la anteriormente citada naviera Tayà, “era el desastre de aquella inundación de oro que, al destruir los contrafuertes de la producción, del tráfico y principalmente del crédito, se llevaba fatalmente río abajo tanto las tiernas fortunas poco arraigadas como algunas de centenarias que tenían las raíces carcomidas”⁸³.

⁸⁰ Sobre veleros y motoveleros véase García Domingo (2000).

⁸¹ Sobre la experiencia vasca en este sentido cfr. Valdaliso (2006).

⁸² Para la marina mercante española en el período de entreguerras en general véase Valdaliso (1991).

⁸³ Hurtado (1969), pp. 366-372.

[142]

Bibliografía

- BERDÚN CHÉLIZ, P. (2002): “La política de ayudas directas a la industria naval y la marina mercante en torno al cambio de siglo, 1876-1918”, *TST. Revista de Historia*, números 3-4, pp. 145-179.
- CABANA, F. (1996): *La burguesía catalana. Una aproximación histórica*, Ed. Proa. Barcelona.
- COMITÉ del Tráfico Marítimo. *Historia de su actuación desde 1º de Enero de 1919 a 31 de Mayo de 1920, y datos referentes a ella. Recopilados por el vicesecretario Don Manuel Sánchez-Barcaiztegui y Gereda*, Imprenta Clásica Española, Madrid.
- GARCIA DELGADO, J. L. (1972): “El proceso de acumulación de capital en el sector de la marina mercante española durante la I Guerra Mundial: principales rasgos y problemas”, en *Moneda y Crédito*, número 122, septiembre de 1972, pp. 65-152.
- GARCIA DOMINGO, E. (1997): “La construcció naval a Can Tunis”, a *I Jornades Col·loqui d’Història Local de Sants Montjuïc “Sants i la seva Marina al llarg de la història”*. Barcelona, Ayuntamiento de Barcelona.
- GARCIA DOMINGO, E. (2000): “Els pailebots, uns treballadors discrets”, en *II Jornades de Marina Tradicional Promediterrània 2000*. Palamós.
- GARCIA DOMINGO, E. (2005): *¿España neutral? La marina mercante española en la I Guerra Mundial*. Madrid, Real de Catorce.
- GARCIA DOMINGO, E. (2007a): *80 Anys de construcció naval a Tarragona, 1918-1998 (Astillers de Tarragona S.A.)*. Tarragona, Cossetània Edicions.
- GARCIA DOMINGO, E. (2007b) *Hijos de José Tayà S. en C.: el miratge de la Gran Guerra (1914-1926)*.
- GÓMEZ SANTOS, M. (1991): *Todo avante*. Edición privada de la Compañía Trasmediterránea, Madrid.
- GÓMEZ SANTOS, M. (1997): *1917-1997. Trasmediterránea. Hacia el nuevo milenio*. Edición privada de la Compañía Trasmediterránea, Madrid.
- HARDACH, G. (1986): *La Primera Guerra Mundial. 1914-1918*. Barcelona, Editorial Crítica.
- HURTADO, A. (1969): *Quaranta anys d’advocat. Història del meu temps. 1894-1930*, Barcelona, Editorial Ariel.
- JIMÉNEZ ARAYA, T. (1974): “Formación de capital y fluctuaciones económicas...” en *Hacienda Pública Española*, número 27, pp. 137-186.
- LLORCA BAUS, C. (1992a): *La Compañía Trasatlántica en las campañas de Ultramar*, Madrid, Ministerio de Defensa.
- LLORCA BAUS, C. (1992b): *Los barcos de la emigración, 1880-1950*. Edición del autor, Alicante.

- PASCUAL DOMÉNECH, P. (1991): “Desenvolupament de la marina de vapor i crisi de la construcció naval i de la marina mercant catalana” en NADAL, J. (dir.) *Història Econòmica de la Catalunya Contemporània*. Barcelona: Enciclopèdia Catalana, vol.3, p 297-335.
- RIERA TUÉBOLS, S. (1993): *Dels velers als vapors*. Barcelona, Associació d’Enginyers Industrials de Catalunya.
- RODRIGO ALHARILLA, M. (2000a): *Los Marqueses de Comillas, 1817-1925. Antonio y Claudio López*, Barcelona, LID Editorial Empresarial.
- RODRIGO ALHARILLA, M. (2000b): “Comerç y navegació a la Catalunya del segle XIX: empreses y formes d’empresa” en LÓPEZ BURNIOL, J.J. y SANS TRAVÉ, J.M (Edit.) *Actes del II Congrés d’Història del Notariat Català*. Barcelona, Fundació Noguera, pp. 231-347.
- RODRIGO ALHARILLA, M. (2004a): “Estrategias de presión de los armadores catalanes: la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona” en *Josep Fontana: Història i projecte social. Reconeixement a una trajectòria*. Barcelona, Ed Crítica, pp. 1127-1139.
- RODRIGO ALHARILLA, M. (2004b): “Los dividendos de la presión política: la Liga Marítima Española, 1899-1910” en *Revista de Historia Económica*, año XXII, número 3, otoño, pp. 707-732.
- RODRIGO ALHARILLA, M. (2005): *La Casa Ramos, 1845-1960: más de un siglo de historia marítima*, Barcelona, Museu Marítim de Barcelona.
- ROLDÁN, S. y GARCIA DELGADO, J. L. (en colaboración con MUÑOZ, J.): *La formación de la sociedad capitalista en España 1914-1920*. Tomo II. Madrid, Confederación Española de Cajas de Ahorro.
- RUEDA LAFFOND, J. C. (1990): “El tejido social y económico de Madrid a través del Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de 1923” en *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie V, Historia contemporánea, 3, pp. 365-384.
- SELLA, A. y RODRIGO, M. (2002): *Vapors*. Barcelona, Museu Marítim de Barcelona.
- TORRES VILLANUEVA, E. (1998): *Ramón de la Sota, 1857-1936. Un empresario vasco*. Madrid, LID Editorial Empresarial.
- TOUS, J (1990): *Evarist Fàbregas i Pàmies (1868-1938). Filàntrop, financer i republicà. Catalanista reusenc*. Reus, Edicions del Centre de Lectura.
- VALDALISO GAGO, J. M. (1990): “Política económica y grupos de presión: la acción colectiva de la asociación de navieros de Bilbao, 1900-1936”, en *Historia Social*, número 7, primavera-verano, pp. 69-103.
- VALDALISO GAGO, J. M. (1991): *Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*. Bilbao, Instituto Vasco de Administración Pública.

[144]

VALDALISO GAGO, J.M. (2001): “Entre el mercado y el Estado: la marina mercante y el transporte marítimo en España en los siglos XIX y XX”, *TST. Revista de Historia*, número 1, pp. 55-79.

VALDALISO GAGO, J. M. (2006): “Guerras, riesgo y beneficios: las compañías navieras bilbaínas durante las dos guerras mundiales del siglo XX” en *Itsas. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, número 5, pp. 503-516.