

bro la constituye el último capítulo –“Ser Ferroviario”- firmado por todo el equipo –Pilar Folguera, Pilar Díaz y J.M<sup>º</sup> Gago- donde se expone lo que ellos definen como las señas de identidad propias del trabajador ferroviario: identificación con la tarea, predominio de los mercados internos, carácter endogámico, bajas retribuciones, acompañadas de salarios indirectos y de diversas prestaciones sociales... Su análisis sobre la encuesta realizada a los trabajadores de Renfe en 1982 y constituye el primer apartado del capítulo es de una finura exquisita. En cuanto que los autores hablan de la experiencia vital y de la consciencia de los protagonistas es imposible –al menos yo no me atrevo a hacerlo- plantear ninguna crítica fundamental. No obstante sí que me gustaría hacer algunas observaciones sin que ello suponga reducir ni un ápice mi inmejorable valoración sobre la obra. Pilar Folguera deja bien claro que la historia oral no se plantea en ningún caso la utilización de criterios cuantitativos de análisis. Sucede, sin embargo, que a lo largo del libro se formulan continuamente apreciaciones de tipo cuantitativo que no se cotejan con otras fuentes -que las hay- ni se contrastan con los trabajos ya realizados para otros sectores. Esto puede inducir a equívocos. Por ejemplo, todos los entrevistados coinciden en señalar que las retribuciones, incluidos los salarios indirectos y las prestaciones sociales, de Renfe eran in-

feriores a los que regían en otras empresas. No lo niego. Pero lo mismo expresaban los trabajadores de Norte y MZA, y no era verdad, lo que no quiere decir que no estuvieran explotados y que sus condiciones de trabajo fueran las más adecuadas. También ellos se sintieron identificados con sus empresas. Un término que es utilizado una y otra vez para explicar las relaciones laborales durante el franquismo es el de paternalismo. Surge la pregunta, como expresaba recientemente Soto Carmona, de si se puede considerar al régimen franquista como paternalista (desde luego no acaba de encajar bien con los supuestos que según P.Ackers debe cumplir). No se olvide el papel emblemático de Renfe dentro del sistema con todo lo que representaba. Una última cuestión: por bien que los agentes hayan sido elegidos ¿son suficientes treinta entrevistas para reflejar la historia de un colectivo tan jerarquizado y diversificado?. Por otro lado, si el control del discurso histórico permanece firme en manos del historiador ¿no responderán los entrevistados lo que el entrevistador espera oír?. En cualquier caso, no hay duda de que el trabajo reviste un gran interés y de que los reparos planteados son cuestiones de matiz que en modo alguno devalúan la calidad indudable del conjunto.

Tomás Martínez Vara  
(UCM)

### **Economía del Transporte Marítimo**

**Autor:** M<sup>º</sup>J. Freire Seoane y F. González Laxe

**Editorial:** Instituto Universitario de Estudios Marítimos, A Coruña, 2003

**Páginas:** 192

**ISBN:** 84-9745-043-4

**L**a globalización es un complejo fenómeno que extiende sus tentáculos sobre un número cada vez mayor de áreas y de actividades a escala planetaria, siendo la economía, si no la única, al menos una de las más significativas. Dentro de la actividad económica mundial, uno de los segmentos sobre los que ha impactado con mayor energía este fenómeno es el del transporte marítimo.

Desde los últimos años del siglo XX se ha consolidado una mundialización de los intercambios económicos, lo que, unido a las modificaciones técnicas de los modos de transporte marítimos, han consolidado una



nueva organización del sistema económico marítimo a nivel internacional. La trascendencia de este sistema es enorme porque, en el ámbito mundial, es el modo más extendido para el desarrollo del comercio exterior (entre el 90 y el 95 % del comercio internacional en peso), debido precisamente a la aludida globalización de los mercados que se viene registrando en todos los continentes.

Estas transformaciones guardan, asimismo, una estrecha relación con otro capítulo de especial importancia para el desarrollo de las economías nacionales, el de los sistemas portuarios. Como se señala en el prólogo del libro que se presenta, el acelerado incremento de los flujos internacionales de mercancías y los mayores grados de apertura del comercio internacional han dado lugar a una modificación y adaptación de los cambios tecnológicos, organizativos y geográficos, tanto de los puertos como del transporte marítimo regular. Esta obra pretende, entre otros objetivos, dar respuesta a algunos de los interrogantes y desafíos que plantea la nueva organización portuaria a nivel mundial y el nuevo esquema que se está configurando en las relaciones internacionales que utilizan el mar como canal de intercambio de bienes.

El trabajo ha sido el resultado de la experiencia y de las inquietudes nacidas del desarrollo del Máster en Administración y Gestión Portuaria, organizado por el Instituto de Estudios Universitarios y Marítimos (IUEM) de la Universidade da Coruña. Es, por tanto, el fruto de la experiencia de los autores, pero nace también del deseo de proporcionar unas herramientas para el análisis de la Economía Marítima.

Los autores, M<sup>a</sup>. Jesús Freire Seoane y Fernando González Laxe (director del IUEM), miembros de los departamentos de Análisis Económico y de Economía Aplicada I, respectivamente, de la Universidade da Coruña, han enfocado el análisis desde una doble perspectiva. Por un lado, la del análisis teórico y, por otro, la del análisis aplicado. La fuente manejada ha sido funda-

mentalmente la recogida en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), empleando un enfoque cronológico habitual en los estudios de Economía Aplicada. Los datos empíricos con los que sustenta la descripción del tráfico marítimo internacional normalmente se remontan a las dos últimas décadas del siglo XX, aunque en numerosas ocasiones se retrotraen hasta los años setenta, con el objeto de medir la incidencia de la crisis del petróleo sobre el transporte marítimo.

El libro está dividido en seis capítulos. El primer capítulo tiene un contenido eminentemente teórico. Antes de conocer su evolución, es necesario encuadrar el transporte marítimo. Para ello, los autores han realizado un esfuerzo por definir los agentes participantes en el comercio marítimo, los conceptos básicos en Economía Marítima y los principales elementos reguladores, desde un punto de vista legal, del tráfico marítimo a nivel internacional.

El capítulo segundo, sin embargo, responde al deseo de combinar aspectos teóricos y prácticos que impregna toda la obra. Aunque, en realidad, es una introducción a la Economía del Transporte Marítimo, cada una de las variables descritas y analizadas se somete a una continua contrastación empírica.

Este capítulo, se subdivide en diez apartados, en los que se analizan los siguientes aspectos. En primer lugar, se considera, desde un punto de vista metodológico, la producción en el transporte marítimo y se estudian los conceptos generalmente aceptados de empresa, factores de producción, costes de producción, oferta, demanda y el funcionamiento del sistema de precios, así como el concepto de elasticidad y la definición de sector económico. A continuación, en los apartados 2 al 6, se describe el transporte marítimo mundial y se presenta la logística utilizada en las últimas décadas. El apartado séptimo analiza la evolución del tráfico marítimo, con información desagregada para las mercancías car-



gadas y descargadas, y también por producto entre los años 1970-2000, mientras el apartado octavo hace lo propio con la distribución de la flota mundial por tipo de buque. El apartado noveno describe la oferta y la demanda en el transporte marítimo; la primera variable hace referencia a la flota mercante mundial y la segunda a la actividad de la flota, comparando asimismo los datos por tipo de buque. El capítulo concluye con la relación existente entre el transporte marítimo y el pabellón de los buques, examinando las fluctuaciones observadas en la distribución de la flota mercante mundial respecto a los países donde ésta se encuentra abanderada.

El capítulo tercero estudia la dinámica del comercio marítimo mundial. Se parte de una reflexión, la existencia de una correlación positiva entre el crecimiento de la economía y del volumen del comercio internacional, aunque se señala que, casi siempre, la tasa de crecimiento del tráfico marítimo ha sido superior a la de la economía. La cuestión central es el análisis por el lado de la oferta de la industria del mar. Desde esta óptica se enmarca la necesidad de describir la evolución que se ha producido en las dos últimas décadas en la cartera de pedidos, y se compara la situación en los últimos veinticinco años en los países desarrollados (apartado 2). En el apartado tercero, el sujeto de examen son los buques entregados por los astilleros a nivel mundial, mientras los dos siguientes apartados se centran en las toneladas desguazadas según el tipo de buque y en los amarres de buques efectuados en las últimas décadas. Finalmente, se aborda el estudio de la edad de la flota mundial, realizando un análisis tanto por grupos de edad homogénea, como por tipo de buque, y se especifica la situación de los buques portacontenedores, así como los precios de los buques nuevos y los del mercado de segunda mano.

El capítulo cuarto indaga sobre el comportamiento del mercado de fletes desde los años setenta, el cual está íntimamente relacionado con las variables que afectan a

la oferta y la demanda del transporte marítimo a nivel internacional. Una preocupación que subyace es la de ahondar en el grado de paralelismo entre los mercados del petróleo y de carga seca, por tratarse de segmentos, en principio, diferentes. Se impone, en consecuencia, discernir los fletes entre diferentes tipos de buques, deteniéndose con especial atención en los del petróleo y de los portacontenedores. Asimismo se compara la evolución del índice anual promedio por tipo de fletamento, así como las rutas más importantes del transporte marítimo. Las últimas cuestiones que se abordan, aunque con mayor brevedad, son las correspondientes a los operadores internacionales de mercancías, y la incidencia de la tecnología de la información en los transportes marítimos.

En el capítulo quinto se expone, a mi juicio, uno de los aspectos más interesantes del transporte marítimo, el de las llamadas Conferencias Marítimas. Desde el punto de vista de la teoría económica, las comunicaciones se encuentran a medio camino entre la plena competencia y el monopolio. Las Conferencias Marítimas son acuerdos privados, formales o informales, entre transportistas o entre compañías marítimas que determinan y aplican unos fletes comunes en sus transacciones de servicios (p. 135). Debido a su grado de formalidad, no se exige requisito alguno para su constitución, pudiendo ser acuerdos puramente orales. No son vinculantes, pero sí eximen de posibles competidores.

Sin embargo, aunque en el pasado fueron utilizados profusamente, llegando a dominar el tráfico internacional de mercancías, han mediado varias circunstancias que han provocado que las Conferencias Marítimas pierdan protagonismo, hasta el punto de controlar "sólo" el 50 % del tráfico mundial. La revolución que ha supuesto la containerización, la proliferación de los transbordos y los transportes multimodales, las políticas de desregulación son algunos de los factores del cambio. Un número cada vez más elevado de operadores



trabajan en el transporte marítimo fuera de la esfera de las Conferencias Marítimas, lo que ha dado lugar a una presencia creciente de transportistas independientes que ofrecen equipamientos, capacidades de descarga y frecuencias en algunos casos superiores a las líneas regulares.

Una vez sentadas las características de este tipo de acuerdos, Freire y González Laxe se aproximan a la determinación y fijación de las tasas en el marco de las Conferencias Marítimas, empleando las herramientas del análisis económico. Y a continuación reflexionan sobre las nuevas fórmulas de cooperación en los servicios marítimos.

Finalmente, el capítulo 6, trata de la dimensión económica de los puertos. Los autores profundizan en la conformación del nuevo escenario portuario internacional que se ha dibujado desde finales del siglo pasado. En el primer apartado se determinan los efectos de la globalización marítima sobre el sistema portuario. Las transformaciones han sido ciertamente notables. Los autores citan como más destacadas las siguientes: a) la redistribución de los tráfico, en donde la emergencia de los puertos asiáticos muestra el traslado hacia el Pacífico del eje de los intercambios; b) la nueva concepción de las plataformas mundiales del transporte, con una creciente jerarquización portuaria, resultado de los cambios técnicos de los modos de transporte; c) el intenso crecimiento del tráfico de conte-

nedores, acompañado de la modificación en el tipo de mercancías dominantes en el conjunto del transporte internacional; d) la reorganización de las compañías marítimas internacionales, como respuesta a los nuevos cambios geo-estratégicos.

En los apartados siguientes, podemos encontrar información sobre la integración de los puertos en la cadena de transportes, a lo largo de una secuencia cronológica que parte de los años sesenta y llega hasta la actualidad. Aquí se analizan los elementos que configuran la accesibilidad de los puertos, así como las nuevas formas de organización vinculadas a las terminales portuarias, concluyendo con una clasificación actualizada de las tipologías portuarias.

En resumen, este trabajo resulta de utilidad a todos aquellos interesados en la Economía Marítima. Uno de sus activos es la facilidad y sistematización en la exposición, lo que le acerca a un manual de referencia; pero es igualmente válido para especialistas, gracias a la aportación que realiza para el conocimiento de la realidad y del funcionamiento marítimo. La definición de los conceptos, junto con la aplicación al análisis de hechos concretos ocurridos en las dos últimas décadas le habilita para ambas funciones. Su principal carencia, la falta de enumeración de unas conclusiones globales.

Jesús Mirás Araujo  
Universidade da Coruña

**Telegraph Messenger Boys: Labor, Technology, and Geography 1850-1950.**

Autor: Gregory J. Downey

Editorial: New York, Routledge, 2002

Páginas: 254

ISBN: 0-415-93108-8 (hbk); 0-415-93109-6 (pbk)

The telegraph messenger boy was an iconic figure for over a hundred years in the United States. First on foot, later on bicycle, he (and less often, she) was associated with the delivery of information too urgent, or too confidential, to be entrusted to other forms of communication. The messenger boy can be seen as a forerunner of today's bike courier, weaving maniacally through traffic and pedestrians, found in many major cities the world over.

Greg Downey's book describing their lives is superbly placed at the disciplinary intersection of history and ge-