

[188]

## Reseñas

Corresponde este libro al trabajo que mereció un accésit en la cuarta edición del “Premio de Investigación Joseph Ricart i Giralt”, del Museu Marítim de Barcelona. Lleva el número 7 de la interesante colección de monografías editadas por dicha institución, y en él se hace un detallado seguimiento de los negocios marítimos de la Casa Ramos, desarrollados a lo largo de más de un siglo por miembros de esa familia.

Se estructura el libro en tres bloques, que corresponden a cada una de las tres generaciones que gobernaron la Casa Ramos: Ramón Alonso Ramos Charcos (1845-1888), Ricardo Ramos Cordero (1888-1938) e Hijos de Ramón A. Ramos, S. A. (1938-1960). Cada uno de esos apartados tiene un interés especial: el primero porque es el de los comienzos y ascensión hacia la especialización como consignatario de primera línea; el segundo porque es el de desarrollo de los negocios navieros, con una notable capitalización y la formación de una importante flota; y el tercero porque es el de la inercia y la falta de inversiones -y, por tanto, del declive- lo que da lugar también a útiles reflexiones sobre la dinámica empresarial.

El punto de partida es la apertura en 1845, por Ramón Alonso Ramos Charcos, de una casa de comercio en Ribadeo. Era esta plaza entonces -y lo siguió siendo durante los lustros siguientes-, un verdadero emporio de comercio marítimo, animado por el dinamismo de las dos casas quizá más importantes del Cantábrico -la de Bengoechea y la de Casas-. No es extraño, pues, que en ese ambiente el mismo Ramos se vinculara al arma-

*La Casa Ramos, 1845-1960; más de un siglo de historia marítima*

---

**Autor:** Martín Rodrigo y Alharilla

**Editorial:** Museu Marítim de Barcelona, Barcelona, (2005).

**Páginas:** 189

**ISBN:** 84-932201-8-3

mento de buques, adquiriendo un bergantín con el que amplió sus negocios de importación y distribución. Fruto de esos negocios marítimos fue su contacto con Barcelona, donde se establecería en 1855; allí se dedicó a la consignación y demás operaciones de mediación, y entre 1861 y 1865 adquirió cinco veleros, que dedicó al cabotaje peninsular y a viajes a Cuba. Pero pronto se desprendió de ellos -sin duda percatándose del final inminente de la vela-, para especializarse en la función de consignatario y corredor marítimo, en la que desarrolló una gran actividad interviniendo en la compraventa de buques, seguros, préstamos a la gruesa, etc. Ejerció de consignatario de las navieras gijonesas de Óscar de Olavaria y de Melitón González, lo que le aseguró una constante ocupación para atender el servicio regular que ambas tenían establecido entre Gijón y Barcelona.

La segunda etapa se abre con el relevo en la dirección, por fallecimiento de Ramón Alonso Ramos Charcos en 1888, y se prolonga hasta la Guerra Civil. La Casa pasó a girar bajo la razón social de Hijo de Ramón A. Ramos (Ricardo Ramos Cordero), y continuaría basando su actividad en la intermediación en las líneas regulares de vapores entre Barcelona-Gijón-Bilbao, y especialmente en los embarques de y para los puertos de Galicia y Cantábrico, de los que tenía la virtual exclusiva. Después de unos comienzos titubeantes (1888-1896), en los que los beneficios fueron reducidos, la situación se fue enderezando, aunque con altibajos, siendo los años 1899-1900 los más brillantes, con unos beneficios netos del 17 y 14 por 100. A partir de

entonces, y entre 1902-1913, vendría una etapa de prosperidad, asumiendo la representación de la naviera francesa Fabre Cyprien y de la húngara Adria de Fiume, lo que le permitió incrementar sus beneficios. Ricardo Ramos participó, como accionista y como consejero, en el Centro de Navieros Aseguradores que, tras la absorción de La Alianza, tuvo en el segundo lustro del siglo XX un gran volumen de negocio. Eso, y el prestigio de su Casa de comercio “lo catapultaron al desarrollo de una intensa vida política y pública”, siendo Diputado y Senador en las Cortes Españolas entre 1914 y 1923.

Con el estallido de la Gran Guerra, la Casa Ramos pasó a introducirse en los negocios navieros, adquiriendo el vapor *Federico* para cubrir la línea Barcelona-Génova (con poca fortuna, pues al cabo de un mes fue requisado por el gobierno francés, que nunca lo devolvió). Un nuevo revés le supuso la liquidación de la Compañía Gijonesa de Vapores, perdiendo con ello un importante cliente que suponía “regulares fuentes de actividad e ingresos”. No obstante, no todo fueron percances negativos; las circunstancias bélicas permitieron a la Casa obtener unos beneficios medios por encima del 10 por 100, y en 1917 del 29 por 100. Después, los años veinte fueron “especialmente fecundos”, y durante ellos se dedicaron a la adquisición de buques, hasta contar con una flota de nueve vapores, lo que los convirtió en la naviera familiar más importante del país. La crisis de 1929 iba a traer consecuencias muy negativas, descendiendo los beneficios hasta aparecer en 1933 los números rojos, llevando a

[190]

una reducción del capital social a una tercera parte. Y cuando había iniciado una renovación de la flota, estalló la Guerra Civil, que supuso la pérdida de dos de sus seis vapores. En 1938 falleció Ricardo Ramos Cordero, procediendo sus herederos a establecer una sociedad anónima para continuar los negocios de correduría y consignación y seguir con la explotación los cuatro buques.

La Sociedad Anónima Hijo de Ramón A. Ramos se constituyó en 1939, obteniendo unos resultados satisfactorios en los primeros años, hasta el punto de llevar a cabo una ampliación de capital del 50 por 100 en 1942 y repartir dividendos. Pero la gestión de la flota se limitó al mantenimiento y reparación de los vetustos vapores, sin incorporar ninguna unidad moderna, y eso iba a generar graves problemas. Efectivamente, en 1950 se produjo el primer aviso, con una importante pérdida, y aunque al año siguiente se recuperaron los beneficios con creces, fueron disminuyendo hasta entrar de nuevo en pérdidas, provocadas por las frecuentes y largas etapas de inactividad de los viejos vapores. A finales de 1958 decidieron suspender la actividad, finalizando así la larga y fructífera etapa de esta naviera familiar.

A lo largo del trabajo se confirma el énfasis que su autor pone en destacar la *modernidad*, primero, y la esforzada gestión, después, de la Casa Ramos, que tiene el incontestable mérito de ser una empresa familiar, por no decir unipersonal. Esa modernidad se manifestó sobre todo en su primera etapa de correduría y consignación, por el hecho de dedicarse a la

mediación e intervención en el tráfico marítimo de forma exclusiva, como una especialización en sí misma, desvinculada del comercio de compraventa de mercancías, que entonces era lo habitual. Siguió después con la exitosa apertura a los negocios navieros, vinculada a la profesionalidad y dedicación personal del titular de la Casa; pero se detuvo la trayectoria ascendente en su tercera fase, en parte por las limitaciones profesionales de sus nuevos gestores, que no supieron dar el salto de la renovación.

En definitiva, estamos ante un buen estudio de caso, con dos vertientes: por una parte, permite añadir nuevos datos a un tema tan poco estudiado como el de la marina mercante española, y por otra, reconstruye la historia *completa* de una empresa familiar, cuestión que sin duda será muy apreciada por los estudiosos de la historia empresarial.

José Ramón García López  
Universidad de Oviedo