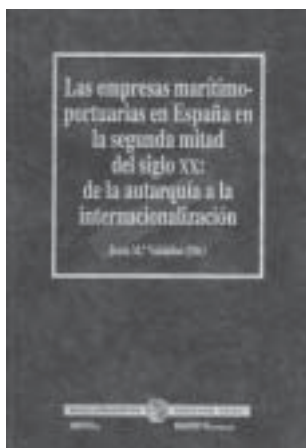


[178]



Las empresas marítimo-portuarias en España en la segunda mitad del siglo XX: de la autarquía a la internacionalización

Autor: Jesús María Valdaliso Gago (Dir.)

Editorial: Servicio de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 2007

Páginas: 173

ISBN: 978-84-457-2570-2

Este libro recoge las siete ponencias presentadas en unas jornadas que tuvieron lugar en el Museo Marítimo de la Ría de Bilbao los días 19 y 20 de octubre de 2006, organizadas por la Escuela de Administración Marítima del Gobierno Vasco. El promotor de dichas jornadas fue Jesús M^a. Valdaliso, catedrático de Historia e Instituciones Económicas de la Universidad del País Vasco y director de la publicación resultante. Dicha edición ha sido posible, de hecho, merced a la financiación pública aportada por la Consejería de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco cuya iniciativa no sólo ha permitido una edición con tapa dura y de indudable calidad sino, lo que me parece más destacable, que el libro viese la luz apenas medio año después de la clausura de las jornadas en cuestión, un hecho poco habitual en el mundo académico.

Aunque el director de la publicación ha querido presentar los siete trabajos de forma correlativa, es decir, sin agrupar de manera alguna, entiendo que el libro se comprende mejor si se le divide en dos partes. La primera englobaría los tres primeros trabajos, es decir, aquellas ponencias que no se ocuparon, en sentido estricto, de la materia que había convocado dichas jornadas sino que, de forma introductoria, lo que hicieron es ofrecer una visión panorámica, general, sobre la evolución de la economía y de las empresas, tanto públicas como privadas, en los últimos setenta años de la historia española. La segunda parte del libro, que englobaría las ponencias restantes, agruparía según mi criterio las cuatro aportaciones directamente relaciona-

das con la materia en cuestión, o sea, la construcción naval, las empresas navieras y las instalaciones portuarias.

El primer capítulo es obra de José Luis García Delgado y lleva por título “Medio siglo decisivo en la modernización económica de España”. Escrito en forma de conferencia de apertura, Delgado presenta con mucha brevedad y concisión las líneas maestras de los grandes cambios estructurales registrados por la economía española desde la década de 1950 hasta el presente. Le sigue un segundo capítulo, obra de Álvaro Cuervo García, catedrático de Economía de la Empresa de la Universidad Complutense de Madrid, dedicado al análisis de las nuevas formas de organización y dirección de la empresa española. Si el primer capítulo mostraba un cariz propio de conferencia inaugural, la aportación del profesor Cuervo aparece como una clase magistral. A partir de un tono propiamente descriptivo, su texto ofrece un planteamiento eminentemente didáctico, lleno de definiciones (pensadas para un público y unos lectores no familiarizados necesariamente con los conceptos utilizados) así como de cuadros sinópticos que configuran un curso acelerado e intensivo sobre economía de la empresa; un curso centrado en el análisis diagnóstico del (nuevo) papel de las empresas en los tiempos actuales de la internacionalización de la economía. El tercero de los capítulos del libro es obra de Francisco Comín y, tal como si título indica, (“El sector público empresarial en España: de las nacionalizaciones franquistas a las privatizaciones de la democracia”) ofrece una panorámica del mundo de

la empresa pública española en los últimos sesenta años, del cual Comín es probablemente el mejor conocedor. Formalmente diferente a los dos primeros capítulos, el texto de Comín pasa de las genéricas aportaciones de García Delgado y de Cuervo García a un análisis más concreto. Se nota aquí la perspectiva del historiador, es decir, de aquel que sin despreciar en absoluto los modelos explicativos se orienta hacia el análisis concreto de la realidad concreta.

Francisco Comín nos ofrece en su capítulo un resumen elaborado y claro de sus propias investigaciones y de las publicaciones de otros autores sobre el tema del que se ocupa; una visión sintética que recoge más de medio siglo de la reciente historia económica española. Me resultan especialmente llamativas dos de sus afirmaciones que vienen a matizar (o, en algunos casos, a contradecir) determinados análisis superficiales sobre la relación entre el franquismo y el mundo de la empresa privada. Al hablar de los años de la inmediata postguerra, afirma Comín que “Franco respetó los intereses del sector privado más que las democracias europeas. En España no fueron nacionalizados algunos sectores que se nacionalizaron totalmente en la Europa de la posguerra. Y, casi siempre, las empresas del INI hubieron de competir con los empresarios privados” (p. 62) mientras que al centrarse en los años del desarrollismo apunta dicho autor no sólo que “el INI fue obligado a salvar empresas privadas en quiebra” (p. 63) sino que además reflató buena parte de dichas empresas, “desahuciadas por la iniciativa privada [...] a costa

[180]

de emplear muchos recursos financieros” provenientes del sector público. Empresas que, una vez reflatadas y saneadas, volvieron a privatizarse en una política que supuso una “socialización de las pérdidas” (p. 64). Desde estas relevantes premisas parece claro no sólo el carácter de clase del franquismo sino también la absoluta compatibilidad de dicho régimen totalitario con una de los componentes básicos de la economía capitalista (como es la privatización de los beneficios versus la socialización de las pérdidas).

La aportación de José M^a. Ortiz-Villajos dedicada a la construcción naval en España en los últimos cincuenta años abre la parte del libro dedicada, propiamente, a las empresas marítimo-portuarias españolas. Por un lado, dicho autor ofrece un análisis del sector que relaciona la evolución de la construcción naval española con aquellos vectores económicos que están claramente relacionados tal que la evolución del tráfico mercante a nivel internacional, el impacto de la crisis del petróleo, o los sucesivos momentos de apertura y de cierre del Canal de Suez, por ejemplo. Ortiz-Villajos ofrece, por otro lado, un análisis de los cambios en la geografía interna de la construcción naval, un sector en el que territorios como el País Vasco o Andalucía han perdido peso en las últimas décadas mientras que otros, como Galicia, lo han acabado ganando. Y compara asimismo el caso español con el de otros países como Japón y Corea, con trayectorias sensiblemente diferentes, especialmente a partir de su análisis de la reconversión del sector acometida en la década de 1980.

En este sentido, los datos que aporta Ortiz-Villajos son lacerantes: la reconversión naval se cimentó, únicamente, en la reducción de personal. Un dato: se pasó de más de 50.000 empleados los astilleros civiles españoles, en 1975, a apenas unos 3.000 trabajadores treinta años después, un descenso del 94 por 100. Detrás de estas cifras se esconden miles y miles casos de dramas personales y familiares, retratadas magistralmente por Fernando León de Aranoa en su magnífica película *Los lunes al sol*. ¿Sirvió de algo aquella política? Parece más bien que no. Los gestores de la reconversión industrial hicieron mucho hincapié en el despido de trabajadores “pero poco en la renovación tecnológica y organizativa, por lo que la productividad del sector creció menos que en Japón y Corea” (p. 115). Se partió de la base de que el problema de la construcción naval en España eran los altos costes salariales olvidando que Japón, donde los salarios de sus empleados eran proporcionalmente más elevados que en nuestro país, pudo mantener su competitividad en el sector gracias precisamente a su elevado nivel tecnológico. El resultado final de la historia nos lo explica también Ortiz-Villajos, tras el fracaso de la operación Izar, en 2004, se ha promovido una nueva empresa llamada Navantia, en una “operación [que] supone casi la liquidación total de la actividad pública en construcción naval civil” en España (p. 110). Tras la sugerente lectura de este escueto pero significativo resumen de la evolución del sector, no puedo evitar preguntarme ¿dónde estarán las brillantes mentes que diseñaron y ejecutaron la reconversión industrial

del sector naval? ¿Acaso han sido recompensadas con alguna sinecura en la administración, o en otras empresas públicas o privadas?

Al texto de Ortiz-Villajos le sigue la aportación del director de las jornadas y del libro, Jesús M^o. Valdaliso, dedicada a “las empresas navieras en España en la segunda mitad del siglo XX: de la autarquía a la internacionalización”. Valdaliso es, sin duda alguna, el principal conocedor del sector de la marina mercante en nuestro país. Desde la publicación de su tesis doctoral, allá por 1991, dedicada a la evolución del sector entre 1860 y 1935, no ha dejado de investigar al respecto, ocupándose cada vez más del sector y de sus empresas en los últimos setenta años. Autor de una gran cantidad de publicaciones al respecto, que uno podrá encontrar parcialmente en la bibliografía de su propio artículo, este profesor de la Universidad del País Vasco se ocupa aquí de trazar un análisis sintético y clarificador, a la vez, de la evolución del sector desde finales de la guerra civil. Lo hace en dos grandes apartados, dedicado el primero al franquismo (1939-1975) y el segundo a la democracia postfranquista (1975-2005), con especial atención a los agentes intervinientes, las empresas más destacadas y, sobre todo, las políticas públicas y la evolución del sector en el plano internacional.

A este capítulo le sigue la contribución de uno de los principales armadores españoles de la actualidad, Alejandro Aznar Sainz. Su aportación, dedicada al “Pasado, presente y futuro de la empresa naviera en España. La visión de los armadores” ofrece un

contrapunto sugerente al capítulo de Valdaliso en la medida que muestra la percepción propia de un armador (que es presidente de la Asociación de Navieros Vascos y vicepresidente de la Asociación de Navieros Españoles) al complementar el capítulo anterior, escrito con una visión propia del mundo académico. Algo parecido podríamos decir respecto al último de los capítulos del libro, obra del Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Manuel Santos y dedicado a “Los puertos y su adaptación al cambio, 1950-2005”. Santos fue, entre 1979 y 1992, director del puerto de Bilbao, y a partir de entonces ha seguido vinculado al mundo de la consultoría portuaria, desde la empresa privada. Su artículo ofrece, por lo tanto, una visión del mundo de los puertos a partir de alguien implicado en su gestión y cuya formación (a diferencia de los autores restantes) no es ni económica ni histórica sino técnica.

No desvelaré, sin embargo, ni las afirmaciones de Aznar ni las de Santos porque prefiero invitar a la lectura del libro. Un libro colectivo que merece, cuando menos, una atenta lectura por parte no sólo de aquellas personas interesadas en el mundo de la construcción naval, la marina mercante o del mundo portuario sino, en general, para todos aquellos lectores interesados en la historia económica española. Dos son, en todo caso, las únicas objeciones que se me ocurren, imputables a cuestiones de edición del libro. Y es que más allá de su contenido, los siete trabajos son muy diferentes desde el punto de vista formal. Demasiado diferentes. Tiene uno la sensación de que no ha habido

[182]

la voluntad de aprovechar la transformación de unas ponencias (pensadas para ser escuchadas) en capítulos de libro (pensados para ser leídos) para homogeneizarlas. A título de ejemplo: ni el texto de García Delgado, ni el de Alejandro Aznar ni tampoco el de Manuel Santos cuenta con bibliografía alguna, cosa que sí hacen los capítulos redactados por Cuervo-García, Comín, Ortiz-Villajos y Valdaliso. Otra muestra: sólo los textos de estos tres últimos tienen notas a pie de página mientras que los otros cuatro autores no las han querido utilizar. El trabajo de edición hubiese requerido el establecimiento de unas pautas comunes a todos los capítulos que hubiesen mejorado sensiblemente el acabado formal del conjunto del libro. Un segundo elemento, susceptible también de mejora, tiene que ver con la abundancia de siglas. En muchas ocasiones se le dicen al lector a qué se refieren pero en muchos otros casos, especialmente en el capítulo de Francisco Comín, nos hallamos con siglas o acrónimos cuyo contenido no se explica en ningún lugar (sin ánimo de ser exhaustivos, hay referencias a FEFASA, SIAT, SECEM, ENUSA, CGT,... sin que se indique a que empresa, organismo o realidad pertenecen). Ni los autores ni el editor del libro pueden ni deben dar por supuesto que sus lectores están familiarizados con las mismas; al contrario, deberían haber aprovechado unos textos eminentemente sintéticos y de divulgación para promover un mayor conocimiento de esas realidades.

No obstante, son dos cuestiones formales que no desmerecen el contenido de todos y cada uno de los capítu-

los del libro ni tampoco del libro en su conjunto, cuyo valor, si se me permite el tópico, va más allá que la suma del valor de las partes.

Martín Rodrigo y Alharilla
Universitat Pompeu Fabra