

Entre el mercado y el Estado: la marina mercante y el transporte marítimo en España en los siglos XIX y XX

Jesús M^a Valdaliso

Universidad País Vasco

INTRODUCCIÓN

En un apartado no demasiado citado de *La riqueza de las naciones*, Adam Smith señalaba que «como las razones de defensa son más importantes que las de opulencia, el Acta de Navegación es quizá la más sabia de todas las reglamentaciones comerciales que se han dictado en Inglaterra». A lo largo de la primera mitad del siglo XIX los principales países marítimos fueron aboliendo medidas similares a las alabadas por el economista escocés, iniciándose una etapa de libre comercio en los mares que convirtió al transporte marítimo en un negocio esencialmente internacional. Sin embargo, ese carácter estratégico del sector, que luego fue realizado por algunos teóricos del poder naval a finales del siglo XIX, Alfred T. Mahan en particular, justificó un grado de intervención estatal superior al ejercido sobre otros sectores de la economía¹. La ausencia de conflictos bélicos generalizados tras la II Guerra Mundial disminuyó gradualmente el carácter estratégico de este sector en la mayor parte de los países, con la excepción de los Estados Unidos de América. Sin embargo, el papel del Estado tampoco desapareció, sólo que ahora tenía que enfrentarse a nuevos retos, derivados de la creciente globalización de los mercados y del propio negocio marítimo².

Este artículo trata de ofrecer, a grandes rasgos y quizás de forma excesivamente sintética, la evolución de la flota mercante y el transporte marítimo en España

¹ Smith [1776] (1958), p. 410. Sobre el carácter internacional de este sector, Fayle (1933). Sobre las ayudas y subsidios a la navegación en este periodo, Meeker (1905). Sobre la obra de Mahan y su recepción en España, véanse Sánchez de Toca (1898) y Navarrete (1917).

² Los casos de Grecia y Estados Unidos son dos ejemplos extremos y opuestos del resultado desigual de una diferente intervención del Estado, véanse Harlaftis (1996) y Gibson y Donovan (1999).

en los siglos XIX y XX a partir de esa reflexión inicial sobre el papel del Estado. Al mismo tiempo, se intentará recoger la bibliografía más interesante sobre esta materia aparecida en los últimos años³. Como se demostrará a lo largo de las siguientes páginas, la actividad de la flota mercante española a lo largo de estos dos siglos se ha producido en marcos institucionales donde la importancia relativa del Estado y del mercado ha variado considerablemente. En aquellos periodos en los que la flota mercante ha podido recurrir libremente a los mercados internacionales de bienes, factores y servicios, ha operado en un mercado de transporte internacional y, también, ha contado con una cierta ayuda del Estado, el resultado ha sido un crecimiento del sector, un cambio técnico y una mejora en el tamaño y la posición competitiva de las empresas navieras, como sucedió en líneas generales entre 1868 y 1935. Por el contrario, desde 1939 en adelante la intervención asfixiante del Estado aisló a la flota mercante española de los mercados internacionales, obligándola a operar en unos mercados protegidos, regulados e intervenidos. El resultado fue una ralentización del ritmo de crecimiento y del cambio técnico en el sector, visible hasta finales de los años cincuenta, y también un debilitamiento notable de las capacidades, los recursos y la competitividad de las empresas navieras que tendrá consecuencias especialmente dramáticas cuando la crisis de los años setenta coincida con los inicios de la liberalización y desregulación de este sector.

LA MARINA MERCANTE Y EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN LA EDAD DE LA NAVEGACIÓN A VELA

Nuestro conocimiento sobre la evolución de la flota mercante española en la primera mitad del siglo XIX es bastante reducido. Los pocos trabajos disponibles de conjunto sugieren una periodización muy similar a la del comercio con América, algo hasta cierto punto bastante lógico dada la importancia relativa de éste en el conjunto del comercio marítimo español: crisis entre principios del siglo y 1825-30, que afectaría especialmente a los buques de mayor porte, los implicados en el tráfico colonial, y recuperación a partir de entonces vinculada al derecho diferencial de bandera y a la reactivación del comercio entre España y América⁴. Esta evolución es corroborada por estudios más concretos, realizados sobre puertos, com-

³ No obstante, para un estado de la cuestión de la historiografía sobre este sector (y la pesca marítima), véase Valdaliso y López (2001), en prensa.

⁴ Sobre la evolución del comercio entre España y América, véanse Fontana (1972) y Fernández de Pinedo (1994) y (1999). Sobre la flota mercante, véase Alcalá-Zamora (1975) y Fernández de Pinedo (2000). A los problemas derivados de la crítica coyuntura económica en las dos primeras décadas del siglo XIX habría que añadir los efectos negativos de una legislación que primó los intereses de defensa y comercio frente a los del transporte, véase Alfonso (1995).

DOSSIER

DOSSIER

pañías o tráfico⁵. Sin embargo, hacia mediados de siglo la flota mercante española de vela comenzó a ser desplazada del tráfico exterior ante su incapacidad para competir con otros veleros y con los nuevos buques de vapor, a pesar incluso de la protección del derecho diferencial. Algunos buques se emplearon en la reservada navegación de cabotaje, que estaba experimentando un notable crecimiento en los decenios de 1850 y 1860. En estos años surgieron las primeras líneas regulares de vapores en este tráfico, a menudo ampliando el servicio hacia puertos europeos como Londres y Liverpool en el Norte o Marsella en el Mediterráneo⁶.

La intervención del Estado en el sector no difirió en lo sustancial de la existente en otros países. Las medidas más importantes fueron el establecimiento de un derecho diferencial de bandera sobre las mercancías importadas en buques extranjeros, la reserva del cabotaje a la bandera española y la protección de la industria naval nacional mediante aranceles o prohibiciones de importación de buques. El estado actual de nuestros conocimientos indica que estas medidas desempeñaron un papel fundamental en la recuperación de la flota mercante y la industria naval española entre 1830 y 1850⁷. Sin embargo, desde mediados del siglo XIX en adelante fue cada vez más patente la escasa competitividad de los astilleros españoles en la construcción de buques de casco de madera y su incapacidad de construir buques de casco de hierro propulsados a vapor. La deficiente oferta de buques en España (en tipos, cantidades y precios) era uno de los tres factores que permiten explicar el deterioro de la posición competitiva de la flota mercante española, pero no el único. El segundo era la extrema complejidad del régimen fiscal y administrativo que pesaba sobre el sector, que dificultaba y ralentizaba la navegación. La pervivencia de las matrículas de mar y otras disposiciones sobre el factor trabajo, por último, se tradujo en unos costes laborales unitarios superiores a los de otros pabellones, no tanto porque los salarios fueran significativamente más elevados, sino porque los buques españoles estaban más densamente tripulados que los de sus competidores (a la altura de 1866 la relación tripulante-tonelada era de 1 a 4 en los buques españoles y de 1 a 17 en los extranjeros)⁸.

⁵ Las principales estimaciones cuantitativas de la flota mercante española en la primera mitad del siglo XIX se ofrecen en Alcalá-Zamora (1975). A los trabajos clásicos de Roig (1929), Vicens Vives y Llorens (1958), Carrera Pujal (1961), Basas (1961), González Echegaray (1968), hay que añadir los más recientes de Delgado (1983), Fradera (1987), Pou Montaner (1977), De la Madrid (1989), Gámez (1990), Pascual (1991), Alonso (1992), Peribáñez (1992), Cózar (1998), Moreno (1994a y 1994b), Garay Unibaso (1987, 1991 y 1996), Hernández Andreu (1999) y Fernández de Pinedo (2000).

⁶ Sobre los problemas de la marina mercante española a mediados del siglo XIX, véase Valdaliso (1991b). Sobre la navegación de cabotaje, véanse Frax (1981) y (1987), Gomez Mendoza (en prensa), y Valdaliso (1997a) y (1999a).

⁷ Delgado (1983) y (1985), Fernández de Pinedo (1994 y 2000).

⁸ Valdaliso (1991b), pp. 91-94 y 273-76 y (1998b).

En la edad de la vela el transporte marítimo no era una actividad especializada sino subordinada al comercio. Al igual que sucedía en otros países, la mayor parte de los armadores en España eran al mismo tiempo comerciantes que, además de realizar conjuntamente los negocios de comercio y transporte, integraban otras actividades como la consignación y seguro de las mercancías transportadas, el seguro de las embarcaciones y, a veces, hasta la construcción de las mismas⁹.

LIBERALIZACIÓN, CAMBIO TÉCNICO E INTEGRACIÓN EN EL MERCADO INTERNACIONAL, 1868-1936

Dos decretos publicados en 1868 modificaron de forma radical el marco institucional donde operaba la flota mercante española, introduciendo una mayor competencia y un marco más favorable a la iniciativa empresarial e integrando a la flota mercante dentro de los mercados internacionales de bienes, factores y servicios. El primero suprimió el Derecho diferencial de bandera, que recargaba en un 20-30 por 100 el precio de las mercancías introducidas en España por buques extranjeros. El segundo liberalizó la importación de buques, la contratación de mano de obra y, parcialmente, la inversión de capital extranjero, y simplificó el régimen fiscal y administrativo. A partir de entonces comienza una etapa caracterizada por un rápido crecimiento y cambio técnico (la sustitución de veleros por modernos buques de casco de hierro propulsados a vapor, adquiridos y asegurados en Gran Bretaña, a veces con la ayuda de capital británico) protagonizado por compañías navieras especializadas de nueva creación, domiciliadas mayoritariamente en Bilbao y Barcelona, que operan básicamente en dos tráficos, el de cabotaje y el tráfico triangular entre Gran Bretaña-España, las colonias españolas de Cuba y Puerto Rico, la costa este de Estados Unidos y el retorno a Europa. Algunas de estas compañías estaban co-dirigidas por casas navieras y consignatarias de Londres y Liverpool, que habían aportado el capital necesario para la compra de los buques y, de esta forma, conseguían buques de bandera española para traficar con Cuba y Puerto Rico¹⁰.

Entre 1870 y 1900 la flota española se encontró entre las tres-cinco primeras del mundo atendiendo al porcentaje que representaba el tonelaje de vapor respecto al tonelaje total. En cifras absolutas, la bandera española era la quinta del mundo por tonelaje de vapor registrado, por detrás de Gran Bretaña, Francia,

⁹ Valdaliso (1996a) y (2000b). Para estudios concretos, Delgado (1983), Gámez (1990), Peribáñez (1992), Moreno (1994a) y (1994b), y Cózar (1998).

¹⁰ De manera general, véase Valdaliso (1991b), (1993b), y (1995). La reforma de los impuestos sobre el transporte en Valdaliso (1999b). Estudios concretos de compañías o puertos en Pou (1977), Llorca (1990), Pascual (1991), y Rodrigo (1996).

DOSSIER

DOSSIER

Alemania y Estados Unidos (en 1896 fue superada por Noruega, pero se mantuvo en el sexto lugar hasta principios del siglo XX)¹¹. La consolidación de una flota mercante moderna en España se produjo, no obstante, en la coyuntura de fin de siglo. El declive del comercio con las colonias antillanas desde mediados de los años noventa concentró geográficamente la mayor parte del comercio exterior español en el continente europeo. En aguas europeas, la retirada parcial de los armadores británicos de los tráficos de carbones, minerales, maderas y cereales a partir de 1898, donde su hegemonía había sido hasta entonces incontestable, favoreció el crecimiento de otros pabellones competidores como el español, el noruego, el sueco o el griego, que sustituyen a los británicos en esos tráficos. En este periodo, Bilbao se convirtió en la capital naviera de España, concentrando más de la mitad del tonelaje mercante y de las compañías navieras españolas y, asociada a la demanda de éstas, toda una red de industrias y servicios auxiliares de la navegación (seguros, consignación, correduría, aduanas)¹².

La marina mercante española se había convertido, a principios del siglo XX, en una flota de buques *tramp*, muy dependiente, por lo tanto, de las fluctuaciones del mercado internacional, hasta el punto de que la contracción de éste en la primera década del siglo afectó de manera especialmente grave a las compañías navieras españolas y británicas. Además de poner en práctica estrategias de mercado y financieras para afrontar la crisis, los armadores crearon en esta coyuntura las principales asociaciones empresariales del sector, la Asociación de Navieros de Bilbao en primer lugar y poco después la Asociación de Navieros Españoles. Su presión consiguió en 1909 la Ley de Protección de las Industrias y Comunicaciones Marítimas que, entre otras cosas, decretaba la concesión de primas a la navegación para los buques de bandera nacional (primas que llegaron a significar alrededor del 30 por 100 de los beneficios líquidos de las empresas en vísperas de la 1^a Guerra Mundial)¹³.

La I Guerra Mundial fue una edad dorada para los navieros españoles. Junto con los escandinavos y los griegos controlaron de forma mayoritaria los tráficos internacionales obteniendo grandes beneficios que compensaron sobradamente los mayores costes y la pérdida de tonelaje por accidentes de guerra u otros motivos.

11 Las principales estimaciones cuantitativas de la flota mercante española se ofrecen en Gómez Mendoza (1989) y Valdaliso (1991a) y (1991b).

12 Sobre esta coyuntura, véase Valdaliso (1991b) y (1994b). Para una explicación de la concentración regional de la flota mercante española, véase Valdaliso (1996a) y (2000b). Para estudios de algunas compañías navieras, véanse Díaz Lorenzo (1990) y (1992), Llorca (1990), Gómez Santos (1991), Torres (1991), (1993) y (1998) y Valdaliso (1993a) y (1994a).

13 Sobre la marina mercante en este periodo, véase Valdaliso (1991b). La actuación de los navieros como grupo de presión se examina en Valdaliso (1990), y en Torres (1996) para un caso concreto.

DOSSIER

Las tasas de rentabilidad para los accionistas superaron el 100 por 100 durante esos años. Algunas empresas, como Ybarra y Cía., la Cía. Marítima del Nervión o la Cía. Naviera Sota y Aznar, entre otras, aprovecharon la ausencia de competidores para montar líneas regulares de navegación con diferentes puntos del continente americano¹⁴.

El periodo de entreguerras estuvo muy influido por los efectos de la coyuntura posbélica sobre el transporte marítimo internacional, en general, y sobre la marina mercante española, en particular. El crecimiento del tonelaje mercante mundial en los años posteriores a la Gran guerra equipó a este sector con una sobrecapacidad de transporte para el resto de la década, mientras que la demanda no llegaba a alcanzar el nivel de 1913. El fuerte incremento de los costes de explotación hizo caer abruptamente los beneficios. Los armadores españoles, que junto con los griegos habían destinado buena parte de los beneficios a comprar, una vez acabada la guerra, una gran cantidad de buques de segunda mano, se encontraron en una situación difícil, incapaces de amortizar la inversión realizada. Una parte de esa flota intentó emplearse en el protegido cabotaje, con éxito desigual, pero otra se amarró, aunque no por mucho tiempo. La ayuda del Estado en forma de primas a la navegación, la existencia de un tráfico reservado (el cabotaje restringido), la reducción de costes salariales, el favorable tipo de cambio de la peseta respecto a la libra esterlina y los escasos costes fijos de operación de los vapores de gran edad, fueron los factores que consolidaron en España un subsector de *low-cost operators* en el transporte marítimo (al estilo griego), que optimizaron esas ventajas para mantenerse en el mercado internacional sin invertir en nuevos buques ni introducir cambios técnicos (como la adopción del *fuel-oil*). Junto ellos existió otro subsector moderno, integrado por un número reducido de grandes empresas que, pasada la crisis de posguerra y con sus reservas financieras y la ayuda de las subvenciones a la explotación concedidas por el Estado, adquirieron un tonelaje moderno, propulsado por motores Diesel, y diversificaron el empleo del mismo según las nuevas pautas de la demanda: creando o consolidando líneas regulares mixtas –de carga general y pasaje– o de tráfico especializado –petróleo o fruta–, tanto en el gran cabotaje como en la navegación de altura¹⁵. La crisis de los años treinta golpeó duramente al subsector de *low-cost operators*, pero vía amarres y desguaces acabó rejuveneciendo considerablemente al conjunto de la flota mercante. Con todas sus limitaciones y problemas, lo cierto es que en vísperas de la Guerra Civil,

¹⁴ Roldán y García Delgado (1974), y Valdaliso (1991b). Para un caso concreto, véase Valdaliso (1993a) y (1994a).

¹⁵ Valdaliso (1991a) y (1991b), (1993a) y (1996b). Sobre las características y las estrategias de los *low-cost operators*, véase Stopford (1990).

DOSSIER

España tenía una flota mercante relativamente competitiva en el mercado internacional y unas compañías navieras con experiencia sobrada en los mercados internacionales de fletes, seguros y buques.

¿Cuál fue la contribución del transporte marítimo al desarrollo económico de España en este periodo? Para empezar, la importancia relativa del sector no era despreciable. Si el ferrocarril fue el medio de transporte primordial en el mercado interior, junto con la navegación de cabotaje, el transporte marítimo absorbió la inmensa mayoría del comercio exterior de España. La cifra de toneladas transportadas por el ferrocarril y por vía marítima fue muy similar aunque, si incluyésemos la distancia en la función de demanda, el resultado sería abrumadoramente favorable a la navegación marítima. Adviértase, no obstante, que sólo una pequeña parte de las toneladas movidas por el comercio exterior lo fueron en buques de bandera nacional: en torno a un 50 por 100 hasta 1850-54, entre un 25 y un 30 por 100 desde entonces hasta 1870-74, por debajo del 20 por 100 hasta 1900, y alrededor del 30 por 100 en el primer tercio del siglo XX (véase gráfico 2). Las estimaciones de los ingresos generados por ambos sectores arrojan un resultado similar: entre 1870 y 1913 los ingresos totales generados por el transporte marítimo (sin incluir el cabotaje) ascendieron a 5.600,1 millones de pesetas de 1913, frente a los 4.682,6 millones generados por el transporte ferroviario (de vía ancha)¹⁶.

En lo que respecta a sus efectos hacia adelante y, en particular, a los llamados efectos-precio, debe advertirse que, mientras que las mejoras en el transporte terrestre o la difusión del ferrocarril tuvieron una repercusión inmediata y directa sobre el proceso de formación del mercado nacional en el siglo XIX, en el caso del transporte marítimo –con la excepción del cabotaje, también vinculado al mercado nacional– sus repercusiones se inscribieron en un proceso más amplio que fue la formación de un mercado mundial de bienes agrícolas, materias primas y productos energéticos, proceso cuyos orígenes se remontan a los años de 1850 a 1880 y que tuvo como resultado la aparición de una serie de mercados internacionales dedicados a la comercialización de esos bienes y de una bolsa internacional donde se contrataba su seguro y transporte, el *Baltic Exchange* londinense. Es por ello que el análisis del transporte marítimo exterior en España, como el que se realiza en otros países, tiene que ser inexcusablemente abordado desde una perspectiva internacional. Dicho esto, cabe destacar que el cambio técnico en el sector y el crecimiento de la capacidad de transporte supuso una caída notable de los fletes, lo que repercutió positivamente sobre el comercio exterior. En los archipiélagos, las consecuencias de la mejora del transporte marítimo fueron aún más importantes habi-

16 Los datos del tráfico se han tomado de Gómez Mendoza (1982), Frax (1981) y Valdaliso (1991b). Los ingresos se han tomado de Valdaliso (1991b) y Gómez Mendoza (1982), respectivamente.

da cuenta de la ausencia de medios alternativos de transporte¹⁷. La navegación de cabotaje tuvo un papel considerable en la integración del mercado interior, aunque lógicamente, por debajo del ferrocarril, al menos si utilizamos como indicador el de las toneladas movidas por los respectivos medios de transporte. En cualquier caso, y aunque existió una fuerte competencia entre el ferrocarril y las líneas regulares de navegación, las relaciones entre ambos modos de transporte no sólo fueron de competencia, sino también de cooperación y complementariedad, dependiendo el signo de las relaciones de los puertos y la carga transportada. El Estado intervino en la navegación regular de cabotaje en los años de la I Guerra Mundial, estableciendo unas tarifas máximas y un sistema de coordinación con el transporte ferroviario. La intervención del Estado, que se mantuvo en los decenios siguientes, limitó el poder de mercado de los sucesivos carteles y consorcios que dominaron este tráfico desde 1922 en adelante¹⁸.

Los efectos hacia atrás más importantes del desarrollo de la marina mercante se dirigieron a la industria de construcción naval, pero hasta la segunda década del siglo XX la inmensa mayoría de los buques que componían la flota mercante española fueron adquiridos en el extranjero. En el decenio de 1911 a 1920 el tonelaje mercante construido ya supuso el 43 por 100 del tonelaje importado y en el periodo de 1921 a 1935 ese porcentaje ascendió al 79 por 100. En consecuencia, a la altura de 1935 una tercera parte de la flota mercante española en funcionamiento había sido construida en astilleros españoles¹⁹. El crecimiento del comercio y la navegación requirió de una mayor y mejor infraestructura portuaria, para lo que se necesitaban grandes inversiones de capital. A diferencia de lo sucedido con el ferrocarril las inversiones acometidas en los puertos españoles a partir del último tercio del siglo XIX apenas se financiaron con aportaciones directas del Estado sino con impuestos específicos sobre el tráfico. Las mejoras en los puertos incrementaron notablemente la productividad del transporte marítimo, al acelerar las operaciones de carga y descarga y disminuir el tiempo de estancia del buque en puerto, y permitieron, a su vez, un crecimiento ulterior del movimiento comercial²⁰.

17 Valdaliso (1991b), capítulo 5. En las Islas Canarias, la modernización de la infraestructura portuaria en las dos últimas décadas del siglo XIX fue una especie de requisito previo para el surgimiento y expansión de dos actividades vitales para la economía del archipiélago, los servicios marítimos y la producción de fruta. Sobre esta cuestión, veáanse Quintana (1985) y Davies (1990).

18 Sobre las relaciones entre ferrocarril y navegación, véanse Pascual (1988), Valdaliso (1997a), Hernández Marco (1999), y Gómez Mendoza (en prensa). Sobre la intervención del Estado en la navegación de cabotaje, Valdaliso (1997a).

19 Los efectos hacia atrás se analizan en Valdaliso (1991b), capítulo 4. Sobre la industria de construcción naval en España en este periodo véanse además Gómez Mendoza (1988), Lozano (1997), Díaz Morlán (1999), Houpt y Ortiz-Villajos (1998).

20 Alemany (1991) y Frax y Matilla (1992), de manera general. Entre las monografías sobre puertos, cabe destacar las de Quintana (1985), Carreras y Yáñez (1992), De la Puerta (1994), y Zurbano (1999).

PROTECCIONISMO, INTERVENCIÓN Y REGULACIÓN ESTATAL DURANTE EL FRANQUISMO, 1937-1974

Aunque buena parte de la flota mercante española permaneció amarrada en puertos extranjeros durante la Guerra civil, al final del conflicto las pérdidas de tonelaje habían ascendido a una quinta parte del existente en 1936. Durante estos años, tanto el Gobierno de la República como el bando sublevado pusieron en marcha diferentes medidas destinadas a intervenir y controlar la flota mercante, dado su carácter estratégico. En 1937 el Gobierno de Burgos creó la Gerencia de Buques incautados, para administrar la explotación de los buques apresados durante el conflicto y de aquellos que pertenecían a compañías domiciliadas en la zona republicana y que se encontraban en la zona sublevada cuando empezó la guerra. Entre 1939 y 1941, este organismo, que en 1938 había pasado a denominarse Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Oficiales, administró entre el 10 y el 15 por 100 del tonelaje mercante español²¹. Para el nuevo régimen franquista, la marina mercante tenía un papel estratégico fundamental. En palabras del Subsecretario de este sector, pronunciadas en 1942, era «una industria considerada cada vez más como un servicio público con una fuerte intervención estatal», con «la sagrada y única misión de abastecer España». Una marina mercante poderosa permitía el abastecimiento del país, era un instrumento de auxilio a la Armada y constituía, por su demanda a la industria naval y sectores auxiliares, uno de los pilares de la reconstrucción del poder industrial de España. Estas consideraciones acentuaron aún más, si cabe, los dos rasgos básicos de la política económica del Estado durante los años cuarenta y cincuenta, la autarquía como aspiración y el intervencionismo como medio. La política marítima se articuló en torno a tres grandes ejes: un acusado proteccionismo e intervencionismo en los mercados de transporte e insumos para la flota, medidas de promoción para la reconstrucción del tonelaje mercante y el fomento de los astilleros y, por último, la creación de una empresa pública para intensificar, a juicio del Gobierno, la actuación insuficiente de la iniciativa privada²². Buena prueba del acentuado intervencionismo estatal es la conversión de Madrid en la capital naviera del país: numerosas empresas trasladan –o fijan, si son de nueva creación– su domicilio social a la capital del Estado o bien crean delegaciones con el objeto de estar cerca de los organismos donde se gestionan los asuntos relacionados con la explotación del negocio.

²¹ Sobre la marina mercante española durante la Guerra Civil, véanse González Echegaray (1977), y Valdaliso (1998a), pp. 8-16. Para algunas compañías concretas en este periodo, Valdaliso (1993a) y Torres (1998).

²² Valdaliso (1997b), (1998a) y (2000a).

DOSSIER

Este nuevo marco institucional aisló a las compañías navieras españolas de los mercados internacionales de bienes, factores y servicios. La prohibición de importar buques (nuevos y de segunda mano, una constante de la política marítima española hasta la entrada en la Comunidad Económica Europea) supeditó el ritmo de crecimiento de la flota mercante a la capacidad productiva y técnica de los astilleros españoles. Ello ralentizó el ritmo de crecimiento y atrasó técnicamente a la flota mercante española, al menos por dos motivos: por la desastrosa situación de la industria naval al acabar la Guerra civil, situación que se prolongó hasta finales de los años cincuenta (lo que alargó los plazos de entrega y disparó los precios), y porque impidió a los navieros españoles acceder a un mercado internacional en el que el precio de los buques estaba descendiendo (coyuntura que numerosos países aprovecharon para modernizar su flota). La imposibilidad de acceder al mercado internacional afectó a otros insumos y servicios básicos como los seguros, el capital, las reparaciones y el combustible²³.

Además, una peseta sobrevalorada por motivos de prestigio y una tasa de inflación superior a la media europea deterioraron la posición competitiva de la flota mercante española. En consecuencia, la inmensa mayoría de la flota operaba en el cabotaje y en el comercio de importación nacional, ambos muy protegidos, intervenidos y regulados por el Estado. Por el contrario su participación en el comercio de exportación, en los tráficos de línea o en el tráfico extranacional, donde predominaba la libre competencia, era más reducida. La flota mercante española durante este periodo, cuando no estuvo requisada por el Gobierno (algo habitual en el decenio de 1940), operó en tráficos reservados a la bandera nacional (total o parcialmente), con fletes y precios de combustibles tarifados por la Administración, ambos normalmente superiores a los vigentes en el mercado internacional. La creación de la *Oficina Central Marítima* en 1951, una especie de cartel creado por las principales empresas navieras a instancias de la Subsecretaría de la Marina Mercante, reforzó la regulación de los mercados. La política de fijación de fletes continuó hasta 1963, fecha en que fueron liberalizados, a excepción de los vigentes en el transporte de crudos y el comercio de Estado. Aunque la política de reservas de carga fue suavizándose progresivamente, continuó vigente para las importaciones de algunos bienes (tales como petróleo, cereales, carbón y otros) hasta la incorporación de España a la CEE (en la práctica, no desapareció por completo hasta 1993). La intervención se extendió al control de los cambios de moneda y a las transferencias de buques y de acciones por parte de las compañías navieras²⁴.

²³ Valdaliso (1996b) y (1998a). Sobre la situación de los astilleros, véase Vega y Beltrán (1959), Houtp y Ortiz-Villajos (1998) y Valdaliso (1998b).

²⁴ El marco institucional en el que opera la flota mercante española en este periodo se examina con mucho detalle en Pastor Prieto (1982) y, de manera más esquemática, en Valdaliso (1996b) y (2000a).

DOSSIER

DOSSIER

Como contrapartida a la obligación de consumir tonelaje construido en España, el Estado puso en práctica un sistema muy generoso de crédito naval destinado a impulsar la reconstrucción y renovación de la flota mercante (entre 1940 y 1959 el crédito naval representó cerca del 60 por 100 de todo el crédito oficial). Sin embargo, los resultados de esa política financiera fueron perniciosos por varios motivos: primero, porque al ofrecer un capital tan barato rebajaron la disciplina financiera de las empresas ya existentes, las cuales desplazaron todo el esfuerzo de financiación hacia el capital externo, en vez de proseguir con la estrategia de autofinanciación llevada a cabo hasta entonces; segundo, porque no se estableció hasta fechas muy tardías ningún criterio de tamaño mínimo (tonelaje o capital) o experiencia previa en el sector para las empresas solicitantes del crédito, lo que incrementó el grado de atomización del sector, reforzó el reducido tamaño medio de las empresas y, por consiguiente, su dependencia de fondos ajenos; y tercero, porque la fuerte discrecionalidad en la concesión de las ayudas permitió el surgimiento, a partir de finales de los años cincuenta, de un gran número de pequeñas empresas, la mayor parte de ellas propietarias de un sólo barco, que orientaron sus pedidos hacia dos tipos de buques, petroleros y graneleros, precisamente los que operaban en los mercados más protegidos, donde la competencia era inexistente y las relaciones y/o contactos con la Administración más importantes que la experiencia en el negocio²⁵.

Un marco de estas características aisló a la flota mercante española del mercado internacional en todos los sentidos y deterioró su competitividad. En 1959 *Fairplay* destacaba «el gran golfo que separa las condiciones bajo las que funciona la Marina mercante española de las de las marinas mercantes de la mayoría de los otros países». Para la Naviera Aznar, «este régimen de constricción ha sido el motivo principal por el cual nuestra flota aparece en estadísticas internacionales paralizada comercialmente». Pero además, y para empeorar aún más las cosas, apenas dejaba margen alguno para la iniciativa empresarial²⁶. Además de todo lo anterior, las empresas navieras tuvieron que hacer frente a la hostilidad continua y manifiesta del Instituto Nacional de Industria durante los años cuarenta y cincuenta, muy en particular de quien fue su presidente hasta 1963, Juan A. Suanzes, para quien «el coco de la iniciativa privada», según su expresión, debía estar subordinada al interés público representado por el INI. La intervención directa del INI se justificaba por las pérdidas de tonelaje causadas por la Guerra civil y el conflicto mundial, por necesidades de defensa nacional y por la, según el Instituto, notoria

²⁵ Sobre el sistema de Crédito Naval, véanse Pastor Prieto (1982) y Alonso Herrera (1982). Sobre la importancia relativa del Crédito Naval y los mecanismos de acceso a las ayudas, véase Valdaliso (1998a) y (2000a).

²⁶ Valdaliso (1998a), pp. 15-18.

DOSSIER

insuficiencia de la iniciativa privada. En 1943 se creó la Empresa Nacional «Elcano» de la Marina Mercante, con el objetivo de liderar el proceso de reconstrucción de la marina mercante y la industria naval en España. La empresa pública se hizo cargo, en primer lugar, de los buques de la extinguida Gerencia de Buques Mercantes, que o bien explotó directamente o bien arrendó a navieros particulares, en condiciones francamente onerosas para éstos. En segundo lugar, inició un programa de construcciones navales encargadas a los principales astilleros españoles –disfrutando gracias a su condición de empresa pública, de un acceso preferente a los cupos de materias primas, licencias de importación y crédito naval–, que interfirió con las órdenes de construcción cursadas anteriormente por empresas navieras privadas, a las que luego vendió todos esos buques, con un amplio margen de beneficios. Así pues, hasta finales de los años cincuenta la actuación de la empresa pública ralentizó aún más el crecimiento de las grandes navieras privadas españolas. Sólo tras la salida de Suanzes del INI, en 1963, este organismo comenzó a aplicar una decidida política de subsidiariedad respecto a la empresa privada²⁷.

Además del cambio de rumbo de la política llevada a cabo por la empresa pública, durante los años sesenta se produjo una cierta suavización del proteccionismo e intervencionismo extremos que habían predominado en los decenios anteriores. Las devaluaciones de la peseta fueron, prácticamente, el único factor que contribuyó positivamente a la competitividad de la flota mercante española, puesto que ésta siguió estando obligada a adquirir sus buques, seguros y combustible en el mercado interior, a precios más elevados que los del mercado internacional. De hecho, las líneas maestras de la política marítima establecidas en la Ley de 1956, que subordinaba los intereses de la marina mercante a los de los astilleros, no se modificaron y las medidas sugeridas en los Planes de Desarrollo casi nunca llegaron a aplicarse y, cuando lo hicieron, muy tímidamente. En cuanto al capital, hasta mediados de la década se mantuvieron las ventajas del crédito naval, pero la disminución de esta partida obligó a los armadores a acudir al, también protegido, mercado de capitales nacional. Así pues, a pesar de las insistentes presiones de los navieros sobre la Administración y las reiteradas promesas, incumplidas, de ésta, apenas hubo variación alguna en la política marítima aplicada durante todo este periodo²⁸. Eduardo Aznar decía en 1969, no sin razón, que la marina mercante era la «Cenicienta» de la economía española²⁹. De entre todos los factores, la obliga-

²⁷ Los conflictos entre el INI y su empresa, la Empresa Nacional 'Elcano' de la Marina Mercante, y las navieras privadas, se examinan en Valdaliso (1997b), (1998a) y (2000a). La visión "oficial" de Elcano en Cervera Pery (1990) o, en otro sentido, en Pastor (1982).

²⁸ Rodrigo (1972), Campos Nordmann (1975), Pastor Prieto (1982) y Valdaliso (1996b).

²⁹ *Fairplay, Spanish Shipping & Shipbuilding –a Special Survey*, 23 Octubre 1969, p. 5.

DOSSIER

DOSSIER

ción de adquirir tonelaje nacional fue quizás el que repercutió con más gravedad sobre la competitividad de la marina mercante española, al restringir la oferta de buques en cantidades y tipos, encarecer su precio y alargar los plazos de construcción: en un sector capital-intensivo donde la flota constituía el capital fijo más importante, un precio más caro aumentaba los costes financieros y alargaba los periodos de amortización. El Crédito naval, la protección de algunos tráficos y las ayudas directas en aquellos abiertos a la competencia extranjera (exportación y líneas regulares), intentaron contrarrestar ese sobrecoste, pero a costa de debilitar la situación financiera de las empresas navieras y, en conjunto, su competitividad³⁰.

En los años sesenta tuvo lugar una gran expansión de la flota mercante española, pero orientada sobre todo a los mercados más protegidos, los tráficos de importación de crudo y de cereales y otros graneles sólidos, todavía caracterizados como comercio de Estado. La importación y el cabotaje, los mercados más protegidos, fueron durante todo el periodo que va de 1940 a 1990 los tráficos más importantes para la flota mercante española (véase gráfico 4). En el tráfico de exportación la participación de la bandera española era muy reducida (por debajo del 20 por 100, véase gráfico 2) y en los tráficos regulares, en el mejor de los casos, se aproximaba al 50 por 100. Durante el decenio de 1960 se produjeron algunos cambios notables en la estructura del tráfico. En primer lugar, la gran expansión del tráfico de importación de crudo, el factor principal que explica el fuerte crecimiento de la flota de petroleros en España, a un ritmo superior a la media mundial. En el transporte de pasaje se produjo la transición del tráfico de emigrantes desde España a América Latina, que había experimentado un gran desarrollo durante los decenios de 1940 y 1950, al tráfico de turistas, en su doble modalidad de línea regular o tráfico de cruceros turísticos. A pesar del fuerte crecimiento de su capacidad de transporte a partir de 1960 (véase gráfico 1), la marina mercante española fue incapaz de abastecer toda la demanda derivada de transporte de una economía en expansión y, en consecuencia, el déficit de la balanza de fletes aumentó³¹. En el conjunto del periodo de 1959 a 1973 los ingresos en concepto de fletes sobre transportes internacionales representaron un 39 por 100 de los pagos³². Las cifras de contabilidad nacional del Instituto Nacional de Estadística muestran que la participación relativa del transporte marítimo en el PIB total y en

30 Rodrigo (1972), Campos Nordmann (1975), Eusner (1979), Pastor (1982) y Valdaliso (1996b).

31 Pastor (1982) y Valdaliso (1996b). Para este periodo, existen algunas monografías sobre compañías navieras o flotas concretas, véanse por ejemplo Díaz Lorenzo (1990) y (1992), Gómez Santos (1991), Valdaliso (1993a), Leonard (1996).

32 Los datos de la balanza de fletes se han tomado de Gámir (1975).

el PIB del sector transportes se mantuvo estable, alrededor del 1 por 100 y entre el 16 y el 19 por 100, respectivamente, entre 1964 y 1979³³.

En el tráfico de cabotaje, los años sesenta vieron la desaparición definitiva del cabotaje regular peninsular tras la suspensión de las líneas servidas por los Servicios Mancomunados de Cabotaje de las navieras Aznar e Ybarra, incapaces de competir con el ferrocarril y el transporte por carretera. La competencia del transporte terrestre también afectó al cabotaje libre y a una parte de tráfico de exportación de España a Europa. La participación del cabotaje en el tráfico interior de mercancías descendió del 40 al 23 por 100 entre 1950 y 1980, mientras que la del transporte por carretera ascendió del 24 al 67 por 100 en esas mismas fechas. En lo que respecta al comercio exterior, el ferrocarril y el transporte por carretera absorbieron una parte creciente y mayoritaria de las exportaciones de frutas y legumbres frescas. Si en 1948-49 el 80 por 100 de las naranjas exportadas a Europa lo hicieron por vía marítima, en 1963-64 ese porcentaje había descendido al 32 por 100. A la altura de 1970 sólo un 24 por 100 de las exportaciones totales de frutas y legumbres frescas salía por vía marítima, y diez años más tarde ese porcentaje había descendido al 11 por 100³⁴.

DESREGULACIÓN, LIBERALIZACIÓN Y CRISIS DEL SECTOR DESDE 1974 EN ADELANTE

A principios de los años setenta la marina mercante española seguía estando muy aislada de los mercados internacionales de bienes, servicios y factores y, lo que era todavía más grave, como consecuencia del marco institucional vigente, las empresas del sector no eran competitivas ni en costes ni en tamaño con sus competidoras en el mercado de transporte. Desde mediados de esta década, coincidiendo con la grave crisis marítima internacional, tuvo lugar un progresiva liberalización y desregulación de los mercados de transporte marítimo en España, acelerada a partir de la entrada en la CEE. Sin embargo, la liberalización no se extendió a los mercados de factores (buques, seguros, combustible, mano de obra, capital) que continuaron estando protegidos. Además, algunas partidas de costes experimentaron un crecimiento espectacular, sobre todo salarios, combustible y capital. En un mercado deprimido y con un exceso de capacidad muy grande, la competencia se agudizó. Las navieras españolas, con unos costes superiores y muy poco

³³ Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones (1983), porcentajes tomados de la serie de pesetas corrientes. Las cifras del BBV de su *Renta Nacional de España y su distribución provincial*, varios años, ofrecen, por el contrario, unos porcentajes más bajos.

³⁴ Los datos del tráfico interior y exterior, en toneladas/km y toneladas, respectivamente, proceden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones (1983). Los de la exportación de naranjas de Valdaliso (1997a).

DOSSIER

DOSSIER

acostumbradas a la competencia en los mercados, vieron desplomarse sus ingresos. La crisis, además, fue más grave en los mercados en los que se había especializado la flota española, el transporte de crudo y los graneles de carga seca, lo que empeoró aún más la situación³⁵.

La actuación del Estado en ese periodo tampoco contribuyó a mejorarla, antes al contrario. Las primeras medidas, en particular el «Concurso del millón de toneladas» de 1976 (que estipulaba una serie de ayudas fiscales y crediticias a las navieras que contrataran nuevo tonelaje), trataron de paliar la crisis de los astilleros, pero agravaron la situación de exceso de capacidad en la marina mercante y, además, deterioraron la situación financiera de las compañías navieras. Algunas, ya en dificultades incluso antes del estallido de la crisis, acabaron siendo nacionalizadas por el Estado, como la Trasmediterránea o la Trasatlántica. A partir de entonces y con la ayuda de los presupuestos del Estado, compitieron por un mercado menguante con otras navieras privadas –Aznar, Ybarra, Marítima del Nervión, entre otras–. Éstas y otras compañías, la mayor parte de ellas con una estructura financiera muy dependiente de los fondos ajenos, se encontraron con un tonelaje nuevo, sin amortizar, cuyos ingresos, a consecuencia de la crisis, no llegaban a cubrir ni siquiera los gastos de explotación y, por lo tanto, menos aún los elevados costes financieros que los créditos de la banca privada o –lo que cada vez era más frecuente– del Banco de Crédito a la Construcción ocasionaban. Finalmente, una gran parte de ese tonelaje acabó en manos del principal acreedor, el Estado, que a mediados de los años ochenta, por medio de la Sociedad de Gestión de Buques (SGB), se convirtió en el mayor armador del país. La SGB se deshizo rápidamente de esa flota en una controvertida operación³⁶.

Además de la crisis del sector, el cambio más significativo que se ha producido en el mismo en este periodo ha sido la introducción y difusión del concepto de *unitización*, el transporte de cualquier tipo de mercancía en unidades de carga estandarizadas (contenedores) que son almacenadas por medio de equipamiento mecánico. La introducción de los contenedores y del buque porta-contenedores se inició a mediados de los años sesenta, pero su verdadera difusión tuvo lugar a partir de los años setenta. La nueva tecnología redujo drásticamente las necesidades de mano de obra en los puertos, impulsando una reforma drástica de los mismos, disminuyó de días a horas el tiempo de estancia en puerto, redujo los daños en las

35 Sobre la crisis del sector, véanse Sancho Llerandi (1979), Pastor Prieto (1982), Cuadrado Roura (1984), Carbajo y De Rus (1990), Pujana (1987), Rasero Balón (1996) y Coto e Inglada (1999). Para estudios de compañías concretas, véase Betancor (1992) y Valdaliso (1993a) y (1994a).

36 Pastor Prieto (1982), y Rasero Balón (1996). Sobre la controvertida actuación de la Sociedad de Gestión de Buques, que vendió toda la flota a una sociedad extranjera, Lexmar Corporation, empresa que a su vez revendió inmediatamente los buques a un precio muy superior al de compra, véase Rengel (2000), pp. 163-68. Para una compañía concreta, véase Valdaliso (1993a) y (1994a).

mercancías y la tripulación en los buques. Además, el transporte de puerto a puerto fue sustituido por un transporte intermodal, de puerta a puerta, más complejo desde el punto de vista organizativo y más intensivo en capital, que ha acabado conduciendo a la formación de grandes compañías trasnacionales que explotan líneas *round-the-world*³⁷. Estos cambios agravaron la ya de por sí delicada situación económica de las compañías españolas que explotaban líneas regulares de navegación, que perdieron importancia relativa dentro del conjunto de la flota mercante española y dentro del transporte regular internacional³⁸. Los pocos trabajos que han estudiado, desde una perspectiva histórica, las repercusiones de la contenerización sobre los puertos españoles indican que el cambio técnico redujo notablemente la mano de obra pero también aceleró la concentración empresarial en las operaciones de estiba y desestiba³⁹.

A la altura de 1985 la contribución del sector de transporte marítimo al PIB español, según los datos del Banco de Bilbao, era ya de sólo el 0,44 por 100 y continuó disminuyendo en los siguientes años⁴⁰. La entrada de España en la Comunidad Económica Europea en 1986 significó la adopción de un calendario de disminución gradual de la protección de tráficos y reservas de bandera, que culminó en 1993 (con la excepción del cabotaje, liberalizado a partir de 1999), y de supresión de las ayudas al sector (las últimas se concedieron en 1990). En línea con lo que estaban haciendo otros países, y para evitar el abanderamiento de la flota en otros pabellones, con menores costes fiscales y laborales, en 1992 se creó un segundo registro, el Registro Especial de Canarias, que ha experimentado un notable crecimiento a partir de 1995. Desde 1998 en adelante, la inmensa mayoría de la flota propiedad de navieros españoles se encuentra abanderada bien en el registro canario o bien en pabellones extranjeros, el registro oficial tiene una importancia meramente testimonial⁴¹.

37 Beth, Hader Kappel (1984), Stopford (1990), y Broeze (1998).

38 Pujana (1987).

39 Bibliografía reciente sobre los cambios en los puertos españoles y un estudio concreto sobre el puerto de Las Palmas, puede encontrarse en Suárez Bosa (1997a) y (2001).

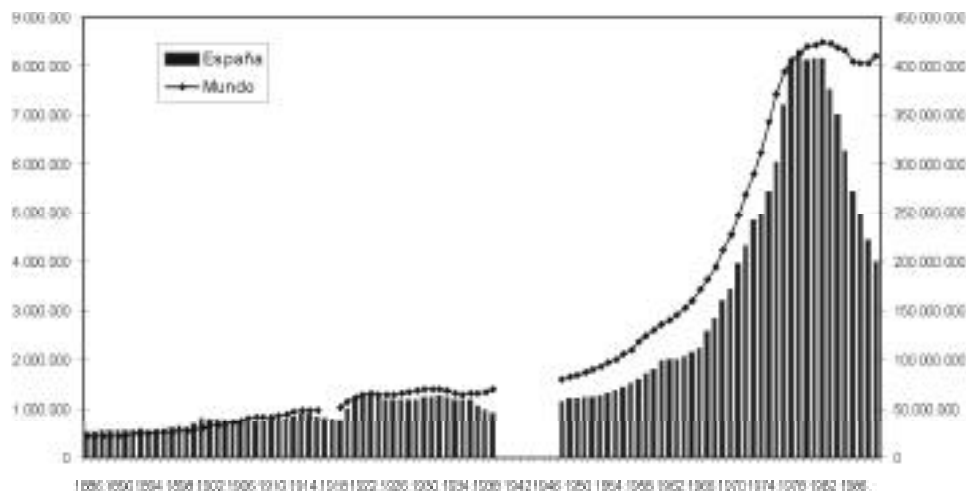
40 Datos tomados del BBV, Renta Nacional de España y su distribución provincial, varios años.

41 ANAVE (1993) y (2000), y Coto e Inglada (1999).

DOSSIER DUCCIED

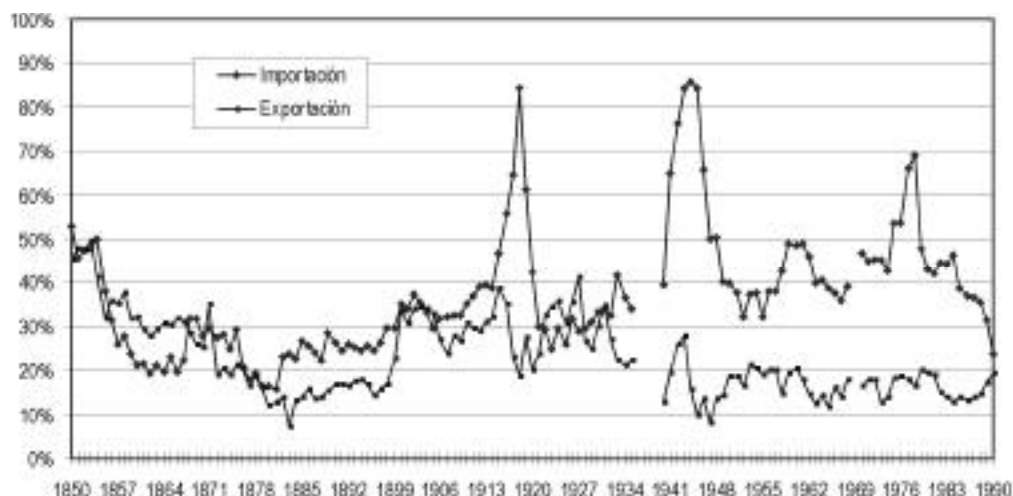
APÉNDICE: GRÁFICOS

GRÁFICO 1
FLOTA MERCANTE ESPAÑOLA Y MUNDIAL, 1886-1990 (EN TONELADAS DE REGISTRO BRUTO)



Fuente: elaboración propia a partir del Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables.

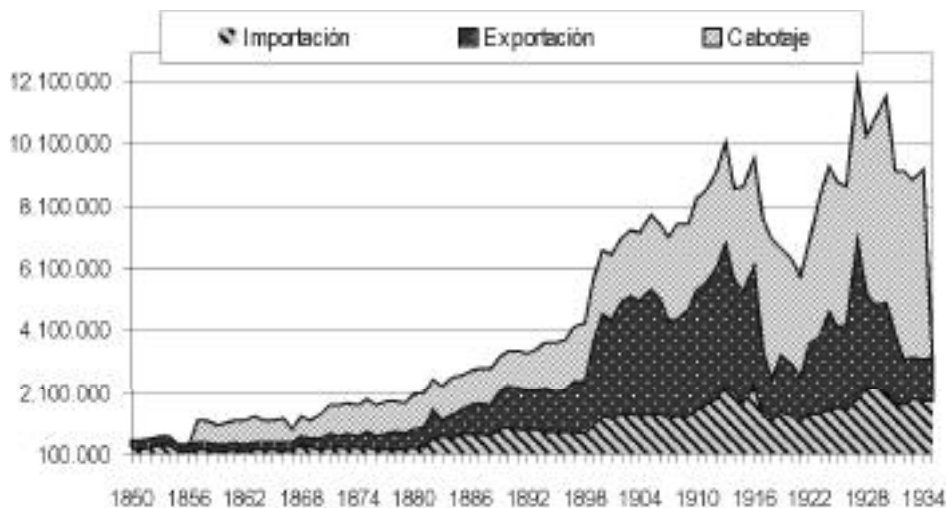
GRÁFICO 2
PARTICIPACIÓN DE LA BANDERA ESPAÑOLA EN EL COMERCIO EXTERIOR, 1850-1990
(EN PORCENTAJE RESPECTO AL TOTAL)



Fuente: véanse gráficos 3 y 4.

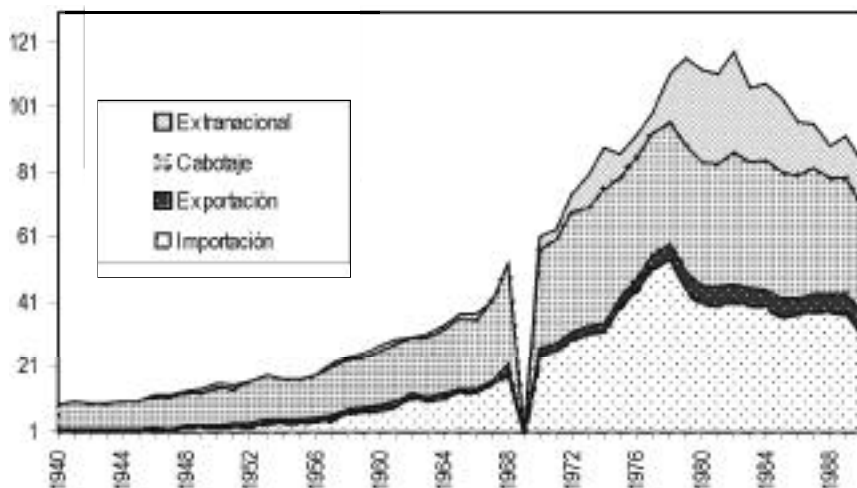
DOSSIER

GRÁFICO 3
TRÁFICOS SERVIDOS POR LA FLOTA MERCANTE ESPAÑOLA, 1850-1935 (EN TM).



Fuente: elaboración propia a partir de Valdaliso (1991b) para el comercio exterior y Gómez Mendoza (1989) para el comercio de cabotaje.

GRÁFICO 4
TRÁFICOS SERVIDOS POR LA FLOTA MERCANTE ESPAÑOLA, 1940-1990 (EN MILLONES DE TM)



Fuente: 1940-1970, Anuario Estadístico de España; 1970-1990, datos de Subsecretaría de la Marina Mercante y ANAVE, tomados de Rasero Balón (1996).

BIBLIOGRAFÍA

- ALCALÁ-ZAMORA, José (1975), «Evolución del tonelaje de la flota de vela española durante los siglos modernos», *Estudios*, 177-223.
- ALEMANY LLOVERA, Joan (1991), *Los puertos españoles en el siglo XIX*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- ALFONSO MOLA, Marina (1995), «La marina mercante colonial en la legislación borbónica (1700-1828)», en MARTÍNEZ SHAW, Carlos (Ed.), *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, Granada, Universidad de Granada–Centre d'Estudis d'Historia Moderna Pierre Vilar.
- ALONSO ÁLVAREZ, Luis (1992), «Comercio exterior e atraso económico. Os intercambios de Galicia con Latinoamérica, 1764-1868», en ALONSO ÁLVAREZ, Luis (Coord.), *Os intercambios entre Galicia e América Latina. Economía e Historia*, Santiago de Compostela, Universidade de Santiago de Compostela.
- ALONSO BARCÓN, A. (1978), *La condición obrera de los marinos mercantes: aspectos sociológicos del trabajo de mar*, Madrid, Akal.
- ALONSO HERRERA, Joaquín (1982), *Los medios jurídicos y económicos de la política marítima en España*, Madrid, Imprenta Fareso.
- ANAVE (1993), «Situación y necesidades de la Marina mercante española y propuestas de medidas para su solución», *Ingeniería Naval*, 700, 875-896.
- (2000), *Panorama de la actividad naviera durante el 2000*, Informe disponible en www.anave.es/informes.htm.
- BASAS, Manuel (1961), *El Lloyds bilbaíno hace un siglo. Historia del puerto y del tráfico marítimo de Bilbao, en 1861*, Bilbao, Cámara de Comercio, Industria y Navegación.
- BETANCOR, Ofelia (1992), *El sector transporte y el grupo INI*, Madrid, Fundación Empresa Pública-Programa de Historia Económica, Documento de Trabajo 9201.
- BETH, H. L., HADER, A., y KAPPEL, R. (1984), *25 Years of World Shipping*, Londres, Fairplay Publications.
- BROEZE, Frank (1998), «Containerization and the Globalization of Liner Shipping», *Research in Maritime History*, 14, 385-423.
- CAMPOS NORDMAN, D. R. (1975), «Análisis económico del sector de construcción naval y de sus relaciones estructurales con el transporte marítimo», *Revista de Economía Política*, 71, 39-139.
- CARBAJO, J. C., y DE RUS, Ginés (1990), «La desregulación del transporte», *Papeles de Economía Española*, 42, 262-291.
- CARRERA PUJAL, Jaime (1961), *La economía catalana en el siglo XIX. Tomo IV: Marina mercante, puertos, carreteras y ferrocarriles*, Barcelona, Bosch.
- CARRERAS, Albert, y YÁÑEZ, César (1992), «El puerto en la era industrial», en CARRERAS, A., CLAVEIRA, J., DELGADO, J. M., y YÁÑEZ, *Economía e historia del puerto de Barcelona. Tres estudios*, Madrid, Civitas.
- CARRERO BLANCO, Luis (1941), *España y el mar*, Madrid, Instituto de Estudios Políticos.
- CERVERA PERY, Juan (1990), *La marina mercante española. Historia y circunstancia*, Madrid, San Martín.
- COSSÍO, Francisco de (1950), *Cien años de vida sobre el mar*, Madrid, Vicente Rico.
- COTO MILLÁN, Pablo (1988), «Las funciones de demanda del transporte marítimo en España», *Información Comercial Española*, Abril 1988, 125-141.
- (1990), «La industria de la construcción naval y el transporte marítimo: un estudio de las intervenciones públicas», *Anuario de Derecho Marítimo*, VIII, 303-315.

- COTO MILLÁN, Pablo, e INGLADA, Vicente (1999), «Análisis del transporte marítimo en España (1974-1999): competencia y regulación», *Papeles de Economía Española*, 82, 59-70.
- CÓZAR NAVARRO, M^a del Carmen (1998), *Ignacio Fernández de Castro y Cía., una empresa naviera gaditana*, Cádiz, Servicio de Publicaciones Universidad de Cádiz.
- CUADRADO ROURA, J. R. (1984), «El sector transporte: un proceso de ajuste tardío e incompleto», *Papeles de Economía Española*, 21, 366-397.
- DAVIES, Peter N. (1990), *Fyffes and the banana: Musa Sapientum. A Centenary History 1888-1988*, Londres, Athlone Press.
- DE LA MADRID ALVAREZ, Juan C. (1989), *El viaje de los emigrantes asturianos a América*, Oviedo, Silverio Cañada Editor.
- DE LA PUERTA, Natividad (1994), *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya 1857-1913*, Bilbao, Autoridad Portuaria.
- DELGADO, Josep M^a (1983), «La construcció i la industria navals a Catalunya (1750-1820)», *Recerques*, 13,
- (1985), «La industria naviera en Cataluña y el País Vasco. Un estudio comparativo (1750-1850)», en GONZALEZ PORTILLA, M.; MALUQUER DE MOTES, J.; DE RIQUER PERMANYER, B. (Eds.), *Industrialización y Nacionalismo. Análisis comparativos*, pp. 89-107, Barcelona, Universidad Autónoma.
- DÍAZ LORENZO, Juan C. (1990), *Naviera Pinillos 1840-1990. 150 años de historia marinera*, Santa Cruz de Tenerife,
- (1992), *Los Transatlánticos de la emigración (1946-1974). Líneas regulares*, Santa Cruz de Tenerife.
- DÍAZ MORLÁN, Pablo (1999), *Los negocios de un capitalista republicano. Horacio Echevarrieta*, Madrid, LID.
- EUSSNER, A. (1979), *The Spanish Shipbuilding Industry and the Accession of Spain to the EC. Adjustment Requirements and Problems*, Berlín, German Development Institute.
- FAYLE, Ernest (1933), *A short history of the world shipping industry*, Londres, George Allen & Unwin.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano (1985), «Las dudosas bases económicas del nacionalismo vasco», *Cuadernos de Alzate*, II, 18-25.
- (1988), «Factores técnicos y económicos en el origen de la moderna siderurgia y la flota vizcaína, 1880-1899», en FERNÁNDEZ DE PINEDO, E., y HERNÁNDEZ MARCO, J. L. (eds.), *La industrialización del norte de España*, pp. 252-279, Barcelona, Crítica.
- (1994), «La recuperación del comercio español con América a mediados del siglo XIX», en BERNAL, A. M. y otros, *Antiguo Régimen y liberalismo. Homenaje a Miguel Artola. 1. Visiones generales*, pp. 51-66, Madrid, Alianza.
- (1999), «El comercio entre España y América en la primera mitad del siglo XIX», en CARRERAS, A., PASCUAL, P., REHER, D., y SUDRIÀ, C. (eds.), *Doctor Jordi Nadal. La industrialización y el desarrollo económico de España*, vol. I, pp. 608-626, Barcelona, Universitat de Barcelona.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO ECHEVARRÍA, Nadia (2000), *Las bases económicas de la crisis y la recuperación del comercio con América: Cuba (1792-1860)*, Tesis Doctoral, Universidad del País Vasco.
- FRADERA, Josep M^a (1987), *Industria i mercat. Les bases comercials de la industria catalana moderna (1814-1845)*, Barcelona, Crítica.
- FRAX ROSALES, Esperanza (1981), *Puertos y comercio de cabotaje en España, 1857-1934*, Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España.
- (1987), *El mercado interior y los principales puertos, 1857-1920*, Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España.

DOSSIER

DOSSIER

- FRAX ROSALES, Esperanza; MATILLA QUIZA, M^a J. (1988), «Transporte, comercio y comunicaciones», en ARTOLA, M. (Dtor.), *Enciclopedia de Historia de España, I. Economía y Sociedad*, pp. 191-263, Madrid, Alianza.
- FONTANA, Josep (1970), «Colapso y transformación del comercio exterior español entre 1792 y 1827. Un aspecto de la crisis de la economía del Antiguo Régimen en España», *Moneda y Crédito*, 115, pp. 3-23.
- GÁMEZ, Aurora (1990), *Fermín Alarcón Luján: un empresario capitalista en la Málaga de la segunda mitad del siglo XIX*, Málaga.
- GÁMIR, Luis (1975), «Política de comercio exterior», en GÁMIR, Luis (Dir.), *Política económica de España*, Madrid, Tecnos.
- GARAY UNIBASO, Francisco (1987), *Correos Marítimos Españoles. Vol. II. Correos marítimos españoles a la América Española (Cuba, Puerto Rico y Sto. Domingo). De 1827 a 1861*, Bilbao, Mensajero.
- (1991), *Correos Marítimos Españoles. Vol. III. Correos Marítimos Españoles a Filipinas*, Bilbao, Mensajero.
- (1996), *Correos Marítimos Españoles. Vol. IV. Correos marítimos españoles servidos por los vapores-correos de la «Cía. Antonio López», posteriormente «Cía. Trasatlántica Española». De 1862 a 1898*, Bilbao, Mensajero.
- GIBSON, A., y DONOVAN, A. (2000), *The Abandoned Ocean. A History of United States Maritime Policy*, University of South Carolina Press.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1988), «Government and the development of modern shipbuilding in Spain, 1850-1935», *Journal of Transport History*, 9, 1, 19-36.
- (1989), «Transportes y comunicaciones», en CARRERAS, A. (coord.), *Estadísticas Históricas de España (siglos XIX y XX)*, Madrid, Banco Exterior.
- (1997), «Transportes», en JOVER ZAMORA, José M^a (dir.), *Historia de España Menéndez Pidal. Tomo XXXIII. Los fundamentos de la España liberal 1834-1900. La economía, la sociedad y las formas de vida*, Madrid, Espasa Calpe.
- (en prensa), «Light and shade in Spanish coastal shipping, 1855-1931», en ARMSTRONG, John, y Kunz, Andreas (eds.), *European Coastal Shipping*, Londres, Scholar Press.
- GÓMEZ SANTOS, Marino (1991), *Todo avante. Trasmediterránea 1917-1992*, Madrid, Cía. Trasmediterránea.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1968), *La Marina Cántabra. III. Desde el vapor*, Santander, Diputación Provincial.
- (1977), *La Marina mercante y el tráfico marítimo en la Guerra Civil*, Madrid, San Martín.
- GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel (1981), *La formación de la sociedad capitalista en el País Vasco (1876-1913)*, San Sebastián, Haramburu.
- GOSEASCOECHEA, Fernando (1958), *Historia de la Naviera 'Ybarra' de Sevilla. Años 1846-1957*, original mimeografiado.
- HARLAFTIS, Gelina (1996), *A History of Greek-Owned Shipping. The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day*, Londres, Routledge.
- HERNÁNDEZ MARCO, José Luis (1999), «El ferrocarril como ampliador de los espacios económicos portuarios: la Cía. del Norte y algunos puertos septentrionales españoles entre 1878 y 1930», en MUÑOZ RUBIO, Miguel, SANZ FERNÁNDEZ, Jesús, y VIDAL OLIVARES, Javier (Eds.), *Siglo y medio del ferrocarril en España 1848-1998. Economía, industria y sociedad*, pp. 597-618, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

DOSSIER

DUCCIED

- HERNÁNDEZ ANDREU, Juan (1999), «La depresión económica comercial de Mahón y la crisis del tráfico portuario, 1820-1840», en CARRERAS, A., PASCUAL, P. REHER, D., y SUCRIÁ, C. (eds.), *Doctor Jordi Nadal...*, vol I, pp. 627-639, Barcelona, Universitat de Barcelona.
- HERNÁNDEZ SANDOICA, Elena (1989), «La Compañía Trasatlántica Española: una dimensión ultramarina del capitalismo español», *Historia Contemporánea*, III, 119-137.
- HOUPT, S., y ORTIZ-VILLAJOS, J. M^a (dir.) (1998), *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*, Madrid, LID.
- LEONARD, F. (Coord.) (1996), *Marina Mercante en el País Vasco 1960-1990*, Vitoria, Gobierno Vasco.
- LOZANO, Alberto (1997), «Estado, importación de tecnología y nacionalización de la construcción naval militar española, la SECN 1909-1935», en LÓPEZ, Santiago, y VALDALISO, Jesús M^a (Eds.), *¿Qué inventen ellos? Tecnología, empresa y cambio económico en la España contemporánea*, Madrid, Alianza.
- LLORCA BAUS, Carlos (1990), *La Compañía Trasatlántica en las campañas de Ultramar*, Madrid, Ministerio de Defensa.
- MANRIQUE DE LARA, J. G. (1973), *La Marina mercante ochocentista y el Puerto de Cádiz (A. López y el comercio gaditano de la Trasatlántica)*, Cádiz, Caja de Ahorros de Cádiz.
- MARTÍNEZ GIL, Alfonso (1971), *Flota del monopolio de petróleo, 1927-1970*, Madrid, Delegación del Gobierno en CAMPSA.
- MEEKER, Royal (1905), *History of Shipping Subsidies*, Columbia University.
- MEMBRADO, J. (1984), *Las Líneas Regulares de Navegación y su influencia en la Balanza de Fletes Marítimos de España*, Madrid, Fondo de Ingeniería Naval.
- MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (1983), *Estadísticas de Transporte. Series cronológicas (1950-1980)*, Madrid, Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones.
- MORENO LÁZARO, Javier (1994a), «Los López Dóriga: historia de una saga empresarial santanderina, 1770-1914», en GÁRATE, M., y MARTÍN ACEÑA, P. (eds.), *Economía y empresa en el norte de España (una aproximación histórica)*, pp. 287-328, San Sebastián, Diputación.
- (1994b), «Empresa, burguesía y crecimiento económico en Castilla la Vieja en el siglo XIX: los Pombo; una historia empresarial», *Anales de Estudios Económicos y Empresariales*, 9, pp. 333-356.
- NAVARRETE, Adolfo (1917), *El problema marítimo de España*, Madrid, Sociedad Española de Artes Gráficas.
- OGEE PORTA, Pío, y BALSEIRO, Francisco (1944), *La Marina y el crédito naval. Estudio económico, histórico y de legislación financiera*, Madrid.
- OSSA ECHABURU, Rafael (1969), *El Bilbao del Novecientos. Riqueza y poder de la Ría (1900-1923)*, Bilbao,
- PASCUAL, Pere (1988), «Ferrocarril i circulació mercantil a Catalunya durant la segona meitat del segle XIX», *Recerques*, 21, pp. 125-195.
- (1991), «La modernització dels mitjans de transport a la Catalunya del segle XIX», en NADAL, Jordi (dir.), *Historia económica de la Catalunya contemporánea*, pp. 297-335, Barcelona, Enciclopedia Catalana.
- PASTOR PRIETO, Santos (1982), *El transporte marítimo en España: Crecimiento, crisis y política económica. Bases para una ordenación económica del sector*, Madrid, Editorial de la Universidad Complutense.
- PERIBÁÑEZ CAVEDA, Daniel (1992), *Comunicaciones y comercio marítimo en la Asturias preindustrial (1750-1850)*, Gijón, Puerto de Gijón.

DOSSIER

DOSSIER

- POU MONTANER, Jacinto (1977), *La Marina en las Baleares: síntesis histórica*, Palma de Mallorca,
- PUJANA MADARIAGA, Juan C. (1987), *Structural Change in the Liner Shipping Industry. The Spanish Liner Trades and Liner Shipping Industry*, Tesis Doctoral, Plymouth Polytechnic.
- QUINTANA NAVARRO, F. (1985), *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz, 1883-1913*, Las Palmas, CIES de la Caja de Canarias.
- RASERO BALON, J. C. (1996), *La crisis del transporte marítimo 1970-1990*, Universidad de Cádiz, Tesis Doctoral.
- RENGEL VIDAL, Pedro M^a (2000), *100 Años de Historia en la Asociación de Navieros Vascos 1900-2000*, Vitoria, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.
- RICART y GIRALT, José (1899), *Potencialidad naval de España. Lo que ha sido, lo que es y lo que puede ser*, Barcelona, Tip. L'Avenç.
- RODRIGO ALHARILLA, Martín (1996), *Antonio López y López (1817-1883), primer Marqués de Comillas. Un empresario y sus empresas*, Madrid, Fundación Empresa Pública-Programa de Historia Económica, Documento de Trabajo 9603.
- RODRIGO, F. (1972), «La construcción naval, la marina mercante y el desarrollo económico español», *Información Comercial Española*, 470, pp. 51-58.
- ROIG, Emerencia (1929), *La marina catalana del vuitcents*, Barcelona, Barcino.
- ROLDÁN, Santiago, y GARCÍA DELGADO, José Luis (1973), *La formación de la sociedad capitalista en España: 1914-1920*, Madrid, CECA.
- ROTAECHE, Jesús M^a (1948), *La reconstrucción de la marina mercante española*, Madrid, Subsecretaría de la Marina Mercante.
- SÁNCHEZ DE TOCA, Joaquín (1898), *Del poder naval en España y su política económica para la nación - lidad ibero-americana*, Madrid, Editorial Naval.
- SANCHO LLERANDI, Pedro (1979), *Transporte marítimo y construcción naval en España*, Madrid.
- SMITH, Adam (1958), *Investigación sobre la naturaleza y las causas de la riqueza de las naciones*, México, FCE.
- STOPFORD, Martin (1990), *Maritime Economics*, Londres, Routledge.
- SUAREZ BOSSA, Miguel (1997a), «La organización del trabajo portuario: el caso de La Luz y de Las Palmas (1891-1980)», en ARENAS, C., FLORENCIO, A., y MARTÍNEZ RUIZ, J. I. (Eds.), *Mercado y organización del trabajo en España (Siglos XIX y XX)*, pp. 301-317, Sevilla.
- (1997b), «Empresas consignatarias y estibadores en el Puerto de La Luz y de Las Palmas: estrategia y organización», comunicación presentada al VI Congreso de la Asociación de Historia Económica. 3^a Sesión, Girona.
- (2001), «Innovación tecnológica, reforma portuaria y cambio en la estructura empresarial en el Puerto de Las Palmas», en *Actas del VII Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Zaragoza.
- TORRES VILLANUEVA, Eugenio (1989), *Ramón de la Sota: historia económica de un empresario (1857-1936)*, Madrid, Editorial de la Universidad Complutense.
- (1991), «Barcos, carbón y mineral de hierro. Los vapores de Sota y Aznar y los orígenes de la moderna flota mercante de Bilbao, 1889-1900», *Revista de Historia Económica*, IX, 1, pp. 11-32.
- (1993), «Estrategia y estructura del grupo industrial Sota y Aznar. Un análisis de coste de transacción», en VELARDE, J., GARCÍA DELGADO, J. L., y PEDREÑO, A. (dirs.), *Empresas y empresarios españoles en la encrucijada de los noventa*, Madrid, Civitas.
- (1996), «Funciones empresariales, grupos de interés y política económica durante la Restauración. El empresario vasco Ramón de la Sota», en COMÍN, F., y MARTÍN ACEÑA, P. (eds.), *La empresa en la historia de España*, pp. 423-440, Madrid, Civitas.

DOSSIER

- (1998), *Ramón de la Sota 1857-1936. Un empresario vasco*, Madrid, LID.
- VALDALISO, Jesús M^a (1990), «Política económica y grupos de presión: la acción colectiva de la Asociación de Navieros de Bilbao, 1900-1936», *Historia Social*, 7, 69-103.
- (1991a), «Growth and Modernization of the Spanish Merchant Marine, 1860-1935», *International Journal of Maritime History*, III, 1, 33-58.
- (1991b), *Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*, Bilbao, IVAP.
- (1992a), «La Asociación de Navieros de Bilbao y las relaciones laborales en la marina mercante bilbaína durante el primer tercio del siglo XX», en *Escuela de Administración Marítima 1982-1992*, pp. 505-521, Bilbao.
- (1992b), «La transición de la vela al vapor en la flota mercante española: cambio técnico y estrategia empresarial», *Revista de Historia Económica*, X, 1, 63-98.
- (1993a), *Desarrollo y declive de la flota mercante española en el siglo XX: Historia de la Compañía Marítima del Nervión (1907-1986)*, Madrid, Fundación Empresa Pública-Programa de Historia Económica, Documento de Trabajo 9305.
- (1993b), «Spanish Shipowners in the British Mirror: Patterns of Ownership, Investment and Finance in the Bilbao Shipping Industry, 1879-1913», *International Journal of Maritime History*, V, 2, 1-30.
- (1994a), «Management, Profitability and Finance in Twentieth-Century Spanish Merchant Shipping: the Compañía Marítima del Nervión as a Case Study (1899-1986)», *Research in Maritime History*, VI, 67-90.
- (1994b), «La exportación de mineral de hierro español, 1850-1914. Una primera aproximación al tráfico y sus beneficios», *Areas*, 16, 133-164.
- (1995a), «La flota mercante española y el tráfico con América en la segunda mitad del siglo XIX», *Revista de Historia y Cultura Naval*, XIII, 49, 7-37.
- (1995b), «The Progress of Maritime History in Spain since 1975», *Research in Maritime History*, 9, 229-247.
- (1996a), «Las empresas navieras españolas: estructura y financiación (c. 1860-1935)», en COMÍN, Francisco, y MARTÍN ACEÑA, Pablo (eds.), *La empresa en la historia de España*, pp. 303-323, Madrid, Civitas.
- (1996b), «The diffusion of technological change in the Spanish merchant fleet during the twentieth century. Available alternatives and conditioning factors», *The Journal of Transport History*, 17, 2, 95-115.
- (1997a), *La navegación regular de cabotaje en España en los siglos XIX y XX. Guerras de fletes, con - ferencias y consorcios navieros*, Vitoria, Gobierno Vasco-Depto. de Transportes y Obras Públicas.
- (1997b), «Programas navales y desarrollo económico: La Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante y el sueño industrializador de Suanzes», *Revista de Historia Industrial*, 12, 147-77.
- (1998a), *La Empresa Nacional «Elcano» de la Marina Mercante y la actuación del INI en el sector naval durante la presidencia de J. A. Suanzes*, Madrid, Fundación Empresa Pública-Programa de Historia Económica, Documento de Trabajo 9802.
- (1998b), «Nacimiento y desarrollo de la industria naval del hierro y el acero en el País Vasco: el caso de Vizcaya (c1889-1979)», *Itsas Memoria*, 2, 307-325.
- (1999a), «Catalanes, bilbaínos y sevillanos en el cabotaje regular español del siglo XIX», en CARRERAS, A., PASCUAL, P., REHER, D., y SUDRIÀ, C. (eds.), *Doctor Jordi Nadal. La industrializa - ción y el desarrollo económico de España*, vol. I, pp. 640-655, Barcelona, Universitat de Barcelona.

DOSSIER

DOSSIER

- (1999b), «La reforma de los impuestos sobre el transporte», *Hacienda Pública Española*, Monografías 1, pp. 137-152.
- (2000a), «La Empresa Nacional Elcano y el ‘coco’ de las navieras privadas», en GÓMEZ MENDOZA, Antonio (Ed.), *De mitos y milagros. El Instituto Nacional de Autarquía*, Barcelona, Universitat de Barcelona.
- (2000b), «The Rise of Specialist Firms in Spanish Shipping and Their Strategies of Growth 1860 to 1930», *Business History Review*, 74, 267-300.
- (en prensa), «Competition and cooperation in Spanish Twentieth-century coastal liner shipping», en ARMSTRONG, John, y KUNZ, Andreas (eds.), *European Coastal Shipping*, Londres, Scholar Press.
- VALDALISO, Jesús M^a, y LÓPEZ, Ernesto (2001), «Las ‘Cenicientas’ de la historia económica española: la historiografía económica sobre las industrias marítimas desde finales del siglo XIX hasta la actualidad», en *La Storiografia Marittima en Spagna e Italia*, Bari,
- VEGA SANZ, Rafael, y BELTRÁN FLÓREZ, Lucas (1959), *La construcción naval española y la integración económica europea*, Madrid.
- VICENS VIVES, Jaime (1959), *Manual de Historia Económica de España*, Barcelona, Vicens-Vives.
- VICENS VIVES, Jaime, y LLORENS, Montserrat (1958), *Industrials y politics del segle XIX*, Barcelona, Teide.
- ZURBANO MELERO, Gabriel (1999), *El puerto de Pasajes durante la industrialización de Guipúzcoa (1870-1936). Gestión y funciones económicas*, Tesis Doctoral, Universidad del País Vasco.