

Jesús M^a VALDALISO GAGO, *Los Navieros Vascos y la Marina Mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*, Instituto Vasco de Administración Pública, Bilbao, 1991, 397 pp.

Coincido plenamente con las palabras de Emiliano Fernández de Pinedo cuando se felicita, en el prólogo a esta importante monografía, por la ocurrencia de Jesús M^a Valdaliso de analizar los cambios del sector naval en la España contemporánea. Valdaliso ha contribuido con este libro a colmar un vacío de nuestra historiografía que era incomprensible. ha roto la monotonía a la que nos tenían acostumbrados los estudios de economía ferroviaria, convertidos durante el pasado decenio en los únicos exponentes del transporte español en los siglos XIX y XX. La satisfacción por la publicación de este libro se verá realzada por el hecho de tratarse de un estudio serio, bien escrito y que hace uso de una amplia y variada base documental.

Los Navieros Vascos y la Marina Mercante en España es mucho más que una historia económica de la flota mercante vizcaína en el período 1860-1935. Valdaliso ha tenido el acierto de ampliar el marco de su estudio abordando problemas con un ámbito internacional en virtud de la íntima conexión que existe entre los mercados mundiales de fletes. En efecto, el autor no ha escatimado esfuerzos para escapar a las cuestiones de interés puramente local. La soltura que le proporciona su conocimiento de la historiografía extranjera y su buen oficio como historiador económico le ha permitido alcanzar ese objetivo en la mayor parte de los casos. El lector apreciará sin duda la excelente y actualizada bibliografía que cierra el libro.

El tema central de este libro es el análisis de la modernización de la flota mercante española entre 1860 y 1935, estudiado a través de los cambios técnicos y organizativos de las compañías navieras vascas. La elección de esta muestra no es cuestión baladí. En 1860, la flota vasca representaba un 18 por 100 de la española. En 1935, su participación había engrosado hasta un 40 por 100, multiplicando por un factor de 6 su tamaño. Frente al resto del mundo, la flota mercante española creció mucho más despacio. Hubo en cambio una rápida asimilación de las nuevas técnicas navales (sustitución de la vela por el vapor y de los cascos de madera por los cascos metálicos) en el último tercio del siglo XIX, convirtiéndose la flota mercante española en una de las más modernas del mundo. Para llevar a cabo su análisis, Valdaliso ha estructurado su texto en tres grandes apartados que conciernen a temas de demanda, oferta y mercado.

En la primera parte, se estudia el comercio marítimo español como factor explicativo de la evolución de la flota mercante española. Abre el primer capítulo una descripción del comercio exterior --evolución, distribución por áreas y mercancías-- en un intento por medir la

participación de la bandera nacional. A lo largo de una treintena de páginas, Valdaliso traza un cuadro exhaustivo del sector. En cambio, hay un claro desinterés por el cabotaje al que el autor dedica sólo un par de páginas. ¿Por qué no realiza un estudio similar ya que la información contenida en la *Estadística del Comercio de Cabotaje* así lo permitiría, máxime cuando existía una supremacía del pabellón español en ese tráfico? Tampoco está suficientemente aclarada la inclusión de un epígrafe sobre la difusión del vapor, lo que parecería más propio del capítulo dedicado a la oferta. Cierra este primer capítulo, una estimación de los índices de carga de los buques nacionales y extranjeros que aseguraban el tráfico comercial. En relación a este punto, las observaciones sobre la capacidad empleada por la flota vizcaína son especialmente interesantes.

El estudio de los factores de oferta constituye el núcleo central de *Los Navieros Vascos y la Marina Mercante en España*. Sus más de dos centenares de páginas me impiden realizar una enumeración, por somera que fuera, de los múltiples aspectos que examina Valdaliso. No hay duda de que se trata de las mejores páginas del libro. En el primer capítulo de esta segunda parte, la difusión de las técnicas modernas en el último tercio del siglo XX es atribuida a la competencia librada por el ferrocarril en los intercambios con Francia y a los cambios operados en el marco institucional. En 1868, Figuerola suprimió el derecho diferencial de bandera y permitió la introducción de buques de todas clases. Con esa doble medida, se puso término a la anterior protección a la industria naval. A pesar de la liberalización del sector, la marina mercante no consiguió afrontar la competencia de las flotas de otros países lo que se tradujo en un deterioro de su cuota de mercado. La flota vasca se refugió en el tráfico colonial que estaba reservado al pabellón nacional. No explica Valdaliso las razones de ese fracaso de la flota mercante española para competir con otras banderas. Por añadidura, esa ineficiencia de los navieros españoles está en conflicto con los avances notables de productividad que se produjeron en los años 1870, según estima Valdaliso en el último capítulo. Otros aspectos importantes versan sobre la desaparición de la compañía de línea, como empresa naviera más habitual, ante la llegada de la compañía de buques *tramp* y sobre la incidencia de la coyuntura en la transformación del sector naviero. En relación a este último punto, Valdaliso dedica especial atención a los efectos de tres períodos claves: la concentración empresarial a resultas de la crisis de comienzos de siglo XX; la expansión espectacular en los años de la guerra europea; y, por último, las dificultades del período de entreguerras que, no obstante, vieron una segunda reconversión técnica con la incorporación del motor diesel. En cada una de estas coyunturas, Valdaliso ha analizado en su libro las estrategias empresariales de las compañías navieras, su repercusión sobre la estructura de la flota y su modernización técnica.

En el tercer capítulo, se analizan los pormenores de la historia financiera de la empresa naviera vasca, incluyéndose una estimación de la formación de capital en la flota vizcaína. Resulta especialmente atractivo el empleo de fuentes documentales poco habituales en este tipo de estudios, como son los libros de sociedades, los protocolos notariales, los libros de buques y el Registro Mercantil. Los resultados permiten comprobar que la flota mercante fue una de las inversiones preferidas de los ahorradores vascos. A continuación, se estudian las formas de financiación de las empresas navieras y las expectativas de beneficio de los inversores. A juicio de Valdaliso, su comportamiento estuvo avalado por unos beneficios que ci-

fra en 1.338 millones de pesetas en el primer tercio de siglo XX (3/4 obtenidos en los años de la guerra europea). Si interesantes resultan estas páginas mucho más si cabe lo son las que el autor dedica a estudiar los orígenes del capital invertido en la flota mercante vasca. En la modernización de finales de siglo, ocupó un lugar central la aportación de capital británico. En los años 90, despuntaron las compañías de una sólo buque, por encima de todas ellas el grupo Sota y Aznar, lo que le hace merecedor de un análisis en profundidad. Valdaliso concluye el capítulo con un estudio sobre los orígenes del capital español invertido en la creación de compañías navieras. A este respecto, los datos reunidos por Valdaliso sobre la identidad de los promotores navales permiten afirmar que existió una clara supremacía de los comerciantes. Este hallazgo es contrario a la tesis tradicional según la cual existió un vínculo entre el desarrollo de la minería y el auge de la flota mercante vasca. Para Valdaliso, las relaciones fueron justamente las opuestas puesto que, en un buen número de casos, se dió un tránsito de capitales navieros hacia la minería y la siderurgia.

El último capítulo de esta segunda parte está dedicado al estudio de la demanda derivada del sector naviero, que benefició sobre todo a la industria británica. Valdaliso muestra cómo el atraso de la siderurgia vasca impidió que la modernización de la flota mercante se acometiera en los astilleros locales. La demanda de buques se orientó pues hacia el mercado exterior y preferentemente británico, que llegaron a constituir nada menos que un 91 por 100 de los buques modernos a vapor. Completa este capítulo una breve descripción de la constitución de las principales sociedades de construcción naval *Astilleros del Nervión* en 1889, *Euskalduna* en 1900 y la *Sociedad Española de Construcción Naval* en 1909.

Si al análisis del mercado se le ha dedicado el capítulo más breve no por ello ha dejado de ser un brillante ejercicio cuantitativo. En este último capítulo, Valdaliso ha construido funciones de demanda y oferta a partir de unos índices de fletes estimados por él mismo. Ha mostrado la existencia de aumentos de la productividad especialmente intensos en los años 1870 que explica por el aumento de tamaño de los buques. Por el contrario, las caídas de la productividad en el período de entreguerras confirman la desinversión que sufrió el sector en ese período. Se produjo asimismo una reducción en el número de tripulantes por unidad de arqueo, salarios nominales estables, mejoras en las instalaciones portuarias y reducción en el precio de los buques.

En conclusión, es necesario insistir en el rigor y buen oficio que ha demostrado Jesús M^a Valdaliso en la utilización de un fondo documental que agrupa a una variopinta colección de fuentes: informes consulares británicos y documentación de origen empresarial y patronal. Hay que subrayar asimismo la ponderación de los juicios emitidos por el autor siempre sustentados en una generosa dosis de información cuantitativa, que en ningún momento se hace agobiante, y en un buen conocimiento de la coyuntura internacional con la que estaba estrechamente enlazada la industria naviera española. Por todo ello, recomiendo la consulta y lectura de *Los Navieros Vascos* y *la Marina Mercante en España* a cuantos se interesan por la industria del transporte y por los problemas generales de la industrialización de España.

ANTONIO GÓMEZ MENDOZA