

Martín RODRIGO y ALHARILLA, *La marina mercante de vapor en Barcelona (1834-1914)*, Barcelona, Museu Marítim de Barcelona, 2017, 276 pp.

Este libro es el resultado de la confluencia de dos circunstancias felices. La primera, el premio de investigación Ricart i Giralt otorgado al autor en su XV edición por el Museo Marítimo de Barcelona. La segunda, y mucho más importante, la existencia de una larga trayectoria de investigación por parte de Martín Rodrigo dedicada al estudio de la historia marítima catalana y española. No se trata de una investigación original planeada y ejecutada recientemente. El propio autor explica en el prólogo del libro cuál ha sido la génesis del mismo. Así, esta publicación es el resultado de la recopilación, reelaboración y ampliación de trabajos anteriores.

La estructura del libro es básicamente cronológica y está organizada en siete capítulos. El primero es una breve introducción sobre la marina de vela catalana. A continuación, sigue el capítulo dedicado a los pioneros de la navegación a vapor. En este capítulo, como en algún otro momento de la obra, el autor nos recuerda la relación existente entre el comercio de africanos esclavizados con la formación del capital inicial de algunas empresas navieras. Siguiendo el hilo cronológico que orienta la estructura del libro, en el capítulo 3 se señala la década de los años cincuenta del siglo XIX como un período de auge naviero. El capítulo 4, aunque también breve, está justificadamente dedicado a la naviera de Antonio López. En el 5, la década de los sesenta del siglo XIX es presentada como un período de crisis y de recesión, que se explica en el libro a partir de las dificultades de algunas compañías y de la desaparición de otras surgidas anteriormente. El capítulo 6 está centrado en el surgimiento o la evolución de diversas compañías durante el período de la Restauración. Este capítulo es, con diferencia, el más extenso de todo el libro, lo cual tiene su lógica dado que coincide con la transición de la vela al vapor. Entre 1878 y 1886 fue el período en el que se dio el punto de inflexión en este proceso, cuando la capacidad total de carga de la flota a vapor superó a la de la vela. La compañía más importante de buena parte del período considerado, no solo de Cataluña, sino también del resto de España, fue la Naviera de Antonio López y Compañía, que más adelante se convertiría en la Compañía Trasatlántica. Es por su importancia que esta compañía transita por diversos capítulos de la obra. Finalmente, el libro termina con el capítulo 7, que es una especie de balance realizado a partir del relato de dos casos distintos. El caso de la Compañía Trasatlántica es mostrado como una experiencia de éxito, mientras que el

Sociedad Anónima de Navegación Trasatlántica es presentado como un ejemplo de fracaso.

Por la orientación del trabajo, podemos considerar al mismo como un buen exponente de historia empresarial. Cada uno de las diversas monografías que componen los distintos epígrafes del libro y que, en general, se corresponden con los análisis de distintas compañías navieras, tienen una estructura parecida. Esta estructura está basada en cuatro aspectos básicos. En primer lugar, es un trabajo centrado en las figuras de los principales empresarios de las distintas compañías navieras. También considera la composición accionarial, así como las cuentas de ganancias y pérdidas de estas diversas empresas. El cuarto elemento, común a los diversos epígrafes monográficos, se refiere a los avatares referidos a la adquisición de los distintos buques y a la composición de la flota de cada una de las navieras estudiadas. En algún caso no se consideran estos cuatro aspectos, o no siempre dedica una atención similar a todos ellos, pero esto es debido, probablemente, a las limitaciones de las fuentes.

La visión de conjunto la da la exposición de los distintos epígrafes monográficos. En relación con esto, echamos de menos para cada capítulo una cierta contextualización de los casos expuestos que nos indique, por ejemplo, a qué porcentaje del negocio naviero corresponden los estudios aportados para cada período. O hasta qué punto el conjunto de casos de cada capítulo es representativo de la realidad del negocio naviero en cada momento considerado. La mayor parte de los epígrafes monográficos están dedicados al estudio de las principales sociedades navieras. Por ese motivo resulta poco considerado ese otro sector formado por aquellos navieros propietarios de tan solo un vapor. De facto, seguimos sin saber cuál era la importancia del grupo de los pequeños navieros y cómo evolucionaría con el tiempo. Se constata en diversas partes del libro la dependencia extranjera en la nueva navegación a vapor. Ya sea por la necesidad de recurrir a ingenieros y trabajadores especializados, poco o nada abundantes en el mercado de trabajo español, o también por la compra de buena parte de los nuevos buques a vapor. Pero la cuantificación de esa dependencia no es el objetivo del presente trabajo. Un elemento positivo de la obra es la concepción de lo que significa el negocio naviero en unos términos amplios. Por ello, no tan solo considera a las empresas navieras propiamente dichas, sino también a las distintas entidades satélites que orbitaban alrededor de las mismas. De este modo, tiene en consideración los talleres y astilleros existentes en el puerto de Barcelona mantenidos por distintas navieras en diferentes momentos históricos, así como la existencia de negocios paralelos como la explotación de minas. En un sentido parecido es interesante el relato sobre la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona, que cabalga a lo largo de los capítulos 6 y 7, y que tiene como objeto principal considerar la lucha institucional y política desarrollada por los navieros catalanes para conseguir minimizar los negativos efectos de la supresión del derecho diferencial de bandera.

Como el autor manifiesta en el prólogo de la obra, esta tiene un «carácter más descriptivo que analítico» (p. 12). Esta opción es la que explicaría la ausencia de unas conclusiones al final de la obra. Esta renuncia a una interpretación explícita es, a mi parecer, el demérito más importante de este trabajo. En cualquier caso, realmente, el autor satisface los objetivos planteados al inicio de su trabajo. Esto es la elaboración

de una panorámica general sobre la marina mercante de vapor barcelonesa en los ochenta años previos la Primera Guerra Mundial. Con toda probabilidad este libro no es el trabajo definitivo sobre la historia de la marina mercante de vapor de Barcelona, pero sin duda es el imprescindible punto de partida de cualquiera que quiera adentrarse en ese territorio. En conclusión, con este libro se cubre buena parte del déficit existente hasta el momento en la historia de la navegación catalana y, por tanto, considero absolutamente recomendable su lectura.

JORDI IBARZ
Universitat de Barcelona