

El bulto y la sombra: la financiación del sector pesquero y la hipoteca naval (1900-1959).

Jesús GIRALDEZ RIVERO

(Universidad de Santiago de Compostela)

Desde el trabajo pionero de Jiménez Araya, la sección de Sociedades del Registro Mercantil ha servido como base documental de numerosos trabajos sobre la creación de sociedades y la formación de capital, tanto a nivel general del estado como en ámbitos provinciales o locales. Sin embargo, este abundante empleo contrasta, tal como ha señalado no hace mucho Jesús María Valdaliso, con el más absoluto olvido en que han quedado otras secciones de la misma institución, concretamente aquella referida a los libros de buques. De hecho, Valdaliso, basándose en la información estadística de esta sección, publicada de forma agregada, ha indagado en las potencialidades ofrecidas por esta fuente para la historia económica del sector naval, sugiriendo la constitución de hipotecas navales como indicador de la formación bruta de capital en las industrias marítimas. La ponencia que aquí se presenta trata de avanzar en esta propuesta, observando las posibilidades de empleo de los libros de buques como fuente para el estudio de la financiación del sector pesquero, así como el papel desempeñado por la hipoteca naval. Ahora bien, el carácter sectorial del análisis y la elevada agregación de las cifras publicadas nos obliga a recurrir a la consulta directa de los libros, pues ni las Estadísticas del Registro Mercantil ni los Anuarios de la Dirección General de los Registros y del Notariado distinguen los actos registrales en función de la actividad de los buques¹.

¹ Sólo en los *Anuarios de la Dirección General de los Registros y del Notariado*, en la Sección I del Estado III (Libro de buques) recogido en correspondiente a la inscripción se clasifican por : “1. Buques” – “Construcción nacional” o “Construcción extranjera”-, “2. Buques inscritos por primera vez” - “Destinados a la navegación” -menos de 800 toneladas, de 800 a 2000 y más de 2000-, y “Destinados a otros servicios marítimos” –“Diques flotantes”, “Dragas”, “Ganguiles” y “Otros aparatos flotantes”-, “3.

1. El marco legislativo

El origen de la sección de buques del Registro Mercantil se encuentra en el Código de Comercio de 1885, el cual acordaba que “en las provincias litorales, y en las interiores donde se considere conveniente por haber un servicio de navegación, el registro comprenderá un tercer libro destinado a inscripción de los buques” (art.16)². En él se debía asignar a cada buque una hoja numerada correlativamente, en la cual se anotarían las características técnicas del buque, los datos relativos a la propiedad, los gravámenes y todas las modificaciones que en esos asientos se fueran produciendo³. También se establecía la obligatoriedad de inscripción de los buques en el Registro Mercantil, especificándose que la adquisición de la propiedad de un buque solamente tendría efectos frente a terceros si figuraba inscrita en el mismo⁴. Ahora bien, el reglamento provisional del Registro Mercantil de 1885 indicaba en su exposición previa:

“Exento de precedentes en España el registro mercantil de buques, hay sin embargo, para los efectos de navegación los de las Comandancias de Marina. En ellas, antes de ser matriculado un buque, se acreditan de forma fehaciente sus condiciones y su propiedad, y dando a estas matrículas su merecida importancia, se propone que la primera inscripción de los buques en el Registro mercantil, que será la de su propiedad, sólo pueda verificarse en vista de un certificado de aquellas, de modo que no se reconozca existencia legal a ningún buque que no esté matriculado”⁵.

Al mismo tiempo, estipulaba que, “el tercer libro destinado a la inscripción de buques se establecerá en Sevilla, en las capitales de las provincias del litoral, que sean a la vez puertos de mar, y en las capitales de las provincias marítimas respectivas cuando

Inscripción provisional de los buques en construcción”, “4. Su conversión en inscripción definitiva” y “5. Número de buques que han perdido la nacionalidad española”.

² Código de Comercio, *Gaceta de Madrid*, 16 de octubre de 1885, nº289, pp. 169.

³ El artículo 22 del Código de Comercio indicaba que “En el Registro de buques se anotarán : 1º El nombre del buque, clase de aparejo, sistema o fuerza de las máquinas si fuese de vapor, expresando si son caballos nominales o indicados, punto de construcción del casco y la máquina, año de la misma; material del casco, indicando si es de madera, hierro, acero o mixto; dimensiones principales de eslora, manga y puntal; tonelaje total y neto; señal distintiva que tiene el Código Internacional de Señales; por último, los nombres y domicilios de los dueños y partícipes de su propiedad. 2º) Los cambios en la propiedad de los buques, en su denominación o en cualquiera de las demás condiciones enumeradas en el párrafo anterior. 3º la imposición y cancelación de los gravámenes de cualquier género que pesen sobre los buques.”, *Gaceta de Madrid*, 16 de octubre de 1885, nº289, pp. 170.

⁴ Ver artículos 17 y 573. En este se hacía constar que la propiedad de un buque también se podría adquirir “por la posesión de buena fe, continuada por tres años con justo título debidamente registrado” o “Faltando alguno de estos requisitos, se necesitará la posesión continuada de diez años para adquirir la propiedad”. *Gaceta de Madrid*, 301, 28 de octubre de 1885, pp. 317.

⁵ “Reglamento interino para la organización y régimen del Registro Mercantil”, *Gaceta de Madrid*, 362, 28 de Diciembre de 1885, p. 995; También se exponía la conveniencia de que fueran las autoridades de Marina las que dieran parte al Registrador de la desaparición o destrucción de los buques, a fin de proceder al cierre de la hoja correspondiente.

aquellas no reúnan dicha circunstancia”(art. 2º), conllevando la aparición de los registros de buques en La Coruña, Ribadeo y Vigo⁶.

Por su parte, el Registro Marítimo de Buques, llevado en las Comandancias y Ayudantías de Marina, se remonta a las Ordenanzas de Matrícula de 1802, las cuales ordenaban que ninguna embarcación española podría abanderarse o navegar sin estar inscrita en las listas establecidas al efecto, habilitándose la Lista Tercera para los buques de pesca⁷. Sin embargo, la organización de este registro nunca se reguló por normas de carácter general sino por un cúmulo de disposiciones administrativas referidas al modelo oficial de asiento y datos que debía contener⁸. En este sentido, su organización era similar a la del Registro, también con una hoja independiente para cada buque y numeradas correlativamente⁹. Las inscripciones, por norma general, se verificarían en base a copias notariales de los documentos que se presentaran; sin embargo, las escrituras de compraventa de buques otorgadas por los notarios no tendrían valor legal alguno de no efectuarse su inscripción en el Registro Marítimo de Buques de las respectivas Comandancias o Ayudantías de Marina¹⁰

La Ley de Hipoteca Naval de 1893 confirmó de nuevo la matrícula de los buques como trámite previo y obligatorio: “la primera inscripción de cada buque será la de la propiedad del mismo” y “se efectuará en el Registro Mercantil, presentando copia certificada de su matrícula o asiento, expedida por el Comandante de Marina de la provincia en que esté matriculado”(art.15)¹¹. En caso de mediar una hipoteca sobre un

⁶ Sobre las circunstancias relativas a la creación de estos registros: Artículo 2º, Gaceta de Madrid, 362, 28 de Diciembre de 1885, p. 996. y González Revilla (1894) pp.100-103.

⁷ La inscripción de buques de las comandancias comprendían: Lista 1ª, Navegación de Altura y Gran Cabotaje; Lista 2ª, Cabotaje; Lista 3ª, Pesca; Lista 4ª, Trafico interior de puertos; Lista 5ª, Embarcaciones de construcción extranjera. Posteriormente, la 5ª Lista pasó a ser de embarcaciones de recreo, y se abrieron cuadernos independientes para barcos en construcción y artefactos flotantes.

⁸González Revilla (1894) pp. 99-107.

⁹ A la primera inscripción, se le asignaba un folio o matrícula, con el nombre del buque, el del armador o armadores, domicilio, valor del buque, características técnicas, adquisición, etc.; a continuación, se anotarían los traslados de matrícula, baja, cambios en la propiedad, participaciones en la misma, etc. Inicialmente, las características técnicas que se incluían eran básicamente a las que hacía referencia el artículo 22 del Código de Comercio, aunque posteriormente incluyeron las innovaciones técnicas que se fueron difundiendo.

¹⁰La obligatoriedad de la inscripción, una vez desaparecidas las Escribanías de Marina, quedó estipulada en el decreto de 7 noviembre de 1876, sobre otorgamiento de escrituras por los notarios. *Gaceta de Madrid*, 314, 9 de noviembre de 1876, p.352.

¹¹ Según el mismo artículo, la inscripción de la propiedad debía expresar “la circunstancia que enumera el artículo 22 del Código de Comercio. La falta de dicha inscripción será motivo suficiente para denegar cualquier otra mientras se subsana la falta a instancias de quién tenga interés legítimo”, *Gaceta de Madrid*, 235, 23 de Agosto de 1893, p. 675.

buque en construcción y a fin de que pudiera constituirse habría de inscribirse provisionalmente en un libro especial hasta que, una vez terminado, se matriculara y se convirtiera en definitiva su inscripción¹². De la misma forma, el Reglamento del Registro del año 1919, insistió en la matrícula en la Comandancia de Marina antes de su inscripción, al tiempo que exigía el documento de adquisición de la propiedad del buque, por escritura pública o documento auténtico¹³. En definitiva, la normativa tendió a consolidar dos registros de buques paralelos, el de la comandancia de Marina, de marcada índole administrativa, y el del Registro Mercantil, de carácter jurídico substantivo pero subordinado al primero en algunos asientos¹⁴. De hecho, a estos efectos, la reforma del Reglamento de 1956 no introdujo modificaciones sustanciales.

2. La pesca y los registros mercantiles.

Los historiadores de la pesca han optado preferentemente por el uso de los libros de matrícula de las comandancias frente a los del Registro Mercantil, que han dejado relegados a un papel complementario¹⁵. Esto deriva, por un lado, de una historiografía que ha primado el estudio del desarrollo del sector a largo plazo -procesos de cambio técnico e institucional, producción, mercados, etc.-, sobre el de su financiación, formación de capital o sistemas de propiedad; por otro, de la información realmente contenida en ambas fuentes, pues los armadores ignoraron de forma reiterada la obligatoria inscripción en el registro¹⁶. Además, las causas por las que un barco accedía a las hojas del registro eran muy diversas, desde la simple inscripción hasta cambios de propiedad, expedición de certificaciones, adjudicación de herencias, anotación preventiva de embargos, etc., por lo que no se puede vincular directamente la

¹² Artículo 16 de la Ley de Hipoteca Naval, *Gaceta de Madrid*, 235, 23 de Agosto de 1893, p. 676.

¹³ En caso de los buques en construcción se acreditaría la propiedad mediante “la escritura pública de entrega del mismo, que deberá otorgar el constructor a favor del dueño”

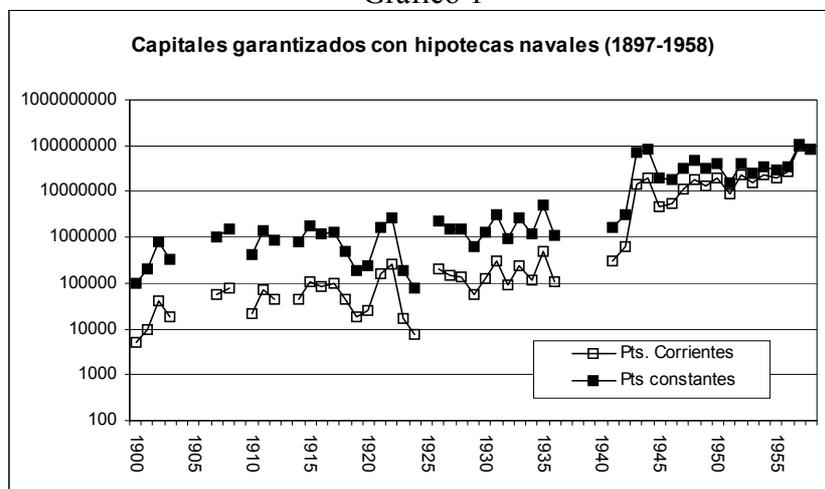
¹⁴ Vigier de Torres y Perez-Olivares (1961), pp. 124-125; Fariña y Olondo (1942). p. 164.

¹⁵ Un grave problema que limita el uso por los historiadores de la matrícula de buques deriva de la situación de los archivos de las Comandancias, pues en muchos casos las listas han desaparecido, total o parcialmente. Sobre esta cuestión, y para la marina mercante, Valdaliso Gago (1991), p.139; para el estudio de la pesca ver Giráldez, (1996), López Losa (2000), Ocampo (2002)..

¹⁶ Buena muestra es que entre 1886 y 1936 se registraron en los libros de buques de la provincia de Pontevedra un total aproximado de 600 embarcaciones, de las cuales sólo 274 eran de pesca, mientras que las matriculaciones en la tercera lista de la Comandancia de Marina de Vigo ascendieron, desde 1900, a casi 3.380. Es decir, las inscripciones de barcos de pesca en el Registro Mercantil no llegan a representar ni una décima parte del total de las matrículas efectuadas en el distrito marítimo de Vigo.

inscripción en los libros de buques ni con su registro ni tampoco con la práctica mercantil de contraer obligaciones hipotecarias.

Gráfico 1



Fuente: elaboración propia a partir de los libros de buques del Registro de Buques de Vigo. Deflactor (1958=100), Prados, (2003)Cuadro A.4.7

El Gráfico 1 representa la constitución de hipotecas navales entre 1900 y 1958. Hemos omitido la etapa anterior pues en las inscripciones no se hace constar la lista a la que pertenecen, y sólo en un caso la embarcación figura como matriculada en la de pesca. Aunque la evolución de los capitales garantizados muestra una tendencia claramente creciente a lo largo de todo el período, se pueden distinguir perfectamente dos etapas: la primera, comprende hasta la guerra civil y se caracteriza por una débil e irregular actividad hipotecaria, mientras que en la segunda, que se extiende hasta 1960, la constitución de hipotecas es más intensa y continuada. Si en la primera, el protagonismo de la inversión en capital fijo le correspondió a los recursos propios, a partir de 1939 fueron los préstamos concedidos por el Estado a través del Crédito Naval los garantizados con hipotecas sobre los buques¹⁷. La intensidad con que se aprecia este fenómeno en Vigo es tal que permite afirmar que la difusión de la hipoteca naval en la pesca llegó de la mano del Estado. El análisis de cada una de estas etapas nos permitirá profundizar en lo expuesto.

¹⁷“Hasta 1942, ni la banca ni el sector público abrieron sus cajas para fomentar el desarrollo de las pesquerías. Las necesidades de crecimiento del sector habían de cubrirse, cuando era posible, mediante la reinversión de beneficios”, Paz Andrade (1970), p. 277; Valdaliso (2003).

1) El desarrollo con los propios medios: 1900-1936.

Entre 1900 y 1936 se constituyeron en Vigo 121 hipotecas navales sobre 90 barcos¹⁸, de los cuales la gran mayoría –87- fueron vapores, apenas el 3 % del total matriculado en la comandancia y en torno al 10 % de las de embarcaciones con máquina –1.265-¹⁹. Por su parte, los capitales garantizados con hipotecas no alcanzaron los tres millones de pesetas –2.8-, o si queremos, el 5 % del valor total de los vapores matriculados. Unas cifras tan reducidas permiten afirmar que la financiación de la actividad pesquera mediante la asunción de responsabilidades con los barcos no fue un método desconocido pero sí excepcional en la pesca viguesa durante este período. Además, la ausencia de correlación entre ambas variables pone en cuestión la validez de la constitución de hipotecas navales como indicador de la formación bruta de capital en la pesca marítima, al menos en esta etapa anterior a la guerra civil.

Tampoco la creación de sociedades en el Registro Mercantil, utilizada amplia y fructíferamente en el análisis de otros sectores, parece que sea buen indicador del número de empresas y capitales incorporados a la actividad pesquera, toda vez que, en su inmensa mayoría, las empresas armadoras no asumieron las formas societarias recogidas en el Código de Comercio de 1885 y la legislación posterior -colectivas, comanditarias, anónimas o de responsabilidad limitada-²⁰. Las sociedades de la provincia de Pontevedra que declararon entre 1900 y 1936 tener como objeto la pesca o la compraventa de pescado sólo fueron 21, con un capital de 1.9 millones de pesetas; apenas el 3 % del valor total de los barcos matriculados en la Comandancia de Vigo –56 millones de pesetas-²¹. Unas exiguas cantidades que permiten considerar la sociedad mercantil en la pesca como una anomalía, una forma organizativa ajena a las prácticas empresariales de los armadores²².

¹⁸ Esta diferencia entre hipotecas constituidas y barcos registrados deriva de que una misma embarcación puede servir como garantía en distintos momentos o, en caso de existir propiedad compartida, cada uno de los propietarios puede contraer separadamente compromisos hipotecarios.

¹⁹ Aunque consideramos el número total de embarcaciones con máquina y no sólo el de vapores, las diferencias no serían significativas.

²⁰ Hasta la Ley de Reforma Tributaria de 16 de diciembre de 1940 la actividad pesquera no estará sujeta a tributación por las tarifas 2ª y 3ª; en 1941 (Ley de 29 de marzo y Orden de 29 de abril) se impondrá sobre las empresas de una sola persona, cuando el valor de sus buques y artes sea superior a 200.000 pts o cuando las ventas globales en lonja superen las 500.000. Lledó Martín (1943), pp.82-83. Sobre la consideración de empresa pesquera Sinde (2002).

²¹ En el mismo período en la provincia de La Coruña se registraron con este objeto social 37 sociedades, vid. Giráldez (1996), pp. 357-368; Sinde (2002), pp.8-20.

²² Los datos correspondientes al Registro Mercantil obtenidos de Abreu (1983) y (2002) A través de los capitales inscritos en el Registro Mercantil de Pontevedra entre 1900 y 1936 podemos observar que

A este respecto, y dado que el buque representa el principal activo de la empresa pesquera, independientemente de su forma jurídica, creemos que las cifras de valor de las embarcaciones matriculadas en las Comandancias de Marina constituyen el mejor indicador del flujo de inversión privada en el sector pesquero, pues recogen la totalidad de las unidades incorporadas a la actividad²³. En todo caso, el reducido recurso a la hipoteca naval plantea el problema de cuales fueron los mecanismos de financiación empleados, pero también el del propio origen del capital invertido. A estos efectos, resulta muy esclarecedor el análisis de los momentos iniciales de formación del sector pesquero, cuando tuvo lugar la difusión del vapor, pues asentó unos mecanismos que habrían de mantenerse a lo largo del tiempo.

A finales del siglo XIX la transformación de las actividades marítimo-pesqueras estimuló la sustitución de las embarcaciones a vela, empleadas en la captura de besugo, merluza o congrio, por pequeños vapores. Estos exigían unas cantidades de capital muy alejadas de las posibilidades de una mayoría de armadores y patrones de las embarcaciones tradicionales, de ahí que los primeros vapores estuvieran vinculados al abastecimiento de materia prima a las fábricas de salazón, conserva o escabeche. De hecho, la propiedad de estos barcos nos remite mayoritariamente a los empresarios salazoneros o escabecheros, muchos de los cuales ya dieran el paso hacia la conserva hermética o lo harían en los años siguientes, y, en menor medida, a la construcción naval, al comercio y al sector pesquero tradicional²⁴. Sin embargo, el desarrollo de los mercados de pesca fresca provocó un fuerte aumento en la demanda de merluza y besugo y una rápida elevación de los precios. La entrada de nuevos demandantes en el mercado de especies finas rompió el oligopolio que hasta entonces ostentaron los

superan sólo a un 25 % el valor de los barcos matriculados en el distrito de Vigo. En definitiva, las cifras ponen de relieve la extraordinaria importancia de una actividad como la pesca desarrollada, en buena medida, al margen del Registro Mercantil, al tiempo que vienen a matizar la utilidad de esta fuente para la provincia de Pontevedra, tanto a la hora de definir principales sectores de actividad como para aproximarse a la formación de capital o a la reconstrucción del ciclo económico.

²³ Sin embargo, y al margen del importante esfuerzo que exige la reconstrucción de dicha variable, somos conscientes de los problemas que plantea su disponibilidad; de hecho, para el País Vasco, López Losa, (2000) ha indicado la pérdida de los libros de la tercera lista de la matrícula en puertos claves, lo mismo que ha hecho Valdaliso (1991), en lo referente a la marina mercante vizcaína, lo que le ha llevado a recurrir a los libros del Registro Mercantil.

²⁴ Francisco Curbera Puig, Marcelino Barreras Caselles, los hermanos Alonso Santodomingo, Mamerto Ferrer Romani, Darío Lameiro Larachaga, Salvador Aranda, Salvadores y Cía o Juan Tapias Ferrer, etc., serían salazoneros o conserveros; Antonio Llauger, Manuel Iglesias o Juan Tapias, figuran como carpinteros de ribera los dos primeros y dueño de un taller de fundición el último; Castor Bobillo y Tomás Mirambell, estarían vinculados al comercio, mientras que Ramón Cabaleiro Araujo, Jose Vieira

escabecheros, estimulando la sustitución de la vela por el vapor. Precisamente, la expansión de los mercados pesqueros convirtió el armamento de vapores en una actividad muy lucrativa²⁵. Los elevados precios del pescado y unos amplios márgenes de beneficios, que permitían amortizar en pocos años la inversión realizada, atrajeron capitales de muy diversa procedencia, alterando el modelo de propiedad, el origen social de los agentes y los mecanismos de financiación²⁶.

A través de las matrículas de buques podemos observar el cambio sustancial producido en los años de entresiglos: una reducción notable de la propiedad individual de los vapores y un aumento paralelo de la compartida entre varios individuos²⁷. Así, en el período 1889-1905 la media se situó en cuatro propietarios por barco, pero un porcentaje nada despreciable, cerca de un 30%, superó esta cifra, localizándose la mayoría (62 %) entre los dos y los seis, llegando excepcionalmente a los doce o, incluso, los dieciséis copropietarios. Aunque la mayoría intervino en un solo vapor, un tercio lo hizo en dos, cifra que sólo se superó en contados casos. Esta división tan acusada de la propiedad tenía como finalidad aminorar las necesidades individuales de capital, permitiendo acceder a la misma a individuos con escasos recursos. De hecho, el rápido crecimiento experimentado por la propiedad colectiva de los barcos favoreció la entrada en el negocio de nuevos grupos sociales que desplazaron a los pioneros.

Cuadro 1
Origen profesional de los propietarios de vapores en Vigo, 1899-1905 (en porcentaje)

Comerciante	14,6
Complejo marítimo-pesquero	26,8
Labrador	12,1
Marinero	31,7
Reexpedidor de pescado	3,6
Otros	11,2

Fuente: Elaboración propia a partir de las matrículas de buques, libros de buques del registro mercantil, registro de la propiedad y matrículas industriales de Vigo y Bouzas

Fernández y José Pazó González los podemos identificar como marineros pertenecientes al sector pesquero tradicional.

²⁵ Ducloux (1894); (1900).

²⁶ Giraldez (1996).

²⁷ Giraldez (1996), pp. 362-363.

Los datos precedentes muestran una participación mayoritaria de los denominados “Marineros”, aunque algunos pudieran ser propietarios de embarcaciones, miembros del sector pesquero tradicional²⁸. Después, los pertenecientes al “Complejo marítimo-pesquero”, principalmente constructores navales o carpinteros de ribera que figuran en condominio con los marineros, sin duda, como medio para asegurar el pago de sus servicios²⁹. Los “Comerciantes”, con una presencia sustancialmente menor, componen un grupo muy diverso, teniendo como característica principal las pequeñas dimensiones de sus negocios³⁰; hemos optado por segregar a los “Reexpedidores de pescado” o agentes en la estación central de ferrocarril, pues aunque también son comerciantes están estrechamente vinculados a la actividad pesquera³¹. Por su parte, el elevado porcentaje de “Labradores” nos indica la capacidad de atracción de la pesca sobre las parroquias circundantes, mientras que el epígrafe de “Otros” agrupa a un conjunto heterogéneo de prestamistas y profesionales liberales, cuyas actividades con frecuencia estaban en simbiosis con diversas prácticas mercantiles³². Sin duda, en este proceso marineros y labradores tuvieron una mayor importancia de lo que indican las cifras anteriores, pues es bien sabido que integran una masa anónima que sólo sale a la luz con su ocasional presencia en la documentación; de ahí que el sesgo de la muestra hacia los grupos más fácilmente identificables -empresarios, comerciantes, etc.- dé a estas conclusiones un mero carácter meramente orientativo.

Ahora bien, si la propiedad compartida reducía las necesidades individuales de capital no las eliminaba por completo, de ahí que marineros y labradores acudieran a la hipoteca de sus escasos bienes como una vía de financiación³³. Las pequeñas parcelas de

²⁸Son los casos de Primitivo Freire Carramal, Pedro do Pazo Iglesias, Benigno García Freire, Ventura Gonzalez Lago o el antes citado Ramón Cabaleiro Araujo.

²⁹Estos fueron Vda e Hijos de J. Barreras, Antonio Llauger o José Cardama. Fue el caso del Lloyd Gallego, de José Barreras Massó, que concede un crédito hipotecario para la compra de una máquina, de 10000 pesetas, sin interés el primer año y después, de no haberlo cancelado, al 5 %. Sobre las relaciones entre propietarios y constructores navales Lavandeira (1992).

³⁰Son propietarios de bodegones como Benigno Montenegro Feijoo, vendedores de vinos y aguardientes como Braulio Márquez Correa o Juan Jalda Figueras, que además ejercía de barbero, etc.

³¹En muchos casos debieron existir relaciones previas de estos comerciantes con la actividad pesquera, como en el caso de José Márquez Cabral, que 1891, antes de dedicarse a la exportación de pescado, figuraba como marinero y patrón de una lancha.

³²Entre estas otras actividades figura la concesión de préstamos hipotecarios, como Manuel Lago Lodeiro, que compaginaba esta actividad con la de procurador en los tribunales, o Domingo Pérez Pérez, que lo hacía con la administración de una tienda de ultramarinos y que también participará en empresas conserveras.

³³ En este sentido, en 1900, los propietarios de vapores del ayuntamiento de Bouzas indican claramente que: “haciendo un sacrificio grandísimo hipotecaron las casas en las que viven y los pequeños campos que poseían (...) y compraron vapores que oscilan de treinta a cuarenta mil pesetas cada uno,

tierras, integradas en la economía familiar marinera y destinadas tradicionalmente a la producción de alimentos o a la obtención de ingresos complementarios, sirvieron a menudo, primero, como garantía para acceder a la propiedad de los vapores y, después, como un sólido recurso al que acudir cuando la marcha de la actividad lo precisara³⁴. Los veintinueve casos de hipotecas de marineros que hemos podido localizar en el Registro de la Propiedad de Bouzas muestran claras similitudes: una casa con un terreno anexo y varias fincas rústicas de muy pequeño tamaño, garantizan un préstamo que oscila entre cuatro y diez mil pesetas, a un plazo medio de dos años e interés del 6%. Los acreedores suelen ser comerciantes o propietarios de Bouzas o Vigo que, al mismo tiempo, pueden participar en el condominio de los vapores.

En definitiva, estaríamos ante lo que Paz Andrade definió como “movilización del ahorro familiar”; es decir, un proceso de dinamización de los pequeños capitales locales alejados del genio productivo catalán, atribuido a buena parte de los salazoneros y conserveros. De hecho, en estos años, los empresarios relacionados con la industria transformadora de pescado prácticamente desaparecen de las matrículas de vapores, sin duda, por las necesidades de capital exigidas tanto por el desarrollo de la industria conservera como por sus ramas anexas³⁵. Actividades tales como la fabricación de envases, servicios de comercialización, seguros, etc. fueron, en buena medida, estimuladas y financiadas por los propios conserveros, incluida la pesca de sardina, donde los podemos ver adquiriendo cercos de jareta o facilitando su compra por los marineros³⁶.

abandonando para siempre el sistema de pescar en las embarcaciones a vela (...) Las casas y los campos están hipotecados y los comprendidos en esta situación angustiosa no son capitalistas sino pobres marineros, pues hay vapor que tiene hasta veinte conductores que emplearon en ellos toda su hacienda.” Archivo General de Marina, Pesca, L-2170.

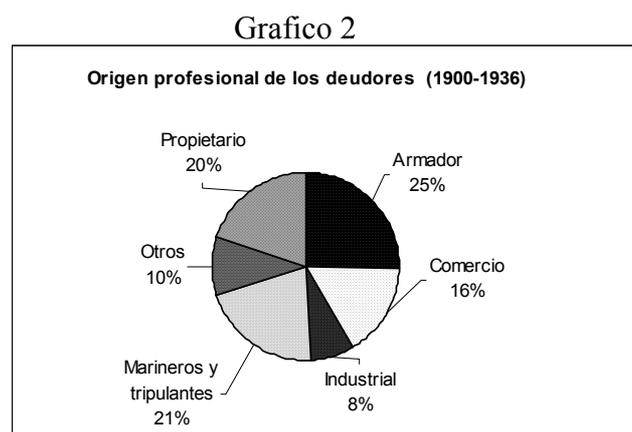
³⁴Los préstamos contraídos privadamente no debieron ser excepcionales; de hecho, en la documentación del registro constan diversas ejecuciones preventivas de embargo a instancias de acreedores diferentes al hipotecario. También aparecen hipotecas efectuadas en distintos momentos sobre la misma finca y por un mismo propietario. Aunque estos aspectos deberán ser objeto de una investigación más exhaustiva, a través de la consulta de los protocolos notariales y del propio registro de la propiedad hemos podido comprobar que la hipoteca de fincas o casas fue una actividad muy frecuente entre los armadores antes de la guerra civil, también la compraventa de tierras, bastantes con pacto de retracto, lo que nos puede situar ante una forma de financiación o, en caso de tratarse de labradores-marineros, ante préstamos de tipo usurario.

³⁵Los industriales transformadores que figuran son contados: “Masso Hermanos”, de Bueu, “Vda e Hijos de J. Barreras”, Severo Lueiro Soto, antiguo salazonero, Melitón Domínguez Leal, salazonero de Panjón y el escabechero Emilio Gutierrez.

³⁶Numerosos conserveros aparecen en estos años como propietarios de traineras: Salvador Aranda, Aracil Armengol, Lueiro Soto, Juan B. Cerqueira, Alfredo Novoa, Francisco Feu, etc. Sobre el papel del Banco de Vigo en la financiación de esta transformación Carmona (1983).

Hasta aquí hemos visto como la fuente inicial de financiación del sector pesquero estuvo en el capital aportado por los “propietarios”, obtenido mediante formas tradicionales y en un mercado de capital privado y local. El análisis de las hipotecas navales constituidas entre 1900 y 1936 permitirá adentrarnos en este proceso de financiación pues, aunque escasas, aportan una valiosa información cualitativa, en lo que se refiere a la procedencia de los agentes, actividad profesional o filiación, al tiempo que nos introducen en la red de relaciones y prácticas empresariales existentes en el mundo marítimo pesquero.

Los datos globales muestran una cierta semejanza con las de bienes inmuebles: los créditos se situaron como media en un 6% de interés y el plazo de amortización en dos años, pero con una cuantía ligeramente superior, entre tres y veinte mil pesetas. En ocasiones, la garantía del préstamo incluía junto a los barcos una o varias fincas, reiterando significativamente la importancia de la tierra en el acceso a la propiedad de los vapores; de hecho, la finalidad de la hipoteca suele ser, en buena parte de los casos, la compra de barcos, generalmente de segunda mano. También se comprueba el alcance de la copropiedad de los buques: más de cincuenta hipotecas se constituyeron comanditariamente o alguno de los propietarios respaldó con su parte las cantidades recibidas.

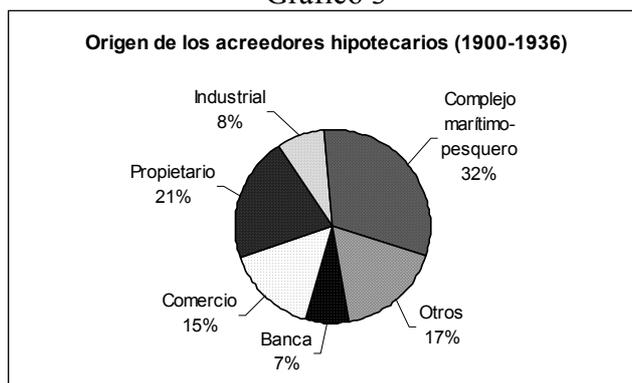


Fuente: elaboración propia a partir de los libros de buques del Registro Mercantil de Vigo.

El grupo de los deudores hipotecarios (Grafico 2) evidencia una presencia mayoritaria de “Armadores” y “Marineros y tripulantes”, grupos que se consolidan a partir de los años de la primera guerra mundial, confirmando una cierta difusión de la práctica hipotecaria entre los agentes del sector. De la misma forma, los “Propietarios”

representan un porcentaje nada despreciable, pero bajo tal confuso epígrafe se ocultan desde campesinos-propietarios, hasta armadores o, incluso, industriales. Lo mismo sucede con los procedentes del “Comercio”, denominación que agrupa tanto a pequeños como a grandes comerciantes. Una presencia más reducida la tienen los “Industriales” y el grupo que hemos denominado “Otros”, con orígenes muy variados, desde confiteros a sacerdotes o diversos profesionales liberales.

Gráfico 3



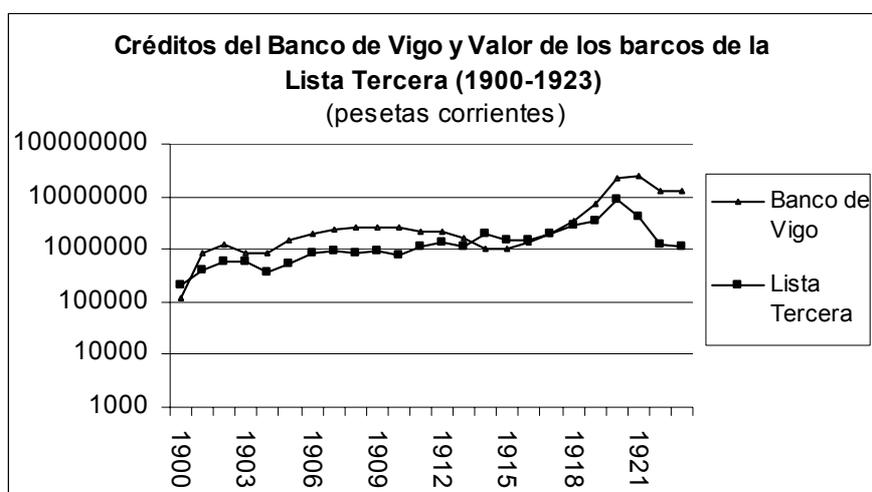
Fuente: elaboración propia a partir de los libros de buques del Registro Mercantil de Vigo.

Por su parte, los acreedores hipotecarios (Gráfico 3) aparecen relacionados mayoritariamente con el "Complejo marítimo-pesquero", constructores navales, comerciantes de efectos navales, consignatarios, etc., seguidos por los “Propietarios”, el “Comercio” y el grupo que hemos denominado “Otros”, en este caso integrado mayoritariamente por profesionales liberales. Con porcentajes mucho más reducidos figuran aquí los industriales y las entidades bancarias, cuya escasa participación se reflejó en una casi nula concesión de créditos en cuenta corriente o letras de cambio, frente a una abrumadora presencia de los realizados en efectivo. Por otra parte, y aunque los principales protagonistas de las hipotecas estaban avecindados en ayuntamientos de la Ría de Vigo, también aparecen, de forma excepcional, algunos deudores domiciliados en Avilés, Gijón, Málaga o Isla Cristina, a quienes les corresponden acreedores afincados en Bilbao, Oviedo, Gijón, A Coruña o Cádiz, lo que no hace más que poner de relieve la importancia de Vigo como centro de compraventa de barcos pesqueros.

Ahora bien, resulta particularmente llamativa la ausencia entre los acreedores hipotecarios del Banco de Vigo, entidad muy vinculada al complejo marítimo-pesquero, tanto por el origen de sus fundadores como por su contribución al desarrollo de la

industria y los servicios de la localidad. Esto no significa que la entidad permaneciera al margen de la financiación de la pesca: su ausencia simplemente viene a confirmar el escaso empleo de la hipoteca naval en el sector, al tiempo que indica la posible existencia de otros mecanismos crediticios que es necesario investigar. En este sentido, una elevada correlación entre el valor de las embarcaciones matriculadas en la tercera lista y los créditos del banco, con un coeficiente de 0,8, muestra claramente que no permaneció ajeno a su financiación³⁷.

Gráfico 4



Fuente: elaboración propia a través de la Lista tercera de la Comandancia de Marina de Vigo, Memorias del Banco de Vigo y Arroyo (1999)

En este sentido, es muy posible que el propio Banco de Vigo garantizara los créditos para la compra de barcos a través de los constructores navales, mediante hipotecas sobre bienes inmuebles o con avales personales. De hecho, tras su desaparición en 1925, se comprueba como estas prácticas no sólo seguían estando muy arraigadas entre las entidades bancarias de la localidad sino que incluso pudieron incrementarse con la competencia creada para atraer a su clientela. Así, en 1927, el Director de la recién creada sucursal del Banco de Bilbao en Vigo afirma que:

“Desprovista la plaza de disponibilidades suficientes para el volumen de negocio que intenta desarrollar por su condición de arriesgada en empresas (...) se recurre excesivamente al crédito utilizable una parte en letras de favor, (...) pero más aún en

³⁷El Banco de Vigo era la entidad con la que trabajaba la Asociación General de Industrias Pesqueras y sus Derivadas, para todas sus operaciones, principalmente de compraventa de carbón y donde tenía sus depósitos de garantía. También era el banco con el que operaba la Sociedad de Seguros Mutuos Marítimos de Vigo y, seguramente donde los armadores tenían buena parte de sus cuentas corrientes. Sobre el Banco de Vigo, Abreu (2002), Carmona (2003), Alonso (1984), Arroyo (1999).

cuentas de crédito con garantía personal. Esta misma condición se revela igualmente en el porcentaje de las fincas urbanas afectas a hipoteca, que llega a un cincuenta por ciento, con el fin de aún teniendo que soportar un interés crecido, la inversión ajena ha de reportar un beneficio mayor, independientemente del también superior valor de la fincabilidad en época posterior³⁸

Una vez adquirida la propiedad los armadores se enfrentaban al problema de cubrir las necesidades de capital circulante. Ahora bien, las escasas dimensiones de las empresas pesqueras, la mayoría con uno o dos barcos salvo unas pocas que contaban con un número mayor, hicieron que la flota tuviese un peso muy elevado en sus activos y, por tanto, que, salvo los gastos de mantenimiento, reparaciones o seguro, sus necesidades de capital circulante se centraran en los costes de las mareas³⁹. En este sentido, la corta o muy corta duración de los ciclos productivos pesqueros, con frecuentes ventas en lonja, cobradas normalmente al contado o en plazos muy breves, les proporcionaron una alta liquidez, permitiendo un elevado nivel de autofinanciación⁴⁰.

Por otra parte, las diversas estrategias cooperativas o de cuasi-integración desarrolladas por los armadores tendieron a aminorarlas. A la constitución, en 1896, de la Sociedad Mutua de Seguros Marítimos le siguieron toda una serie de iniciativas, multiplicándose desde los años de la Primera Guerra Mundial las encaminadas a asegurar el aprovisionamiento y reducir los precios de los inputs básicos: carbón, hielo, etc.⁴¹. Sin embargo, no menos importantes debieron ser los lazos establecidos tanto con los constructores navales, para el mantenimiento y reparación de los buques, como con los diversos proveedores, para cubrir las necesidades de capital derivadas de su explotación ordinaria⁴². Buena muestra de esto es el cambio registrado durante los años treinta en la finalidad de las hipotecas navales, hasta entonces orientadas a la compra de los barcos y ahora constituidas como garantía de gastos de carbón, hielo, efectos navales, etc.: la crisis hacía aflorar en el registro de buques una práctica habitual en el sector, pero mantenida en la penumbra de las escrituras privadas o el trato directo. Además, un

³⁸Banco de Bilbao, Sucursal de Vigo, Memoria Informe correspondiente al ejercicio de 1927 (mecanografiado). Agradecer aquí a Joam Carmona el haberme facilitado estas memorias así como las del Banco de Vigo.

³⁹Sinde (2002), pp. 138-139.

⁴⁰Valdés (1985), pp. 148-152.

⁴¹Sinde (2002), pp. 70-101; Giráldez (2002).

⁴²En muchas ocasiones eran los patrones de las cooperativas o las propias Asociaciones de Armadores los que avalaban los suministros de los barcos, esto se comprueba en Cádiz pero también en Coruña, con ARBUSPES, Giráldez (2002).

sistema salarial basado fundamentalmente en el reparto de las capturas tendió a atenuar las demandas de efectivo derivadas de la retribución del trabajo⁴³.

En definitiva, si las necesidades de capital fijo para entrar en el sector no eran muy elevadas, se redujeron aún más con prácticas como la copropiedad de los barcos o unas estrechas relaciones con los constructores navales. De esta forma, y en buena medida, pudieron ser cubiertas privadamente en la misma localidad dentro de los ámbitos financieros tradicionales, donde era más apreciado un préstamo garantizado con propiedades rústicas o urbanas que con un vapor o una parte del mismo. Este factor, más que el interés de los copropietarios por mantener la empresa cerrada a injerencias externas, viene a explicar la escasa presencia de la hipoteca naval en Vigo en estos años. En lo que respecta a las necesidades de capital circulante, estuvieron limitadas por su elevada rotación, dados los cortos períodos de ventas, la forma de retribución y los mecanismos de los que se dotaron los armadores para reducir el precio de los principales inputs. Sin duda, esto permitió un bajo nivel de endeudamiento de las casas armadoras, excepto en determinadas coyunturas como los años treinta, y una elevada autofinanciación a corto y a largo plazo, decisiva para la introducción de innovaciones técnicas o la construcción de nuevos barcos. Las necesidades transitorias de liquidez pudieron ser atendidas con financiación externa, bien privada o bien de los propios bancos establecidos en la localidad, concediendo créditos con amplias facilidades y elevados límites de riesgo, tanto en los créditos personales como en el mantenimiento de descubiertos⁴⁴.

2) La presencia arrolladora del estado: 1936-1959.

En esta segunda etapa el segmento más dinámico del sector pesquero inició un proceso de profunda renovación. El vapor alcanzó su límite como energía propulsora de los barcos con la difusión de los motores diesel, los cascos construidos de acero fueron desplazando progresivamente a los de madera y los sistemas de detección electrónicos se adoptaron en la flota. Las nuevas unidades pesqueras, de mayor tonelaje y potencia, permitieron explotar más intensamente los caladeros tradicionales y ampliar el área de captura hasta aguas de Terranova o Labrador. Al mismo tiempo, las formas

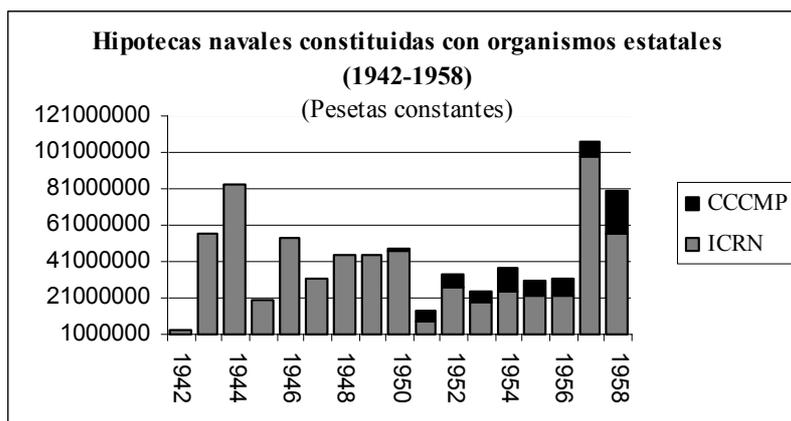
⁴³ Giraldez (1996), pp.369-392.

⁴⁴ Paz Andrade (1961), Banco de Bilbao, Sucursal de Vigo, Memoria Informe correspondiente al ejercicio de 1928-33 (mecnografiado).

empresariales se volvieron inadecuadas, tanto por las nuevas y mayores necesidades de capital como por la dimensión alcanzada por las empresas que animaba a separar el patrimonio personal del empresarial; las empresas familiares o personalistas, hasta entonces predominantes, cedieron paso a las sociedades mercantiles anónimas o limitadas⁴⁵. Si este fue un proceso inherente al desarrollo de la pesca de gran altura, también la financiación experimentó un cambio sustancial; los recursos propios se vieron desplazados a un lugar secundario ante la irrupción arrolladora del Estado que a través el Crédito Naval asentó un mecanismo de financiación a largo plazo de la flota, clave para su transformación en los años cuarenta y cincuenta.

Los libros de buques del registro mercantil reflejaron estos cambios. Entre 1936 y 1959 se generalizó en el sector pesquero la costumbre de inscribir las embarcaciones y se difundió la práctica de la hipoteca naval. Así, las más de 850 inscripciones realizadas representaron en torno al 37 % de las embarcaciones matriculadas en la Tercera Lista de Vigo⁴⁶, las hipotecas superaron las 460 y los barcos de garantía los 440, multiplicando por cuatro y cinco respectivamente las cifras de la etapa anterior. En este proceso el Estado jugó un papel decisivo, al absorber casi la totalidad de los préstamos garantizados con hipotecas relegó a un lugar absolutamente marginal las contraídas con acreedores privados.

Gráfico 5



Fuente: elaboración propia a partir de los libros de buques del Registro de Buques de Vigo. Deflactor (1958=100), Prados, (2003) Cuadro A.4.7

⁴⁵ Sinde (2002), pp. 35-38.

⁴⁶ El número de embarcaciones matriculadas en la tercera lista de la Comandancia de Vigo entre 1937 y 1960 fue de 2274.

Dos organismos estatales participaron en la financiación del sector pesquero: el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional (ICRN) y la Caja Central de Crédito Marítimo y Pesquero (CCCMP); el primero, ya desde comienzos de los años cuarenta y, el segundo, desde finales de esa década. Aunque el crédito se repartió de manera similar a lo largo de las dos décadas; en la primera, la constitución de hipotecas fue más homogénea, mientras que, en la segunda, se mantuvo en niveles bajos hasta 1956, despegando desde entonces. Precisamente, la menor cantidad de capitales garantizados con hipotecas del ICRN se compensó en parte con la actividad de la CCCMP, cuya aportación representó globalmente en torno al 20 % del crédito hipotecario estatal.

a) El papel del Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional.

El Crédito Naval se convirtió en el centro de gravedad de la actuación del Estado. Instituido por Ley de 2 de junio de 1939, y desarrollado por el Reglamento de 15 de marzo de 1940, fue canalizado a través del Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional. El crédito pretendía incidir tanto en la dimensión de la flota como en su reconstrucción, concediendo a los armadores unas ventajas muy atractivas. El importe del préstamo no podía exceder del 60 % del valor total del buque construido o modernizado, aunque en determinadas condiciones “de honorabilidad y confianza” podía llegar al 80 % y aportando garantías adicionales al 100 % valor del buque. Los créditos se establecían con garantía hipotecaria sobre el buque de nueva construcción, con unos plazos de amortización que oscilaban entre “veinte años como máximo para los mercantes y pesqueros de altura de nueva construcción; diez años para los nuevos pesqueros de casco metálico y seis años para los pesqueros o buques de casco de madera y para las obras de modernización y mejora de toda clase de buques”⁴⁷. El interés fijado se establecía en la mitad del tipo oficial de descuento (un 4 % según el art. 16 del reglamento), corriendo a cargo del Estado la otra mitad. Ahora bien, en caso de tratarse de embarcaciones de pesca de bajura, la bonificación de la tasa de interés podía elevarse hasta las tres cuartas partes del tipo oficial de descuento⁴⁸. Posteriormente, la

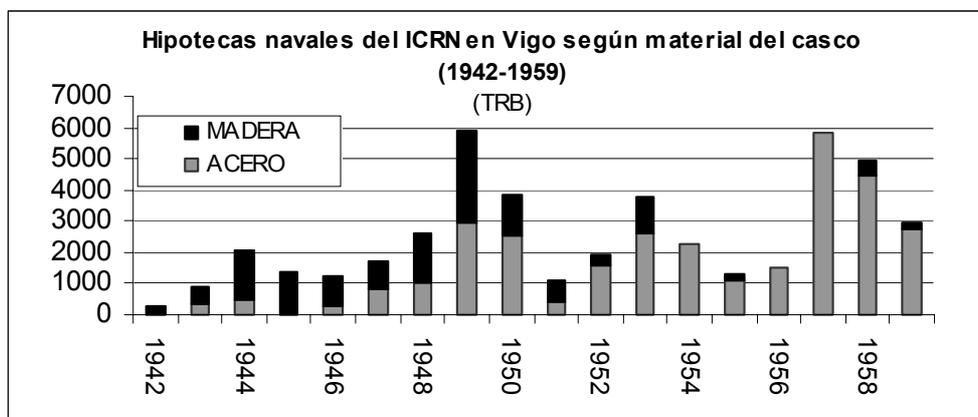
⁴⁷ Ley instituyendo un sistema de Crédito Naval, arts. 1-5 (BOE, 7 de junio de 1939).

⁴⁸ Sobre el Crédito Naval ver Lledó Martín (1941); Fariña y Olondo (1942); Ogea y Balseyro (1944); Alonso (1982), Sánchez Blanco (1992); Valdaliso (1998); Houpt y Ortiz (1998). Para la concesión del crédito la ley exigía una serie de condiciones: la más alta calificación del buque por una de las sociedades de clasificación, renovación de la póliza anual de seguro, pago de todos los impuestos y gastos de escritura e inscripción en el registro, la inversión de un tercio del presupuesto para los buques en construcción, etc. Además, planteaba una serie de exigencias relacionadas con la nacionalidad española de dotaciones, armadores y miembros de sociedades, obligando a la matrícula previa, tanto de los armadores individuales como de las mismas sociedades.

Ley de 12 de mayo de 1956, al margen de conceder diversos beneficios fiscales, estableció préstamos que podían alcanzar hasta el 80 % del valor del buque para los pesqueros de altura de casco metálico, superiores a las 200 TRB, diez años para los de casco metálico de tonelaje inferior y seis años para los de madera y trabajos de modernización. La Ley de 17 de julio de 1958 mantuvo prácticamente inalterables las condiciones para la obtención de créditos⁴⁹.

En Vigo los efectos del Crédito Naval comenzaron a dejarse sentir sobre la flota a partir de 1941-42, orientándose mayoritariamente a la construcción de nuevas unidades pesqueras y sólo en muy contados casos a trabajos de modernización o reformas. En su gran mayoría, más del 60 por 100 de los barcos y del TRB, los créditos fueron garantizados con hipotecas sobre los propios buques en construcción, haciendo desempolvar este olvidado registro provisional, mientras que en el resto lo fueron sobre buques recién construidos⁵⁰.

Grafico 6

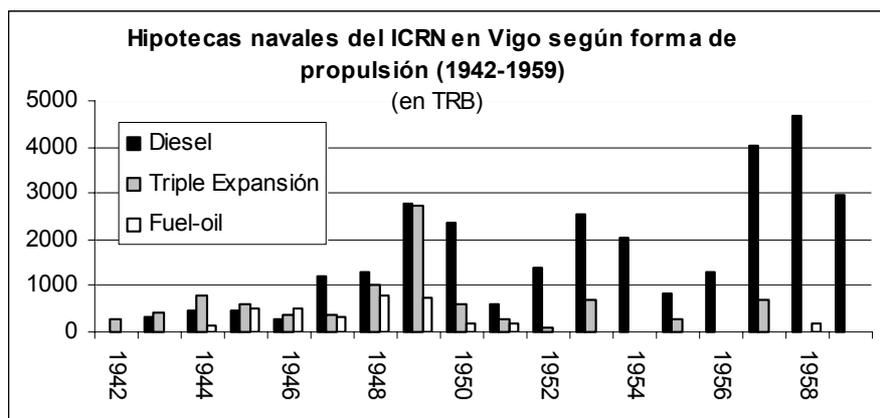


Fuente: elaboración propia a partir de los Libros de Buques del Registro Mercantil de Vigo.

⁴⁹ En torno al Crédito Naval se desplegaron toda una serie de medidas que pretendían incidir sobre la construcción naval, la marina mercante y, al mismo tiempo, la pesca. Las principales fueron la Orden de 15 de marzo de 1941, que daba carácter preferente a los suministros con destino a obras navales civiles; la Ley de 5 de mayo de 1941, que prorrogaba el Decreto Ley de 21 de agosto de 1925, y su reglamento de 16 de septiembre de 1942 sobre primas a la construcción naval que, además, concedía a los constructores navales el derecho de acogerse a los beneficios del Crédito Naval, estableciendo un sistema de créditos a los astilleros; el Decreto de 14 de octubre de 1942 que declaraba de interés nacional la industria de la construcción naval, y el Decreto de 26 de mayo de 1943 dedicado a la concesión de préstamos para la ampliación y modernización tanto de las instalaciones como de la maquinaria

⁵⁰ Hasta 1941 el Libro de Buques en Construcción de Vigo sólo tenía una inscripción del año 1919.

Gráfico 7



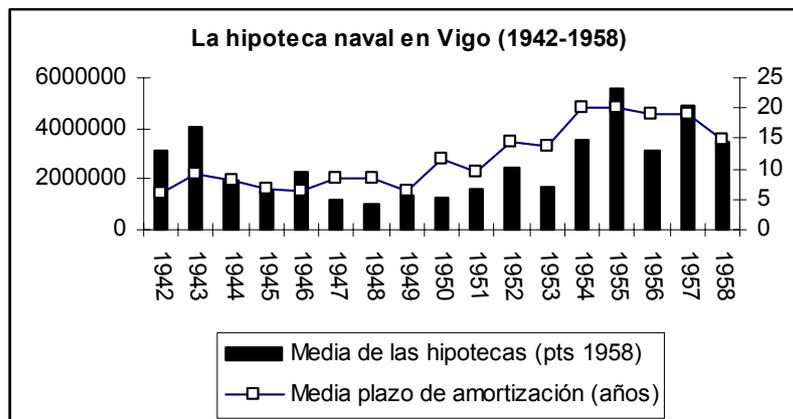
Fuente: elaboración propia a partir de los Libros de Buques del Registro Mercantil de Vigo.

A partir de los gráficos anteriores, se pueden distinguir dos etapas del Crédito Naval en Vigo: en la primera, que comprende la década de los cuarenta, los préstamos se repartieron de forma más o menos equitativa entre las tecnologías en disputa, esto es, barcos con casco de madera y motor alternos y barcos de casco de acero y motores diesel⁵¹; en la segunda, que abarca los años cincuenta, el crédito constató la decadencia de la vieja tecnología de vapor y madera, mostrando una clara orientación hacia las nuevas unidades⁵². Precisamente, fueron estas las que “movieron” las hipotecas a lo largo de todo el período: entre 1942 y 1959, las correlaciones entre capitales prestados, TRB de acero y TRB armado con motores diesel ascendieron a 0,87 y 0,98 respectivamente. El mayor peso de este nuevo tipo de barcos incrementó el TRB medio de las embarcaciones hipotecadas con el ICRN, de 147 TRB en el período 1942-44 a 239 en 1955-59, lo mismo que su potencia, que pasó de 209 a 503 HP. En lo que se refiere a las hipotecas (Gráfico 8), los capitales garantizados aumentaron sustancialmente en la segunda mitad de los años cincuenta y los plazos de amortización también se ampliaron, de 7'5 años como media en la década de los cuarenta a casi 16 en la de los cincuenta. Sin embargo, los tipos de interés permanecieron estables en ese 4 % del cual al armador sólo le correspondía la mitad.

⁵¹Sinde (2002), 114 y ss.

⁵²Sinde (2002), 114 y ss.; Sinde, Fernandez y Dieguez (2002), (2004 a), (2004 b).

Gráfico 8



Fuente: elaboración propia a partir de los Libros de Buques del Registro Mercantil de Vigo.

Ahora bien, los problemas de la construcción naval hicieron que se prolongara considerablemente el período de construcción de los barcos, demorándose sus plazos de entrega. Si utilizamos como indicador del período de construcción el tiempo de traslado desde los libros de registro provisionales, cuando esta se iniciaba, a los libros de registro definitivos, al estar el barco ya dispuesto para la actividad, se puede observar una progresiva disminución: de 3'75 años en la primera mitad de los años cuarenta a 2'31 en la segunda, cayendo a 1,25 y 0'9 en los cincuenta. Unos plazos de construcción tan extensos, especialmente en los años cuarenta, en un momento de fuerte incremento de los precios de los materiales, salarios, etc. provocaron un aumento sustancial del coste final de los buques, dando lugar a la ampliación de los capitales garantizados con hipotecas, algo que la propia ley ya contemplaba. En la década de los cuarenta esto se intentó resolver mediante ampliaciones de los créditos, aunque fueron poco numerosas y afectaron principalmente a barcos de casco de acero y motores diesel, los que acumulaban mayores retrasos; sin embargo, desde 1956, se hizo a través de la constitución de varias hipotecas, de hecho, entre 1957 y 1959, en el 43 % de los barcos constituyó una segunda hipoteca.

El desarrollo general del sector condicionaba la orientación del Crédito Naval hacia las nuevas unidades pesqueras. El progresivo alejamiento de las zonas de pesca, primero, hacia el Gran Sol y, después, hacia aguas de Terranova, Labrador, etc., provocaba el agotamiento de la tecnología de cascos de madera y máquinas de vapor movidas con

carbón⁵³. Si en los años treinta los problemas económicos de las empresas armadoras frenaron el inicial cambio técnico, desde finales de la guerra civil los elevados beneficios favorecieron el saneamiento de las empresas pesqueras, abriendo un proceso de “euforia constructiva”⁵⁴. Aunque, en un primer momento, fueron los propios armadores quienes financiaron el proceso de transición tecnológica, desde 1942 se reforzó con el préstamo barato y a largo plazo proporcionado por el Crédito Naval, que generó una “frenética ola de encargos”⁵⁵. Sin embargo, las múltiples dificultades para obtener acero laminado, la falta de motores, las restricciones eléctricas, etc., provocaron un retraso considerable en la construcción de los buques contratados, hasta el punto de que los astilleros no pudieron asegurar los plazos de entrega⁵⁶. Ante esta situación, especialmente acusada en los años cuarenta, muchos armadores optaron por seguir construyendo barcos con casco de madera y máquinas de vapor, progresivamente adaptadas al consumo de fuel a causa de los múltiples problemas en el suministro de carbón. Sin embargo, ésta tampoco fue una alternativa real hasta la segunda mitad de la década, cuando comenzó a normalizarse el abastecimiento de los combustibles derivados del petróleo⁵⁷.

Si la disposición de máquinas de vapor y calderas no planteaba excesivos problemas, por existir en Vigo una amplia trayectoria de producción, no sucedía lo mismo con los

⁵³ Sobre el desarrollo de la pesca del bacalao López Losa (2002) y García-Orellán (2004).

⁵⁴ En una Exposición al Ministerio de Hacienda en 1941, la *Federación de Armadores de Buques de Pesca* indica que, después de la crisis que duró hasta 1936 y las consecuencias destructoras de la guerra, “desde 1938 la pesca española se halla en un período de intensa renovación... Al iniciarse la mejoría de los rendimientos comenzó a incrementarse y modernizarse la flota”, *I.P.*, 15-XI-1941. También la Cámara de Comercio de Vigo se hizo eco de dicha renovación: “los datos estadísticos llevados por esta Cámara acusan una gran renovación de la importante flota pesquera, así como una elevada construcción de nuevas embarcaciones en su mayoría a base de motor Diesel. Esta es lógica consecuencia del favorable resultado obtenido por las caladas hasta septiembre de 1941”, *COCIN Vigo, Memorias de los trabajos realizados en el año 1941*.

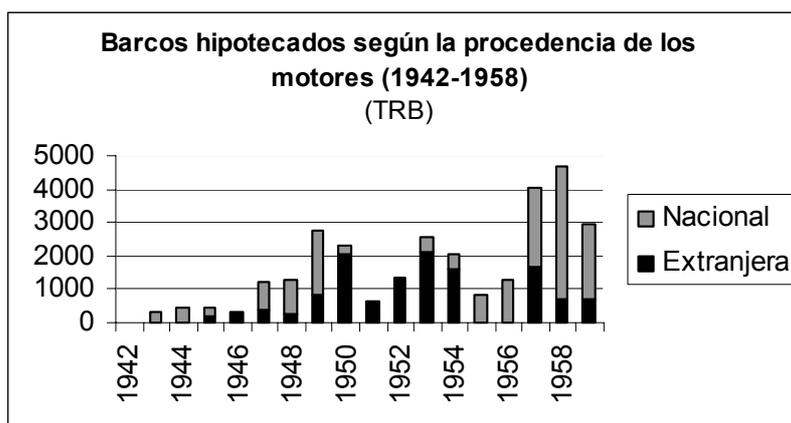
⁵⁵ En este sentido, el director del Banco de Bilbao en Vigo indica: existe una “Gran demanda de trabajo en factorías y astilleros subsistiendo el signo capitalizador y como corolario el autofinanciamiento”. “Banco de Bilbao. Sucursal de Vigo. Memoria-Informe correspondiente al ejercicio de 1940”. Carmona (1996), (2001).

⁵⁶ Desde mediados de los años cuarenta los contratos de construcción de los nuevos barcos comenzaron a incluir cláusulas en las que los constructores no se responsabilizaban de las posibles demoras derivadas de la imposibilidad de acopiar los materiales ni de los aumentos de precios en materiales, la mano de obra, etc. En aquellos suscritos con ciertos astilleros, especialmente con los que estaban dando el paso de la construcción naval en madera a la de acero (ASTANO o Enrique Lorenzo y Cia, etc.), se acabó imponiendo que el acero para el casco, los motores, elementos auxiliares, instalaciones frigoríficas o, incluso, los proyectos de ingeniería, fueran proporcionados por el propio armador. Al mismo tiempo convertían en algo habitual la cesión de las primas a la construcción naval a favor de los armadores, sin duda, como compensación al aumento de los costes burocráticos generados.

⁵⁷ Sinde (2002), Sinde (2004) y Sudriá (2001). Aún en la segunda mitad de los años cuarenta, el aprovisionamiento tampoco estuvo asegurado y los problemas continuaron siendo graves, salvo los barcos que trabajaban en aguas africanas y tenían mayores facilidades para abastecerse de combustibles líquidos en Canarias. Giráldez (1999) y Mirás (2003).

motores diesel⁵⁸. A comienzos de los años cuarenta su fabricación en España se limitaba a la Maquinista Terrestre y Marítima, a la Sociedad Española de Construcción Naval y a los astilleros Hijos de J. Barreras, que empleaban patentes extranjeras⁵⁹. Su producción, creciente pero poco competitiva, era incapaz de abastecer la demanda interna, de ahí que las distintas leyes de protección a la construcción naval contemplaran la importación de motores diesel⁶⁰.

Gráfico 9



Fuente: elaboración propia a partir de los Libros de Buques del Registro Mercantil de Vigo.

Aunque, a lo largo de los años cincuenta, la producción de estos motores en España mejoró notablemente, lo cierto es que el sector pesquero tuvo que acudir de forma reiterada al extranjero para cubrir sus necesidades⁶¹. Buena muestra de la insuficiente oferta es que, entre 1942 y 1959, en torno al 47 % de los motores y el 43 % de la potencia diesel instalada en los barcos beneficiados con créditos del ICRN procedió de la importación.

Ahora bien, el Crédito Naval no sólo reflejaba las distintas opciones tecnológicas disponibles para los armadores sino también todo el entramado de intervenciones y regulaciones características de la política industrial del franquismo y destinadas a lograr

⁵⁸Sinde (2002) pp.125-127, ha indicado la integración vertical de ciertas empresas hacia la reparación de buques en A Coruña en esta época, también en Vigo constatamos como algunas empresas Curbera S.L., Massó Hnos, Manuel Gestoso Costas o Esmeraldo Domínguez Macaya S.L., en Cádiz, reactivaron o crearon talleres de construcciones mecánicas donde fabricaban o reparaban sus máquinas de vapor.

⁵⁹Haupt y Ortiz (1998); Catalá (1995); Lledó (1941), 297; Navaz (1945), (1948); Arcelus (1947).

⁶⁰Reglamento para aplicar las leyes de protección a la construcción naval, Decreto de 24-VII-1942, arts. 12 y 13; Texto refundido de las Leyes de Protección a la Construcción Naval, Decreto 26-V-1943, art. 7. Ley de 12 de mayo de 1956 y Reglamento Provisional para su aplicación, Decreto 29 de enero de 1959, art. 2.

un control casi absoluto de las actividades privadas⁶². Cualquier obra de construcción o modernización de barcos se recogía de forma detallada en un expediente por la Subsecretaría de la Marina Mercante que, una vez remitido al Estado Mayor de la Armada para su sanción e informe preceptivo, era enviado al Ministerio de Industria y Comercio, quién en última instancia concedía la autorización; en caso de haber solicitado crédito pasaba, posteriormente, a estudio y resolución del ICRN⁶³.

El exhaustivo control administrativo ejercido sobre todos los detalles de la construcción o modernización permitió a las autoridades discriminar el tipo de unidades pesqueras construidas en función de aquellos criterios que estimaban convenientes. De hecho, el conjunto de la normativa, la de protección a la construcción naval, la que regulaba la pesca al arrastre, la que buscaba “nacionalizar” la pesca del bacalao, etc., tendió a favorecer la construcción de aquellas unidades pesqueras de mayores dimensiones⁶⁴. Hasta el punto que, después de diversos vaivenes, la Orden Ministerial de 29 de enero de 1948, dispuso que:

“en lo sucesivo, solamente será autorizada la construcción de embarcaciones para la pesca con artes de arrastre remolcados que reúnan como mínimo las características siguientes: Arqueo total, 150 toneladas. Velocidad en pruebas 10 nudos. Radio de acción 5.000 millas”⁶⁵.

En definitiva, la actuación del estado estimulaba el desarrollo del segmento de flota de mayor desplazamiento y potencia, en un momento en que se volvían obsoletos los barcos de madera y vapor por el agotamiento de los fondos litorales y el fin de las caladas extraordinarias del Gran Sol. La caída, desde 1947, de los rendimientos en estos caladeros, provocó grandes pérdidas a las casas armadoras y arrastró consigo a las actividades anexas, construcción naval, industria frigorífica, etc⁶⁶. La crisis comenzó a

⁶¹Sobre el desarrollo de la producción de motores diesel en España Valdaliso (1997) pp. 321-323.

⁶²Creemos que la pesca bajo el franquismo estuvo sometida regulaciones similares que la industria, a lo que Pires ha denominado “condicionamiento industrial”, salvo que no fue una actividad perjudicada sino beneficiada. Pires (2003). Torres (2003).

⁶³Hasta 1942, en que se creó la Subsecretaría de la Marina Mercante, sería la Dirección General de Pesca Marítima quién cumplía dichas funciones. Para la organización administrativa de la pesca en Lledó (1941) pp. 54-57; Ogea y Balseyro (1944) pp. 325-333; Fariña y Olondo (1942) pp. 484-495.

⁶⁴ Subsecretaría de la Marina Mercante-Consejo Ordenador (1955), “Información previa al estudio e informe del expediente (34-1954). Ordenación de la flota pesquera, Madrid.

⁶⁵ Sin embargo, esta medida no afectaba a las embarcaciones que ejerciesen en el Mediterráneo ni en la región pesquera suratlántica, al norte del paralelo de Agadir.

⁶⁶Carmona (1996), Giraldez (1999), Mirás (2003). Esto es lo que lleva a finales de 1948 a los armadores a considerar que la flota ya ha alcanzado su volumen máximo y a proponer que el Crédito Naval se oriente no al aumento de flota sino a la sustitución de unidades; de hecho la *Federación de Armadores* en una exposición al ministro de Industria y Comercio indica que “resulta paradójico el mantenimiento a

remontar a partir de 1949, con el retorno del segmento de la flota de altura más anticuado a los fondos norteafricanos y la reconversión del más moderno hacia aguas de Terranova, hacia la pesca del bacalao. El desarrollo de esta pesquería, para la que se precisaban barcos de gran desplazamiento, potencia y radio de acción, se vio favorecido por la nueva normativa sobre construcción de barcos de arrastre, la cual, sin duda, incidió en la elección en los armadores y, consecuentemente, en la reorientación de las hipotecas navales⁶⁷. Así, en los años cincuenta, las nuevas unidades de acero y motor diesel hicieron aumentar el tonelaje medio de los barcos beneficiados por los créditos del ICRN, pero también su coste, elevando la media de los capitales garantizados y, consecuentemente, los plazos de amortización⁶⁸.

Llegados a este punto, y para efectuar una mejor valoración de las consecuencias del Crédito Naval, es necesario analizar quienes fueron sus beneficiarios. Desde el punto de vista de la procedencia geográfica se observa que un 75 % de los deudores figura domiciliado en Vigo, Bouzas y otras localidades de la Ría, un 8 % en el resto de Galicia (A Coruña, Ribeira, Marín, etc.) y el 17 % restante en diversas localidades del litoral español (Cádiz, Sevilla, Villajoyosa, San Sebastián, etc), aunque alguno de estos armadores sea de procedencia gallega, refleja claramente el papel alcanzado por Vigo como centro de construcción naval de pesqueros. En lo que respecta al origen profesional de los propietarios, más de un 80 % constan inscritos como armadores o industriales y un 6 % como marineros, maquinistas, patronos de pesca, etc., repartiéndose el porcentaje restante entre diferentes actividades liberales. En una abrumadora mayoría, un 80 %, la titularidad de los barcos recayó en un solo individuo o razón social; en un 15 % sobre dos y cinco propietarios y en un 5 % entre seis y trece. Sin embargo, dado el tipo de empresa pesquera existente y los cambios que experimentó, uno de los principales problemas planteados es precisamente el de establecer la titularidad de las embarcaciones; por un lado, porque al tratarse de empresas familiares, cabe la posibilidad de que uno o varios de sus miembros varones tengan amplios poderes de gerencia y, por tanto, los barcos puedan figurar inscritos al nombre de uno sólo, al de todos los asociados o al de su razón social; por otro, por la

ultranza del Crédito Naval para construcciones pesqueras, que si en su día sirvió de estímulo, hoy carece de justificación” *Industrias Pesqueras*.15-X-1948.

⁶⁷Sobre la incidencia de la legislación en el desarrollo de la pesca de arrastre Quiroga (1961)

conversión en estos años de muchas empresas familiares en sociedades limitadas o anónimas, que ocultan el nombre de los socios bajo una razón social, aunque también puede suceder lo contrario; finalmente, por la costumbre de crear nuevas sociedades con nuevos socios para explotar los nuevos barcos, enmarañando el seguimiento de la propiedad⁶⁹. Sin duda, esto no sólo condiciona la realización de cualquier ranking de beneficiarios del Crédito Naval sino también el análisis de su concentración, de ahí que las posibles conclusiones tengan un mero carácter orientativo.

La concentración del Crédito Naval fue muy elevada, con un índice de Gini de 0'64 en lo que se refiere a los capitales prestados en pesetas constantes entre 1942 y 1958 y 0'6 en lo que se refiere al TRB. De hecho, un 6 % de los titulares recibieron del ICRN en torno más del 40 % del total de los préstamos, agrupando casi el mismo porcentaje del TRB y el 36 % de los barcos hipotecados. En este grupo, figuran COPIBA, empresa bacaladera privilegiada (11 % de los capitales y 8 % del TRB). La sociedad Hijos de J. Barreras que, pese a dedicarse a la construcción naval, poseían una amplia flota pesquera (8 % de los capitales y del TRB); junto a esta, y de la misma familia aunque de diferentes ramas, los hermanos Barreras Massó y Barreras Bolívar (6,67 % de los capitales y 5 % del TRB). También en este grupo privilegiado figura Javier Sensat Curbera que sólo o en copropiedad con otros empresarios, como su hermano Pedro Sensat, Antonio Alfageme, Gaspar Massó, etc. alcanzó un 8 de los capitales y del TRB; sin duda, detrás de estos empresarios está el crecimiento del complejo pesquero MAR S.A., empresa a la cual también arrendarían sus barcos otros deudores del ICRN como La Artística S.A., de la Gándara Cividanes, o Massó Hnos⁷⁰. Precisamente, esta sociedad fue una de las principales beneficiarias del Crédito (6% de los capitales y del TRB), junto con Enrique Lorenzo y Cia S.A., empresa inicialmente dedicada a las construcciones mecánicas y metálicas y, posteriormente, a la construcción naval en madera y acero, pero que también contó con una importante flota (3 % de los capitales y

⁶⁸Sinde (2002), p. 36, ha destacado que si una empresa “invertía de acuerdo con sus posibilidades de financiación no podría optar a la compra de embarcaciones de gran tonelaje, con lo que estaba minorando sus posibilidades de obtener crédito estatal.”

⁶⁹Muchas de las nuevas sociedades constituidas lo hicieron en provincias distintas a las de su registro, en Madrid o en donde tenían base sus barcos, por lo que su seguimiento plantea muchos problemas.

⁷⁰“La Artística S.A.”, empresa dedicada a la fabricación de envases de hoja de lata, tramitó sus barcos conjuntamente con el conservero y socio de MAR S.A., Gaspar Massó, el cual posteriormente reconoció que figura como propietario por “un error”. Este es un buen ejemplo tanto de la atracción que ejercía la pesca sobre otras actividades como de las relaciones existentes entre el empresariado vigués. Registro de Buques de Vigo L-25, hoja 1059, folio 240.

5 % del TRB), Pesqueras del Guadiana de Huelva (3 % de los capitales y 2 % TRB) y Luis Iglesias Fernández (3 % de los capitales y 4 % del TRB), empresario dedicado también a la construcción naval en madera y a las construcciones mecánicas⁷¹. Otros armadores podrían tener porcentajes similares, pero esto no se refleja al distribuirse sus participaciones entre diversos titulares: es el caso de los Domínguez Macaya (4'4 % de los capitales y 2 % del TRB) o de Eduardo Vieira González (3'5 % de los capitales y 4'5 % del TRB), que inicialmente figura como armador particular y luego con otros socios en distintos barcos, posteriormente creará Vieira Gonzalez S.A., participando también en Pesquerías Tabeirones y Pesquerías del Noroeste.

b) La Caja Central de Crédito Marítimo y Pesquero

Ahora bien, aunque los créditos del ICRN representaron el grueso de los capitales con que el estado contribuyó a financiar el sector pesquero, a partir de 1949 también comenzaron a llegar en cantidades nada despreciables los préstamos concedidos por la Caja Central del Crédito Marítimo y Pesquero (CCCMP), perteneciente al Instituto Social de la Marina⁷². Creada por Real Decreto de 10 de octubre de 1919, la Caja atravesó por diversos avatares hasta finales de la década de los cuarenta, cuando la “Ley de 22 de diciembre de 1949 sobre préstamos a los pescadores” la sacó de su atonía, al comenzar a adquirir importancia sus inversiones orientadas a la pesca de bajura y a la de altura⁷³.

A estos préstamos podían acceder “pescadores o armadores particulares, individual o colectivamente” o las asociaciones e instituciones a que pertenezcan, gremios, cofradías, pósitos, federaciones, etc (art. 4º). Los créditos se respaldaban con garantía personal, hipotecaria, pignoratícia o mixta; en caso de ser hipotecaria y tratarse de embarcaciones, debían estar inscritas en la Comandancia de Marina y en la Sección de buques del Registro Mercantil. La cuantía del crédito podría ser hasta del “65 por ciento

⁷¹ El papel de los constructores navales en el Crédito Naval ya fue puesto de relieve por Quiroga “los astilleros ejercieron entre este organismo (el ICRN) y el armador pesquero una como intermediación encargada de vencer la lentitud burocrática y de superar ciertos obstáculos” Quiroga (1961 p. 110).

⁷² Sánchez Blanco (1992)

⁷³ La promulgación de esta ley se enmarca en la caída de los rendimientos en aguas del Gran Sol y el inicio de la crisis sardinera en Galicia, que se prolongó a lo largo de los años cincuenta. De hecho, en su exposición de motivos se hace constar que se justifica por la necesidad de atender las necesidades de la “bajura y pequeña altura, agobiados en los últimos años por los problemas que supone la elevación del coste de sus elementos de trabajo y el agotamiento económico de la industria a consecuencia de las improductivas costeras que vienen sucediéndose”, Ley de 22 de diciembre de 1949. Motivos similares a los que se hacen constar en la de 1953 (BOE, 25 de octubre de 1953).

del valor señalado a los bienes para caso de siniestro por la entidad aseguradora, cuando el préstamo exceda de doscientas mil pesetas. En otro caso podrá concederse hasta el 80 por ciento” (art.6º). El interés debía estar comprendido entre el 2’5 por ciento y el 3’5 por ciento, con un plazo de amortización que no podía superar los cinco años.

Los créditos concedidos por la Caja Central tuvieron una orientación distinta que los del ICRN. Los barcos fueron abrumadoramente de casco de madera, salvo muy pocas excepciones, y en su mayoría (68 %) con motores alternos, en un 16 % adaptados al consumo de combustibles líquidos; sin embargo, el porcentaje restante poseía motores diesel (32%), en un 40 % de procedencia extranjera, lo que nos sitúa de nuevo ante una oferta insuficiente y la necesidad de importar motores⁷⁴. Las dimensiones de los barcos beneficiados por los créditos de la CCCMP fueron muy variables, oscilaron entre las 6 y las casi 300 TRB; sin embargo, algo más de un tercio del total tuvieron desplazamientos superiores a las 100 TRB, absorbieron el 55 % de los capitales prestados y representaron casi el 60 % del tonelaje garantizado. El estado cerró desde 1948 las puertas de los créditos del ICRN a las embarcaciones de menor desplazamiento y de tecnología más anticuada pero les abrió la ventana de la Caja Central del Crédito Marítimo y Pesquero.

Aunque los créditos solicitados tuvieron muy diversas finalidades, los capitales se orientaron hacia la construcción de embarcaciones (63 %), obras de modernización (26 %), las reparaciones (4 %), compra de artes o motor (6 %), etc. También aquí el peso de los barcos superiores a las 100 TRB no fue nada despreciable: un 30 % del total de los capitales se dirigió a financiar la construcción de este tipo de barcos y un 12 % sus trabajos de modernización. Las cuantías de los créditos presentaron una gran variabilidad, desde las 26000 pesetas dedicadas a la compra de artes hasta las 4466000 concedidas para la remodelación de un buque; sin embargo, la media estuvo en las 260000 para las reparaciones, 300000 para las obras de modernización y las 370000 para las nuevas construcciones; por el contrario, y casi invariablemente, el interés se fijó en un 3’5 % y el plazo de amortización en 5 años.

⁷⁴Sobre la construcción naval en madera y el desarrollo de una industria de motores diesel de pequeña y mediana potencia en Galicia, De Juan-García Aguado (2001).

En lo que se refiere a la distribución geográfica de los propietarios, el 65 está avecindado en la ría de Vigo, el 25 % en diversos puertos de Galicia, lo que muestra su orientación hacia la pesca litoral, y el porcentaje restante en otros puntos de España. Profesionalmente, el 81 % figura registrado como armador o industrial, el 9 % como marinero o patrón y un 5 % pertenece al comercio, distribuyéndose el resto entre diversas actividades. La propiedad de los barcos recayó en un 90 % sobre un titular y sólo un 10 % entre dos y cinco. Al contrario que los préstamos concedidos por el ICRN los del Crédito Social Pesquero presentan una concentración mucho menos elevada, con un índice de Gini de 0'45 en lo que se refiere a los capitales concedidos y 0'43 en el TRB de garantía; esto es, un 6 % de los titulares recibieron el 25 % de los capitales y un 44 % del TRB. Los mayores beneficiarios fueron la Compañía Atunera Vasco-Canaria S.A. (8 % de los capitales y 3 % del TRB), seguida de Antonio Campelo, armador de Marín (3 % de capitales y 2 % de TRB), los astilleros Santodomingo e Hijos S.L. o la empresa ballenera IBSA.

c) Las hipotecas con acreedores privados.

Al margen de las hipotecas constituidas con organismos del estado, ICRN o CCCMP, las hipotecas constituidas con acreedores privados, y como ya indicamos anteriormente, apenas si tuvieron importancia numérica o cuantitativa, fueron en torno a la veintena y no llegaron a representar, en pesetas constantes, el 2 % de los capitales totales. Su distribución a lo largo de las décadas fue aleatoria y los acreedores variados, desde algunas entidades bancarias (Banco de La Coruña, Banco Central, Caja de Ahorros Provincial de Pontevedra, etc.), hasta constructores navales (Hijos de J. Barreras, Construcciones Navales Paulino Freire S.L., Francisco Cardama, etc.), en pago de buques construidos, o algunos armadores (Julio Gonzalez Gestoso, Ramón de Carranza, Amadeo Domínguez Prieto, etc.), como garantía de pago de la venta a otro armador del buque. Las cantidades garantizadas fueron como media inferiores, en términos constantes, a 500000 pesetas y los plazos de amortización y el tipo de interés se situaron en 3'66 años y 5'3 % de respectivamente.

3. Conclusiones

De lo visto hasta aquí podemos concluir que la hipoteca naval no fue un elemento fundamental en la financiación del sector pesquero hasta después de la Guerra Civil, cuando comenzó a llegar dinero público procedente del Crédito Naval. La exigencia

legal de garantizar los capitales prestados con una hipoteca sobre los barcos asentó esta práctica, vinculándola al crédito estatal. La guerra marcó una línea divisoria en los sistemas de financiación, pasando los recursos ajenos a ocupar un lugar clave en la financiación del capital fijo de las empresas pesqueras, básicamente en la construcción de las embarcaciones. Sin embargo, la dimensión alcanzada por la actuación del estado no puede ocultar la permanencia de los mecanismos de financiación tradicionales. De hecho, en los costosos procesos de modernización de los barcos, cambio del combustible empleado, básicamente carbón por fuel-oil, o trabajos de adaptación a las nuevas pesquerías, alargamiento de los buques, instalación de motor, etc., la autofinanciación siguió siendo esencial. Si el bajo nivel de endeudamiento de las empresas armadoras permitió que estas obras se asumieran con recursos propios, las relaciones con los constructores navales, sin duda, adquirieron una mayor importancia en estos años de escasez de materiales, retrasos en las obras, subidas de precios, etc., pero también de multiplicación de las regulaciones y el intervencionismo⁷⁵. En este sentido, tampoco fue infrecuente que, independientemente de que se recurriera o no al crédito estatal, las necesidades de capital para la compra y explotación de las nuevas unidades pesqueras se cubrieran mediante la creación de sociedades conjuntas con otros armadores o nuevas empresas donde participaban amigos o familiares⁷⁶.

La hipoteca naval se difundió asociada al crédito oficial, orientándose hacia el arrastre de fondo. De esta forma, el crédito del ICRN se canalizó hacia grandes barcos de casco de acero y motores diesel, destinados al arrastre de altura o gran altura, a la captura de merluza o bacalao en aguas del Gran Sol o Terranova, mientras que el de la CCCM, aunque destinado a la pesca de bajura, también acabó favoreciendo al arrastre de fondo, con barcos de casco de madera, en aguas litorales, del Gran Sol o del Norte de África. Sin embargo, la pesca de bajura y especialmente la de especies pelágicas, inmersa en una profunda crisis en los años cincuenta, no participó en este crédito con la intensidad suficiente para su transformación técnica o para que se alteraran sus sistemas

⁷⁵Sinde (2002) pp. 110-118. Estas relaciones se eran fundamentales para las empresas armadoras; así, por ejemplo, los barcos de los Domínguez Macaya Myrdoma A y B, que iniciaran su construcción en 1948, en “Astilleros del Cadagua”, sólo pudieron concluirse cuando la asumió el astillero vigués “Construcciones S.L.”, con el que hipotecaron los buques en 1952, pero sin que mediara interés alguno. Registro de Buques de Vigo, L-23, hoja 948 y 949, folios- 44 y 64.

⁷⁶Lo que Sinde (2002), pp.116, observa para A Coruña parece constatarse también en Vigo.

tradicionales de financiación. Para estas, la época del crédito barato y fácil, en palabras de Andrade, “fue una oportunidad perdida”⁷⁷.

⁷⁷ “El progreso logrado se ha debido casi exclusivamente a la obtención del dinero en fuentes no oficiales. La agilidad del prestamista vulgar y el nivel en que se mueven sus relaciones con el pescador vencen con

BIBLIOGRAFIA CITADA

ABREU SERNÁNDEZ, F. (1983), *La formación de capital en la Ría de Vigo, 1888-1940. El sector naval y la industria conservera*, tesis doctoral, Universidad de Santiago.

(1984), “Creación de Sociedades y expansión económica en Pontevedra”, *Investigaciones económicas*, nº 25, pp.119-135.

(1992), “Reconstrucción del ciclo industrial en la economía gallega del siglo XX. Proceso de industrialización en Vigo”, en GONZÁLEZ LAXE, F. (coord.), *Estructura Económica de Galicia*, Madrid, pp.251-296.

(2002), *Iniciativas empresariales en Vigo entre 1860 y 1940*, Vigo.

(2003), “Los libros de sociedades del Registro de Comercio (1866-1885) y del Registro Mercantil (1886-1940) de la Provincia de Pontevedra”, en Martín Rodríguez, M., Garrues Iruruzun, Josean, Hernandez Armenteros, Salvador (dirs.), *El registro mercantil: una fuente para la historia económica*, Granada, 53-80.

ALONSO, J. A., (1982), “La banca y la economía de Galicia en el primer tercio del siglo XX”, en GARCÍA DELGADO, J.L. España 1898-1936, Estructuras y cambio, Madrid.

ALONSO HERRERA, J, (1982), *Los medios jurídicos y económicos de la política marítima en España*, Madrid.

ARCELUS IRIZAR, J. (1947), *La industria pesquera de altura al arrastre en Pasajes*, San Sebastián.

ARROYO MARTIN, J.V. (1999), *Banca y mercados en España 1920-1960: 1. Galicia*, Bilbao.

CARMONA BADIA, J.(1983), *Producción textil rural y actividades marítimo-pesqueras en Galicia, 1750-1905*, Tesis doctoral, Santiago, pro m.s.

(1985), “La industria conservera gallega, 1840-1905”, *Papeles de Economía Española*, 3, Economía de las Comunidades Autónomas, Galicia.

(1995), “Recursos, organización y tecnología en el crecimiento de la industria española de conservas de pescado”, en NADAL, J., e CATALÁ, J. (eds.), *La cara oculta de la industrialización española*, Madrid.

(1996), “La economía del siglo XX: una panorámica”, *Papeles de Economía Española, Economía de las Comunidades Autónomas*, 16, Madrid.

(2003), “Da sardiña ao automóvil: unhas notas sobre a industria viguesa do século XX”, en Vazquez-Vicente, Xosé H., *Vigo economía e sociedade*, Vigo, pp. 35-54.

ventaja y sin esfuerzo la baratura para aquél más ficticia que real, pero no por ello privada de intención generosa, del crédito del Estado” Quiroga (1961) p. 109. Paz Andrade (1970) p. 278-79.

- CATALÁ, J., (1995), *La economía española y la Segunda Guerra Mundial*, Barcelona.
- DUCLOUX, X., (1894), “La pesca a vapor en la bahía de Vigo”, en *Revista de Pesca Marítima*, 28 de febrero.
- (1900), “La pesca en España. Estado actual de esta industria en las provincias marítimas de Vigo y de Villagarcía”, *Bulletin de la Marine Marchande*, T.III, reproducido en *Boletín de Pescas*, 31, 1919, pp. 85-95.
- FARIÑA, F. Y OLONDO, T.,(1942), *Derecho Marítimo*, 2T. Madrid.
- GARCIA-ORELLAN, R. y BEOBIDE ARBURUA, J. (2004), *Hombres de Terranova. La pesca del bacalao, 1926-2004*, Pasajes.
- GIRÁLDEZ RIVERO, J. (1996), *Crecimiento y transformación del sector pesquero gallego (1880-1936)*, Madrid.
- (1999), “El largo camino hacia Terranova. La pesca gallega entre 1936 y 1950”, en *Pesca e Historia. Encontro Internacional de historia económica e social do sector pesqueiro*, Santiago, 6 e 7 de diciembre de 1999.
- (2002), “Armadores de Cádiz: competir y cooperar”, *Revista de Historia Agraria*, 28, pp.91-112.
- GONZÁLEZ REVILLA, L. (1888), *La Hipoteca Naval en España. Estudio de Legislación Mercantil Comparada*, Madrid.
- (1894), *Manual Práctico de la Hipoteca Naval, Comentarios y texto de la ley de 21 de agosto de 1893*, Madrid.
- HOUPT, S. Y ORTIZ-VILLAJOS, J.M. (dirs.), (1998), *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*, Madrid.
- LAVANDEIRA VILLOT, F (1992), “Construção e reparación naval na ría de Vigo a começos do século XX (1900-1936)”, *Agalia*, 30, verao, pp.215-232.
- LLEDÓ MARTÍN, J. (1943), *La pesca nacional*, Madrid
- LÓPEZ LOSA, E. (2000), *El sector pesquero y la industria transformadora de pescado en el País Vasco (1800-1936). Una Historia Económica*. Tesis doctoral, pro m.s.
- (2002) “Spanish Atlantic Cod (*Gadus Morua*) Fisheries in Newfoundland in the second half of te 20th Century”, *Fisheries Centre Research Reports*, 9, 3, pp. 231.235.
- MIRAS ARAUJO, J. (2003), *La actividad pesquera en el puerto de A Coruña, 1914-1960*, A Coruña.
- NAVAZ Y SANZ, J. M. (1945), *Pesca Marítima. Artes de pesca, embarcaciones, pesquerías, industrias*, Madrid.

- (1948), *La Pesca de Arrastre en Parejas*, San Sebastián.
- OCAMPO SUAREZ-VALDÉS, J. (2002), “Cambio técnico e industrialización pesquera en Asturias (1880-1930)”, *Revista de Historia Agraria*, 28, pp. 69-90.
- OGEA PORTA P. Y BALSEYRO, F. (1944), *La Marina y el Crédito Naval. Estudio Económico, histórico y de legislación financiera*, Madrid.
- PAZ-ANDRADE, V. (1954), *Producción y fluctuaciones de las pesquerías*, Madrid.
- (1958), *Sistema económico de la pesca en Galicia*, Buenos Aires.
- (1961), “La mutación estructural del sector pesquero en Galicia”, *Revista de Economía de Galicia*, IV, nº 23-24, pp. 5-8.
- (1970), *La Marginación de Galicia*, Madrid.
- (1973), “La problemática económica de las pesquerías de onda larga”, en *Información Comercial Española*, nº 411, pp.81-89.
- PIRES JIMÉNEZ, L.E., (2003), *Regulación industrial y atraso económico en la dictadura de Franco*, Madrid.
- PRADOS DE LA ESCOSURA, L. (2003), *El progreso económico de España (1850-2000)*, Bilbao.
- QUIROGA (1961), *La pesca de arrastre en Galicia y sus problemas*, Vigo.
- SÁNCHEZ BLANCO, J. (1992), *Crédito Social Pesquero*, Madrid.
- SINDE CANTORNA, A. (2000), *Estrategias de crecimiento y formas de integración en la empresa pesquera gallega*, Madrid.
- (2004), “El proceso de difusión tecnológica y su relación con el tamaño y la localización empresarial: un análisis del sector pesquero español, 1931-1971”, *X Taller de Metodología de ACEDE*, Girona, 22-23 de abril de 2004.
- SINDE CANTORNA, A., FERNANDEZ VAZQUEZ, M^a T., DIEGUEZ CASTRILLON, I. (2002), “El proceso de difusión tecnológica en la pesca de altura del norte de España”, *Revista de Historia Agraria*, 28, pp.113-136.
- SINDE CANTORNA, A., DIEGUEZ CASTRILLON, I. (2004), “Factores condicionantes del proceso de difusión interempresa en mercados industriales. Una aproximación a la difusión de los motores diesel en el sector pesquero español”, *XVIII Congreso Nacional y XIV Hispano-Francés de AEDEM*, Ourense, 2-4 de junio de 2004.
- SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE-CONSEJO ORDENADOR (1955), *Información previa al estudio e informe del expediente (34-1954) “Ordenación de la flota pesquera”*, Madrid.

SUDRIA, C. (2001), “La economía española bajo el primer franquismo: la energía”, *Ponencia presentada al VII Congreso de la Asociación de Historia Económica, Sesión plenaria: Economía del primer franquismo*, Zaragoza, 19-21 de septiembre de 2001.

TORRES VILLANUEVA, E. (2003), “Comportamientos empresariales en una economía intervenida: España, 1936-1957”, en SANCHEZ RECIO, G y TASCÓN FERNÁNDEZ, J., *Los empresarios de Franco. Política y Economía en España, 1936-1957*, pp. 199-224.

VALDÉS FERNÁNDEZ, P. (1985), *Administración de la empresa armadora de buques de pesca*, Madrid.

VIGIER DE TORRES, A. Y PEREZ-OLIVARES FUENTES, G., (1961), *Compendio de Derecho y Legislación Marítima*, I, Madrid.

VALDALISO GAGO, J. M. (1991), *Los navieros vascos y la Marina Mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*, Bilbao, IVAP.

(1997), “La evolución del cambio técnico en la flota mercante española en el siglo XX: tecnologías disponibles y factores condicionantes”, en LOPEZ GARCIA, S., Y VALDALISO, J.M^a (eds.), *¿Qué inventen ellos? Tecnología, empresa y cambio económico en la España contemporánea*, Madrid.

(1998), *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.