

5

Revista  
de Estudios  
Marítimos  
del País Vasco

**ITSAS**  
*m e m o r i a*

VALDALISO, Jesús M<sup>a</sup>: “Guerras, riesgo y beneficios: las compañías navieras bilbaínas durante las dos guerras mundiales del siglo XX”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006, pp. 503-516.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa

# Guerras, riesgo y beneficios: las compañías navieras bilbaínas durante las dos guerras mundiales del siglo XX\*

Jesús M<sup>a</sup> Valdaliso

Universidad del País Vasco

“Las consecuencias de la guerra sobre el transporte marítimo fueron más directas, más amplias, más duraderas y posiblemente más importantes que sobre cualquier otro sector de actividad económica.”

C. Ernest Fayle, *The War and the Shipping Industry*, Londres 1927.

## INTRODUCCIÓN

Los acontecimientos políticos y, muy especialmente, las guerras, son uno de los factores que integran la función de demanda del transporte marítimo, junto con la evolución de la economía mundial, la estructura del comercio internacional, las distancias medias y los costes de transporte. La experiencia del siglo XX muestra no sólo que muchas grandes fortunas navieras han surgido del conflicto político sino también que las guerras, sobre todo las dos grandes guerras mundiales, han tenido unas consecuencias sobre el transporte marítimo más importantes que sobre cualquier otro sector de actividad<sup>1</sup>. Las guerras han acentuado el carácter ya de por sí cíclico del negocio marítimo que, además, tiene otra característica esencial, es muy intensivo en capital. En un sector con estas características, en el que los periodos de crisis y recesión son por regla general más largos que los de expansión, sólo aquellas compañías más sólidas financieramente son las capaces de sobrevivir. Para conseguir esto, no sólo hay que llevar una política de distribución de beneficios moderada (esto es, dar, al menos, tanta importancia a la amortización y reservas como al reparto de dividendos). También es importante poner en práctica una estrategia de inversión anticíclica, comprando los buques a precios bajos (para que los costes financieros no sean demasiado elevados) y vendiéndolos a precios altos; y mantener empleada la flota en todas las coyunturas (lo que a su vez exige disponer de buques jóvenes, con costes variables bajos), dado el elevado coste de amarrarla. Ello no es fácil, puesto que se necesita, además de fortaleza financiera (las coyunturas de precios bajos del tonelaje mercante se corresponden con niveles bajos de los fletes, lo que a su vez repercute negativamente sobre los ingresos), inteligencia, experiencia y visión del negocio marítimo<sup>2</sup>. Estas consideraciones son especialmente aplicables para el periodo de entreguerras, “una etapa de recesión casi ininterrumpida con algunos periodos de profunda depresión”<sup>3</sup>.

En este artículo se va a analizar la estrategia y la evolución de dos compañías navieras bilbaínas, la Compañía Naviera Vascongada (CNV) y la Compañía Marítima del Nervión (CMN) durante las dos guerras mundiales del siglo XX, esto es, en las coyunturas de 1914 a 1919 y de 1939 a 1945, aunque, inevitablemente, también se estudiará su evolución durante el periodo de entreguerras y lo ocurrido durante la Guerra civil española. Los orígenes de ambas se remontan a la coyuntura expansiva de los años finales del siglo XIX y desde entonces se colocaron entre las primeras navieras de Bilbao, lugar que mantuvieron hasta su desaparición a finales del siglo XX. En particular, examinaré sobre todo sus estrategias de inversión (adquisición y/o venta de buques), de mercado (tráficos, mercancías y contratos de transporte) y de financiación, a través de la consulta y explotación de fuentes de naturaleza pública (Memorias) y privadas (Libros de Actas del Consejo de Administración y de la Junta de Accionistas)<sup>4</sup>. El

---

\* Este artículo se basa en varias investigaciones previas desarrolladas gracias a sendos proyectos de investigación sobre la Compañía Marítima del Nervión y sobre el grupo Aznar, financiados, respectivamente, por la Fundación Empresa Pública (1993) y la Universidad del País Vasco (UPV/EHU 00012.321-HA-7884/2000). Quisiera agradecer a Eugenio Solano Aldecoa y a Ignacio Ibarrondo Frías su amabilidad para facilitarme la consulta de todo tipo de documentación relativa a la Marítima del Nervión y a la Naviera Vascongada.

1. FAYLE (1927), pp. xii-xiii; STOPFORD (1992), pp. 60-72; STURMEY (1962), p. 36.

2. STOPFORD (1992), pp. 93 y ss.

3. STOPFORD (1992), p. 54.

4. Debe advertirse que, en el caso de la Guerra civil y a efectos de comparación, sólo se estudiarán los aspectos comunes a las otras dos coyunturas. Otras cuestiones relevantes de este conflicto, relativas a cambios en la propiedad y el gobierno de las empresas navieras, sólo se esbozarán en este trabajo.

artículo tiene cuatro apartados. El primero, de carácter general, trata de comparar el impacto de las dos guerras sobre la flota mercante bilbaína, analizando los rasgos comunes y las diferencias. Los apartados segundo y tercero se dedican, respectivamente, al análisis de las dos compañías, la Naviera Vascongada y la Marítima del Nervión. Finalmente, el cuarto apartado trata de extraer algunas conclusiones y, sobre todo, de inferir algunas implicaciones para la estrategia empresarial derivadas del análisis histórico.

## EL IMPACTO DE LAS DOS GUERRAS MUNDIALES SOBRE LAS NAVIERAS DE BILBAO: UNA PERSPECTIVA COMPARADA

El estallido de las dos guerras mundiales produjo rápidamente una serie de consecuencias sobre la oferta y la demanda derivada de transporte que alteraron las condiciones del mercado internacional y se tradujeron en un alza de los fletes, perceptible en todos los tráficos. En este sentido, el análisis que la Compañía Naviera Sota y Aznar realizaba en su Memoria de 1914 es extrapolable a la coyuntura de la II Guerra Mundial:

“El nivel alcanzado actualmente por los fletes no ha de experimentar descenso de importancia mientras dure la guerra, pues las causas que a él han llevado, se acentuarán en lugar de desaparecer a medida que pase el tiempo sin volver a la normalidad. Y estas causas son cuatro principalmente: 1.<sup>a</sup> *La insuficiencia de tonelaje* para cubrir las necesidades del tráfico, por el gran número de buques destruidos, apresados y detenidos en puerto, y el enorme contingente que representa los que se hallan al servicio de los ejércitos y marinas de guerra beligerantes. 2.<sup>a</sup> *Las detenciones verdaderamente extraordinarias que se están experimentando en la mayor parte de los puertos*, por escasez de brazos e insuficiencia de los medios de transporte. 3.<sup>a</sup> Los peligros a que se hallan sujetas ciertas navegaciones, que son causa de que *las travesías se hagan sumamente largas*. Y 4.<sup>a</sup> *El aumento considerable de los gastos de explotación* ... entre otros, la subida del precio del carbón ... y el encarecimiento de las primas de seguro.”<sup>5</sup>

La subida de los fletes fue más elevada en la I Guerra Mundial que en la II, básicamente debido a dos factores: el esfuerzo de construcción de nuevo tonelaje mercante realizado por los Estados Unidos y el hecho de que la mayor parte de los países –tanto los beligerantes como los neutrales– habían aprendido de la experiencia de la primera y pusieron en práctica políticas de intervención en el mercado y de control de precios<sup>6</sup>. Los pabellones neutrales fueron los más beneficiados por esta coyuntura, en particular durante la I Guerra Mundial, cuando la fuerte subida de los fletes permitió realizar a escandinavos, griegos y españoles jugosos beneficios<sup>7</sup>. Durante los años de la Gran guerra, sobre todo a partir de 1917, los navieros bilbaínos se emplearon preferentemente en los tráficos extranacionales, la mayoría al servicio de los aliados, donde se podían obtener tipos de flete mucho más altos, aunque el riesgo también era considerablemente más elevado<sup>8</sup>. Ya a finales de 1915 un naviero español comentaba en la revista inglesa *Fairplay* que “los beneficios han sido enormes y casi todos nuestros navieros han sido capaces de ganar el valor de sus buques en muy poco tiempo”<sup>9</sup>. Lo cierto es que los beneficios obtenidos por las navieras bilbaínas en esta coyuntura fueron extraordinarios por su cuantía absoluta y su importancia relativa. Entre 1917 y 1919, por ejemplo, los dividendos repartidos por las compañías navieras representaron algo más del 60 por 100 de todos los dividendos repartidos por las sociedades anónimas de la plaza de Bilbao. Los beneficios obtenidos en los años de 1914 a 1920, casi 1.000 millones de pesetas, fueron superiores, en un 25 por 100, a todo el capital invertido en la creación de nuevas sociedades mercantiles en estos mismos años y, dentro del propio sector, representaron el 73 por 100 de los beneficios totales del periodo 1900-1935<sup>10</sup>. En una perspectiva de muy largo plazo, los años de la I Guerra Mundial podrían ser calificados como la «edad de platino» para la flota mercante bilbaína, algo que también tuvo su reflejo en la Bolsa, donde las cotizaciones de los valores navieros se dispararon<sup>11</sup>.

5. Cía. Naviera Sota y Aznar, *Memoria 1914*, p. 17, citada en VALDALISO (1991), p. 131. Las cursivas son mías.

6. Para una comparación de los fletes internacionales en ambas guerras, véase MOHAMMED y WILLIAMSON (2004), gráficos 3 y 4. Sobre la explicación de las diferentes subidas, STURMEY (1962), capítulos III y VI.

7. STURMEY (1962), pp. 41-45, y VALDALISO (1991), pp. 246-247.

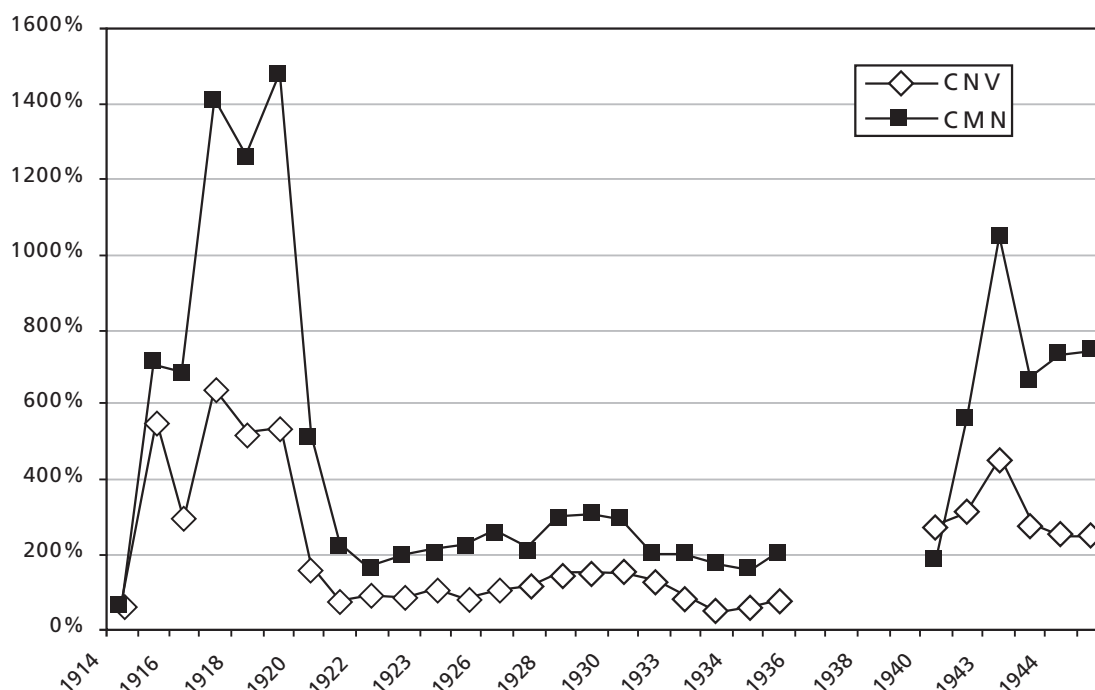
8. VALDALISO (1991), pp. 132-139.

9. *Fairplay*, 23/12/1915, p. 1.127, traducción mía.

10. Los datos proceden de VALDALISO (1991), pp. 197 y 246. De hecho, un autor como LEQUERICA (1956), pp. 49, y 88-89 llegó a explicar el desarrollo económico de Vizcaya a partir de este periodo como un resultado de reinversión de los beneficios navieros, un agente capitalizador de la economía vizcaína, según este autor, sólo comparable a las exportaciones de mineral en el periodo anterior.

11. TORRENTE FORTUÑO (1966), pp. 258-279, y VALDALISO (1991), pp. 248-249.

**GRÁFICO 1. COTIZACIONES DE LOS TÍTULOS DE LAS COMPAÑÍAS NAVIERA VASCONGADA Y MARÍTIMA DEL NERVIÓN, 1914-1945 (EN %)**



Fuente: elaboración propia a partir de las Memorias de las Compañías, para el valor nominal de las acciones, y de TORRENTE FORTUÑO (1966), para el valor de los títulos al cierre de cada año.

Los beneficios, no obstante, fueron proporcionales a los riesgos asumidos: entre 1914 y 1918 la flota mercante de Bilbao perdió por causas de guerra un total de 53 buques con más de 120.000 toneladas de registro bruto, cantidad que equivalía a un 29 por 100 del tonelaje matriculado en vísperas del conflicto<sup>12</sup>. Durante los años finales de la guerra y en la inmediata posguerra, los navieros bilbaínos emplearon una parte de los beneficios obtenidos en reconstruir y ampliar su tonelaje mercante.

Durante la II Guerra Mundial, ni los fletes ni los beneficios fueron tan elevados, pero tampoco se registraron tantas pérdidas de buques como en la Gran guerra. Ello se debió a varios factores, algunos de carácter general, como los ya indicados anteriormente, pero otros de carácter particular, solo aplicables a la flota mercante española. El primero de ellos y, sin duda, el más importante, fue la Guerra civil y su impacto sobre el transporte marítimo y el conjunto de la economía española. La flota mercante se convirtió en un elemento estratégico de primer orden y, como tal, estuvo sujeta a medidas extraordinarias de incautación por parte de los gobiernos de los dos frentes, que crearon organismos especiales para gestionar la explotación de los buques. Aunque el gobierno de Burgos controló desde fechas relativamente tempranas la mayor parte de los puertos y el tráfico marítimo de España, gran parte de la flota permaneció amarrada en puertos extranjeros, situación que no varió hasta el final de la guerra y el reconocimiento internacional del nuevo régimen. La marina mercante española perdió aproximadamente una quinta parte del tonelaje que tenía al empezar el conflicto, no recuperando esos niveles hasta 1949-50. Al acabar la guerra, las dificultades de abastecimiento de materias primas y alimentos obligaron al Gobierno a mantener la incautación de gran parte de la flota española y su intervención en el mercado de transporte, realizada a través de la Comisaría General de Abastecimientos y Transportes, primero, y de la Subsecretaría de la Marina Mercante, después. La intervención estatal no se limitó a la incautación de tonelaje, se extendió al comercio exterior —se puede hablar de un comercio de Estado—, a los precios del transporte, al con-

12. La cifra de pérdidas procede de VALDALISO (1991), pp. 138-139, y los datos totales de las flotas mercantes bilbaína y española de VALDALISO (1991), Apéndice 1. Para el conjunto de la flota española, el porcentaje fue mucho más bajo, un 18 por 100, aunque los beneficios obtenidos por las navieras de otras plazas también fueron muy inferiores a los de las navieras de Bilbao, véase RODRIGO (2000), p. 297.

trol de las divisas (y por consiguiente a la limitación de los gastos de las navieras españolas en el exterior) y a las operaciones de seguro y transferencias de buques y acciones de compañías navieras<sup>13</sup>.

Así pues, y a pesar de las protestas de los navieros españoles, durante la II Guerra Mundial la libertad de éstos para gestionar el empleo de su flota estuvo mucho más limitada que durante la Primera. No obstante, y aunque inferiores a los que regían en el mercado libre, los fletes fijados por el Gobierno permitieron a las compañías navieras la realización de importantes beneficios durante estos años, hecho que una revista extranjera como *Fairplay* no dudaba en reconocer<sup>14</sup>. Los dividendos fueron cuantiosos, pero no alcanzaron el fabuloso nivel de la Gran guerra, y lo mismo sucedió con las cotizaciones de los valores navieros.

Otra diferencia entre ambas guerras radicó en el trato fiscal a los beneficios empresariales. A diferencia de lo sucedido durante la I Guerra Mundial cuando el Ministro de Hacienda Santiago Alba no logró sacar adelante su proyecto de ley para gravar los beneficios extraordinarios, el nuevo Gobierno puso en vigor (Leyes 5/1/1939 y 17/10/1941) una fiscalidad que gravó los beneficios extraordinarios de las empresas, entendiendo por tales aquellos que excedieran del promedio obtenido durante los tres años anteriores a la sublevación militar o al 7 por 100 del capital de la compañía. A finales de 1943, y debido a las protestas de los empresarios, el impuesto fue suprimido, siendo sustituido por una reserva especial obligatoria. Las compañías navieras consiguieron una mayor desgravación fiscal, al poder destinar hasta un 40 por 100 de los beneficios líquidos a un fondo de reposición destinado a la amortización de buques adquiridos con posterioridad al 18 de julio de 1936 o a la compra de nuevas unidades, frente al 10 por 100 estipulado para otros sectores<sup>15</sup>.

**CUADRO 1. LA PRESIÓN FISCAL SOBRE LOS BENEFICIOS DE LAS COMPAÑÍAS NAVIERA VASCONGADA Y MARÍTIMA DEL NERVIÓN EN LAS DOS GUERRAS (EN %)**

	1914-1919*	1939-1945
Compañía Naviera Vascongada	5,02	34,69
Compañía Marítima del Nervión	8,27	31,83

Fuente: elaboración propia a partir de las Memorias de ambas compañías. Porcentaje de los impuestos sobre los beneficios (antes de impuestos) de ambas compañías. \* 1916-1919 para la CMN.

La última diferencia reseñable, y de más importancia para el futuro del sector en España, fue que, al terminar la II Guerra Mundial, los navieros se encontraron con enormes dificultades, prácticamente insuperables, para renovar sus flotas, a pesar de que disponían, como en la primera posguerra, de abundante liquidez para ello. Ello se debió a un marco institucional que prohibía la adquisición de buques, nuevos o de segunda mano, en el extranjero, y que obligaba a los armadores españoles a contratar exclusivamente la construcción de nuevo tonelaje en astilleros nacionales. Esta política no ya proteccionista, sino prohibicionista, se tradujo en un notable envejecimiento y atraso técnico de la flota mercante española, que tuvo que esperar hasta finales de los años cincuenta para iniciar un proceso de renovación de su tonelaje<sup>16</sup>.

## LA COMPAÑÍA NAVIERA VASCONGADA

La CNV se creó en Bilbao en 1899, con un capital de 2,5 millones de pesetas, fruto de la iniciativa de Félix de Abásolo, que fue nombrado gerente y Presidente de la sociedad. Su objeto social era la navegación libre europea y trasatlántica, con grandes buques de vapor, adquiridos en el Reino

13. VALDALISO (1998), (2000) y (2001).

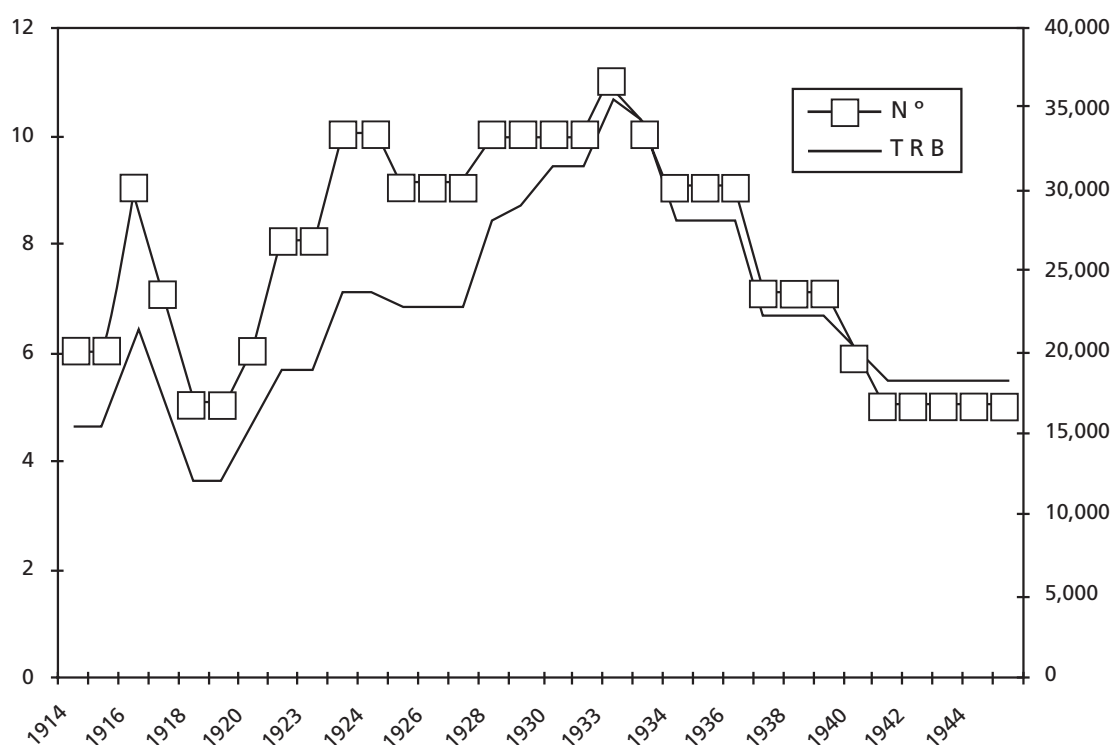
14. La Asociación de Navieros del Cantábrico (ANC), por ejemplo, intentó que el Gobierno permitiese a los buques españoles "realizar tráfico con todos los países del mundo, incluso los de ambos bandos beligerantes", sin éxito, Asociación de Navieros del Cantábrico, *Memoria 1939*, pp. 17-18. *Fairplay*, 9 enero 1941, p. 84.

15. VALDALISO (1993), p. 78. La posición de los navieros en ANC, *Memoria 1941*, pp. 33-36.

16. Sobre las consecuencias de esa política naviera, véase VALDALISO (1996), (2000) y (2001).

Unido. A principios de 1901 la sociedad poseía una flota de nueve buques con 23.420 TRB y era la sexta compañía naviera de España por tonelaje registrado. Desde sus inicios, una de las fortalezas de la compañía fue la buena dirección de fletamentos, desempeñada por Abásolo, que era un corredor marítimo experimentado. Con independencia de la coyuntura, la CNV mantuvo su flota empleada en muchos y muy variados tráficó y con muy diversos contratos (*voyage-charter*, *time-charter*, de transporte de un determinado volumen de carga). Por ejemplo, fue la primera naviera española que penetró en el tráfico del Río de la Plata, transportando cereal y otros productos argentinos hacia Europa y retornando con carbón inglés, mercado que combinó con el empleo de sus buques en los tráficó libres europeos de cereales, minerales y carbón. Estos dos tráficó continuaron siendo los más importantes para la CNV hasta la Guerra Civil.

**GRÁFICO 2. EVOLUCIÓN DE LA FLOTA DE LA COMPAÑÍA NAVIERA VASCONGADA, 1914-1945**



Fuente: CNV, Memorias y Libros de Actas de las Juntas Generales y de Gobierno. Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, Memorias Comerciales.

Durante la I Guerra Mundial la CNV amplió notablemente el tamaño de su flota, comprando diversos buques a varias navieras bilbaínas y adquiriendo, en 1916, la Compañía Anónima Marítima La Actividad. Ello le permitió disponer de un mayor número de buques para explotar en una coyuntura tan arriesgada y rentable como la de esos años<sup>17</sup>. La CNV alquiló durante este periodo una parte de su flota al gobierno inglés, empleando el resto en el tráfico libre y en varios contratos de transporte realizados con grandes compañías industriales españolas o de los países aliados (carbón inglés para Altos Hornos de Vizcaya, mineral de cobre de Huelva para Saint Gobain, etc.). En estos contratos, la empresa procuró limitar a un mínimo las cantidades a transportar "por entender que esto era más beneficioso (...) pues así si los fletes están altos nos limitaremos al minimum y si bajos llevare-

17. VALDALISO (1991), p. 244. Véase también, CNV, Libro de Actas de Juntas de Gobierno n° 2, fols. 124-125 y 134-137.

mos más cantidad”<sup>18</sup>. La vigencia de esos contratos permite explicar que, a diferencia de otras compañías bilbaínas, como la Marítima del Nervión, la CNV siguiese teniendo una presencia importante en el transporte del comercio exterior español (véase cuadro 2).

**CUADRO 2. COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA TRANSPORTADO POR LAS COMPAÑÍAS NAVIERA VASCONGADA Y MARÍTIMA DEL NERVIÓN EN 1916 Y 1917 (TM)**

Años	Importación				Exportación			
	Carbón	C. gral.	Otros*	Total	Mineral	C. gral.	Otros#	Total
<b>CNV</b>								
1916	24.871	—	—	24.871	6.448	—	56.698	63.146
1917	86.774	4.000	4.836	95.610	46.564	5.568	12.073	64.206
<b>CMN</b>								
1916	68.090	1.081	59.377	128.548	47.944	—	24.419	72.363
1917	43.917	6.217	2.130	52.264	51.854	6.166	11.836	69.858

Fuente: Asociación de Navieros de Bilbao, Memoria 1916, anexo 2; y Memoria 1917, anexo 8.

\* Algodón, azúcar, cereales, madera y fosfatos. # Piritas, sal, corcho y fruta.

Los beneficios obtenidos durante esta coyuntura fueron espectaculares, la mayor parte de los cuales, un 77 por 100 para el conjunto del periodo 1914-1920, se distribuyeron entre los accionistas. Entre 1915 y 1919 la CNV repartió un dividendo medio anual que superó la cifra del capital social de la compañía, que también aumentó en este periodo, de 2,5 a 9 millones de pesetas<sup>19</sup>. La enorme cuantía de los beneficios permitió aumentar notablemente los fondos de reserva de la empresa que, de no llegar al medio millón de pesetas en 1914, alcanzaron un nivel máximo en 1920, de 11,6 millones de pesetas. Las reservas se invirtieron en la compra de valores, sobre todo títulos de deuda pública de los gobiernos francés y británico, en menor medida valores públicos y privados españoles<sup>20</sup>.

**CUADRO 3. DIVIDENDOS REPARTIDOS POR LAS COMPAÑÍAS NAVIERA VASCONGADA Y MARÍTIMA DEL NERVIÓN, 1914-1920 (EN % SOBRE CAPITAL DESEMBOLSADO)**

	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920
Naviera Vascongada	15	100	80	90	190	88	43
Marítima del Nervión	13	70	210	180	520	170	130

Fuente: CNV, Memorias y Libro de Actas Juntas Generales n<sup>o</sup> 1; y VALDALISO (1993), p. 52 y Apéndice 9.

Los beneficios fueron, por tanto enormes, pero proporcionales a los riesgos. La CNV perdió tres de sus unidades por causas de guerra, el *Pagasari*, el *Cristina* y el *Carasa*, aunque otro buque logró evitar los torpedos de los submarinos alemanes (*Banderas* en 1916). El tonelaje perdido por causas de guerra representó el 48 por 100 del que tenía la compañía antes de iniciarse el conflicto. A esas pérdidas habría que añadir, además, la del *Serantes*, que fue requisado en julio de 1918 por el embajador de España en Nueva York para transportar petróleo, pero una vez cargado se incendió y explo-

18. CNV, Libro de Actas de Juntas de Gobierno n<sup>o</sup> 2, fol. 101.

19. Las diferencias entre los dividendos mostrados aquí y los ofrecidos en el cuadro 3.22 de VALDALISO (1991), p. 247 (en 1918, 1919 y 1920 para la CNV y en 1915 y 1916 para la CMN), se deben a la naturaleza de las fuentes empleadas. En VALDALISO (1991) se emplearon fuentes públicas (Anuarios financieros y Memorias) mientras que en este trabajo ha sido posible consultar fuentes de naturaleza privada que ofrecen información más abundante y detallada.

20. CNV, Libro de Actas de Juntas de Gobierno n<sup>o</sup> 2, fols. 203 y 276; y Libro de Actas de Juntas Generales n<sup>o</sup> 1.



tó; y, pocos meses más tarde, la del *Cobetas*<sup>21</sup>. En conjunto, la CNV perdió durante este periodo cinco unidades que suponían un 78 por 100 del tonelaje de la compañía en 1914.

#### CUADRO 4. EMBARCACIONES DE LAS COMPAÑÍAS NAVIERA VASCONGADA Y MARÍTIMA DEL NERVIÓN HUNDIDAS POR CAUSAS DE GUERRA DURANTE LA I GUERRA MUNDIAL

Compañía y Buque	Fecha	Causa	Procedencia	Destino	Carga	Víctimas
<b>CNV</b>						
Pagasarri	11/8/1916	Torpedo	Barry Dock	Génova	Carbón	–
Cristina	10/3/1918	Torpedo	Port Talbot	Bilbao	Carbón	4
Carasa	25/8/1918	Torpedo	Bilbao	Cardiff	n.i.	n.i.
<b>CMN</b>						
Mar Adriático	14/2/1917	Torpedo	Lisboa	Burdeos	General	–
Ereaga	2/6/1917	Torpedo	Glasgow	Bilbao	Carbón	–
Mar Caspio	16/2/1918	Torpedo	Palamox	Nueva York	Corcho	–
Neguri	16/2/1918	Torpedo	Nueva York	Marsella	General	–
Mar Báltico	7/3/1918	Torpedo	Port Talbot	Bilbao	Carbón	4

Fuente: Asociación de Navieros de Bilbao, Memoria 1917, Anexo nº 11, y CNV, Libro de Actas de Juntas Generales nº 1, fol. 8.

La CNV destinó una parte considerable de las reservas acumuladas durante la guerra, invertidas en valores diversos, a restituir y renovar su flota, que ya tenía una edad considerable (salvo el *Armuru*, construido en 1915, todos los buques en explotación tenían una edad igual o superior a los veinte años al acabar el conflicto): en 1919 consiguió del gobierno inglés la entrega del vapor *War Zaphyr* (construido en 1918), al que se le puso el nombre de *Conde de Abásolo* en honor del presidente de la compañía. Ese mismo año firmó un contrato de construcción de dos grandes vapores con un astillero británico por un importe de 220.000 libras esterlinas cada uno. El astillero se declaró en quiebra unos meses más tarde, perdiendo la empresa las cantidades adelantadas (cerca de 150.000 libras esterlinas, el precio que había pagado por el *Conde de Abásolo*). En 1922, ya en una coyuntura de precios de los buques a la baja, la CNV adquirió dos vapores construidos por la casa Krupp en 1920, denominados *Cristina* y *Sabina*: cada uno de ellos costó 32.500 libras esterlinas, cuando el precio fijado en el contrato con el astillero británico en 1919 era de 220.000 libras. En 1924, y por una cantidad similar a la pagada por los vapores anteriores la empresa adquirió el *Flora*, construido en 1918<sup>22</sup>. Otra parte de las reservas no se invirtió y gracias a ellas la CNV pudo sortear sin demasiados problemas la crisis del mercado en la posguerra, particularmente grave en 1921, distribuyendo dividendos superiores a sus beneficios líquidos desde 1920 hasta 1925. Durante la segunda mitad del decenio de 1920, la recuperación del mercado de transporte y la ayuda del Estado a través de las primas de navegación elevaron los beneficios de la compañía y permitieron repartir un dividendo medio anual cercano al 10 por 100 sin disminuir las reservas, además de continuar su estrategia de renovación gradual de la flota, realizada mediante la compra, a precios baratos, de buques de segunda mano relativamente jóvenes. En 1926 adquirió el vapor *Guadalquivir* (1914), rebautizado como *Cobetas*; un año más tarde compró el vapor *Salazar* (1919) al que se denominó *Miraflores*; en 1929 adquirió el vapor inglés *Kayeson* (1922), al que puso el nombre de *Serantes*<sup>23</sup>. A principios de 1930 la CNV explotaba una flota de 10 buques, tres de los cuales tenían menos de 10 años. El tonelaje con más de 20 años, que a principios de 1919 superaba el 75 por 100, se había reducido hasta un 25 por 100.

La crisis del mercado de transporte marítimo, ocasionada por la contracción del comercio internacional, afectó con gravedad a la empresa puesto que operaba en mercados internacionales, sobre todo el del Río de la Plata, muy abiertos a la competencia. Nuevamente, la experiencia de la empre-

21. CNV, Libro de Actas Junta de Gobierno, nº 2, fols. 277 y 284.

22. CNV, Libro de Actas de Juntas Generales nº 1, fols. 25-26, 28, 43-44, 72-73 y 104.

23. VALDALISO (1991), pp. 254-55. CNV, Libro de Actas de Juntas Generales nº 1, fols. 131-132, 147; y Libro de Actas Junta de Gobierno nº 3, fols. 199-200.



sa en el mercado internacional hizo posible encontrar rápidamente (en 1930) mercados sustitutivos, menos afectados por la caída de los precios, como el tráfico de importación y exportación para la Unión Soviética, un país con quien la Naviera Vascongada firmó un contrato de alquiler por varios meses (*time-charter*) de tres de sus buques en 1931<sup>24</sup>. Durante el verano de 1932, la compañía tuvo, por periodos de un mes aproximadamente, amarrada gran parte de su flota, aprovechando ese periodo para realizar las visitas del Lloyd's. No obstante, las estadísticas de amarre publicadas por diversas fuentes muestran que el tonelaje amarrado por la CNV fue más bajo que la media de otras compañías españolas que operaban en los tráficos libres. Desde octubre de ese año, la CNV volvió a conseguir empleo para toda su flota en los tráficos libres europeos. A partir de entonces y hasta el final de la crisis la empresa mantuvo a todas sus unidades navegando, a diferencia de lo que ocurrió con otras navieras bilbaínas, que amarraron la mayor parte de su flota. Ello se debió a dos razones. La primera, el hecho de contar con una flota relativamente joven, que sufrió mucho menos el impacto de la crisis (además, la empresa aprovechó la coyuntura de bajos precios de los buques para adquirir, en 1932, una nueva unidad, el vapor *Queenswood* (1925), denominado *Arraíz*)<sup>25</sup>. La segunda, la inestimable ayuda de los subsidios concedidos por el Estado porque, como la CNV reconocía en su Memoria de 1933, "si bien navegando se gana poca cosa, teniendo los buques amarrados, además de no ganar, se perjudica el material y se dejan de cobrar los correspondientes devengos por Primas a la navegación"<sup>26</sup>. Las primas a la navegación concedidas por el Estado y las abundantes reservas acumuladas de ejercicios anteriores permitieron a la empresa repartir dividendos durante todos estos años –salvo en 1934–. La CNV había sorteado la crisis sin demasiados problemas, aunque a la altura de 1935 sus reservas habían disminuido en un 40 por 100 respecto a las que tenía en 1929<sup>27</sup>.

Al poco de estallar la Guerra civil el gobierno de la República incautó, en otoño de 1936, dos unidades, los vapores *Arraíz* y *Armuru*, destinados a la importación de carbón británico; a los que su unieron, en los primeros meses de 1937, los vapores *Conde de Abásolo* y *Banderas*<sup>28</sup>. En agosto de 1937 seis buques de la compañía estaban amarrados en puertos ingleses (y su propiedad en litigio en los tribunales británicos entre la compañía y el Gobierno de la República), dos continuaban incautados por el gobierno de la República, el *Armuru* y el *Conde de Abásolo* (torpedeados y hundidos poco después), y otro por el de Burgos, el *Miraflores* (entregado a la CNV un mes más tarde). Desde septiembre de 1937 y durante todo 1938 el único buque en explotación fue el *Miraflores*. A partir de enero de 1939, y tras los fallos favorables de los tribunales ingleses, la CNV se hizo con el resto de su flota<sup>29</sup>.

Durante la II Guerra Mundial la CNV empleó una parte creciente de su flota en cubrir los tráficos oficiales (sobre todo en la importación de cereales de Argentina a España), a tipos fijados por el Gobierno, y otra parte en el mercado internacional, a tipos mucho más elevados. En particular, la CNV logró alquilar durante 1941 y 1942 algunos de sus buques en *time-charter* (en estos contratos el seguro de guerra iba por cuenta de los fletadores) al Gobierno de Suiza y diversos particulares, transportando mercancías de América del Sur y Portugal a Italia, obteniendo "resultados económicos muy estimables"<sup>30</sup>. La CNV perdió dos buques por causas de guerra: el *Banderas* en 1940, cerca del Cabo Villano, y el *Sabina* en 1941, en el Golfo de Génova<sup>31</sup>. Entre 1940 y 1945 la CNV obtuvo unos beneficios muy elevados, que oscilaron entre el 25 y el 100 por 100 del capital desembolsado (en todo caso, inferiores a los registrados durante la Gran guerra). La política de distribución de beneficios fue ahora más moderada que en la coyuntura anterior puesto que se destinaron a reservas casi el 50 por 100 de los mismos. Ante la imposibilidad de renovar su tonelaje dadas las características del marco institucional vigente y la situación de los astilleros españoles, la empresa decidió ampliar su flota mediante la adquisición de otras compañías navieras que pasaron a ser sociedades filiales. En 1942, en asociación con la Naviera Aznar y el Banco de Vizcaya, creó la Naviera Bilbaina S.A. La nueva empresa nació con un capital social de 160 millones de pesetas, y se hizo con la propiedad de

24. CNV, Libro de Actas de Junta de Gobierno nº 3, fols. 244-46.

25. Las cifras de amarre en VALDALISO (1991), pp. 168-170. CNV, Libro de Actas de Juntas Generales nº 1, fol. 226. En 1933 y 1934 la empresa perdió los vapores *Gloria* y *Flora*, por naufragio.

26. CNV, Libro de Actas de Juntas Generales nº 1, fol. 247.

27. VALDALISO (1991), p. 255, y CNV, Libro de Actas de Junta de Gobierno nº 3, fols. 277 y 281; y nº 4, fols.

28. CNV, Libro de Actas de Junta de Gobierno nº 4, fols. 39, 43, 48v-49.

29. CNV, Libro de Actas de Junta de Gobierno nº 4, fols. 60 y 78. Sobre el litigio entre la compañía y el Gobierno de Valencia, véase Libro de Actas de Juntas Generales nº 2, fols. 29-33 y 42-44.

30. CNV, Libro de Actas de Junta de Gobierno nº 4, fols. 95v y 106v-107. La cita procede de la Memoria 1941, p. 6; véase también la Memoria 1942, pp. 5-6.

31. CNV, Libro de Actas de Junta de Gobierno nº 4, fols. 91 y 108.

las compañías Marítima Unión y Naviera Amaya, cuyas flotas pasó a controlar. En 1949, la CNV se hizo con la totalidad de las acciones de la Compañía Naviera Bachi y sus filiales. Para entonces, la CNV se hallaba cada vez más vinculada a la Naviera Aznar y a su grupo de empresas, relación que se mantuvo en los decenios siguientes<sup>32</sup>.

## LA COMPAÑÍA MARÍTIMA DEL NERVIÓN

La Compañía Marítima del Nervión, S.A., se constituyó en Bilbao el 16 de mayo de 1907, con un capital de 2,5 millones de pesetas, representadas por 10.000 acciones de 250 pesetas cada una. La nueva compañía era el resultado de la fusión de la Compañía Anónima de Navegación, creada en Bilbao en 1899, con una parte de la flota de una de las grandes navieras de la plaza, la Compañía Bilbaína de Navegación. Esta, en delicada situación financiera desde 1902, se vio obligada a hipotecar sus cinco últimas unidades al Banco de Bilbao que, finalmente, y ante la imposibilidad de pago, acabó embargándolas primero y subastándolas después. Los accionistas de la Anónima se hicieron con el 60 por 100 del capital de la nueva sociedad y los compradores de los buques de la Bilbaína con el 40 por 100 restante. El equipo directivo de la nueva empresa era el mismo de la Anónima, liderado por sus dos gerentes, Francisco Aldecoa Uriarte y Tomás Urquijo Aguirre. El primer Consejo de Administración de la compañía estaba integrado por cinco representantes de la antigua Anónima y cuatro en representación de los compradores de la flota subastada de la Bilbaína<sup>33</sup>.

En el momento de su creación, la CMN disponía de nueve vapores, construidos entre 1890 y 1901, con un tonelaje cercano a las 20.000 toneladas de registro bruto. La mayor parte de ellos se empleaban en la navegación *tramp* europea, dedicándose al transporte de mercancías pesadas y voluminosas, aunque algunos también realizaron viajes entre el Golfo de México y el Mediterráneo trayendo a Europa madera, algodón y/o carga general. La recuperación de los fletes y la ayuda del Estado gracias a la aprobación de la *Ley de protección y fomento de las industrias y comunicaciones marítimas* en 1909 permitieron a la compañía superar la crisis del sector con una estructura financiera saneada y planear nuevas inversiones con el objeto de renovar una flota que ya tenía una media de edad considerable. En 1913 vendió su buque más viejo y compró otro de segunda mano. Durante los primeros meses de 1914 se deshizo de otras dos unidades y encargó la construcción de dos nuevos vapores a la compañía Euskalduna. El contrato con el astillero bilbaíno fue un acierto completo: se realizó a un precio muy barato, ya que el astillero estaba muy apurado por la falta de trabajo en un momento –otoño de 1914– en el que la mayor parte de las navieras se mostraban a la espera del desenlace final que tomasen los primeros conflictos en Europa. Además, permitió a la CMN disponer de dos nuevos vapores en una coyuntura en la que el precio de los fletes y de los buques ya se había disparado y donde resultaba muy difícil, además de muy caro, conseguir nuevas unidades. En 1915, año de la entrada en servicio de los dos nuevos vapores construidos en Euskalduna, la CMN vendió el *Mar Rojo* por 25.000 libras esterlinas. Si tenemos en cuenta que lo había adquirido en 1909 por 14.500 libras y que cada uno de los buques nuevos costaba alrededor de 30.000 libras, lo cierto es que la venta también fue un negocio redondo para la empresa<sup>34</sup>.

Apenas poseemos datos sobre el tráfico de los buques de la CMN durante la I Guerra Mundial, pero los que tenemos detectan un fenómeno generalizado en la mayor parte de la flota mercante bilbaína: a partir de 1917, cuando la guerra submarina se intensifica, los buques abandonan parcialmente el tráfico del comercio exterior español para emplearse en tráficos extranacionales, más arriesgados, pero mucho más rentables. En el caso de la CMN, el descenso es más acusado en el tráfico de importación, probablemente en beneficio de puertos de países aliados (véase cuadro 2). La apuesta por estos nuevos tráficos entrañaba riesgos considerables, pero también supuso beneficios espectaculares. Empecemos por los primeros: entre 1917 y 1918 la CMN perdió cinco unidades y más de 11.000 TRB, todas ellas hundidas por submarinos alemanes, lo que suponía el 56 por 100 del tonelaje propiedad de la compañía antes del estallido del conflicto (véase cuadro 4).

32. Las razones de esta estrategia de adquisición de empresas y conversión en filiales son de tipo fiscal. Sobre la formación y la composición del grupo empresarial liderado por la familia Aznar y la Naviera del mismo nombre, véase VALDALISO (2002).

33. Para más detalles sobre la constitución de la empresa y las sociedades constituyentes, VALDALISO (1993), pp. 17-27.

34. VALDALISO (1993), pp. 34-36.

**GRÁFICO 3. EVOLUCIÓN DE LA FLOTA DE LA COMPAÑÍA MARÍTIMA DEL NERVIÓN, 1914-1945**



Fuente: VALDALISO (1993), Apéndice 8.5.

Los beneficios obtenidos por la CMN en este periodo fueron espectaculares. Entre 1915 y 1920 la compañía repartió casi 62 millones de pesetas en concepto de dividendos (y nuevas acciones entregadas totalmente liberadas) a sus accionistas. En esos seis años, por cada peseta invertida en la compañía los accionistas recibieron 13 (la rentabilidad para el accionista fue la más alta de todas las navieras bilbaínas). En pesetas constantes de 1913, la CMN ganó entre 1915 y 1920 tres veces más dinero que en la suma total del resto de los ejercicios desde su creación hasta 1935 incluido. Pero además, la CMN aprovechó la extraordinaria coyuntura para incrementar sus reservas, una parte de las cuales (entre 1915 y 1920, unos 33,5 millones de pesetas) destinó a la adquisición de nuevos buques. Las dotaciones a reservas fueron muy elevadas en los ejercicios donde se realizó el encargo de las nuevas unidades: en 1916 y 1917 representaron, respectivamente, un 26 y un 46 por 100 de los beneficios después de impuestos; en 1919 y 1920, un 67 y un 47 por 100. De las reservas (invertidas por regla general en depósitos bancarios, títulos de deuda y valores privados) salió también la cantidad destinada a reducir el valor de la flota cuando el ciclo cambió en 1921 y se hundieron los fletes y los precios del tonelaje, casi 28 millones de pesetas, cantidad que equivalía al 75 por 100 del valor de la flota en 1920<sup>35</sup>.

Al igual que otras navieras españolas, la CMN aprovechó la coyuntura de la guerra y la inmediata posguerra para penetrar en el tráfico trasatlántico entre España y el continente americano, en este caso, en el tráfico regular entre los puertos norteamericanos del Golfo de México y Europa. Al terminar la guerra, en 1919, la compañía inició un servicio regular entre los principales puertos del Golfo de México (Nueva Orleans, Galveston, Houston, Mobile y Bronwsville) y Barcelona, importando algodón y carga general. La entrada en este tráfico, que se convirtió en el más importante para la empresa a partir de entonces, fue una apuesta estratégica importante y arriesgada. El tráfico regular es bastante más complejo que la navegación libre: requiere, por norma general, de buques especializados, más veloces, jóvenes y bastante más caros, y de una buena organización comercial, encargada de gestionar la multiplicidad de cargas embarcadas y desembarcadas a lo

35. VALDALISO (1993), pp. 46-49.

largo de los diferentes puertos de escala. Además, suele estar regulado por conferencias navieras, carteles integrados por diversas compañías que regulan las características del servicio y fijan los fletes<sup>36</sup>.

Las especiales circunstancias derivadas de la I Guerra Mundial desempeñan un papel fundamental para explicar esta decisión. En primer lugar, la guerra desorganizó, desde el lado de la demanda, pero también desde el de la oferta, un tráfico que desde los años ochenta del siglo XIX había estado regulado por diversas conferencias navieras. Además, en 1916 el Gobierno de Estados Unidos prohibió la existencia de conferencias cerradas, obligando a las existentes a admitir nuevas compañías siempre que éstas respetasen los acuerdos básicos de la conferencia. Estos dos hechos facilitaron la entrada de la CMN en este nuevo negocio. Ahora bien, para ello era necesario, además, disponer de una flota mercante de características muy determinadas (buques veloces y apropiados para el tipo de tráfico y carga) y contar con una buena organización comercial en los puntos de origen y destino del tráfico. Entre 1915 y 1921, la CMN recibió 8 nuevos buques construidos por los astilleros bilbaínos de Euskalduna, La Naval y Astilleros del Nervión y financiados con los beneficios extraordinarios logrados durante la guerra (además de comprar otras tres unidades de segunda mano). En total, once buques con 42.213 TRB, una capacidad de transporte superior en más del 50 por 100 a la que tenía antes del conflicto y que situó a la CMN como la segunda naviera de Bilbao. En los años siguientes, la empresa reforzó esa estrategia de operar con buques nuevos que incorporaran los últimos adelantos técnicos. En 1924 la gerencia indicaba que la "política de esta Compañía [es] tener buques nuevos solamente"<sup>37</sup>.

A la altura de 1925 la compañía tenía empleados siete de sus nueve buques en la línea regular del Golfo de México, trabajando los restantes en el mercado libre<sup>38</sup>. Sin embargo, desde 1926 la CMN se vio obligada a retirar una parte de su flota de la línea del Golfo debido a la agresiva política del *Shipping Board* de Estados Unidos, que impuso una fuerte rebaja de las tarifas al resto de navieras de la conferencia ante la amenaza de iniciar, en caso contrario, una guerra de fletes. La CMN dejó inicialmente sus cuatro buques más grandes en este tráfico, destinando el resto al tráfico libre europeo<sup>39</sup>. No obstante, los cambios en la línea del Golfo acabaron modificando la estrategia de la compañía que, en 1928, vendió cinco de sus buques —entre ellos los dos más grandes— a la Compañía Trasmediterránea, invirtiendo el producto de la venta en dos nuevos buques propulsados a motor Diesel y destinados al tráfico regular de carga general. En palabras del Presidente a los accionistas, en enero de 1929:

"El Consejo de Administración, después de estudiar la situación de fondos de la Compañía, y considerando la fuerte competencia que existe en todos los mercados, ha tenido el convencimiento de que solamente pueden obtener utilidades aquellas Compañías que disponen de buques construidos con los últimos adelantos, principalmente motonaves porque, aunque su precio de construcción es elevado, trabajan con mucha economía en el consumo y rapidez en la marcha, siendo sus resultados mucho mejores que los de los buques de vapor"<sup>40</sup>.

Unos pocos meses después del encargo a Euskalduna de los dos nuevos buques, se inició la crisis económica que tuvo dos grandes consecuencias sobre el transporte marítimo. La primera, la grave contracción del comercio mundial que deprimió la demanda y redujo los fletes. La segunda, las grandes alteraciones de los tipos de cambio de las principales monedas producidas tras la crisis financiera internacional de primavera-verano de 1931. A la altura de 1932, una quinta parte del tonelaje mercante mundial estaba amarrado. En el caso de la flota mercante española, esa proporción se elevaba hasta el 22 por 100<sup>41</sup>. En esas mismas fechas, la CMN tenía amarrados dos buques, que representaban un 20 por 100 de su tonelaje total. Sólo la Compañía Trasmediterránea tenía tasas de amarre más bajas. A diferencia de otras navieras españolas, como Ybarra, la CMN soportó la crisis con una relativa tranquilidad por varios factores. En primer lugar, disponía de algunos buques nuevos propulsados a motor, un tipo de buque que no se amarró durante esta crisis en España. En segundo, operaba en un tráfico de línea regular donde la caída de los fletes fue menos grave que en el tráfico libre (aunque, como en toda situación de crisis, tuvo que soportar la competencia cre-

36. Sobre las características diferenciales del tráfico regular respecto a los tráficos libres, veáanse STOPFORD (1992), y VALDALISO (1997), capítulo 1.

37. CMN, Libro de Actas nº 2, fol. 45.

38. CMN, Libro de Actas nº 2, fol. 54.

39. CMN, Libro de Actas nº 2, fol. 76.

40. CMN, Libro de Actas nº 2, fol. 100.

41. Sobre la crisis, VALDALISO (1991), p. 166 y siguientes.

ciente de *outsiders* en este tráfico). Por último, las importaciones de algodón norteamericano –la mercancía fundamental en la línea del Golfo– se incrementaron sensiblemente en España durante la primera mitad de los años treinta<sup>42</sup>.

La Guerra Civil afectó de manera especialmente grave a la CMN que, desde principios de 1937, fue perdiendo, por diversos motivos, el control de su flota hasta carecer de buque alguno disponible para su explotación desde junio de 1938 en adelante. Dos de sus buques se hundieron (el *Mar Caspio* y *Mar Báltico*), otros tres fueron retenidos en puertos extranjeros (el *Mar Rojo* en West Hartlepool, el *Mar Caribe* en Orán y el *Mar Blanco* en Odessa) y los dos restantes, las motonaves *Mar Cantábrico* y *Mar Negro*, capturadas en 1937 por el Gobierno de Franco y convertidas en cruceros auxiliares durante todo el conflicto. A principios de 1939 logró recuperar el *Mar Rojo* y el *Mar Caribe* (no así el *Mar Blanco*, confiscado por la URSS) y un año más tarde, y tras su transformación en mercantes, el *Mar Cantábrico* y el *Mar Negro*. En total, la CMN perdió un 34 por 100 del tonelaje disponible antes del conflicto<sup>43</sup>.

**CUADRO 5. SITUACIÓN DE LA FLOTA DE LAS COMPAÑÍAS NAVIERA VASCONGADA Y MARÍTIMA DEL NERVIÓN EN DICIEMBRE DE 1938**

	Naviera Vascongada		Marítima del Nervión	
	Nº	TRB	Nº	TRB
Flota disponible en 1936	9	28.188	7	33.417
Incautada por el Gob. de Franco	–	–	2	13.264
Embargada en puertos extranjeros	6	19.163	3	13.931
Pérdidas	2	5.922	2	6.222
Disponible en diciembre 1938	1	3.103	–	–
Disponible 1938/Disponible 1936 (%)	11,1%	11,0%	0,0%	0,0%

Fuente: CNV, Libro de Actas Junta de Gobierno n<sup>o</sup> 4; Asociación de Navieros del Cantábrico, Memoria 1937, Anexos II y VI; Memoria 1938, Anexos II y III; GONZÁLEZ ECHEGARAY (1977).

Debido a la escasez de tonelaje disponible y “aprovechando la baja en el mercado de buques” y el cobro del seguro del *Mar Báltico*, la CMN adquirió, en junio de 1939, un nuevo vapor, el *Luchana* (rebautizado como *Mar Tirreno*) a la Vasco-Cantábrica de Navegación. A pesar de su elevada edad (había sido construido en 1908), el *Luchana* constituyó una buena inversión: se adquirió a un precio barato y se mantuvo en servicio hasta 1955. Al terminar la Guerra civil e iniciarse la II Guerra Mundial, la CMN disponía de una flota de cinco buques. No obstante, la escasez de divisas del país y la acusada intervención del Estado en el comercio exterior limitaron considerablemente la libertad de los gerentes de la empresa para emplear sus buques. En julio de 1940 la gerencia suspendió la línea regular entre el Golfo de México y Barcelona, “porque por ahora se han dejado de comprar algodones Norteamericanos que eran la base de este servicio”<sup>44</sup>. Aunque el servicio de línea no se restableció hasta 1947, el tráfico con los Estados Unidos se reanudó en 1944, pero ya a fletes fijados por el Gobierno. Durante estos años, los buques de la CMN realizaron otros servicios para el Estado: en 1940 y 1941 transportaron trigo argentino para España; en 1945 el *Mar Tirreno* fue destinado al servicio de transporte entre Guinea y España. El resto de las unidades se empleó en tráficos “libres”<sup>45</sup>. Aunque la situación no era comparable a lo ocurrido durante la I Guerra Mundial, lo cierto es que las tarifas gubernamentales permitieron a la CMN obtener cuantiosos beneficios, distribuidos a partes iguales entre los accionistas y la dotación a reservas de la compañía. Los fondos líquidos de la CMN alcanzaron durante este periodo su nivel más alto pero, a diferencia de lo ocurrido tras la Gran guerra, la empresa no pudo destinarlos a la compra de nuevos buques. En su lugar, fueron invertidos en títulos de deuda pública y diversos valores de empresas privadas (bancos, eléctricas y otros). A la altura de 1945 la partida de “bancos y banqueros”,

42. VALDALISO (1993), pp. 43-44.

43. VALDALISO (1993), pp. 67-68.

44. CMN, Libro Actas n<sup>o</sup> 3, fol. 21.

45. CMN, Libro Actas n<sup>o</sup> 3, fol. 58v, y 63v.

que reflejaba las disponibilidades líquidas de la compañía, representaba más del 90 por 100 del activo total<sup>46</sup>.

**CUADRO 6. DIVIDENDOS REPARTIDOS POR LAS COMPAÑÍAS NAVIERA VASCONGADA Y MARÍTIMA DEL NERVIÓN, 1939-1945 (EN % SOBRE CAPITAL DESEMBOLSADO)**

	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Naviera Vascongada	—	—	40	18	26	12	28
Marítima del Nervión	10	30	48	49	48	52	53

Fuente: elaboración propia a partir de las Memorias de ambas compañías. Sobre la CMN, véase Valdaliso (1993).

## CONCLUSIONES

Vistas en perspectiva, las dos guerras mundiales constituyeron sendas edades de oro para la flota mercante bilbaína, que aprovechó la condición de neutral de la bandera española. El fuerte incremento de la demanda derivada de transporte y del riesgo inherente al negocio disparó los precios y los costes, pero también los beneficios. Durante la Gran guerra, la gran mayoría de los empresarios navieros bilbaínos optó por convertir las amenazas en oportunidades y seguir en el negocio, en lugar de vender sus buques a precios fabulosos y retirarse a vivir de las rentas acumuladas. A su término, las compañías navieras invirtieron una parte de sus beneficios en renovar y ampliar el tamaño de su flota. Las condiciones no fueron exactamente iguales durante la II Guerra Mundial, básicamente porque las reglas del juego y el marco institucional en el que se desenvolvían las navieras bilbaínas habían cambiado con el nuevo régimen instaurado tras la Guerra Civil. El intervencionismo y proteccionismo extremo de los Gobiernos de Franco en los años cuarenta recortaron extraordinariamente el margen de libertad a la iniciativa empresarial, lo que se dejó sentir con más gravedad en negocios, como el marítimo, que estaban muy internacionalizados tanto por los mercados donde adquirían sus insumos básicos, como por los mercados donde vendían sus servicios. Una de las principales disposiciones de la nueva política marítima, la prohibición de importar buques nuevos y/o de segunda mano, fue especialmente dañina para las navieras bilbaínas que, a diferencia de lo que hicieron tras la Gran guerra, no pudieron destinar sus beneficios, ahora menores, a renovar y modernizar su tonelaje mercante. Durante los años cuarenta y cincuenta, y debido a razones institucionales, las navieras bilbaínas no pusieron en práctica otra de las estrategias básicas en este negocio, la inversión constante y continua en tonelaje moderno<sup>47</sup>.

## BIBLIOGRAFÍA

- FAYLE, C. Ernest (1927), *The War and the Shipping Industry*, Londres, Oxford University Press.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1977), *La marina mercante y el tráfico marítimo en la Guerra Civil*, Madrid, San Martín.
- LEQUERICA, José F. (1956), *La actividad económica de Vizcaya en la vida nacional*, Madrid, Real Academia de Ciencias Morales y Políticas.
- MOHAMMED, S. I. S., y WILLIAMSON, J. G. (2004), "Freight rates and productivity gains in British tramp shipping 1869-1950", *Explorations in Economic History*, 41, 172-203.
- RODRIGO ALHARILLA, Martín (2001), *Los Marqueses de Comillas 1817-1925. Antonio y Claudio López*, Madrid, LID Editorial Empresarial.
- STOPFORD, Martin (1988), *Maritime Economics*, Londres, Unwin Hyman.

46. VALDALISO (1993), pp. 73-76.

47. Aunque otras medidas institucionales protegieron a las compañías navieras de la competencia exterior, las consecuencias a medio y largo plazo de estas nuevas condiciones sobre la competitividad, las capacidades y los recursos financieros de las empresas fueron muy negativas, véase VALDALISO (2001).



STURMEY, S. G. (1962), *British Shipping and World Competition*, Londres, Athlone Press.

TORRENTE FORTUÑO, José A. (1966), *Historia de la Bolsa de Bilbao. 75 años: 1890-1965*, Bilbao, Bolsa de Bilbao.

VALDALISO, Jesús M<sup>o</sup> (1991), *Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*, Bilbao, IVAP.

- (1993), *Desarrollo y declive de la flota mercante española en el siglo XX: Historia de la Compañía Marítima del Nervión (1907-1986)*, Madrid, Fundación Empresa Pública–Programa de Historia Económica, Documento de Trabajo 9305.

- (1994), "Management, Profitability and Finance in Twentieth–Century Spanish Merchant Shipping: the Compañía Marítima del Nervión as a Case Study (1899-1986)", *Research in Maritime History*, VI, 67-90.

- (1996), "The diffusion of technological change in the Spanish merchant fleet during the twentieth century. Available alternatives and conditioning factors", *The Journal of Transport History*, 17, 2, 95-115.

- (1997), *La navegación regular de cabotaje en los siglos XIX y XX. Guerras de fletes, conferencias y consorcios navieros*, Vitoria, Gobierno Vasco–Depto. Transportes y Obras Públicas.

- (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, Fundación Empresa Pública–Programa de Historia Económica, Documento de Trabajo 9802.

- (2000), "La Empresa Nacional Elcano y el 'coco' de las navieras privadas", en GÓMEZ MENDOZA, Antonio (Ed.), *De mitos y milagros. El Instituto Nacional de Autarquía*, Barcelona, Universitat de Barcelona.

- (2001), "Entre el mercado y el Estado: la marina mercante y el transporte marítimo en España en los siglos XIX y XX", *TST. Revista de Historia*, 1, 55-79.

- (2002), "Grupos empresariales, marco institucional y desarrollo económico en España en el siglo XX: los negocios de la familia Aznar", *Revista de Historia Económica*, XX, 3, 577-624.