

Análisis económico, financiero y contable de la normativa reguladora de las juntas de obras de puertos en España, siglos XIX y XX

Mercedes Calvo Cruz*, Candelaria Castro Pérez** y Sonia Granado Suárez***

resumen

El presente trabajo se ocupa de aquellas funciones que constituyeron los objetivos centrales de la administración que se encargó de la construcción y explotación de los puertos y, de forma expresa, de la normativa que reguló las tareas de organización y administración a través de la creación de las juntas de obras, y los reglamentos que se emitieron para su funcionamiento. Del análisis de los reglamentos se evidencian dos ámbitos en la organización de la junta de obras, el ámbito económico, contable y financiero, y por otro lado, el ámbito técnico. En nuestro trabajo se desarrolló el primero de los ámbitos señalados, con el fin de plasmar la organización administrativa y destacar las particularidades contables y financieras de las juntas de puertos.

Finalmente, este estudio podría dar lugar a posteriores investigaciones como serían, entre otras, verificar la efectiva aplicación de la normativa por parte de una determinada junta de obras del puerto y realizar un análisis empírico con los datos facilitados por la documentación contable que genera la aplicación de los reglamentos.

Palabras clave: contabilidad, historia, puertos, junta de obras, siglos XIX-XX.

abstract

Economic, financial and accountancy analysis of Spanish port authority board of directors' regulations (19th and 20th centuries)

The present work deals with some functions which constituted the central objectives of the administration responsible for constructing and exploiting Spanish ports; it expressly deals with regulations concerning organisational and administrative tasks and the creating of the port authority (works) board of directors and the regulations issued for their functioning. Analysing the regulations revealed two areas of responsibility in how the port authority board of directors were organised: the economic, accountancy and financial area and the technical area. This work concentrates on the first of the aforementioned areas, reflecting the administrative organisation and highlighting the port authority board of directors' accountancy and financial characteristics.

This study could lead to further investigation such as verifying the effective application of regulations by a particular port authority (works) board of directors and making an empirical analysis of the data provided by the accountancy documentation which led to applying the regulations.

Key words: accounting history, ports, port authority board of directors, 19th and 20th centuries.

résumé

Analyse économique, financière et comptable de la norme régulatrice des « Juntas de obras » des ports en Espagne (XIXe et XXe siècle)

Ce travail analyse les fonctions qui ont constitué les objectifs centraux de l'administration chargée de la construction et de l'exploitation des ports et plus particulièrement de la norme qui a réglementé les tâches d'organisation et administration par la création des "Juntas de obras", et les règlements établis pour son fonctionnement. L'analyse des règlements met en évidence deux domaines dans l'organisation des "Juntas de obras", le domaine économique, comptable et financier, et d'autre part le domaine technique. Dans ce travail le premier domaine signalé a été développé, afin de déterminer l'organisation administrative et de mettre en valeur les particularités comptables et financières des "Juntas de obras".

Finalment, cette étude pourrait donner lieu à des investigations futures, comme notamment la vérification de l'application effective de la norme par une "Junta de obras" du port déterminée et la réalisation d'une analyse empirique des données apportées par la documentation comptable engendrée par l'application de ces règlements.

Mots clé: comptabilité, histoire, ports, "Junta de obras", XIXe -XXe siècle.

resumo

Análise econômica, financeira e contábil da normatividade reguladora das juntas de obras de portos na Espanha (séculos XIX e XX)

O presente trabalho ocupa-se daquelas funções que constituíram os objetivos centrais da administração que se encarregou da construção e exploração dos portos e, de forma expresa, da normatividade que regulamentou as tarefas de organização e administração através da criação das Juntas de obras, e os regulamentos que se emitiram para seu funcionamento. Da análise dos regulamentos evidenciam-se dos âmbitos na organização da Junta de obras, o âmbito econômico, contábil e financeiro, e por outro lado, o âmbito técnico. Em nosso trabalho desenvolveu-se o primeiro dos âmbitos indicados, com o fim de caracterizar a organização administrativa e destacar as particularidades contábeis e financeiras das Juntas dos Portos.

Finalmente, este estudo poderia dar lugar a posteriores pesquisas como seriam, entre outras, verificar a efetiva aplicação da normatividade por parte de uma determinada Junta de obras do porto e realizar uma análise empírica com os dados fornecidos pela documentação contábil gerada pela aplicação dos regulamentos.

Palavras-chave: contabilidade, história, portos, Junta de obras, séculos XIX-XX.

Clasificación JEL: M49

Recibido: enero de 2008

Aprobado: agosto de 2008

Correspondencia: Candelaria Castro, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Campus Universitario de Tarifa, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, 35017, Las Palmas de Gran Canaria, España.

* Doctora en Ciencias Económicas y Empresariales, profesora titular de Universidad, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, España.

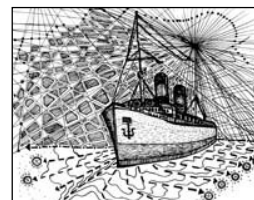
Correo electrónico: mcalvo@defc.ulpgc.es

** Doctora en Ciencias Económicas y Empresariales, profesora titular de Escuela Universitaria, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, España.

Correo electrónico: ccastro@defc.ulpgc.es

*** Profesora colaboradora, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, España.

Correo electrónico: sgranado@defc.ulpgc.es



Calvo Cruz, M., Castro Pérez, C., & Granado Suárez, S. (2008). Análisis económico, financiero y contable de la normativa reguladora de las juntas de obras de puertos en España, siglos XIX y XX. *Innovar*, 18(32), 153-166.

1. Introducción

En numerosos países desarrollados, el interés por los diversos aspectos en el florecimiento de los puertos en el siglo XIX ha aumentado “impulsado, a nivel general, por los estudios de historia y arqueología industrial y, a nivel más concreto, en muchos casos, por los propios proyectos urbanísticos de reconversión de las áreas portuarias construidas en el citado siglo” (Alemany, 1991, p. 23).

En el desarrollo general de la civilización, el papel desempeñado por los enclaves portuarios ha adquirido una importancia histórica trascendental. Los puertos han operado como centros vitales del sistema de comunicaciones internacional, permitiendo el intercambio de mercancías, ideas, noticias, etc., para la vida de un país que se abre al mundo exterior. En este sentido, la “Exposición de su Majestad” inserta en el Real Decreto de 17 de diciembre de 1851, por el cual se atribuye al Estado español la titularidad de los puertos de la península e islas adyacentes, señala que “en los puertos nacen y mueren para el reino la exportación e importación de su comercio, que es, como si dijéramos, el movimiento y vida de su producción y de su industria”.

En general, se ha de señalar que a mediados del siglo XIX el puerto es un complejo espacio económico de intercambio, almacenaje y, a veces, de producción de mercancías y de construcción y reparación de buques, en que tanto las infraestructuras exteriores como las interiores alcanzan dimensiones y costes no superados por las obras públicas de cualquier otro tipo (Sáenz, 1994, p. 102).

A partir del citado Real Decreto de 17 de diciembre de 1851 por el cual el Ministerio de Fomento se responsabiliza definitivamente de todos los puertos, y hasta los primeros años del siglo XX, tienen lugar las grandes obras de construcción y comienza una nueva etapa de desarrollo de los principales puertos con sus juntas de obras, como órganos para el perfeccionamiento de las infraestructuras portuarias, para su organización y administración, configurándose un sistema que, con relativamente pocos cambios, se mantiene, en algunos aspectos, hasta la actualidad (Alemany, 1991, p. 25).

Las grandes infraestructuras portuarias han ido asumiendo diversas funciones, de forma distinta en las diferentes etapas históricas, al respecto, Alemany (1991, p. 17) establece la siguiente clasificación: áreas de abrigo para las embarcaciones; infraestructuras de cambio de medio de transporte y de carga, descarga o trans-

bordo de mercancías; espacios de almacenamiento de productos; centros de contratación mercantil; áreas de transformación y embalaje de mercancías; y otros servicios a las marinas mercante, de pasaje, pesquera, militar, de ocio, etc.

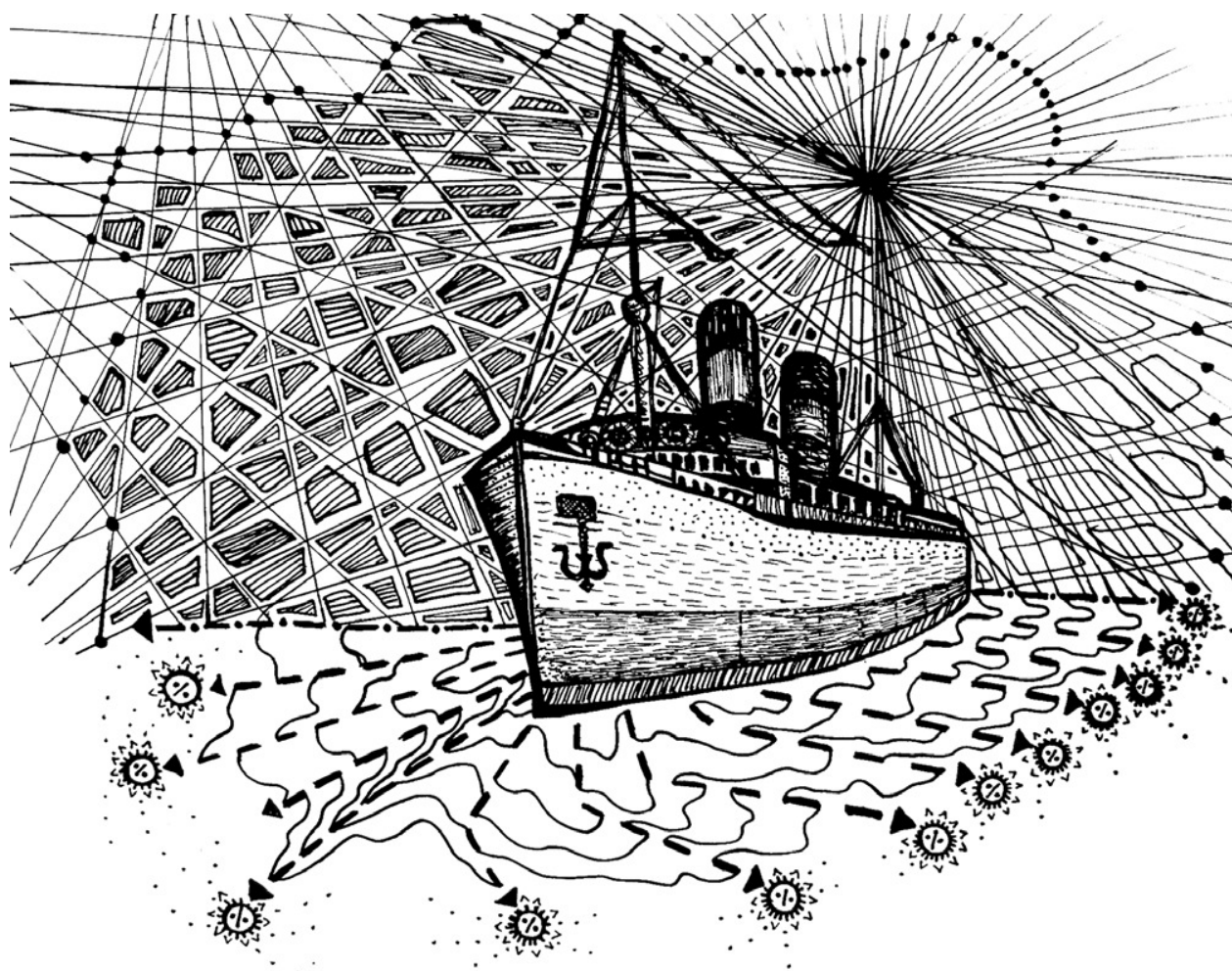
Las funciones señaladas sufrieron importantes cambios en el siglo XIX. En este sentido, la máquina de vapor supuso transformaciones profundas en los sistemas portuarios, especialmente y de forma directa en las tres primeras funciones que son las que configuran el carácter de gran obra pública de las infraestructuras portuarias. Mientras que, las tres últimas funciones muestran un componente más socioeconómico relacionado con las características del entorno urbano y territorial, estableciendo relaciones complejas con las actividades y funciones más directamente portuarias, elementos básicos que explican el desarrollo de los puertos (Alemany, 1991, p. 18).

El presente trabajo se centra en aquellas funciones que constituyeron los objetivos centrales de la administración responsable de la construcción y explotación de los puertos y de forma expresa, la normativa que reguló las tareas de organización y administración a través de la creación de las juntas de obras, y los reglamentos que se emitieron para su funcionamiento. Del análisis de los citados reglamentos se evidencian dos ámbitos en la organización de la junta de obras, el ámbito económico, contable y financiero, por una parte y, por otra, el ámbito técnico. En nuestro trabajo vamos a desarrollar el primero de los ámbitos señalados, con el fin de plasmar la organización administrativa y destacar las particularidades contables y financieras de las juntas de puertos, poniendo de relieve las funciones asignadas al secretario-contador, responsable de la contabilidad y de la gestión económica de la junta, y el depositario-pagador, figuras clave, entre otros cargos intervinientes, al constituir nuestro principal objetivo.

Las fuentes primarias que servirán de apoyo fundamental para la exposición de este trabajo son fundamentalmente los reglamentos de organización y régimen de las juntas de obras de puertos. En cuanto a las fuentes secundarias, hemos de señalar que una revisión de la literatura científica en torno a los puertos nos ha revelado numerosas obras escritas, desde la perspectiva histórica de estas construcciones, distinguiendo las referidas a cuestiones técnicas¹ (construcción naval e ingeniería portuaria) como aquellas que versan sobre la historia en general² (evolución de los puertos, tráfico marítimo con el Nuevo Mun-

¹ Puede consultarse la obra de Zozaya (1994) y la Revista Puertos: www.puertos.es, entre otras.

² Destacamos entre otros los trabajos de Alemany (1991), Rodríguez-Villasante (1994), Frax y Matilla (1994), Sáenz (1994), Frax et ál. (1994), Tovar et ál. (2004).



do, transporte, comercio marítimo, sistema de patentes, etc.) y de forma específica la característica de los puertos francos³. Otros trabajos notables son los referidos al régimen jurídico-administrativo⁴ de los puertos, que sin duda nos aportarán los datos necesarios para la consecución de nuestros objetivos.

Por otra parte, y atendiendo a nuestro campo de investigación, la historia de la contabilidad, y la clasificación dada por Hernández (1996a, p. 72) en función del tipo de fuente, el trabajo que se presenta se encuadra entre los dedicados al estudio de las normas y textos reguladores de la actividad contable, y demás consideraciones legales surgidas en el desarrollo de esta actividad y en la aplicación de las normas. Además, y siguiendo al citado autor, si se considera el sujeto que desarrolla la actividad contable, hemos de situarnos en la historia de la contabilidad pública (Hernández, 1996a, pp. 72-73).

Asimismo, podríamos afirmar que los trabajos relacionados con los puertos en España son casi inexistentes en nuestra línea de investigación; en este sentido, citamos los trabajos de Hernández (1996b), Torrejón (2001) y Donoso (2002, 2003), centrados en el siglo XVIII. El trabajo de Hernández⁵ analiza la administración y la contabilidad de la armada española, con una referencia específica a la Ordenanza 1735. Por su parte, el profesor Torrejón también se centra en el tema de la armada española desde la perspectiva del historiador económico. Los trabajos de Donoso analizan y determinan el resultado de la carga de un barco de mercancías en el tráfico de esclavos negros entre Inglaterra y la América española, a través de las cuentas que se dieron.

Esta circunstancia nos animó a adentrarnos en el tema objeto de nuestro trabajo, a la par que el siglo XIX y principios del XX es un periodo en que esta discipli-

³ La Revista de Obras Públicas facilita un fondo interesante de trabajos: <http://ropdigital.ciccp.es/public/index.php>

⁴ Referidos a estos aspectos hemos de considerar las siguientes obras: Cosculluela (1973), Navajas (2000) y Acero (2002).

⁵ Publicada una versión posterior en español en 2004, en la Revista Memoria, N.º 11, de Colombia.

na no se ha visto muy enriquecida, como señaló Hernández (1996a, p. 92) respecto a los últimos años del siglo XIX: “de gran interés porque en ellos se produce la incorporación de España a las corrientes contables modernas, adolece de una casi absoluta falta de investigaciones histórico-contables. Lo mismo cabe decir de la etapa contemporánea, que así hemos asignado al siglo XX”. Posteriormente, el citado autor mantiene la afirmación anterior al referirse a la época, como lo demuestran sus palabras: “Uno de los espacios más ignorados –paradójicamente, dada su cercanía– es el del pensamiento contable español del siglo XIX y comienzos del siglo XX” (2003, p. 24).

Más recientemente, Hernández (2005, pp. 45-94) realiza un exhaustivo análisis de la investigación histórico-contable en España durante el periodo 2001-2005, aportando datos muy interesantes. En este sentido, el 28% de los trabajos realizados en España se encuadran dentro del grupo dedicado a la contabilidad del sector público y, a pesar de experimentar algunas oscilaciones, se ha producido un aumento de los mismos en el citado periodo objeto de estudio. Los temas abarcados por estas investigaciones se inician con la fábrica de tabacos de Sevilla y la Administración de las Indias, así como la contabilidad municipal, la banca pública municipal, la contabilidad del ejército y la armada.

Finalizamos esta introducción con el planteamiento de la estructura que se va a seguir en el presente trabajo. En primer lugar se hace una referencia expresa al puerto, su concepto y evolución en el tiempo, y se pone de manifiesto la entidad local que tuvo en un principio para pasar a una entidad nacional donde el Estado se hace responsable del mismo. A continuación, se analiza la junta de obras del puerto por ser una de las instituciones fundamentales para la buena gestión del ente, exponiendo sus funciones, la normativa reguladora de la misma, en el periodo señalado, y su incidencia en materia contable. Finalizamos el estudio con la exposición de las consideraciones y conclusiones más significativas.

2. El puerto y su junta de obras

El concepto de puerto ha evolucionado a lo largo del tiempo en consonancia con el creciente desarrollo de las actividades que se realizan en el mismo. En torno a la Edad Media se consideraba el puerto como un lugar encerrado entre montañas, o en la ribera del mar, don-

de se cargaban o descargaban las naves (Ley VIII del Código de las Siete Partidas, de 23 de junio de 1263).

Esta función tradicional del puerto va a sufrir unos cambios trascendentales, especialmente en la segunda mitad del siglo XIX, que van a configurar una noción del mismo muchísimo más amplia, es decir, como “un recinto cerrado en el que se ofrece a los barcos el uso de la infraestructura básica y, también, una gran variedad de servicios. Estos van desde el remolque hasta el suministro de combustible, desde el manejo de la carga hasta los servicios bancarios y de seguros; en fin, desde el almacenaje de la carga hasta la reparación del buque” (Suárez, 2003, pp. 18-19).

Hasta mediados del siglo XIX los puertos españoles se regían por normas específicas para cada puerto, que trataban aspectos relacionados con su construcción, explotación y financiación de las obras. Con el Real Decreto de 17 de diciembre de 1851 la situación cambia al distinguir por primera vez, en su artículo 3, entre puertos de interés general y de interés local.

Con esta clasificación portuaria, como señala Navajas (2000, p. 28), se pretendía determinar unos criterios objetivos, para con base en ellos proceder a delimitar los puertos cuya gestión le correspondía al Estado, de aquellos otros cuya titularidad pertenecía a los entes locales. De esta forma, “las obras y limpias de los puertos de interés general serán costeadas en su totalidad por el Estado”⁶, en cambio los puertos de interés local contarán con una financiación mixta (Estado y localidad correspondiente).

Este nuevo sistema supuso un cambio radical, puesto que hasta la aparición del citado Real Decreto de 1851 las obras en los puertos se realizaban exclusivamente por iniciativa de las corporaciones locales y se financiaban con los arbitrios sobre las mercaderías previa solicitud al Rey de la autorización para recaudar dichos tributos⁷.

El 7 de mayo de 1880 se promulga la primera Ley de Puertos y se produce un notorio cambio en la clasificación indicada anteriormente, al distinguir, además, dentro de los puertos de interés general dos categorías: puertos de primer orden y puertos de segundo orden.

El artículo 15 de la citada ley consideraba puertos de interés general

los destinados especialmente a fondeaderos, depósitos mercantiles, carga y descarga de los buques que se emplean en la industria y comercio marítimo, cuando el que

⁶ Artículo 3 del Real Decreto de 17 de diciembre de 1851.

⁷ Las casas de contratación, los consulados y los consejos eran los entes encargados de solicitar al monarca la autorización, como se desprende de la exposición de motivos del Real Decreto de 1901.



se verifique por estos puertos pueda interesar a varias provincias y se hallen en comunicación directa con los principales centros de producción de España. Son también de interés general los denominados de refugio por su situación y condiciones especiales de capacidad, seguridad y abrigo en los temporales.

En cambio, los puertos de interés local, provinciales y municipales, se caracterizaban por estar destinados principalmente al fondeadero, carga y descarga de los buques que se empleaban en la industria y comercio locales. Añade el mencionado artículo 15 la posibilidad de incluirse en la categoría de interés general si el comercio realizado se extiende a otras localidades, territorios o provincias.

La importancia de los puertos no radica exclusivamente en ser un soporte impulsor del comercio y, por ende, un instrumento generador de progreso, puesto que también son entes recaudadores de gravámenes y arbitrios para el Estado. Los derechos portuarios fueron aumentando⁸ a lo largo del siglo XIX; de esta forma a mitad de la centuria eran dos los derechos cobrados en los puertos: el impuesto de fondeadero y el de carga y descarga. En 1856, a través de un decreto, se refrendaron los anteriores y se añadieron el de faros y el de transbordo. A modo de ejemplo sirva la relación de impuestos que se aplicaban en el puerto de Bilbao durante el siglo XIX (Puerta, 1994, p. 45): aviso de agua, derecho de baliza, practicaje, lemanaje, sanidad, cuarentena, atoaje, fondeadero, carga y descarga, amarraderos, arrastre a la sirga y arbitrios para obras.

Por otra parte, en la actividad del puerto es necesaria la intervención de multitud de agentes portuarios, siendo la junta de obras del puerto (actual Autoridad Portuaria) una de las instituciones fundamentales para el buen funcionamiento del mismo. Estas fundaciones, a juicio del historiador Alzola (1979, p. 496), “contribuyeron a imprimir a las obras el espíritu mercantil indispensable para su buen éxito” y facilitaron el cobro de los impuestos.

Las juntas de obras del puerto surgen cuando concluye el monopolio del Estado sobre las obras públicas, por aplicación del Real Decreto de 14 de noviembre de 1868. En su artículo 14 expone que las obras que

en la actualidad están a cargo del Estado serán costeadas en su totalidad o en parte por el mismo, salvo que algún particular, empresa o corporación lo solicite. Tal y como señala Cosculluela (1973, p. 60) las juntas no aparecieron en el citado Real Decreto pero sí estaba implícito su espíritu y se crearon a solicitud de los intereses locales de cada puerto. Este es el caso de la primera junta de obras que se crea en Barcelona⁹, al amparo de este Real Decreto y por petición de diferentes agentes económicos vinculados al tráfico marítimo.

Entre las funciones de las juntas de obras del puerto cabe citar: impulsar la construcción del puerto, rentabilizar al máximo las instalaciones portuarias —mediante el establecimiento de las tarifas que debían pagar los empresarios por la utilización de las infraestructuras y servicios portuarios—, conservar las instalaciones, ampliar los servicios portuarios y proyectar y realizar nuevas obras.

Con la citada Ley de Puertos de 1880, la junta de obras pierde su naturaleza de ente local y pasa a depender directamente del Ministerio de Fomento, el cual queda habilitado para elaborar un reglamento general de aplicación a las juntas de obras existentes o futuras. Asimismo, el Gobierno nombrará al ingeniero director de las obras y a un delegado del Gobierno en las mismas. Por tal motivo Cosculluela (1973, p. 68) califica la naturaleza de las juntas como de “simples entes descentralizados encuadrables dentro de la administración estatal”.

En las dos últimas décadas del siglo XIX se dictaron sucesivas disposiciones que regulaban la composición, los ingresos y el funcionamiento de las juntas: Reales Órdenes de 18 de marzo de 1881, 23 de marzo de 1888, 24 de julio de 1893 y 7 de agosto de 1898. Todas ellas desembocaron en el Reglamento general para la organización y régimen de las juntas de obras de puertos (Real Decreto de 17 de julio de 1903).

Ahora bien, la primera norma global sobre las juntas es el Reglamento provisional de 7 de agosto de 1898, que se caracterizó por su acusado centralismo y porque nunca se llevó a la práctica ante la reacción en contra de numerosas juntas, entidades económicas y adminis-

⁸ Tanto en cuantía, consecuencia del continuo proceso inflacionista, como en número.

⁹ La creación de la junta de obras del puerto de Barcelona se produce al mes siguiente de la publicación del citado decreto, concretamente por Decreto de 11 de diciembre de 1868.

traciones locales¹⁰. Por tal motivo, la Dirección General de Obras Públicas elaboró un nuevo reglamento, aprobado el 11 de enero de 1901, que intentó mitigar el mencionado carácter intervencionista del anterior y que realizó, desde el punto de vista económico-financiero, importantes aportaciones al dedicar, frente a la escasa reglamentación anterior, sendos capítulos a las facultades económicas de las juntas y a la custodia y movimiento de fondos.

No obstante, al ser el mencionado documento de 1901 “fruto más de las presiones de las Juntas que de una nueva concepción del funcionamiento de estos organismos, también estuvo condenado al fracaso” (Alemany, 1991, p. 110). Y por tal motivo, se aprueba un nuevo Reglamento de las juntas de obras del puerto en 1903 que mantiene gran parte de los aspectos organizativos y administrativos de su antecesor y amplía las facultades técnicas de las juntas.

3. Aspectos económicos, financieros y contables de la reglamentación general para la organización y el régimen de las juntas de obras de puertos

En este apartado se procederá a analizar los reglamentos de organización y régimen de las juntas de obras de puertos de 1901 y 1903. Asimismo, se realizará un ejercicio de análisis comparativo de la citada normativa reguladora de las juntas en materia económica, financiera y contable, con la intención de develar la evolución del proceso de uniformar las actuaciones de la junta por parte de la Administración Central a través de su Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas.

3.1 Real decreto de 11 de enero de 1901

La junta de obras, dependiente directamente de la Dirección General de Obras Públicas¹¹, nace con el objeto de administrar e invertir los recursos y fondos especiales de cada puerto. Por tal motivo ha de ejecutar las respectivas obras de mejora, conservación y reparación, y dirigir los servicios indispensables para la policía y el uso público. Asimismo, se le añade a la junta, en el artículo 1 del Reglamento general para su or-

ganización y régimen de 1901, una facultad novedosa al poder¹² establecer y explotar otros servicios que colaboren en el progreso y desarrollo de la navegación y el tráfico marítimo, tales como: cargaderos especiales, diques de construcción y reparación, depósitos comerciales, etc. Para una mejor comprensión del análisis que se va a realizar del Reglamento de 1901 se expone en la tabla 1 la estructura y contenido del mismo.

TABLA 1. Estructura y contenido del Reglamento de 1901

Reglamento general para la organización y régimen de las juntas de obras de puertos (1901)	
Capítulo I	Objeto y organización de las juntas
Capítulo II	Nombramiento y elección de los vocales electivos
Capítulo III	Atribuciones, deberes y responsabilidades de las juntas
Capítulo IV	Facultades económicas de las juntas
Capítulo V	De las sesiones
Capítulo VI	Atribuciones y deberes del presidente, vicepresidente y vocal-interventor
Capítulo VII	Atribuciones y deberes del secretario contador de las juntas
Capítulo VIII	Custodia y movimiento de los fondos que administren las juntas
Capítulo IX	Atribuciones y deberes del director facultativo de las obras

En cuanto a la organización de la junta de obras¹³, esbozada en la figura 1, se compondrá de vocales natos y electivos. Serán vocales de derecho propio: el comandante de marina, el capitán del puerto, el ingeniero director de las obras y los representantes de las compañías o propietarios de buques que posean un tonelaje de registro superior a las 20.000 toneladas. También asistirán a las sesiones convocadas por las juntas, por aplicación del artículo 7 del citado reglamento, los médicos directores de sanidad marítima siempre y cuando las juntas de obras se ocupen de los asuntos de higiene y sanidad de los puertos; en tal caso gozarán de la consideración de vocales y tendrán la voz y el voto restringido a los asuntos relativos a su especialidad.

La composición de la junta de procedencia electoral estará formada por: dos diputados provinciales, dos concejales, dos vocales de la sección de comercio de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, cinco individuos de la Cámara Oficial de Comercio¹⁴ –dos

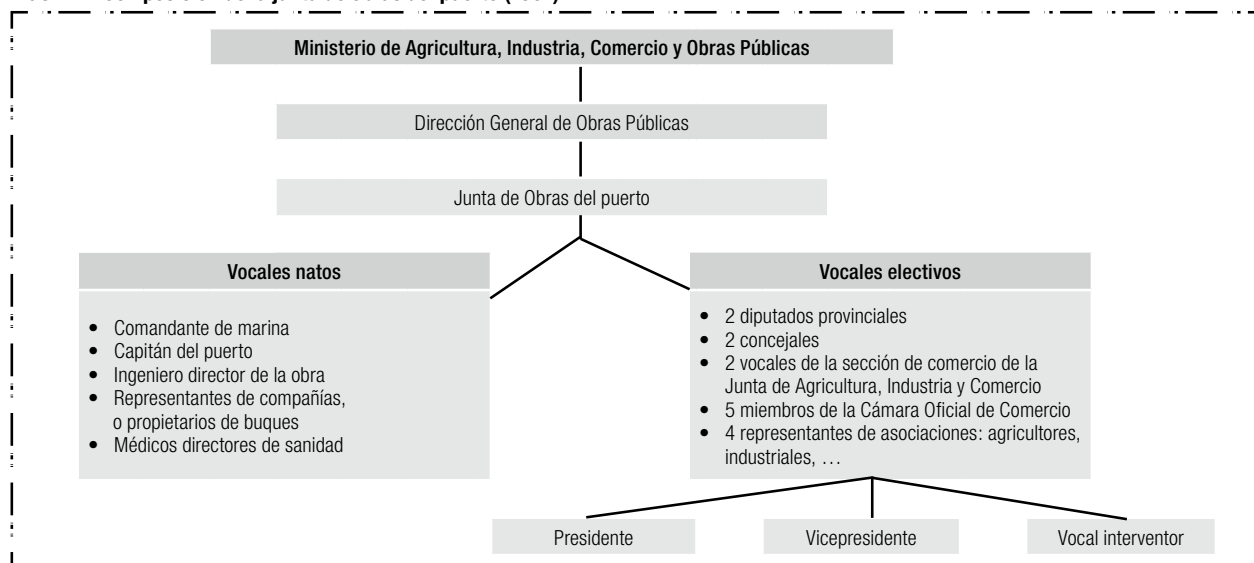
¹⁰ Al comprobar “las mutilaciones que habían sufrido sus facultades, con lo cual quedaba desnaturalizada en su esencia la misión que se les había encomendado” (Exposición de motivos del Real Decreto de 1901).

¹¹ Al ser considerada como una delegación de la Administración.

¹² Previa autorización del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas.

¹³ En aplicación de los artículos 3 al 9.

¹⁴ En el artículo 5 se recoge la posibilidad de que el puerto en cuestión no haya establecido Cámara Oficial de Comercio; en tal caso serán vocales electivos cinco contribuyentes que reúnan las condiciones exigidas para pertenecer a la citada Cámara. Dichos contribuyentes deberán ser tres comerciantes o industriales y dos armadores o consignatarios.

FIGURA 1. Composición de la junta de obras del puerto (1901)


de ellos serán elegidos entre la clase de armadores o consignatarios— y representantes, con un tope de cuatro miembros, de las asociaciones de agricultores, de industriales, de mineros exportadores, de la marina mercante y de la liga marítima española. Todos estos vocales electos gozan de un cargo —que es voluntario, honorífico, gratuito e incompatible con toda participación directa o indirecta en las obras que se realicen con fondos que administre la junta—, que finaliza cuando dejen de pertenecer a sus respectivas corporaciones, salvo los procedentes de la Cámara Oficial de Comercio y los representantes de las asociaciones de agricultores, de industriales, de mineros exportadores, de la marina mercante y de la liga marítima española que han de ser elegidos por periodos de cuatro años¹⁵ con posibilidad de su ratificación en el cargo (artículo 9).

Asimismo, las figuras de presidente, vicepresidente y vocal interventor se elegirán entre los miembros electos de la junta por un periodo de dos años, pudiendo volver a ser reelegidos.

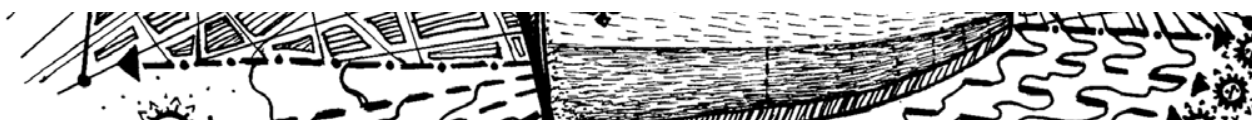
La composición de la junta de obras sufre una notoria reducción si se encuentra localizada en un puerto perteneciente a una localidad que no sea capital de provincia, puesto que en ese caso, a tenor del artículo 4 del Reglamento, serán vocales natos: la autoridad local de marina y el ingeniero director de las obras y asesores electivos: dos concejales, cinco individuos de la Cámara Oficial de Comercio y un representante de las asociaciones de agricultores, de industriales, de mineros exportadores, de la marina mercante y de la liga marítima española. En el citado artículo 4 no se hace

mención expresa entre los vocales por derecho propio ni a los representantes de las compañías o propietarios de buques, ni a los médicos directores de sanidad marítima, consideramos que en ambos casos de cumplirse los requisitos ya señalados en párrafos anteriores pasarían a engrosar la lista de miembros natos.

Por otra parte, el Reglamento de organización y régimen de las juntas de obras de puertos de 1901 se detiene en el aspecto organizativo interno de estos órganos, no solamente por la composición de las juntas, como se ha expuesto anteriormente, sino por la distinción de dos ámbitos perfectamente diferenciados en la citada organización: el económico, contable y financiero, por una parte y, por otra, el técnico. El primero de ellos es desarrollado en los capítulos dedicados a: las atribuciones, deberes y responsabilidades de las juntas (Capítulo III), las facultades económicas (Capítulo IV), y la custodia y movimiento de fondos administrados por las mismas (Capítulo VIII). El segundo ámbito hace referencia expresa a las atribuciones y deberes del ingeniero director de obras (Capítulo IX), que asumirá la gestión de los asuntos técnicos del puerto y las competencias relacionadas con la ejecución de las obras y la explotación del puerto, todo ello bajo la inspección del ingeniero jefe de la provincia como delegado técnico del Ministerio.

Centrándonos en el ámbito económico, contable y financiero, objeto de este estudio, la obtención de recursos necesarios para la ejecución de las obras en los puertos es uno de los temas más relevantes que llevó al Estado a encargarse de la construcción de los puertos de interés general, como ya se reseñó anteriormente,

¹⁵ Estos vocales cesarán en la Junta cuando dejen de pertenecer a las asociaciones que representan (artículo 9).



y a sufragar los gastos. Las juntas de puertos fueron la pieza principal para llevar a cabo estas obras, mediante una detallada organización y atribución de funciones desarrolladas en el Reglamento de 1901.

Entre las funciones designadas a las juntas de puertos distinguimos las atribuciones referidas al personal administrativo; así, debería organizar el servicio económico administrativo y dotar a este y al técnico, fijando los sueldos del personal respectivo y las funciones más estrictamente económico-contables, como fueron: formular en el mes de noviembre de cada año el plan económico de las obras de nueva construcción que deban ser ejecutadas en el año inmediato; informar y enviar cada tres años al Ministerio los presupuestos anuales de las obras de conservación y explotación de los servicios del puerto; examinar y aprobar, previa propuesta del director de la obra, las cuentas mensuales de gastos y servicios de la obra, y acordar el pago inmediato sin demoras injustificadas; y presentar para su aprobación las cuentas generales de la administración del ejercicio anterior en los cuatro primeros meses de cada año económico (Capítulo III, artículo 17).

Estas funciones nos muestran un claro y exhaustivo control de las actuaciones de la junta por parte del Estado en materia contable, a través de la presentación de planes económicos, presupuestos anuales y cuentas de periodicidad mensual y anual, que le permitirían obtener una información valiosa sobre la situación económica, actual y futura de los puertos.

También se le asignaron a la junta notorias facultades económicas, que se encontraban vinculadas con la necesaria percepción de recursos para la financiación de las obras portuarias, tales como la intervención en la recaudación de los arbitrios y la posibilidad de emitir empréstitos¹⁶, previa autorización del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas.

A pesar de la autoridad competente de la junta, hemos de indicar que fue el gobernador de los servicios dependientes del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas quien ejerció una vigilancia administrativa en la misma (Capítulo I, artículo 10).

El cargo de secretario-contador en la junta es objeto de un capítulo específico en este Reglamento, donde se detallan sus atribuciones y deberes, a la par que también interviene en otras operaciones financieras en estrecha relación con el presidente y el vocal-interventor de la junta, como son la custodia y los movimientos de los fondos que administran las juntas. Por su parte, el depositario-pagador ejercerá las funciones propias de su cargo bajo las órdenes del secretario-contador.

Las funciones desempeñadas por el secretario-contador podríamos agruparlas en dos categorías: las referidas al personal y las administrativo-contables. En el primer grupo se encuentran, entre otras, el deber de exigir a los empleados el cumplimiento de sus deberes. En el segundo grupo, a su vez, distinguimos las actuaciones propias de un secretario, como son: asistir a las sesiones de la junta, redactar las actas, redactar las comunicaciones y expedir las certificaciones que acuerde la junta. Y, por otra parte, diferenciamos las atribuciones y los deberes propios de la figura del contador, como son: firmar los libramientos de pago y los "cargaremes" de ingreso; llevar los libros de contabilidad general y los auxiliares que a su propuesta acuerde la junta; asistir a los arqueos y al examen y comprobación de libros; custodiar los libros y conservar en buen orden el archivo de la junta y los documentos en tramitación; formar y presentar mensualmente la cuenta de gastos de personal y material de oficinas administrativas; y formar y presentar las cuentas generales de gastos e ingresos de cada año económico, con los debidos justificantes, para ser presentada a la Superioridad.

No cabe duda que el considerable volumen de caudales con el que se opera en las obras portuarias ocasionó la emisión de normativa que facilitara el control de los mismos; en este sentido, la custodia y movimiento de fondos que administraban las juntas es objeto de desarrollo en el Capítulo VIII. La vigilancia del movimiento de fondos producido por los ingresos y los pagos que tienen lugar diariamente, consecuencia de la recaudación y las necesidades de las obras y servicios, originó la apertura de cuentas corrientes en las sucursales del Banco de España¹⁷ para atender los pagos mensuales. Estas cuentas debían figurar a nombre de las juntas, y para proceder a las autorizaciones

¹⁶ Los títulos se emitían mediante pública licitación, cobrándose los intereses y amortización con arreglo a un cuadro aprobado por la Superioridad (Capítulo IV, artículo 23).

¹⁷ Institución de carácter privado creada en 1782 con el nombre de Banco de San Carlos, bajo la protección del rey Carlos III; una de sus principales funciones era imprimir y poner en circulación el papel moneda. En 1856 pasó a denominarse Banco de España, tal y como se conoce en la actualidad; no obstante, estaba muy lejos de ser la entidad de nuestros tiempos.



oportunas de entrada y salida de caudales, la sucursal dispondría de las firmas del presidente, vocal-interventor y secretario-contador.

En el proceso de homogeneización de las competencias de la junta, el Reglamento adicionó, además, otras medidas concretas relativas a las siguientes operaciones: autorizaciones para efectuar pagos, ingreso de fondos en las cuentas corrientes de las sucursales del Banco de España; desembolsos por atenciones de las obras y del personal; la manera de retirar cantidades de las cuentas corrientes; las operaciones de entrada y salida de fondos que se realicen en las cajas de depósito; la recaudación de arbitrios especiales que administran las juntas; las sumas percibidas en las aduanas y las exacciones que se hagan directamente a los contribuyentes en las oficinas recaudadoras.

De todas estas operaciones vamos a analizar aquellas que consideramos más relevantes en la organización administrativa-contable de las juntas de obras. Así, los pagos que se acordaban en la junta, a través de las cuentas corrientes de las sucursales del Banco de España, estaban condicionados a los saldos existentes en las mismas, de tal forma que, “si la cantidad disponible en esta cuenta fuera sensiblemente mayor que el importe de los pagos que proceda autorizar, la junta acordará llevar a la reserva de la caja de depósitos la suma que prudencialmente juzgue conveniente, en vista de las probabilidades de ingresos inmediatos en la cuenta y de las atenciones de abono urgente y de probable presentación que se hayan de satisfacer en suspenso y con libramientos a justificar” (artículo 39). Por el contrario, si el saldo disponible en la cuenta del Banco de España fuera menor que el importe de los pagos, la junta procederá a ingresar la cantidad necesaria de los fondos existentes en la reserva de la caja de depósitos para atender los citados pagos.

Respecto a los ingresos de fondos en las cuentas corrientes del Banco de España, será el depositario-pagador quien los realizará, bajo la tutela siempre del presidente de la Junta y del secretario-contador, además del vocal-interventor para las correspondientes firmas de “intervine”, “tomé razón” y “enterado” en el talón resguardo, que quedará en poder del depositario-pagador como documento de descargo¹⁸. Por su parte,

la retirada de fondos de las cuentas corrientes con objeto de realizar pagos en numerario en la caja del depositario-pagador, el presidente y el secretario-contador extenderán, con el “intervine” del vocal interventor, el correspondiente “cargareme” a nombre del depositario-pagador, el cual firmará en el documento el “recibí” contra la entrega de un cheque de igual importe.

Las operaciones de recaudación de arbitrios especiales que administraban las juntas se realizaban en una oficina especial dependiente de las mismas y a través del cobrador. En cambio, cuando se trataba de arbitrios relacionados con las aduanas, era este ente el que se encargaba de la recaudación directa de los contribuyentes, operación que era intervenida por una representación de la junta que recaía en el interventor-recaudador. Ambas figuras, cobrador e interventor-recaudador, debían dar fianzas por la cuantía que acordara la junta.

Para el caso de las aduanas, estas debían entregar diariamente a los interventores-recaudadores de las juntas una relación detallada y formulada en hojas talonarias, de la recaudación y el importe total. También, diariamente, el interventor-recaudador debía realizar un ingreso en la cuenta corriente de la junta y entregar al secretario-contador la relación de la recaudación y el talón resguardo del ingreso en el Banco de España, en el cual el secretario pondría la fecha y la nota de “tomé razón”. Los resguardos quedaban en poder del interventor-recaudador hasta que se practicaba la liquidación mensual, que se hacía por el vocal-interventor y el secretario-contador. Estas liquidaciones daban lugar a asientos definitivos en la Contabilidad y en la Intervención.

Si la recaudación de arbitrios se realizaba por la oficina especial recaudadora dependiente de la junta, el procedimiento era similar pero con la variante de las figuras que intervienen, puesto que la relación detallada de la recaudación le correspondía al jefe de la oficina recaudadora y el ingreso en la cuenta corriente de la junta al cobrador.

Una mención especial a los libros de contabilidad es recogida en el Reglamento que nos atañe. En este sentido se declaraba que

¹⁸ Solo en el caso de que contenga las tres notas citadas.

las juntas de obras de puertos llevarán, [...], los libros de contabilidad necesarios para el registro y anotación de las operaciones que efectúen con los fondos que administren. Estos libros serán los siguientes: Diario, Mayor y Caja de la Contabilidad general; de Intervención general; de Caja especial de la Depositaria-pagaduría, y los de Recaudación, en que deberán constar todos los detalles de cada exacción (artículo 48).

Se observa en esta normativa la existencia de una contabilidad general diferenciada de la contabilidad llevada por la intervención y de los registros contables llevados por la Depositaria y los de Recaudación de arbitrios. No obstante, debía existir una relación y consecuente correspondencia entre todas las anotaciones contables, por lo que se desprende del análisis que venimos realizando del procedimiento indicado por el Reglamento para la adecuada organización económica contable financiera.

También estaba previsto en el Reglamento el correspondiente ejercicio de auditoría. Al menos una vez al mes se efectuaba el balance de fondos, e incluso en más ocasiones si era solicitado por dos vocales de la junta. Asimismo, se procedía al examen y a la comprobación de los libros y de los saldos existentes, tanto en la caja de depósitos como en la cuenta corriente de la sucursal del Banco de España, además de practicar el arqueo de la Caja de la Depositaria-pagaduría. Las citadas comprobaciones, exámenes y arqueos se debían hacer por el presidente, el vocal-interventor y por dos vocales más, con asistencia del secretario-contador, levantándose acta del resultado en un libro destinado para ello, foliado y rubricado por el presidente.

3.2 Real decreto de 17 de julio de 1903

Una vez analizados los aspectos relativos a la composición y organización de las juntas de obras del puerto contenidos en el Reglamento de 1901, analizamos los cambios más relevantes que modificaron el citado Reglamento y dieron lugar a una nueva normativa contenida en el Reglamento general para la organización y régimen de las juntas de obras de puertos de 1903. En general, la principal causa que ocasionó estas modificaciones fue la falta de claridad y precisión en las bases fundamentales de la anterior regulación, lo cual motivó recelos por la supuesta tendencia absorbente y centralizadora de la administración y conflictos de

atribuciones en los servicios (Exposición de motivos del Reglamento de 1903). En la tabla 2 se expone la estructura y el contenido del citado Reglamento.

TABLA 2. Estructura y contenido del Reglamento de 1903

Reglamento general para la organización y régimen de las juntas de obras de puertos (1903)	
Capítulo I	Objeto y organización de las juntas
Capítulo II	Nombramiento y elección de los vocales electivos
Capítulo III	Atribuciones, deberes y responsabilidades de las juntas
Capítulo IV	Facultades económicas de las juntas
Capítulo V	De las sesiones
Capítulo VI	Atribuciones y deberes de la comisión ejecutiva
Capítulo VII	Atribuciones y deberes del presidente, vicepresidente y vocal-interventor
Capítulo VIII	Atribuciones y deberes del secretario contador de las juntas
Capítulo IX	Custodia y movimiento de los fondos que administren las juntas
Capítulo X	Atribuciones y deberes del director facultativo de las obras

En cuanto a los aspectos organizativos de las juntas por aplicación del Reglamento general de 1903, hemos de indicar que permanece vigente la distinción entre vocales natos y electivos, manteniendo inalterable la composición de los primeros. Sin embargo, la estructura de los miembros de la junta por elección sufre unas ligeras modificaciones que pueden resumirse en: disminución de los representantes de la Cámara Oficial de Comercio (al pasar de cinco en el anterior reglamento a tres), aumento del número de vocales procedentes de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio (con la nueva legislación se pretende que exista un delegado de cada una de las secciones, al contrario del anterior reglamento que solo permitía dos representantes exclusivamente de la sección de Comercio); también se amplía el número de miembros que representan a las asociaciones al incluir un vocal que personifique a las asociaciones de obreros del puerto¹⁹ y, finalmente, se incluye un nuevo miembro electo elegido por cada uno de los ayuntamientos de los puertos adyacentes²⁰ que estén a cargo de la junta de obras²¹.

A modo de reflexión, hemos de señalar que con los cambios en la composición de los miembros electos de la junta se intenta que estén representados todos los

¹⁹ De esta forma se generaliza una medida ya adoptada por la junta del puerto de Valencia (Exposición de motivos del Reglamento general para la organización y régimen de las juntas de obras de puertos de 1903).

²⁰ Se entiende por puerto adyacente aquel que esté situado a menos de 25 kilómetros del puerto principal.

²¹ En la redacción de este novedoso artículo se incluye la posibilidad de que existan más de dos puertos agregados; en tal caso los delegados de los mismos se turnarán en el cargo de vocal y representarán a todos los puertos adyacentes.

estamentos relacionados con la actividad portuaria, al incluir un representante de las asociaciones de obreros del puerto y a un delegado de cada puerto dependiente de la junta de obras en cuestión.

Asimismo, con el objetivo de evitar cambios bruscos en la composición de los vocales electos y de esta forma conseguir una continuidad en la trayectoria de la junta, se legisla que las designaciones de los miembros se realice en momentos distintos y de esta forma la renovación solo afecte a una minoría (artículo 11). Ahora bien, se sigue manteniendo el plazo de desempeño del cargo en cuatro años y la posibilidad de ser reelegidos.

Si se trata de un puerto situado en una localidad no capitalina, la composición de la junta de obras también varía cualitativamente en sus componentes electivos al disminuir el número de vocales proveniente de la Cámara Oficial de Comercio (de cinco a tres) y aumentar en la misma cuantía los representantes de asociaciones de agricultores, de industriales, de mineros exportadores, de la marina mercante, de la liga marítima española y de los obreros del puerto (al pasar de uno a tres).

Otra novedosa aportación del Reglamento de 1903 es el intento de agilizar las labores administrativas de la junta mediante la creación de una Comisión Ejecutiva (artículo 12) con el objeto de atender los asuntos urgentes o de escasa importancia. Dicha entidad estaba formada por el presidente, el vicepresidente, el interventor y los vocales natos, dedicando el Reglamento el Capítulo VI²² a las “Atribuciones y deberes de la Comisión Ejecutiva”, entre las que resaltamos: la capacitación de este órgano para nombrar al personal administrativo y al facultativo de plantilla²³, la preparación de toda la documentación –antecedentes e informes– que considere necesaria de los temas por tratar en la junta y la propuesta de acuerdos por tomar sobre los mismos, y la ejecución rápida y exacta de las decisiones tomadas en la junta. Del análisis de las funciones imputadas a la Comisión Ejecutiva, podemos indicar que gran parte son una reasignación de los cometidos asignados al presidente en el anterior Reglamento, figura que obviamente encuentra mermadas sus atribuciones y deberes en el Reglamento de 1903.

En las atribuciones de las juntas se aprecian algunos cambios sustanciales en torno a los nombramientos de las figuras de secretario-contador y depositario-pagador, cuestión que no había sido tratada en el Reglamen-

to de 1901. Por ello en la exposición del Reglamento de 1903 se reconoce que se han precisado términos vagos y dudosos de algunos artículos; así le corresponderá a la junta proponer el cargo de secretario-contador, que será nombrado por el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, previo concurso público, y nombrar el cargo de depositario-pagador (artículos 16 y 22).

Respecto a la periodicidad de la información que la junta debía dar al Ministerio sobre los presupuestos de las obras de conservación y de explotación de los servicios del puerto, ahora debe ser anual (artículo 22, 2º). Consideramos que este cambio es positivo, dado que con el Reglamento anterior la información se daba cada tres años, lo que debía ocasionar ciertos perjuicios al no disponer de unos datos actuales, oportunos y necesarios en cada ejercicio económico.

El procedimiento de recaudación de los fondos administrados por la junta y procedentes de los arbitrios recaudados por las aduanas experimentan algunas alteraciones, es decir, les correspondería a los ministerios de Hacienda y de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas determinar para cada puerto la forma y el modo de realizar esta operación, así como el personal de intervención y auxiliar que debía facilitar la junta. Este cambio entendemos que podría deberse al interés de la administración por establecer una normativa delimitada en atención a las peculiaridades de cada puerto, haciendo además partícipe a otro Ministerio, como es el de Hacienda, toda vez que se trataba de la recaudación de arbitrios.

En materia contable hemos de destacar que este Reglamento de 1903 recoge la obligatoriedad de llevar un nuevo libro auxiliar por el secretario-contador. En el citado libro deberían anotarse los presupuestos aprobados para todas las obras y servicios y las cantidades libradas con cargo a los mismos, con el objetivo de verificar con mayor facilidad que no se hubiese producido un exceso sobre los créditos autorizados. También se le confiere una mayor responsabilidad personal, toda vez que se verá comprometido ante cualquier pago que autorice fuera de los presupuestos aprobados.

Analizadas ambas reglamentaciones para las juntas de obras de puertos, se podría afirmar que las modificaciones introducidas por el Reglamento de 1903 en cuanto a la composición y la organización económica, financiera y contable de las mismas fueron exiguas y

22 Por tal motivo, en el capítulo siguiente dedicado a las atribuciones y los deberes –entre otros– del presidente, se encuentran mermadas las funciones del mismo al ser reasignadas a la nueva figura creada: la Comisión Ejecutiva.

23 A propuesta del ingeniero director.

concretas, pero no por ello carentes de importancia. Las citadas innovaciones se centraron, por una parte, en la ampliación de la composición de la junta para dar entrada a todas las personas implicadas en la actividad portuaria, y, por otra, en algunos aspectos relacionados con las competencias de la junta, como fueron proponer los cargos de secretario-contador y depositario-pagador; la elaboración anual de los presupuestos de las obras del puerto; y el procedimiento de recaudación de los arbitrios por las aduanas, que pasaría a ser establecido por los ministerios de Hacienda y de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas en función de las características específicas del puerto. Finalmente, con la intención de conseguir una mayor planificación, control de los presupuestos y seguimiento en la aplicación de los mismos, se introduce la obligatoriedad de llevar un nuevo libro contable auxiliar.

Consideraciones finales

En la segunda mitad del siglo XIX es tan notoria la importancia de los puertos como soporte impulsor del comercio y, por ende, un instrumento generador de progreso, que se hacen insuficientes las normativas existentes al ser específicas para cada puerto. De esta forma se promulga la primera Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880 en la que las juntas de obras del puerto, instituciones fundamentales para el buen funcionamiento de la actividad portuaria, adquieren protagonismo perdiendo su naturaleza de ente local para pasar a depender directamente del Ministerio de Fomento.

A continuación se inicia un proceso de cambios legislativos, al dictarse sucesivas disposiciones que regulaban la composición, los ingresos y el funcionamiento de las juntas, que tiene su punto álgido con el Reglamento de organización y régimen de las juntas de obras de puertos de 1901 y su posterior modificación de 1903.

De la lectura del articulado de los citados reglamentos de 1901 y 1903 se pone de manifiesto la preocupación por la composición de las juntas, intentando en sendos capítulos que estén presentes todos los intereses públicos y privados que confluyen en la actividad portuaria, siendo por tanto necesaria la realización de una modificación de dicha estructura, que consistía en añadir un estamento no representado en 1901, las asociaciones de obreros del puerto, así como un vocal que personifique a los puertos adyacentes dependientes de la junta de obras.

Un novedoso aporte del Reglamento de 1903 fue la creación de la Comisión Ejecutiva con el fin de agilizar

las labores administrativas de las juntas, la cual asumía gran parte de las funciones atribuidas al presidente en la normativa anterior.

Por otra parte, en los referidos reglamentos se evidencia la distinción de dos ámbitos perfectamente diferenciados en las juntas de obras del puerto, es decir, el ámbito económico, contable y financiero, por una parte y, por otra, el ámbito técnico. El primero de ellos dedicado a las atribuciones, deberes, responsabilidades, facultades económicas y custodia y movimiento de fondos administrados por las juntas. El segundo ámbito hace referencia expresa a la gestión de los asuntos técnicos del puerto y las competencias relacionadas con la ejecución de las obras y la explotación del puerto.

Del estudio realizado de las atribuciones asignadas, en el ámbito económico, contable y financiero, a la junta se observa un claro y exhaustivo control por parte del Estado sobre unas infraestructuras que van adquiriendo mayor protagonismo con el paso del tiempo. Dicho control se evidenciaba a través de la presentación de planes económicos, presupuestos anuales y cuentas de periodicidad mensual y anual, y también en el estricto procedimiento a seguir en la custodia y el movimiento de los fondos estatales que administraba la junta para la construcción y el mantenimiento de las instalaciones portuarias. Como consecuencia de todo ello, se obtenía una información valiosa sobre la situación económica, actual y futura de los puertos, que le permitiría tomar las decisiones oportunas.

De las personas intervinientes en la organización y administración de las juntas de obras de puertos, hemos de destacar al secretario-contador por las amplias funciones asignadas, tanto referidas al personal como a las labores administrativo-contables y la responsabilidad adquirida. Asimismo, es destacable el cargo de depositario-pagador como figura significativa en el proceso por seguir en el movimiento de recursos para la financiación de las obras del puerto.

Finalmente, señalar que se aprecia en la normativa analizada la existencia de una contabilidad general diferenciada de la contabilidad llevada por la intervención y de los registros contables llevados por la Depositaria y los de Recaudación de arbitrios, debiendo existir una relación y consecuente correspondencia entre todas las anotaciones contables realizadas por las distintas secciones –general, intervención, depositaria y recaudación. También se regula el proceso de revisión de la contabilidad a través de la elaboración de balances mensuales y arqueos de caja, entre otros, y las personas implicadas en el mismo.

Referencias bibliográficas

- Acero Iglesias, P. (2002). *Organización y régimen jurídico de los puertos estatales*. Navarra: Thomson Aranzadi.
- Alemaný Llovera, J. (1991). *Los puertos españoles en el siglo XIX*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- Alzola y Minondo, P. (1979). *Historia de las obras públicas en España*. Colegio de ingenieros de caminos. Madrid: Turner.
- Coscolluela Montaner, L. (1973). *Administración portuaria*. Madrid: Tecnos.
- Donoso Anes, R. (2002). *Determinación y análisis del resultado de la carga de un barco de mercancías en el siglo XVIII. El caso del Royal Carolina (1732)*. Ponencia presentada al X Encuentro de Profesores Universitarios de Contabilidad, Asepuc, Santiago de Compostela, España.
- Donoso Anes, R. (2003). *Determinación y análisis del resultado del viaje a la Veracruz realizado en 1732 por el navío de permiso inglés 'The Royal Caroline'*. Ponencia presentada al Encuentro de Historia de la Contabilidad, Osuna, España.
- Frax Rosales, E. & Matilla Quiza, M. J. (1994). Transporte y comercio marítimo en los siglos XVIII y XIX. En: *Puertos españoles en la historia* (pp. 77-100). Madrid: Centro de estudios históricos de obras públicas y urbanismo.
- Frax Rosales, E. et ál. (1994). El sistema de patentes en España en el siglo XIX. El sector marítimo. En: *Puertos españoles en la historia* (pp. 299-313). Madrid: Centro de estudios históricos de obras públicas y urbanismo.
- Hernández Esteve, E. (1996a). Problemática general de una historia de la contabilidad en España. Revisión genérica de las modernas corrientes epistemológicas y metodológicas, y cuestiones específicas. En *torno a la elaboración de una historia de la contabilidad en España* (pp. 45-114). Madrid: Gráficas Ortega.
- Hernández Esteve, E. (1996b). *Administration and accounting the warships of the Spanish Royal Navy ordinance of 1735*. Trabajo presentado en el 7th World Congress of Accounting Historians, Kingston, Canadá.
- Hernández Esteve, E. (2003). El pensamiento contable español del siglo XIX y comienzos del XX. *Revista de la Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas*, XII(número especial), 23-27.
- Hernández Esteve, E. (2004). Administración y contabilidad de los buques de la Real Armada Española. Ordenanza de 1753. *Revista Memoria*, 11.
- Hernández Esteve, E. (2005). Un lustro de investigación histórico-contable en España (2001-2005). *Revista de Contabilidad. Asociación Española de Profesores Universitarios de Contabilidad*, 8(15), 45-94.
- Navajas Rebollar, M. (2000). *Régimen jurídico-administrativo de los puertos*. Madrid: Marcial Pons.
- Puerta Rueda, N. de la (1994). *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya, 1857-1913*. Bilbao: Autoridad Portuaria.
- Reglamento general para la organización y régimen de las juntas de obras de puertos (1901). Aprobado por Real Decreto de 11 de enero de 1901.
- Reglamento general para la organización y régimen de las juntas de obras de puertos (1903). Aprobado por Real Decreto de 17 de julio de 1903.
- Rodríguez-Villasante Prieto, J. A. (1994). La evolución de los puertos españoles en la Edad Moderna. *Puertos españoles en la historia*, 61-76.
- Sáenz Ridruejo, F. (1994). Evolución de los puertos españoles durante el siglo XIX. *Puertos Españoles en la Historia*, 101-116.
- Suárez Bosa, M. (2003). *Llave de la fortuna. Instituciones y organización del trabajo en el puerto de Las Palmas, 1883-1990*. Las Palmas de Gran Canaria: Caja Rural de Canarias.
- Torrejón Chaves, J. (2001, junio 28-30). *El contador del buque en la Armada Española del Siglo XVIII. Reales Ordenanzas de 1793*. Ponencia presentada en III Encuentro de trabajo sobre historia de la contabilidad, Santo Domingo de Silos, España.
- Tovar, B. et ál. (2004). *Funciones de producción y coste y su aplicación al sector portuario: una revisión de la literatura*. Las Palmas de Gran Canaria: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- Zozaya Stabel-Hansen, J. (1994). Construcción naval e ingeniería portuaria en el mundo antiguo y medieval. *Puertos españoles en la historia* (pp. 43-60). Madrid: Centro de estudios históricos de obras públicas y urbanismo.

