

**LA ACTIVIDAD ECONÓMICA DE LA JUNTA DE OBRAS DEL
PUERTO DE CARTAGENA: ANALISIS DE SU POLITICA DE
GESTIÓN AL INICIO DEL SIGLO XX (1900-1905)¹**

**ECONOMIC ACTIVITY OF THE BOARD OF WORKS OF THE PORT
OF CARTAGENA: ANALYSIS OF THE MANAGEMENT POLICY IN
THE EARLY TWENTIETH CENTURY (1900-1905)**

Manuela Guzmán

Isidoro Guzmán

RESUMEN

El presente trabajo examina el contenido de las Memorias Económico-Administrativas de la Junta de Obras del Puerto de Cartagena (en adelante JOP) al comienzo del siglo XX, con el fin de analizar en la esfera de la contabilidad pública sus prácticas administrativas y contables para el reflejo de su actividad económica durante el periodo 1900-1905, espacio temporal que estuvo claramente marcado por la publicación de legislación de índole administrativa y contable (Reales Decreto de 1901 y 1903) para procurar la normalización de la información de naturaleza económica por parte de dichas entidades, contribuyendo de esta manera a concretar pautas precisas para una gestión más eficaz de la información económico-financiera, lo que justifica la elección de dicho periodo temporal.

Dado que las JOPs debían rendir sus Memorias ante el Ministerio de Fomento, del cual dependían jerárquicamente, el trabajo incluye también un análisis puntual de su gestión comparada respecto de las pautas establecidas actualmente por dicho Ministerio en cuanto al funcionamiento de las actuales Autoridades Portuarias (en adelante AAPP), nueva denominación acuñada desde 1992 respecto de las antiguas JOPs.

ABSTRACT

This paper examines the contents of Economic and Administrative Proceedings of the Board of Works of the Port of Cartagena (hereinafter JOP) at the beginning of the twentieth century, in order to analyze in the field of public accounting administrative and accounting practices, the reflection of its economic activity during the period 1900-1905, temporal space that was clearly marked by the publication of legislation, administrative and accounting nature (Royal Decree of 1901 and 1903) to ensure standardization of information of an economic

¹ a.Enviado/Submitted: 24-02-15
b.Aceptado/Accepted: 16-06-15

nature by such entities, thereby contributing to realize precise guidelines for more effective management of financial information, justifying the choice of this time period motive.

Since JOPs should pay his memoirs with the Ministry of Development, which depended hierarchically, the work also includes a detailed analysis of its management compared with respect to current guidelines established by the Ministry concerning the performance of current Port Authorities (in forward AAPP), new denomination minted from 1992 regarding the old JOPS.

PALABRAS CLAVE:

Junta de Obras del Puerto, JPO, Autoridad Portuaria, AAPP, Memorias Económico-Administrativas, puerto de Cartagena.

KEYWORDS:

Port Works Board, JPO, Port Authority, Public Administration, Economic and Administrative Proceedings, port of Cartagena.

1. Introducción

El presente trabajo examina las prácticas administrativas y contables de las Junta de Obras del Puerto de Cartagena (en adelante JOP) a comienzos del siglo XX (1900-1905), a partir del contenido de las Memorias Económico-Administrativas confeccionadas por dicho ente público, las cuales eran objeto de redacción con carácter obligatorio para su remisión anual al Ministerio de Fomento.

Las investigaciones sobre la gestión económico-administrativa de las JOPs españolas son escasas hasta el momento, ya que las memorias históricas, en poder de las actuales AAPP² y del Ministerio de Fomento, no están disponibles para su consulta pública, por lo que a través de este trabajo pretendemos dar a conocer su estructura y peculiaridades. En este sentido, mediante las consultas de dichas memorias facilitadas por el archivo de la AAPP de Cartagena, hemos podido evidenciar que dichos documentos recogen una minuciosa información, permitiendo conocer los pormenores de la gestión de las JOP en aquella época, tan relevantes para la economía del país.

La documentación manejada se circunscribe exclusivamente al contenido de las citadas memorias, dado que no ha sido posible el examen de los libros de contabilidad por no estar disponibles, y en este sentido, hemos complementando las fuentes primarias con el contenido de la Ley de Puerto de 1880 y los Reglamentos de 1901 y 1903, éstos últimos relativos a la organización y régimen de la Junta de Obras de Puertos, y por tanto de vital importancia para nuestro estudio, dado que denotan un primer atisbo de normalización en la

²La Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante (Ley 48/2003 del 26/11/2003) define a las AAPP como organismos públicos con personalidad jurídica, patrimonio propios y plena capacidad de obra, las cuales se regirán por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que le sean de aplicación, y supletoriamente, por la Ley 6/1997 de 14 de abril, de organización y funcionamiento de la Administración General del Estado. (Web AP de Cartagena, 2015).

documentación económico-administrativa de dichos entes públicos a partir de sus registros contables. En cuanto a fuentes secundarias, las mismas se nutren de literatura histórica para situar el momento histórico, político y económico del país en general y de Cartagena en particular, así como de un reducido número de publicaciones sobre la contabilidad pública de los puertos españoles.

El momento histórico seleccionado para este análisis (1900-1905) no es baladí, pudiendo justificarse por diversos motivos. Así, en primer lugar, siendo el sector portuario relevante en la economía española, tal como corroboraba la propia Ley de Puertos, de 7 de mayo de 1880, en la que se definía estas entidades como instituciones fundamentales para el buen funcionamiento de la actividad portuaria, resulta paradójico que no existan publicaciones de la época sobre la gestión portuaria, sobre todo si se tiene en cuenta que la propia Ley otorgaba al Estado la facultad de organización y toma de decisiones sobre los puertos españoles, dedicando una buena parte de la norma (capítulo IV, V y VI) al desarrollo de las relevantes obras que tendrían lugar en los puertos españoles más destacados, entre los que se encontraba el de Cartagena, lo que invita a conocer los criterios de gestión administrativa que finalmente se pusieron en práctica como iniciativa normalizadora, y que coinciden en el tiempo precisamente con dicho horizonte temporal objeto de estudio.

En segundo lugar, en este periodo de comienzos de siglo cuando la JOP de Cartagena se plantea la necesidad de rentabilizar las importantes inversiones que durante el último cuarto del siglo XIX tuvieron lugar en el puerto de la ciudad, con la finalidad de fomentar el comercio y la apertura al exterior, todo ello sin perturbar las actividad castrense que se desarrollaba a la par en el litoral cartagenero, debida a su excelente ubicación geográfica para la defensa del país.

Finalmente, en tercer lugar, y como cuestión de mayor relevancia para nuestro trabajo, es durante dicho periodo cuando se produce la publicación de los citados Reales Decretos de 1901 y 1903, que marcarían el devenir en materia económico-administrativa de estas entidades. Así, el Real Decreto de 11 de enero de 1901, por el que se aprueba el Reglamento General para la organización y régimen de las Juntas de Obras de Puertos, venía a normalizar la información relevante solicitada por el Ministerio de Fomento con la finalidad de unificar la coordinación de los distintos puertos en el país, legislación ésta última que posteriormente se vio completada con la publicación del Real Decreto de 17 de julio de 1903, por el que se aprobaba el Reglamento general para la organización y régimen de las Juntas de Obras de Puertos.

A nivel político, el siglo XX se inicia con el régimen de la Restauración implantado en el siglo XIX, tras la aprobación de la Constitución de 1876 y el regreso de la dinastía borbónica, siendo coronado como rey el joven Alfonso XIII, en 1902. No obstante, el intervencionismo de la Restauración consiguió sanear las finanzas públicas, fiscalizando los gastos estatales, e incrementando los impuestos durante todo el periodo analizado, llegando a alcanzar un inesperado presupuesto con superávit (Tortella, 1994).

España al comienzo del siglo XX, y durante todo el periodo analizado, era un país eminentemente agrario, con técnicas pocos desarrolladas y obreros no cualificados, e inmerso en una profunda crisis a varios niveles, padeciendo la inexistencia de vías legales de atención de las demandas populares (Casanova et al., 2012), así como por el limitado desarrollo industrial, circunscrito a una excesiva concentración de industrias relevantes para el país en las regiones de Cataluña y el País Vasco, lo que implica la necesidad de importación de

tecnología ante la imposibilidad de ser generada internamente. No obstante, cabe subrayar que el sector minero español era muy relevante ya a finales del siglo XIX y continuó siéndolo en los primeros años del siglo XX (Casanova et al., 2012).

Centrándonos en la situación de la ciudad de Cartagena en el periodo de tiempo objeto de estudio, es relevante constatar que al inicio del año 1900 era la novena ciudad española por su importancia, tanto por su excelente ubicación geográfica como por el desarrollo del citado sector minero, a pesar de lo cual no se vio eximida de la depresión económica que sufrió el país y que se extendió hasta casi la mitad del siglo (Sánchez, 1998). Sin embargo, no sería hasta terminar la primera década del siglo XX cuando la crisis minera puso en peligro incluso las exportaciones de esta materia prima, afectando muy negativamente a la economía de la ciudad (Web Región de Murcia digital, 2014).

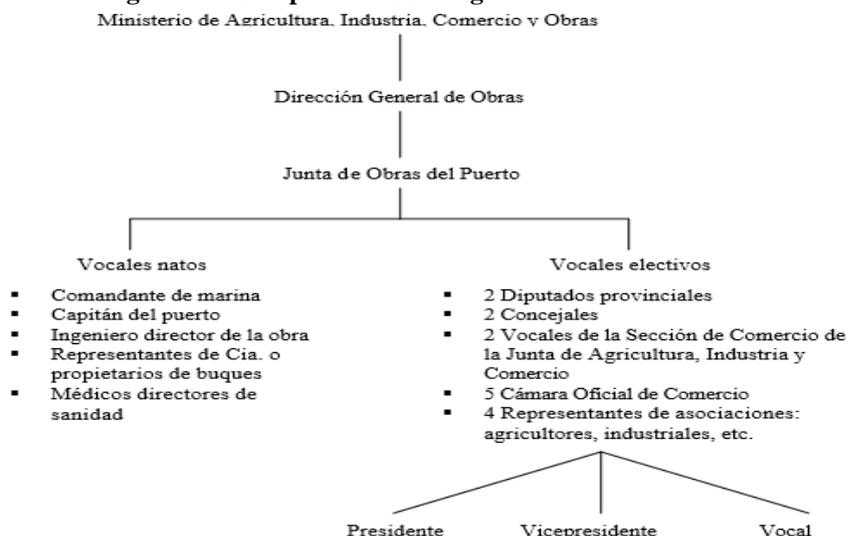
En el contexto histórico descrito y bajo el prisma de la normativa aplicable en la época, el presente trabajo pretende aportar a la literatura histórica contable el estudio de las singularidades de los informes económicos que se generaban a partir de la contabilidad gestionada por las JOPs en su calidad de entes públicos, normalizados por publicación reglamentaria no en cuanto a un método contable específico propiamente dicho, como la partida doble, sino más bien como pautas a seguir respecto a controles, libros oficiales y gestores responsables de custodiar los fondos públicos, que les permitían desarrollar su actividad.

El resto del trabajo se estructura de la siguiente forma: en la sección segunda se estudia el origen de las JOP, mientras que la sección tercera analiza las Memorias Económico-Administrativas de la JOP de Cartagena, con especial referencias a las principales partidas de ingresos y gastos así como a la presentación normalizada de la información. Finalmente, en la sección cuarta se recogen las conclusiones más relevantes del trabajo.

2. El origen de las Juntas de Obras del Puerto

El Real Decreto de 1851 había establecido la titularidad de los puertos españoles a favor del Ministerio de Fomento, surgiendo las JOPs en la segunda mitad del siglo XIX como consecuencia de lo dispuesto en el Real Decreto de 14 de noviembre de 1868, en cuyo articulado (art. 14) se recogía que las obras estatales debían ser costeadas total o parcialmente por el Estado, a excepción de las que algún particular, empresa o corporación solicitase, naciendo de esta forma la primera JPO en Barcelona, al gestionar la solicitud presentada por entidades económico dependientes, representadas por comerciantes, armadores y navieros (Castro et. al., 2008).

Diagrama 1. Composición JOP según RD 1901³



Fuente: Castro et al., 2008

Como ya hemos mencionado anteriormente, las JOP se encontraban inicialmente reguladas por los Reglamentos de 1901 y 1903, de cuyo contenido se infiere la intención del legislador de procurar el control de estas entidades para su buen funcionamiento, concretando sus facultades económicas respecto a los fondos que gestionaban, así como sus órganos competentes (Diagrama 1) (Castro et al., 2008).

A partir de la creación de dichas entidades, la información de índole económica toma especial carta de naturaleza al quedar establecida la redacción periódica de las denominadas *Memorias Económico-Administrativas*, cuyo fin era proveer información económica de índole cuantitativa y cualitativa de sus actividades, con objeto de mantener puntualmente informado al Ministerio de Fomento, del que dependían.

Así, ciñéndonos a las Memorias de la JOP de Cartagena, hemos podido constatar que las mismas muestran la evolución de las variables más relevantes, tales como gastos e ingresos, existencias, toneladas cargadas y descargadas, así como las principales partidas de interés relativas a la actividad portuaria, además de las referidas a las inversiones que continuaban materializándose en el puerto cartagenero, incluyendo el detalle de la conservación de las ya existentes, así como de los estudios efectuados para seguir mejorando las dependencias portuarias, información muy similar en términos generales a la que actualmente se demanda a las actuales AAPP, tal como se pueden constatar en el Informe de Gestión de Puertos del Estado correspondiente al ejercicio 2012 (Imagen 1), en el que también se refleja el tráfico portuario de mercancías y pasajeros, así como las inversiones

³ Actualmente, los órganos que intervienen en el funcionamiento de la Autoridad Portuaria de Cartagena son concretamente los siguientes: Consejo de Administración y Presidente, como Órganos de gobierno, el Director, como Órgano de gestión, y el Consejo de Navegación y Puerto, como Órgano de asistencia (Web AP de Cartagena, 2015)

ejecutadas, todo lo cual pone de manifiesto el acierto normalizado patentizado en los Reales Decretos de 1901 y 1903 antes citados, que prácticamente se mantiene hasta el presente.

Imagen 1. Magnitudes relevantes incluidas en el Informe de Gestión del Sistema Portuario Estatal

**1.3. Comparativa 2011-2012:
Magnitudes relevantes**

TRÁFICO PORTUARIO (millones de toneladas)

Total tráfico portuario
Graneles líquidos
Graneles sólidos
Mercancía general
Otras mercancías

Nº contenedores (Miles de TEUS)
Nº de buques (Unidades)
Pasajeros (Miles)

INVERSIONES (millones de euros)

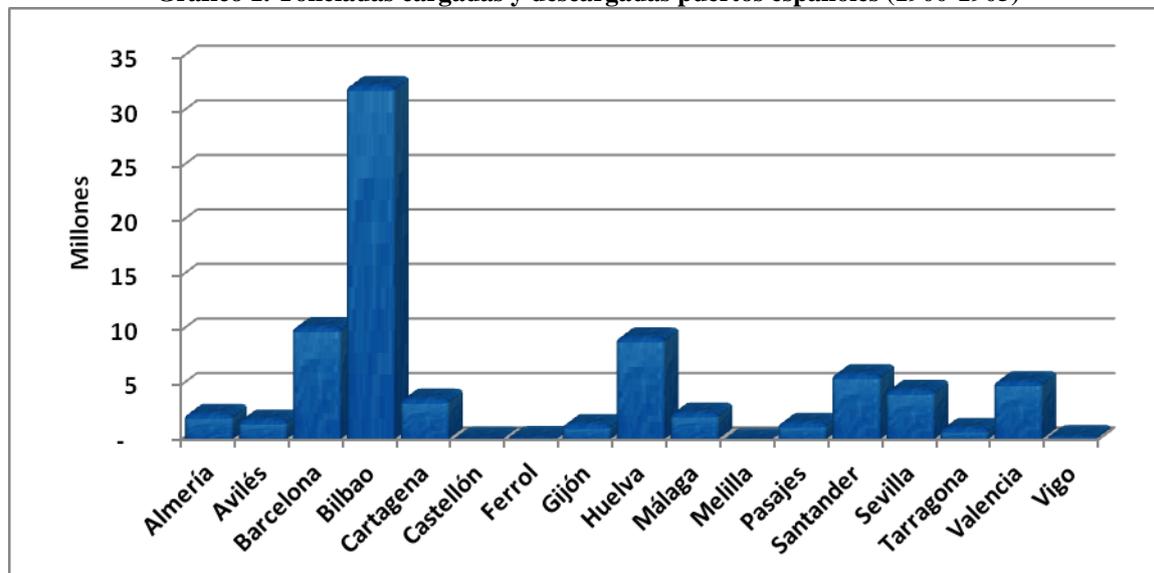
- Adquisiciones de Inmovilizado no financiero
- Adquisiciones de inmovilizado financiero

Fuente: Informe de Gestión de Puertos del Estado, 2012.

Analizada desde un punto de vista cuantitativo la situación de los puertos españoles en el periodo objeto de estudio (1900-1905), el Gráfico 1 recoge el volumen total de toneladas manejadas de acuerdo a la información histórica publicada actualmente en la web de Puertos del Estado, donde, sin embargo, de forma paradójica, no hemos hallado información histórica del resto de magnitudes relevantes, recogiendo en el Anexo 1 la evolución anual de la citada variable para cada uno de los puertos.

Del análisis realizado sobre el tráfico portuario de la época, atendiendo exclusivamente a la información que se desprende de la única variable histórica mostrada por Puertos del Estado, se puede constatar que el puerto de mayor relevancia era Bilbao, seguido a bastante distancia por los puertos de Barcelona, Huelva, y en menor medida por los de Santander, Valencia y Sevilla, seguidos de cerca por el de Cartagena, que durante el citado periodo ya era considerado un puerto de primer orden.

Gráfico 1. Toneladas cargadas y descargadas puertos españoles (1900-1905)



Fuente: Elaboración propia a través de la información de la Web Puertos del Estado

El Cuadro 1 recoge la información relativa al movimiento de toneladas en los puertos de Bilbao y Barcelona, como más destacados en el periodo considerado, junto con el de Cartagena, resultando que el movimiento portuario cartagenero representa un 14% y 44% respectivamente sobre los citados puertos, de lo que se deduce su importancia, a pesar de no ocupar los primeros puestos del escalafón.

Cuadro 1. Movimiento de toneladas cargadas y descargadas (1901-1905)

Ejercicio	Bilbao	Barcelona	Cartagena	% Var. Cartagena/ Bilbao	% Var. Cartagena/ Barcelona
1901	5.237.648	1.627.704	788.000	15%	48%
1902	5.506.156	1.606.067	664.000	12%	41%
1903	5.297.606	1.637.453	793.000	15%	48%
1904	5.094.718	1.683.618	720.000	14%	43%
1905	5.530.394	2.101.555	826.000	15%	39%
Totales	26.666.522	8.656.397	3.791.000	14%	44%

Fuente: Web Puertos del Estado (2014).

3. Las memorias económico-administrativas de la JOP de Cartagena

Los Reglamentos incluidos en los Reales Decretos de 1901 y 1903 anteriormente mencionados, tenían con objetivo primordial homogeneizar la información de carácter económico-contable de las JOPs a partir de sus registros contables, con el fin de facilitar la labor de seguimiento y control de dichas entidades por parte del Ministerio de Fomento, contribuyendo de esta forma a la clarificación de sus facultades de gestión económica, para lo

cual establecían la institucionalización de órganos competentes al efecto, destacando en este sentido la figura del Secretario-Contador, encargado de los registros contables y la gestión económica, quien contaba para llevar a cabo su cometido con la colaboración de su subordinado, el Depositario-Pagador, todo lo cual venía a contribuir a una mayor cualificación del contenido de las Memorias Económico-Administrativas.

En concreto, en el presente trabajo se han estudiado las Memorias de la JOP de Cartagena para el periodo 1900-1905, cuya estructura general se compone básicamente de los siguientes apartados:

- Breve resumen de los acontecimientos más relevantes del ejercicio, así como de la política de gestión desarrollada, haciendo alusión en todo momento a la normativa que avala los registros efectuados.
- Anexo A: Cuadro resumen de consumos y existencias de las obras, resultante de la liquidación efectuada al final del ejercicio.
- Anexo B: Comparación de ingresos y gastos con el ejercicio inmediatamente anterior.
- Anexo C: Resumen general de ingresos y gastos de la Junta, rectificado por el inventario de existencias, incluyendo cifras acumuladas desde el nacimiento de la entidad en 1875 hasta el año inmediatamente anterior.
- Anexo D: Balance de movimiento de fondos y materiales durante el ejercicio.

La Memoria continúa con la inclusión de la Cuenta General de Ingresos y Gastos, que contiene la siguiente información:

- Extracto de la cuenta general de ingresos y gastos, desglosando estos últimos en haberes, jornales y materiales.
- Resumen clasificado por conceptos de la recaudación anual por navegación.
- Resumen clasificado por tipo de mercaderías cargadas en el puerto.
- Resumen clasificado por tipo de mercaderías descargadas en el puerto.
- Resumen de los auxilios del comercio, detallando el tiempo, la retribución y el importe total imputable a cada partida.

De acuerdo con el detalle del contenido de las Memorias, se observa que en ningún caso recogen balances ni cuentas de pérdidas y ganancias de acuerdo a la normalización contable que hoy en día conocemos, y que es posible visualizar en la web de Puertos del Estado. Además, la política de gestión portuaria no está minuciosamente detallada en las mismas, aunque, no obstante, sí se hace continúa referencia a las directrices básicas de funcionamiento, pero nada comparable al marco incluido en el actual “Informe de gestión del Sistema Portuario de Titularidad Estatal”, en el que explican los principales programas establecidos para la mejora de la gestión de la entidad (Informe de Gestión Portuario de Titularidad Estatal, 2012)⁴, aunque, sin embargo, hemos podido constatar que las líneas del

⁴ En el Informe de Gestión Portuario del ejercicio 2012 se incluyen los siguientes programas: a) Optimizar la inversión y la gestión de las infraestructuras portuarias; b) Impulsar el posicionamiento internacional de los

Ministerio en cuanto a la gestión portuaria en la primera parte del siglo XXI (Informe de gestión) y las del comienzo del siglo XX (Memorias) no presentan grandes disparidades, teniendo incluso prioridades comunes, tales como el estricto seguimiento de las inversiones en instalaciones portuarias y su conservación, con el fin de alcanzar una prestación óptima de servicios, mejorando la logística para que la interconexión y coordinación de los puertos con los servicios centrales estatales pueda ser un hecho en el desarrollo cotidiano de su actividad. En este sentido, un reciente estudio (Aparisi et al., 2009) revela la necesidad de llevar a cabo medidas para que la gestión portuaria sea más eficiente a través de la implantación del Cuadro de Mando Integral, estableciéndose así un modelo participativo por parte de todas las AAPP para dar respuesta inmediata a las necesidades del mercado de forma más eficaz, otorgando a la entidad la posibilidad de establecer una serie de directrices que le permitan cumplir más fácilmente con sus objetivos.

3.1. Ingresos

El Cuadro 2 recoge las principales fuentes de ingresos de la JOP de Cartagena al inicio del siglo XX, donde se puede constatar que la partida más importante era la procedente de las “subvenciones del Estado”, como por otra parte es lógico esperar al tratarse de una entidad pública, dependiente del Ministerio de Fomento. Además, también aparecen como ingresos los denominados “arbitrios”⁵, generados por la recaudación de los servicios prestados por la Junta en el desarrollo de su actividad principal de entrada y salida de mercancías y pasajeros, figurando también una partida relevante relativa a “diversos”, cuyo detalle se incluye en la Memoria en cada ejercicio.

Cuadro 2. Evolución de las partidas de Ingresos más relevantes de la JOP de Cartagena (1900-1905)

Ejercicio/ %variación	Subvención del Estado	Arbitrios	Diversos
1900	589.137,50	245.198,79	20.190,64
%	-	-	-
1901	454.850,00	223.945,59	30.777,25
%	-23%	-9%	52%
1902	250.000,00	217.195,61	57.739,94
%	-45%	-3%	88%
1903	200.000,00	234.414,25	60.359,41
%	-20%	8%	5%
1904	100.000,00	230.376,82	68.192,89

puertos reforzando la acción comercial y los servicios; c) Potenciar el establecimiento de acuerdos estratégicos entre agentes como instrumento de potenciación de la oferta portuaria en su conjunto; d) Promover la acción comercial; e) Mejorar la conectividad de los puertos como parte de una red de transporte integral, y f) fomentar la función logística en los puertos.

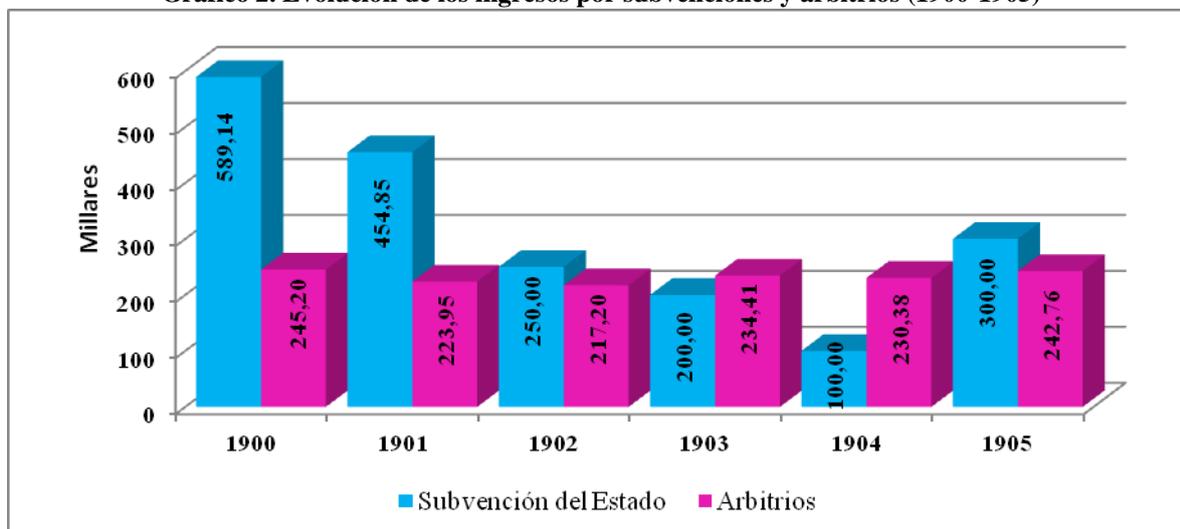
⁵ Se denominaban “arbitrios” a los derechos o impuestos percibidos con el fin de recaudar fondos para sufragar gastos públicos.

%	-50%	-2%	13%
1905	299.999,98	242.756,08	62.235,11
%	200%	5%	-9%
%VT	-49%	-1%	208%

Fuente: Memorias económico-administrativa de la JOP de Cartagena

Del análisis de la evolución de las partidas de ingresos más representativas (Cuadro 2) se desprende una paulatina disminución de las subvenciones recibidas del Estado (Gráfico 2), cuya reducción total en el periodo evaluado alcanza la importante tasa negativa del -49%, mientras que los arbitrios generados por el movimiento de mercancías como de viajeros, tanto en el propio puerto de Cartagena como en los fondeaderos de Portmán y Escombreras⁶, se mantienen prácticamente constantes, con tan solo un descenso del -1%, lo que revela que la Junta decidió no incrementar el gravamen que cargaba por sus servicios portuarios a lo largo de dicho periodo.

Gráfico 2. Evolución de los ingresos por subvenciones y arbitrios (1900-1905)



Fuente: Memorias económico-administrativas de la JOP de Cartagena

Del examen más minucioso de la documentación examinada en lo que se refiere a los ingresos, se pueden destacar las siguientes actuaciones en los diversos ejercicios analizados:

- Atendiendo a lo dispuesto en la R.O. de 24 de Julio de 1876, la Junta hace alusión en su Memoria de 1901 a la inclusión en un depósito del 50% de los arbitrios devengados por las operaciones de carga y descarga realizadas en los fondeaderos de los puertos de Portmán y Escombreras respectivamente (Imagen 2, Tabla 1), con la finalidad de invertir dicho fondo en la mejora de los mencionados puertos, manteniendo esta política también en los ejercicios siguientes, a cuyos efectos se muestra un resumen de la situación del depósito una vez finalizado el ejercicio 1905 y detraídos los importes

⁶ La JOP de Cartagena era responsable de la explotación del puerto de Cartagena, así como de los fondeaderos anexos de Escombreras y Portman.

invertidos, presentando un superávit de 80.742,33 pesetas en el caso del Fondeadero de Escombreras y un déficit de 162.480,75 pesetas para el Fondeadero de Portmán (Imagen 2, Tabla 2).

Imagen 2. Recaudación arbitrios Puertos de Escombreras y Portmán en 1905 y situación depósitos

	Escombrera	Portmán	TOTAL — Pesetas
Recaudado hasta fin de 1904 . . .	91.425'03	132.511'19	223.936'22
Idem en 1905	3.420'55	9.558'34	12.978'89
TOTALES.	94.845'58	142.069'53	236.915'11

También se explica á continuación en el cuadro siguiente, el estado en que se encuentran estos depósitos, por efecto de los gastos que se han hecho en dichos puertos anejos durante los años anteriores.

	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Sobrante — Pesetas	Déficit — Pesetas
Escombrera	94.845'58	14.103'25	80.742'33	>
Portmán	142.069'53	304.550'28	»	162.480'75

Fuente: Memoria económico-administrativa de la JOP Cartagena (1905)

- La Memoria de 1902 se hace eco de la importante reducción experimentada por la partida de la subvención del Estado, de la que a la sazón tan sólo se habían cobrado los dos primeros trimestres, destacando también una leve reducción de los arbitrios, aunque la misma no es relevante y se compensa con los incrementos de la partida de diversos, cuyo contenido queda detallado específicamente, correspondiendo en este caso al removido de vagones, venta en subasta pública de gángiles⁷ inútiles y hierro viejo, y al alquiler de la factoría marítima.

Además, como cuestión meramente anecdótica señalar que la Memoria de este ejercicio también hace alusión al traspaso de los fondos de la JOP a la sucursal del Banco de Cartagena con fecha 31 de octubre, los cuales habían permanecido anteriormente en la cuenta que la entidad mantenía con la sucursal del Banco de España en la ciudad, atendiendo a lo dispuesto en las Reales Ordenes de 30 de Julio y de 27 de Septiembre de 1902 respectivamente.

- En 1903, la Junta continúa percibiendo los arbitrios atendiendo a las tarifas revisadas en el año 1886, si bien en este ejercicio deben ser objeto de adaptación para dar cumplimiento a la nueva regulación de transportes, la cual preceptuaba –según se indica en la propia Memoria- que ningún arbitrio podría ser superior al 50% del gasto de transporte incurrido para el desarrollo de su actividad, aunque, no obstante, el propio

⁷ El gángil es la embarcación destinada transportar y verter el fango, la arena o la piedra que se generan en el dragado.

documento patentiza que la Junta no desea incrementar los arbitrios en este ejercicio, intentando paliar dicho aumento en la medida de lo posible aprovechando el remanente existente, generado principalmente por el incremento de carga de naranja y minerales de hierro y zinc.

Además, en este ejercicio se ve reducida la subvención estatal de acuerdo a los establecido en el Real Decreto de 13 de febrero, pasando de 500.000 a 400.000 pesetas, de las que la Junta tan solo llega a percibir 200.000 por los dos primeros trimestres.

- En 1904 la Memoria se hace eco de que únicamente se ha percibido una cuarta parte de la subvención estatal concedida por Real Decreto de Febrero de 1903, destacando también la inclusión en la partida de ingresos de una cifra relevante, en concepto de intereses generados por el depósito efectuado en el Banco de Cartagena en 1902.
- En cuanto al ejercicio 1905, se observa que las partidas que componen los ingresos de la Junta son similares a las de los anteriores (Anexo 2), si bien se evidencia un importante repunte de la subvención del Estado (200%), que se justifica por las reducciones que anteriormente había venido sufriendo la Junta en ejercicios previos, como consecuencia de la obligación del Ministerio de cubrir necesidades de otros puertos, siendo también destacable el incremento de la partida de arbitrios debido a las operaciones de tráfico del puerto.

En síntesis, la tónica general de la evolución de los ingresos de la Junta en el periodo analizado es de paulatina disminución, con una reducción acumulada del -30% (Anexo 2), debido fundamentalmente a la importante reducción de la partida de subvenciones estatales (-49%), debido a la necesidad del Ministerio de Fomento de tener que atender a la cobertura de gastos por parte del Estado en otros puertos españoles con situaciones supuestamente más problemáticas en relación a la presentada por el puerto de Cartagena.

3.2. Gastos

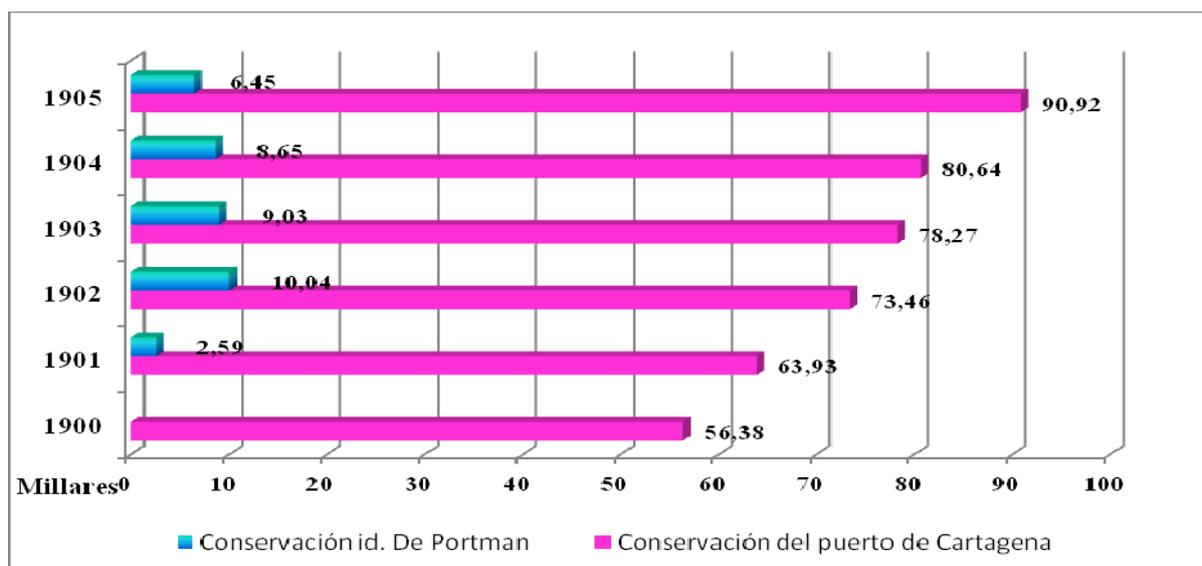
Las partidas de gastos asociadas a cada ejercicio del periodo objeto de estudio son numerosas y de temática variada, habiéndose recogido de forma pormenorizada en el Anexo 3, por lo que atendiendo a la extensión del presente trabajo, nos limitamos en este apartado a analizar las más significativas, que básicamente están relacionadas con los estudios de obras futuras, junto con la ejecución de obras pendientes de conclusión tras el amplio periodo de inversiones que tuvo lugar desde la creación de la Junta (1875) hasta el inicio del siglo XX, así como a las de mantenimiento del puerto y a su personal, tanto facultativo como el destinado a administración y recaudación, entre otras. No obstante, cabe subrayar el importante aumento experimentado globalmente por los gastos totales asumidos por la JOP cartagenera durante el periodo analizado, que alcanzan una tasa acumulada del 82%, destacando de forma individualizada los referidos a auxilios del comercio⁸ (93%), conservación del puerto (61%) y administración y recaudación (40%).

⁸ Se entiende por “auxilios del comercio” las tareas asociadas a los servicios auxiliares necesarios para el correcto embarque y desembarque de las mercaderías. En concreto recoge gastos asociados a guardamercancías, mantenimiento de grúas, carretillas, varadero, aparatos para buzos, entre otros, tal como se indica en las Memorias de la JOP de Cartagena en los correspondientes cuadros auxiliares.

Considerando las actuaciones llevadas a cabo por la JOP de Cartagena durante los años objeto de estudio, se deben realizar las siguientes precisiones:

- En lo que se refiere al ejercicio de 1901, la Memoria justifica el incremento de los gastos como consecuencia del Dragado efectuado, así como por la adquisición de un remolcador a vapor, junto con la ampliación de las vías férreas y postes de amarra del dique de la Curra. Además, este ejercicio incluye también un detalle de los gastos por administración y recaudación, justificándose en la Memoria que el leve incremento en esta partida se debe al aumento del sueldo del Depositario-Pagador de la Junta, atendiendo a lo dispuesto en el Real Decreto de 11 de Enero de 1901.
- La Memoria del ejercicio 1902 hace alusión a la obra de ampliación del Gran Cobertizo, así como a su prolongación hasta el extremo de poniente del muelle de Alfonso XII, construcción de gran importancia para preservar el posible deterioro de las mercancías almacenadas en el puerto. Además, también en este periodo destaca la práctica finalización del plan de vías férreas iniciado el año anterior, así como el desarrollo de las numerosas obras que aún estaba ejecutando la Junta, incluyendo las del puerto de Portmán, junto con la rúbrica de auxilios del comercio.
- En 1903 los gastos en los que incurre la Junta se ven incrementados con respecto al ejercicio anterior, aumento motivado por las partidas de talleres, el dragado desarrollado por la Administración y los gastos de conservación del puerto (Gráfico 3), incluyendo también partidas de nuevo cuño, como las relativas a los estudios de la prolongación del muelle de Alfonso XII y el cargadero de minerales. De especial relevancia es la partida dedicada a la construcción de 6 gángiles de 50 m³ de capacidad, ante la necesidad de amortización de los existentes, cuyo coste es el más relevante del periodo, elevándose la cifra de 165.842,40 pesetas.

Gráfico 3. Evolución de gastos de conservación de los Puertos de Cartagena y Portmán (1900-1905)



Fuente: Memorias económico-administrativas de la JOP de Cartagena

- La Memoria del ejercicio 1904 hace alusión a un hecho relevante desde el punto de vista contable, cual es la dificultad que entraña la distribución en las obras de las partidas incluidas como generales, correspondientes a conceptos tales como servicio general, almacén y talleres o canteras, que tan sólo justifican los movimientos de salida de caja, siendo por tanto necesario efectuar una correcta imputación redistribuyendo los costes atendiendo al informe facultativo emitido por el ingeniero-director, incluyéndose expresamente en la propia Memoria un cuadro con la citada redistribución (Imagen 3). Esta situación denota que la Junta tenía la necesidad de llevar registros contables para las imputaciones de tales costes, tal como se pone de manifiesto en el presente ejercicio, aunque no hemos podido acceder a los libros de contabilidad por no estar disponibles en el archivo de la Autoridad Portuaria de Cartagena. Así, por ejemplo, la partida que hace alusión a la obra de ampliación del muelle de Alfonso XII, cuyo importe asciende según la cuenta general a 48.808,90 ptas., en la distribución por obras que ofrecen el ingeniero (Imagen 3) aparece por la cantidad de 118.774,68 pesetas, cifra ostensiblemente superior a la mencionada anteriormente debido a la imputación de los gastos generales que están detallados en la Memoria para el desarrollo de esta obra concretamente (Imagen 4), tales como los haberes y jornales, materiales, gastos de almacén, talleres, carpintería, astillero y cantera, que se incluyen en la tabla, y que efectúa el mencionado ingeniero-director no sólo para esta obra, sino para cada una de las que se desarrollan en el seno de la Junta durante el ejercicio.
- En cuanto al ejercicio 1905, es de relevancia el incremento de los gastos para hacer frente a la obra de prolongación del Muelle Alfonso XII por su extremo Oeste, cuyo coste asciende a 432.844,50 pesetas, incluyendo la construcción de una dársena para botes y dragado del puerto, con la finalidad de permitir a los buques de mayor tonelaje efectuar las operaciones de carga y descarga con mayor facilidad, todo ello combinado con la conexión a las vías férreas, así como con el servicio de depósito de las mercancías en su caso.

Mención aparte merece en este periodo la partida de gastos de conservación del puerto, que ascienden a la importante cifra de 90.918,16 pesetas, lo que viene a representar casi una cuarta parte (23,73%) del gasto total, excluida la inversión en el muelle de Alfonso XII antes comentada.

Imagen 3. Imputación de gastos por obras de la JOP de Cartagena (1904)

Obras y servicios	GASTOS	
	Como se detallan en la Cuenta general	Con la Distribución definitiva de los materiales
	Pesetas	Pesetas
Inspección y vigilancia	3.000'00	3.000'00
Delegación del Ministerio de Obras públicas	5.000'00	5.000'00
Personal facultativo	47.580'61	47.580'61
Oficina de las obras	11.116'25	11.736'02
Servicio general	22.411'74	26.922'94
Almacén	158.978'57	6.800'56
Talleres	57.456'77	8.183'73
Canteras	18.445'58	4.478'36
Dragado	38.408'16	110.456'84
Vías, muelles de servicio, etc	514'00	1.018'92
Prolongación del muelle de Alfonso XII	48.808'90	118.774'68
Completar el plan de boyas		3.100'92
Ampliación del plan de vías férreas	796'38	4.776'52
Adquirido y tageas en Portmán	7.136'35	7.871'88
Ampliación y mejora del valizamiento	4.296'86	8.209'71
Dique de Curra. Deslinde de los terrenos del señor Casciaro.	815'19	863'67
Habilitación de la Aduana de Portmán	1.351'26	1.554'79
Reparación de los tinglados almacenes	1.122'64	2.416'56
Conservación del puerto	50.798'92	80.639'69
Idem del de Portmán	5.222'02	8.648'62
Auxilios al comercio	40.558'49	60.358'38
Servicio de agua dulce, riegos, etc. (estudios)	2.216'03	3.365'57
Cargadero de minerales (id)	996'40	1.272'15
Administración y recaudación	35.235'72	35.235'72
Diversos	7.150'57	7.150'57
Pagado en Hacienda el impuesto de utilidades	4.041'75	4.041'75
Idem en id. el de pagos del Estado por libramientos de subvención	1.200'00	1.200'00
Devolución de depósitos y fianzas	383'25	383'25
TOTALES	575.042'41	575.042'41

Fuente: Memoria económico-administrativa de la JOP de Cartagena (1904)

3.3. EXISTENCIAS

Las Memorias de la Junta incluyen el detalle tanto de existencias y consumos por partidas en su Anexo A (Imagen 6), como el Balance de movimiento de fondos y materiales en el ejercicio, que en este caso se recoge el Anexo D (Imagen 5).

Imagen 5. Balance movimiento de fondos y materiales (1905)

BALANCE del movimiento de fondos y materiales, ocurrido en estas obras, durante el año 1905.	
===== CARGO =====	
	<u>PESETAS</u>
Existencia de materiales en las varias atenciones de estas obras en 31 de Diciembre de 1904, según balance anterior	749.710'01
Aumento de materiales obtenido en estos últimos años.	252.252'46
} 1.001.962'47	
Existencia en metálico al dar principio las operaciones del año	1.753.812'06
Suma. . .	<u>2.755.774'53</u>
Cantidades recaudadas por todos conceptos en el año.	609.085'33
Total general de cargo . . .	<u>3.364.859'86</u>
===== DATA =====	
Materiales existentes en 31 de Diciembre de 1905	623.204'97
Baja experimentada en las existencias de materiales durante el año.	126.505'04
} 2.296.680'10	
Existencia en Caja al finalizar el año.	1.546.970'09
Saldo: consumo según relaciones anteriores .	<u>815.927'30</u>
Cartagena 31 de Marzo de 1908.	
El Presidente, Mariano Sanz.	El Scrío.-Contador, Manuel Antón.

Fuente: Memoria económico-administrativa de la JOP de Cartagena (1905)

Imagen 6. Resumen total consumo obras y existencias de materiales (1905)

RESUMEN del importe total consumido en estas obras y del valor de los materiales existentes, según la liquidación practicada por fin del año 1905.

OBRAS Y SERVICIOS	Existencias	Consumo
	— Pesetas	— Pesetas
Inspección y vigilancia	»	3.000'00
Delegación del Ministerio de Fomento.	»	5.000'00
Personal facultativo	»	46.833'11
Oficina de las obras	7.803'55	12.995'81
Servicio general.	109.254'50	33.882'18
Almacén	84.687'37	—24.365'04
Talleres	41.205'78	9.654'52
Canteras	19.172'25	»
Dragado por administración	205.657'25	67.818'44
Muelle de Alfonso XII	8.087'64	»
Puerto de Portmán. {	Adoquinado y tajeas	6.512'05
	Obras complementarias	6.511'17
	Habilitación del edificio Aduana	»
	Conservación	382'00
Conservación del puerto de Cartagena.	11.336'38	90.918'16
Auxilios al comercio	104.938'25	58.616'83
Boyas de amarra	30.680'00	»
Prolongación del muelle de Alfonso XII	»	432.844'50
Administración y recaudación.	»	32.291'90
Diversos	»	5.501'82
Impuesto del Estado sobre libramientos de subvención.	»	3.599'99
Impuesto de utilidades del personal de la Junta	»	4.053'31
Depósito á responder de la ocupación de <i>Playa Morena</i>	»	1.744'30
SUMAS.	623.204'97	815.927'30

Fuente: Memoria económico-administrativa de la JOP de Cartagena (1905)

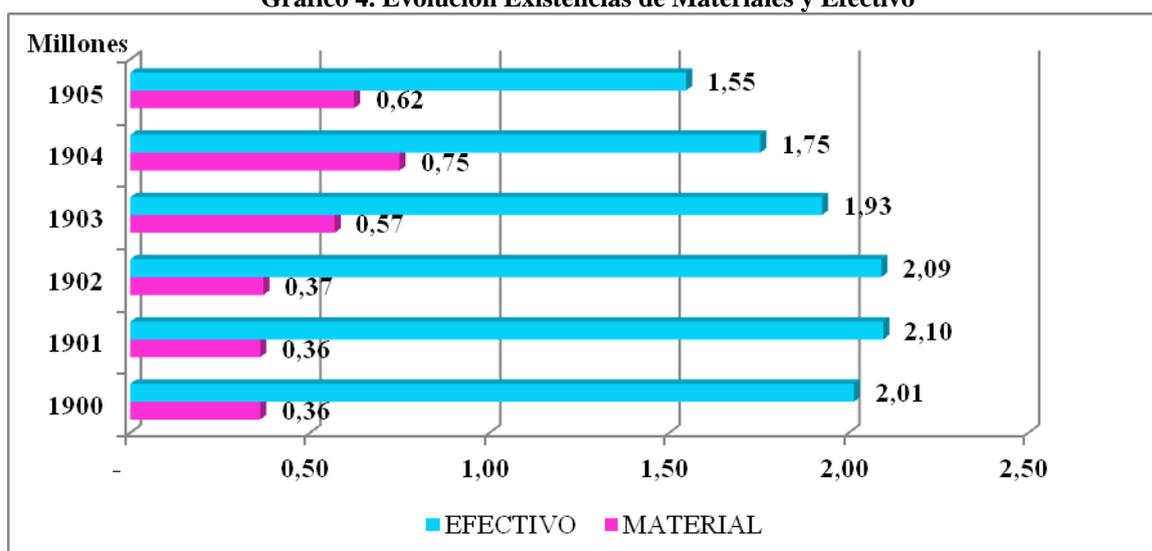
Del análisis de la información examinada para el periodo considerado se constata que la Junta hace referencia a la partida de “existencias” detallando su valoración en pesetas, y ofreciendo su desglose en efectivo y materiales, tal como se recoge en el Cuadro 3 y Gráfico 4.

Cuadro 3. Detalle de las existencias JOP de Cartagena (1900-1905)

Ejercicio/ %variación	Efectivo	Materiales	Existencias
1900 %	2.014.538,09 -	361.807,06 -	2.376.345,15 -
1901 %	2.096.136,74 4%	361.807,06 0%	2.457.943,80 3%
1902 %	2.090.579,53 0%	370.952,51 3%	2.461.532,04 0%
1903 %	1.925.720,67 -8%	569.320,00 53%	2.495.040,67 1%
1904 %	1.753.812,06 -9%	749.710,01 32%	2.503.522,07 0%
1905 %	1.546.970,09 -12%	623.204,97 -17%	2.170.175,06 -13%
%VT	23%	72%	-9%

Fuente: Memorias económico-administrativas de la JOP de Cartagena

Gráfico 4. Evolución Existencias de Materiales y Efectivo



Fuente: Memorias económico-administrativas de la JOP de Cartagena (1900-1905)

Como se observa, la partida de existencias globalmente considerada evoluciona en el periodo analizado con una moderada variación positiva hasta 1904, que se interrumpe en el ejercicio 1905 con una relativa importante reducción (-13%), siendo su variación interanual de contenida disminución en torno al -9% (Cuadro 3).

No obstante, si atendemos al análisis del desglose de existencias entre las partidas de materiales y efectivo, se constata cómo ésta última es notoriamente superior a la existencias de materiales en almacén durante este periodo (Gráfico 4), situación que es favorable a la entidad, ya que a menor existencias de materiales menor coste de almacenamiento y de manipulación asociado. En cuanto a la liquidez, se evidencia un leve descenso en su evolución al final de 1905, aunque esta rúbrica presenta una tasa interanual acumulada del 23% en los ejercicios analizados, mientras que la variación interanual total de los materiales se muestra muy superior, alcanzando una tasa del 72% (Cuadro 3).

3.4. Síntesis de la evolución de las partidas de ingresos y gastos

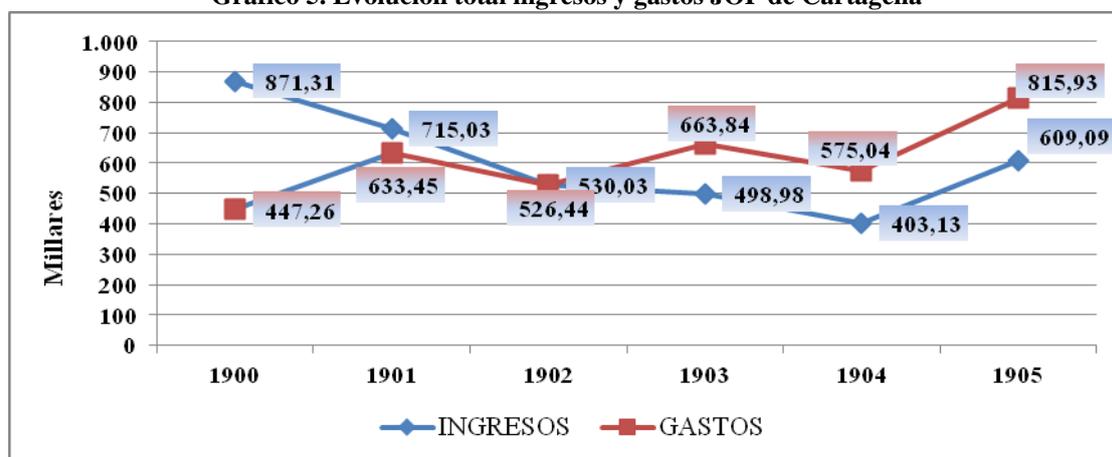
Como resumen del movimiento de ingresos y gastos de la JOP de Cartagena durante el periodo analizado a comienzo del siglo XX (Cuadro 4 y Gráfico 5), se puede afirmar que el mismo está marcado por una paulatina reducción de los ingresos, con una tasa acumulada de descenso del -30%, acompañada de un importante aumento de los gastos, con un significativo incremento global del 82%.

Cuadro 4. Ingresos y gastos de la JOP de Cartagena (1900-1905)

Ejercicio/ %variación	Ingresos	Gastos	Superávit/Déficit
1900	871.309,20	447.262,95	424.046,25
%	-	-	-
1901	715.032,31	633.453,66	81.578,65
%	-18%	42%	-81%
1902	530.026,61	526.438,37	3.588,24
%	-26%	-17%	-96%
1903	498.983,72	663.842,58	-164.858,86
%	-6%	26%	-4694%
1904	403.133,80	575.042,41	-171.908,61
%	-19%	-13%	4%
1905	609.085,33	815.927,30	-206.841,97
%	51%	42%	20%
%VT	-30%	82%	-149%

Fuente: Memorias económico-administrativas de la JOP de Cartagena (1900-1905)

Gráfico 5. Evolución total ingresos y gastos JOP de Cartagena



Fuente: Memorias económico-administrativas de la JOP de Cartagena

La principal justificación del descenso de los ingresos radica, como se dijo, en la importante disminución de la partida de subvenciones del Estado, consecuencia de las necesidades más urgentes de otros puertos estatales, mientras que el incremento de los gastos estuvo influido especialmente por la finalización de obras inacabadas iniciadas al final del siglo XIX, así como por los estudios y puesta en marcha de nuevas obras, no solo de infraestructuras como el caso citado del Gran Cobertizo, sino también las relacionadas con los auxilios del comercio (Anexo 3).

Desde una perspectiva temporal (Gráfico 5), es posible apreciar al inicio del periodo un saldo neto positivo entre las partidas de ingresos y gastos, que es prácticamente nulo en 1902, presentando posteriormente un déficit sostenido en el resto de ejercicios, si bien con una tendencia suavizada en el incremento del saldo negativo.

3.5. Indicador de actividad portuaria

Para examinar la gestión de la JOP en la actividad portuaria, representada en este caso por el movimiento de mercancías, se consideró un indicador (Cuadro 5) que relaciona las toneladas gestionadas en cada ejercicio respecto del volumen de gastos incurridos.

Cuadro 5. Evolución Indicador Tonelaje/Gastos de la JOP de Cartagena (1901-1905)⁹

Ejercicio/%variación	Total TN	Total Gastos	Indicador (Toneladas/pta.)
1901	788.000,00	633.453,66	1,24
%	-	-	-
1902	664.000,00	526.438,37	1,26
%	-16%	-17%	1%
1903	793.000,00	663.842,58	1,19
%	19%	26%	-5%
1904	720.000,00	575.042,41	1,25
%	-9%	-13%	5%
1905	826.000,00	815.927,30	1,01
%	15%	42%	-19%
TOTAL	3.791.000,00	3.214.704,32	1,18
%VT	4,82%	28,80%	-18,54%

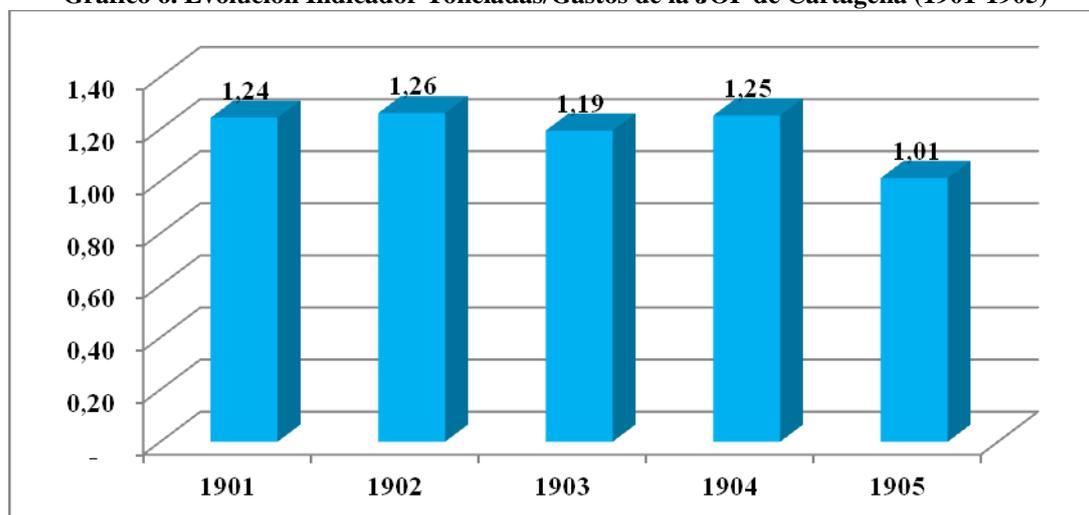
Fuente: Elaboración propia a partir de las Memorias económico-administrativas de la JOP de Cartagena y las Estadísticas de Puertos del Estado (2014)

De acuerdo a la información mencionada, se observa que el volumen del tonelaje manejado por la JOP de Cartagena presenta una evolución creciente en el periodo examinado, alcanzando un tasa de incremento del 4,82%, tal como por otra parte era lógico esperar ante la expansión de infraestructuras que la Junta había dispuesto durante dicho periodo de tiempo para el desarrollo del tráfico portuario. No obstante, cabe subrayar que se denotan importantes altibajos en los diferentes ejercicios, y así, por ejemplo, mientras en ejercicio 1902 se detecta una disminución del 16% respecto del ejercicio anterior, en 1903 se invierte la tendencia con un incremento del 19%, que compensa ampliamente la pérdida del ejercicio anterior, repitiéndose nuevamente esta situación en los años 1904 y 1905.

Sin embargo, al examinar el indicador que relaciona el tonelaje gestionado por la JOP de Cartagena respecto del gasto incurrido anualmente (Gráfico 6), se evidencia una tendencia decreciente, alcanzando una tasa negativa de -18,54%, lo que pone de manifiesto un encarecimiento de los costes de utilización del puerto, a pesar del aumento de sus infraestructuras.

⁹ No fue posible incluir la información correspondiente al año 1900 por no estar disponible en la web de Puertos del Estado el dato correspondiente a las toneladas gestionadas por la JOP de Cartagena para dicho ejercicio.

Gráfico 6. Evolución Indicador Toneladas/Gastos de la JOP de Cartagena (1901-1905)



Fuente: Elaboración propia a partir de las Memorias económico-administrativas de la JOP de Cartagena y las Estadísticas de Puertos del Estado (2014)

4. Conclusiones

El presente trabajo está dedicado al estudio de la gestión económica de la JOP de Cartagena al inicio del siglo XX (1900-1905), mediante el examen del contenido de sus Memorias económico-administrativas practicadas a partir de sus registros contables, de acuerdo con la regulación impuesta por los Reales Decretos de 1901 y 1903, normativa que propició cambios en la gestión en este tipo de entidades, homogeneizando la información emitida por las mismas con el fin de facilitar la coordinación de todos los puertos españoles con el Ministerio de Fomento, del que dependían directamente, en aras de velar por su desarrollo para garantizar la mejora e impulso de sus actividades de forma eficaz.

Para comprender mejor la actitud de gestión estatal portuaria, hemos analizado los parámetros y política de gestión de las actuales AAPP, evidenciándose que la misma coincide en esencia con la seguida por el Ministerio de Fomento al comienzo del siglo XX, considerándose como pilares fundamentales la coordinación de todos los puertos con el Estado a través de la homogenización de información exigida a las entidades que gestionan los puertos, con el fin de determinar los resultados obtenidos periódicamente, y con ello alcanzar la consecución de los objetivos estratégicos previamente establecidos.

En este sentido, del citado análisis se desprende que tanto en el periodo histórico evaluado como en la actualidad, las variables más relevantes para la gestión de estas entidades son aquellas que están relacionadas esencialmente con el tráfico portuario (toneladas mercancía gestionada y pasajeros), así como las inversiones en instalaciones y su conservación, radicando su principal diferencia en que no se presentan los resultados tal como la actual normalización contable pública vigente exige a las entidades pertenecientes al sector público, y de hecho, en el periodo histórico analizado no se atisba la existencia de balances ni cuentas de resultados tal como ahora los conocemos, lo que evidencia que la norma contable no obligaba a la presentación de tales estados contables, reduciéndose la información a la

presentación por separado de los ingresos y gastos de cada ejercicio, junto con las existencias de efectivo y materiales, mostrándose adicionalmente en cuadros auxiliares el detalle de las mercancías, los pasajeros o la evolución de las obras (estudios, presupuestos, ejecución), colaborando para su elaboración tanto el personal facultativo como el personal administrativo.

De la documentación analizada se puede concluir que la evolución de las distintas partidas que componen las cuentas de la JOP de Cartagena en el periodo considerado está estrechamente ligada al desarrollo de las importantes inversiones en infraestructuras que tuvieron lugar desde su creación en 1875, orientadas todas ellas al incremento de la calidad de los servicios portuarios, considerando en todo momento la significativa limitación de no interferencia en la actividad castrense que se desarrollaba habitualmente en el puerto dada su estratégica posición.

Del análisis de la evolución de las magnitudes de ingresos y gastos de la JOP de Cartagena en el periodo examinado se deduce una paulatina disminución de los ingresos (-30%), de especial significación en el caso de las subvenciones del Estado (-49%), consecuencia de las urgentes necesidades de tener que atender a otros puertos por parte del Ministerio de Fomento, detectándose a sensu contrario un elevadísimo incremento de los gastos (82%), con una tendencia creciente, lo que implica que la JOP pasó de un superávit de 424.000 pesetas en el ejercicio 1900 a un déficit de 200.000 pesetas en 1905. Además, cabe subrayar la importante disminución del indicador del tonelaje gestionado, con una tasa de descenso del -18,54%, evidenciando un importante aumento del coste del tráfico portuario por cuanto por cada unidad monetaria se aprecia un descenso en el número de toneladas gestionadas.

Dado las dificultades de acceso a la información de los puertos que componían la red nacional durante el siglo XX, como futuras líneas de investigación se plantea el estudio de la documentación examinada en un mayor horizonte temporal, así como su análisis a través de un panel de datos en la medida en que pueda ser factible obtener la necesaria información sobre las principales variables relacionadas con el tráfico portuario en España.

BIBLIOGRAFÍA

FUENTES PRIMARIAS

Autoridad Portuaria de Cartagena, *Memorias sobre progreso y adelanto de las obras del Puerto de Cartagena y de sus puertos anexos* (1900-1905).

Autoridad Portuaria de Cartagena, *Memorias económico-administrativas* (1900-1905).

Autoridad Portuaria de Cartagena (2015) <http://www.apc.es/general/apc02.asp?leng=es> (Última fecha de acceso 08/04/2015)

Ley de Puertos, de 7 de mayo de 1880.

Real Decreto de 11 de régimen enero de 1901, *por el que se aprueba el Reglamento General para la organización y de las Juntas de Obras de Puertos*.

Real Decreto de 17 de julio de 1903, *por el que se aprueba el Reglamento general para la organización y régimen de las Juntas de Obras de Puertos*.

FUENTES SECUNDARIAS

Aparisi Caudeli, J.A., Giner Fillol, A., y Mateo Ripoll Feliú, V. (2009) *Análisis del proceso de implantación de un sistema de gestión estratégica: estudio de caso del Cuadro de Mando Integral en la AP de Valencia*, *Revista Española de Financiación y Contabilidad*, Vol. XXXVIII, 142, abril-junio, 189-212.

Casanova, J y Gil Andrés, C. (2012) *Breve historia de España en el siglo XX*

[http://www.planetadelibros.com/pdf/Breve historia de Espana Intro+Cap1Breve historia de Espana en el siglo XX.pdf](http://www.planetadelibros.com/pdf/Breve%20historia%20de%20Espa%F1a%20Intro+Cap1Breve%20historia%20de%20Espa%F1a%20en%20el%20siglo%20XX.pdf) (Última fecha de acceso 26/11/2014).

Castro Pérez, C., Calvo Cruz, M., Castro Pérez, C. y Granado Suárez, S. (2008), La Junta de Obras de los Puertos: aspectos económicos, financieros y contables de su normativa reguladora. Una aplicación a la junta de obras del Puerto de la Luz y Las Palmas (Islas Canarias) a través del estudio del libro diario, 1907-1908, *De Computis*, *Revista Española de Historia de la Contabilidad*, 8, 3-36.

[http://www.decomputis.org/dc/articulos doctrinales/castro calvo granado8.pdf](http://www.decomputis.org/dc/articulos%20doctrinales/castro%20calvo%20granado8.pdf) (Última fecha de acceso 10/10/2014).

Ley 27 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, 1992.

Puertos del Estado, (2012) *Informe de gestión portuario de titularidad estatal*, https://www.puertos.es/sites/default/files/informe-ptos_2012.pdf (fecha último acceso 23/11/2014)

Región de Murcia digital “Historia de Cartagena” (2014) [http://www.regmurcia.com/servlet/s.SI?sit=a.75.c.373.m.1871&r=ReP-7517-DETALLE REPORTAJESPADRE](http://www.regmurcia.com/servlet/s.SI?sit=a.75.c.373.m.1871&r=ReP-7517-DETALLE_REPORTAJESPADRE) (Fecha último acceso 15/10/2014).

Rubio Paredes, J.M. (2005), *Cartagena Puerto de Mar en el Mediterráneo. Estructuras Portuarias, AP de Cartagena*, Lunwerg Editores, Cartagena.

Sánchez Martínez, J. (1998), *Historia del Santo y Real Hospital de Caridad*, Tesis Doctoral, Universidad de Murcia.

Tortella, G. (1994), *El desarrollo de la España Contemporánea*, Editorial Ariel Economía, Barcelona.

Isidoro Guzmán Raja es Profesor Titular del Departamento de Economía Financiera y Contabilidad de la Universidad Politécnica de Cartagena. Su e-mail es: isidoro.guzman@upct.es

Manuela Guzmán Raja es economista. Su e-mail es: manoli.guzman@upct.es

Isidoro Guzmán Raja is Associate Professor at the Department of Accounting and Finance of the Technical University of Cartagena (Spain). His e-mail is: isidoro.guzman@upct.es

Manuela Guzmán Raja is Master of Science in Economics. His e-mail is: manoli.guzman@upct.es

ANEXO 1. TONELADAS CARGADAS Y DESCARGADAS EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES (1900-1905)

PUERTO	1900	1901	1902	1903	1904	1905	TOTALES
Almería	388.857	317.837	372.056	456.298	400.000	466.000	2.401.048
Avilés	258.050	297.000	243.000	282.000	403.000	393.166	1.876.216
Barcelona	1.693.463	1.627.704	1.606.067	1.637.453	1.683.618	2.101.555	10.349.860
Bilbao	5.807.441	5.237.648	5.506.156	5.297.606	5.094.718	5.530.394	32.473.963
Cartagena	N.d.	788.000	664.000	793.000	720.000	826.000	3.791.000
Castellón	N.d.	N.d.	N.d.	26.150	69.261	55.234	150.645
Ferrol	N.d.	48.000	47.000	43.000	44.000	53.000	235.000
Gijón	238.461	243.683	264.679	253.351	233.779	235.458	1.469.411
Huelva	N.d.	1.741.049	1.751.527	1.924.030	1.870.301	2.113.482	9.400.389
Málaga	382.796	367.460	408.806	441.961	384.552	521.427	2.507.002
Melilla	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	16.171	16.171
Pasajes	225.287	194.645	225.901	244.358	289.930	403.487	1.583.608
Santander	854.000	821.526	1.017.667	1.145.828	1.018.247	1.173.900	6.031.168
Sevilla	690.599	714.994	763.919	769.492	789.900	878.300	4.607.204
Tarragona	168.366	145.621	155.705	144.115	223.347	260.705	1.097.859
Valencia	807.025	782.804	824.314	979.271	1.033.822	960.578	5.387.814
Vigo	39.000	47.000	52.000	69.000	71.000	83.000	361.000
TOTAL TONELADAS	11.553.345	13.374.971	13.902.797	14.506.913	14.329.475	16.071.857	83.739.358

Fuente: Web Puertos del Estado (2014)

ANEXO 2. INGRESOS DE LA JOP DE CARTAGENA (1900-1905)

Concepto	1900	%	1901	%	1902	%	1903	%	1904	%	1905	%	%VT
Subvención del Estado	589.137,50	-	454.850,00	-23%	250.000,00	-45%	200.000,00	-20%	100.000,00	-50%	299.999,98	200%	-49%
Arbitrios	245.198,79	-	223.945,59	-9%	217.195,61	-3%	234.414,25	8%	230.376,82	-2%	242.756,08	5%	-1%
Diversos	20.190,64	-	30.777,25	52%	57.739,94	88%	60.359,41	5%	68.192,89	13%	62.235,11	-9%	208%
Fianzas y depósitos	13.488,00	-	1.032,00	-92%	1.101,05	7%	51,30	-95%	481,50	839%			-
Retenciones del impuesto de utilidades	3.294,27	-	4.427,47	34%	3.990,01	-10%	4.158,76	4%	4.082,59	-2%	4.094,16	0%	24%
TOTAL	871.309,20	-	715.032,31	-18%	530.026,61	-26%	498.983,72	-6%	403.133,80	-19%	609.085,33	51%	-30%

Fuente: Memorias económico-administrativas de la JOP de Cartagena (1900-1905)

ANEXO 3. GASTOS DE LA JOP DE CARTAGENA (1900-1905)

Concepto	1900	%	1901	%	1902	%	1903	%	1904	%	1905	%	%VT
Inspección y vigilancia	3.000,00	-	1.875,00	-38%	1.500,00	-20%	3.000,00	100%	3.000,00	0%	3.000,00	0%	0%
Delegación Ministerio Obras públicas	5.000,00	-	5.000,00	0%	5.000,00	0%	5.000,00	0%	5.000,00	0%	5.000,00	0%	0%
Personal Facultativo	52.500,00	-	47.916,62	-9%	46.000,00	-4%	47.575,00	3%	47.580,61	0%	46.833,11	-2%	-11%
Oficina obras	6.508,74	-	8.701,48	34%	13.949,51	60%	10.468,73	-25%	11.736,02	12%	12.995,81	11%	100%
Servicio Gral.	38.412,76	-	28.974,92	-25%	39.246,47	35%	35.404,52	-10%	26.922,94	-24%	33.882,18	26%	-12%
Almacén	3.971,40	-	9.022,55	127%	16.629,68	84%	2.502,10	-85%	6.800,56	172%	-24.365,04	458%	-714%
Talleres	18.519,26	-	31.269,62	69%	20.360,10	-35%	24.245,76	19%	8.183,73	-66%	9.654,52	18%	-48%
Canteras	13.265,07	-			1.247,00				4.478,36				-100%
Muelle Alfonso XII	43,50	-			7.047,53								-100%
Dragado por administración	42.700,52	-	119.555,29	180%	136.135,02	14%	145.808,41	7%	110.456,84	-24%	67.818,44	-39%	59%
Boyas amarre	994,07	-		%									-100%
Completar el plan de boyas	3.634,37	-	1.775,64	-51%			2.882,13		3.100,92	8%			-100%
Vías, muelles de servicio etc.		-							1.018,92				
Habilitación desmonte c/ Gisbert	21.396,87	-	16.326,84	-24%	483,50	-97%							-100%
Gran cobertizo M. Alfonso XII	25.607,69	-			7.507,54								-100%
Prolongación gran cobertizo		-			16.793,36		9.379,01	-44%					
Adquisición vapor remolcador	1.026,40	-	69.013,93	6624%									-100%
Cerramiento edif. Sanidad y Capitanía	255,51	-	695,67	172%									-100%
Ampliación plan de vías férreas		-	63.383,64		4.705,54	-93%	3.066,19	-35%	4.776,52	56%			
Camino servicio de la costa de Sta. Lucía		-			6.433,84		8.033,08	25%					
Sustitución arg. postes amarra Curra		-	15.918,93				108,88						
Cuartel marineros Capitanía		-	9.888,13										
Prolongación M. Alfonso XII (estudios)	773,38	-	213,21	-72%			9.366,55						-100%
Prolongación Muelle Alfonso XII		-							118.774,68		432.844,50	264%	
Estudio cargadero minerales		-					1.947,89		1.272,15	-35%			
Encauz. rambla La Boltada (Id) Portmán		-	119,29		24.291,64	20264%							

