

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

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

THE JUNTA DE OBRAS DE LOS PUERTOS: ECONOMIC, FINANCIAL AND ACCOUNTING ASPECTS OF ITS REGULATIONS. AN EMPIRICAL RESEARCH OF THE JUNTA DE OBRAS OF THE PORTS OF LA LUZ AND LAS PALMAS (CANARY ISLANDS) THROUGH STUDY OF ITS JOURNAL, 1907-1908

Candelaria Castro Pérez

Mercedes Calvo Cruz

Sonia Granado Suárez

RESUMEN

La importancia de los puertos radica en ser un soporte impulsor del comercio y por tanto un instrumento generador de progreso, circunstancias que hacen necesaria la intervención de multitud de agentes en la actividad portuaria. La Junta de Obras del puerto (actualmente conocida como Autoridad Portuaria) fue una de las instituciones fundamentales para el buen funcionamiento del mismo, consecuencia de ello era su normativa reguladora. Para el desarrollo y ejecución de su cometido, la Junta de Obras contaba con una financiación procedente tanto de las subvenciones recibidas del Estado o de particulares, como de las recaudaciones que efectuaba de arbitrios sobre la navegación y el tráfico marítimo. La aplicación de todos estos recursos financieros necesitaba la aprobación del correspondiente presupuesto.

Asimismo, esta institución estaba fuertemente regulada, jurídica, económica y administrativamente, toda vez que la normativa afecta a la misma establecía cómo debía estar organizada, como así lo muestran los Reglamentos de Organización y Régimen de la Junta de Obras de puertos de 1901 y 1903. En este trabajo se analizan los citados reglamentos desde la perspectiva económica, contable y financiera, al objeto de determinar la organización de la Junta de Obras.

Para la aplicación empírica de este estudio se ha tomado como fuente primaria la contabilidad desarrollada por la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas para los años 1907-1908, reflejada en su primer *Libro Diario*, en el cual se registran todas las operaciones y por tanto constituye el fiel reflejo de la realidad económica del puerto. Dicho análisis nos permite mostrar la diversidad de operaciones económicas

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**

realizadas por la Junta en el intervalo temporal objeto de estudio, así como los movimientos de capitales que constituyeron su financiación y la posterior inversión de los mismos. Este estudio será la base para contrastar la realidad económica con las obligaciones impuestas por la normativa vigente en el período analizado.

ABSTRACT

Ports play an important role as a driving force behind trade and economic growth. Due to its economic importance, activity in ports is run by multiple organizations and agents. One essential entity in keeping the port well-managed was the *Junta de obras* (nowadays known as *Autoridad Portuaria*). This port management body was created in Spain at the end of the 19th century, having as main duties to boost the construction of the ports and to achieve handsome returns on the port installations, among others.

In order to carry out its tasks, the *Junta de obras* was financed by public or private subsidies, in addition to the dues charged on cargo and shipping. These financial resources could not be spent unless a previous budget was passed. Moreover, the entity was strictly regulated from an economic, judicial and administrative perspective. Thus, regulations established how it should be organized.

This paper examines the organizational rules applied to the *Junta de obras* in 1901 and 1903, following an accounting, economic and financial approach. An empirical study is also conducted on a Spanish port (Puerto de La Luz y Las Palmas), using as primary source the accounting records belonging to the period 1907-1908. Particularly, the entries of the first journal kept by the *Junta de Obras* are analyzed, as they disclose fair information on the economic reality of the port.

The analysis shows a wide diversity of economic events carried out by the above entity during the studied period, as well as the financial resources obtained and the investments undertaken. This empirical study will allow us to compare the economic reality of the port with the duties imposed by the regulations analyzed.

PALABRAS CLAVE:

Historia de la contabilidad, puerto, instituciones portuarias, Junta de obras, siglo XX

KEY WORDS:

Accounting History, port, port management body, Junta de obras, 20th century

1. Introducción

El papel desempeñado por los enclaves portuarios ha adquirido una importancia histórica trascendental en el desarrollo general de la civilización. 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”.

A partir del citado Real Decreto, el Ministerio de Fomento se responsabiliza definitivamente de todos los puertos y tienen lugar las grandes obras de construcción hasta los primeros años del siglo XX. En este sentido, 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

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**

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 transbordo 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 socio-económico 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).

Para la aplicación empírica de este trabajo hemos elegido el puerto de La Luz y de Las Palmas, cuya construcción se llevó a cabo entre 1883 y 1902, proyectado por el ingeniero Juan de León y Castillo en 1881. Nuestro estudio se centra en la etapa de despegue del puerto entre 1883 y 1913, y más concretamente en la fase de consolidación (1891-1909), caracterizada por un crecimiento sostenido que duplicó el número de buques y tonelaje del período anterior, dando lugar a la consolidación del puerto en sus diversos aspectos como fueron las obras y servicios, el tráfico internacional y los negocios portuarios (Quintana, 1985b, p. 43).

Un primer objetivo de este trabajo es poner de manifiesto los aspectos económicos y contables de la normativa que reguló las tareas de organización y administración de la Junta de Obras portuarias. Para ello se analizan los Reglamentos de 1901 y 1903 que se emitieron al objeto de legislar el funcionamiento de esta institución, determinando, entre otros aspectos, cuales debían ser sus facultades económicas en el movimiento y custodia de los fondos administrados, y los órganos intervinientes, con especial referencia al Secretario-Contador, como responsable de la contabilidad y de la gestión económica de la Junta, y al Depositario-Pagador que estaba bajo la responsabilidad del primero. Otro objetivo que también persigue este trabajo es verificar la aplicación de la citada normativa a través de las primeras anotaciones contables realizadas por la Junta de Obras del Puerto de La Luz y Las Palmas en el *Libro Diario*, en el cual se registran todas las operaciones y, por tanto, constituye el fiel reflejo de la realidad económica del puerto. Este análisis nos llevará a determinar el método contable aplicado, dar a conocer la financiación inicial con la que contaba la Junta, de acuerdo con el presupuesto que debía ser aprobado por el Gobierno, y su posterior aplicación a lo largo del primer ejercicio económico, 1907-1908.

Las fuentes primarias de esta investigación son: los Reglamentos de organización y régimen de la Junta de Obras de Puertos de 1901 y 1903 y el fondo documental

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**

correspondiente a la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en la sección de Contabilidad, que se encuentra en depósito en el Archivo Histórico Provincial de Las Palmas *Joaquín Blanco*. 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 Mundo, transporte, comercio marítimo, sistema de patentes, etc.), de forma específica, sobre los Puertos de La Luz y Las Palmas³ (el ingeniero Juan de León y Castillo y la construcción del puerto; entorno a la historia del puerto en relación con la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y su contexto económico e histórico) y la característica de los puertos francos⁴. Otros trabajos notables son los referidos al régimen jurídico-administrativo⁵ de los puertos.

Por otra parte, y atendiendo a nuestro campo de investigación, la historia de la contabilidad, el trabajo que se presenta se sitúa, considerando el sujeto que desarrolla la actividad, en la historia de la contabilidad pública, y en función del tipo de fuente se encuadra, tanto entre los dedicados al estudio de los documentos contables de todo tipo, en nuestro caso, los libros de cuentas, como los destinados 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 (Hernández Esteve, 1996a, p. 72).

Asimismo, podríamos afirmar que los estudios relacionados con los puertos en España son casi inexistentes en nuestra línea de investigación, en este sentido, citamos los trabajos de: Hernández Esteve (1996b), Torrejón (2001) y Donoso (2002 y 2003), centrados en el siglo XVIII. El trabajo de Hernández Esteve⁶ 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. Las obras 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. En concreto sobre la Junta de Obras portuarias y su reglamentación se puede citar el trabajo de Calvo y Castro (2007).

Esta circunstancia nos animó a adentrarnos en el tema objeto de esta exposición, a la par que el siglo XIX y principios del XX es un período que esta disciplina no se ha visto muy enriquecida, como señaló Hernández Esteve (1996a, pp. 92) respecto a los últimos años del

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 y otros (1994), Tovar y otros (2004).

³ Sin pretender ser exhaustivos citamos las siguientes obras: Burriel (1974), Ferrera (1988), Hernández (1991), Herrera (1979), Martín del Castillo (1994 y 1998), Martín (1983 y 2001), Martín Hernández (2004), Moreno (1947), Quintana (1983 y 1985), Solbes (2003), Suárez (2003), Suárez Falcón (1952) y Tipografía (1909).

⁴ La Revista de Obras Públicas facilita un fondo interesante de trabajos: <http://ropdigital.ciccp.es/public/index.php>.

⁵ Referidos a estos aspectos hemos de considerar las siguientes obras: Cosculluela (1973), Navajas (2000) y Acero (2002).

⁶ Publicada una versión posterior en español en 2004, en la *Revista Memoria*, nº 11 de Colombia.

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**

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 Esteve (2005, pp. 45-94), realiza un exhaustivo análisis de la investigación histórico-contable en España durante el período 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 período 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 breve referencia al puerto, su concepto y evolución en el tiempo; posteriormente, se analiza la Junta de Obras del puerto exponiendo sus funciones, la normativa reguladora de la misma, en el período señalado, y su incidencia en materia contable. Una vez expuesta la normativa general aplicable a las Juntas de Obras de los puertos españoles se estudian las anotaciones contables efectuadas en el primer *Libro Diario* de la Junta de Obras del Puerto de la Luz y de Las Palmas, lo que nos permitirá mostrar la diversidad de operaciones económicas realizadas por la Junta en el intervalo temporal objeto de estudio, así como los movimientos de capitales que constituyen su financiación y la posterior inversión de los mismos. Este análisis será la base para contrastar la realidad económica con las obligaciones impuestas por la normativa vigente.

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 la antigüedad se consideraba el puerto como un lugar encerrado entre montañas, o en la ribera del mar, donde 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, y 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).

En este sentido, 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 en base a 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 Estado⁷”, 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 tributos⁸.

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 dentro de los puertos de interés general dos categorías, es decir, puertos de primer y 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 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. Añadiendo 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.

No obstante, 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 aumentando⁹ a lo largo del siglo XIX, 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, ataje, fondeadero, carga y descarga, amarraderos, arrastre a la sirga y arbitrios para obras.

⁷ Art. 3 del Real Decreto de 17 de diciembre de 1851.

⁸ 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.

⁹ Tanto en cuantía, consecuencia del continuo proceso inflacionista, como en número.

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**

Por otra parte, en la actividad del puerto es necesaria la intervención de multitud de agentes portuarios, siendo la Junta de Obras del puerto (actualmente 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.

La Junta de Obras del puerto surge 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 Barcelona¹⁰ al amparo de éste Real Decreto y por petición de diferentes agentes económicos vinculados al tráfico marítimo, como fueron: los comerciantes, armadores y navieros.

Entre las funciones de la Junta 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. En este sentido, la misión de la Junta era proporcionar todos aquellos elementos necesarios para el progreso y desarrollo de la navegación y del tráfico marítimo. Para la ejecución de tales cometidos, la Junta de Obras contaba con una financiación procedente tanto de las subvenciones recibidas del Estado o de particulares, como de las recaudaciones que efectuaba de arbitrios sobre la navegación y el tráfico marítimo. La aplicación de todos estos recursos financieros necesitaba la aprobación del correspondiente presupuesto.

Con la citada Ley de Puertos 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 existentes o futuras. Consecuencia de ello, en las dos últimas décadas del siglo XIX se dictaron sucesivas disposiciones que regulaban la composición, ingresos y 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. Esta última fue la primera norma global sobre las Juntas, que se caracterizó por su acusado centralismo y que nunca se llevó a la práctica ante la reacción en contra de numerosas Juntas, Entidades Económicas y Administraciones locales¹¹. 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

¹⁰ 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.

¹¹ 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).

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**

anterior, sendos capítulos a las facultades económicas de las Juntas y a la custodia y movimiento de fondos a administrar.

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.

Por aplicación del citado Reglamento de 1903 se autoriza la creación de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas¹² (Real Orden del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas de 16 de junio de 1905), produciéndose su constitución definitiva por Real Orden de 8 de diciembre de 1906. Posteriormente, en 1968 con motivo de una ley de puertos pasa a denominarse *Junta del Puerto de La Luz y de Las Palmas*. Finalmente, por aplicación de la vigente ley de puertos, en 1992 recibe el nombre de *Autoridad Portuaria de Las Palmas*.

En el siguiente apartado se realizará un ejercicio de análisis comparativo, en materia económica, financiera y contable, de los Reglamentos de Organización y Régimen de las Juntas de Obras de puertos de 1901 y 1903. Todo ello con la intención de desvelar 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. Aspectos económicos, financieros y contables de la reglamentación general para la organización y régimen de las Juntas de Obras de Puertos

3.1. Real Decreto de 11 de enero de 1901

La Junta de Obras, dependiente directamente de la Dirección General de Obras Públicas¹³, 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 de 1901, una facultad novedosa al poder¹⁴ 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.

En cuanto a la organización de la Junta de Obras¹⁵, sintetizada en el esquema 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

¹² Anteriormente a esta Junta existió otra (Real Orden de 20 de abril de 1881) motivada por las obras de construcción del Muelle de la Luz. “Rematado éste y terminadas, como se ha dicho, las obras del muelle, fue disuelta por el Gobierno, la Junta de obras, entregando el muelle concluido al ingeniero jefe D. Juan de León y Castillo, [...]” (Tipografía, 1909, p. 53).

¹³ Al ser consideradas como una delegación de la Administración.

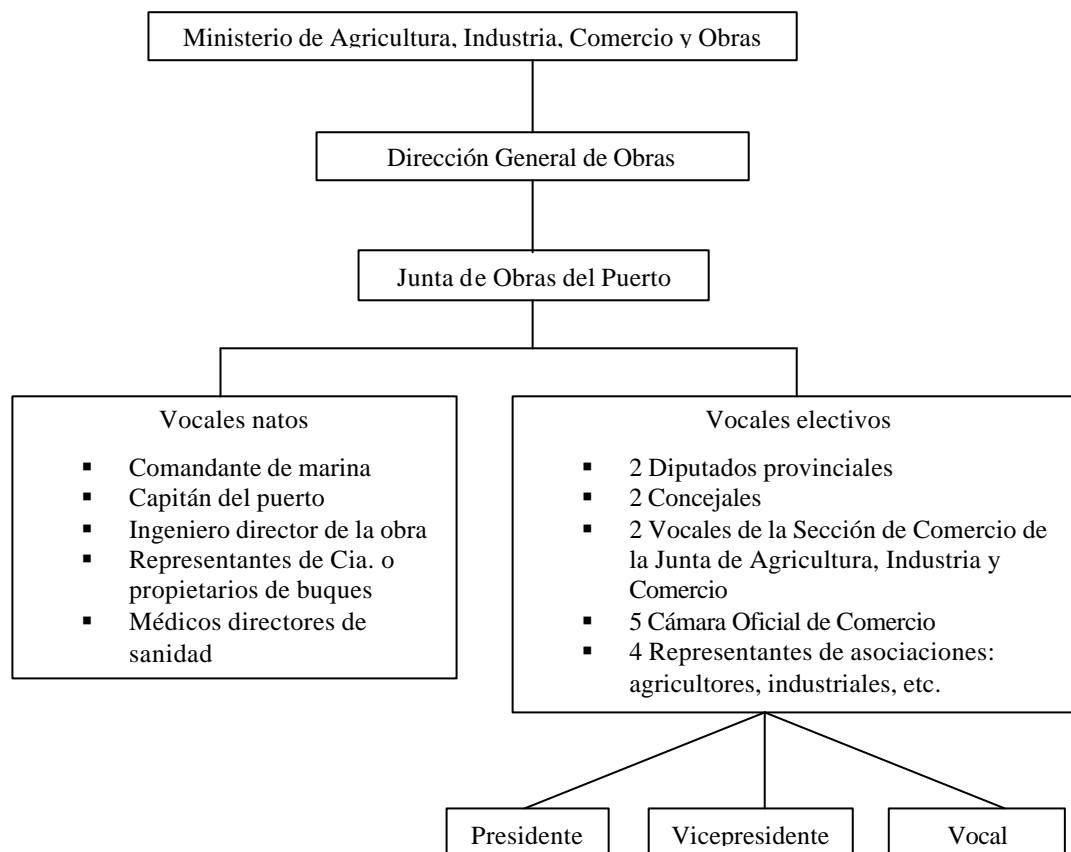
¹⁴ Previa autorización del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas.

¹⁵ En aplicación de los artículos del 3 al 9.

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

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.



Esquema 1: Composición de la Junta de obras del puerto (1901)

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 Comercio¹⁶ –dos de ellos serán elegidos entre la clase de armadores o consignatarios- y representantes, con un tope de

¹⁶ 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.

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**

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 años¹⁷ con posibilidad de su ratificación en el cargo (art. 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.

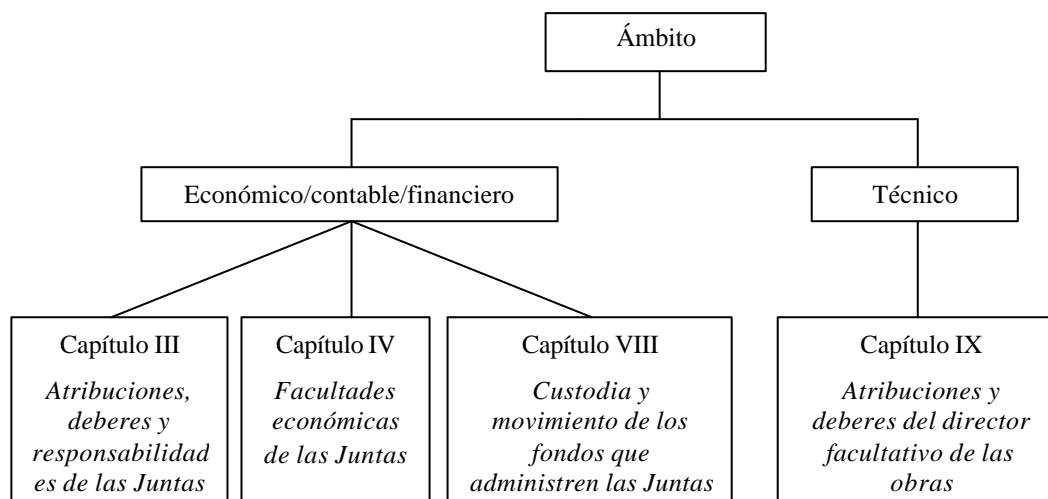
La composición de la Junta de Obras sufre una notoria reducción si se encuentra localizada la misma en un puerto perteneciente a una localidad que no sea capital de provincia, puesto que en ese caso, a tenor del artículo 4 del Reglamento, serán vocales natos: la autoridad local de marina y el ingeniero 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 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 ámbito económico, contable y financiero, por una parte y, por otra, el ámbito técnico.

¹⁷ Estos vocales cesarán en la Junta cuando dejen de pertenecer a las asociaciones que representan (art. 9).

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



Esquema 2: Organización interna de la Junta de obras del puerto (1901)

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 (ver esquema 2).

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 Depositario-Pagador, figuras clave, entre otros cargos intervinientes, al constituir nuestro principal objetivo.

En este sentido, 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, y 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 éste y el 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

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**

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, art. 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 empréstitos¹⁸, 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, art. 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 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 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, como es la custodia y movimiento de fondos que administraban las Juntas, desarrollado en el

¹⁸ Los títulos se emitían mediante pública licitación, cobrándose los intereses y amortización con arreglo a un cuadro aprobado por la Superioridad (Capítulo IV, art. 23).

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**

Capítulo VIII. En este sentido, 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 España para atender los pagos mensuales. Estas cuentas debían figurar a nombre de las Juntas y para proceder a las autorizaciones oportunas de entrada y salida de caudales, la sucursal dispondría de las firmas del Presidente, Vocal-Interventor y Secretario-Contador.

En el proceso de homogenización 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; 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” (art. 39). Por el contrario, si el saldo disponible en la cuenta del Banco 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 descargo¹⁹. 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 llevaba por 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 quien 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 acuerde la Junta.

¹⁹ Sólo en el caso de que contenga las tres notas citadas.

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**

Para el caso de las Aduanas, éstas 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, 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 “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” (art. 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 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, 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

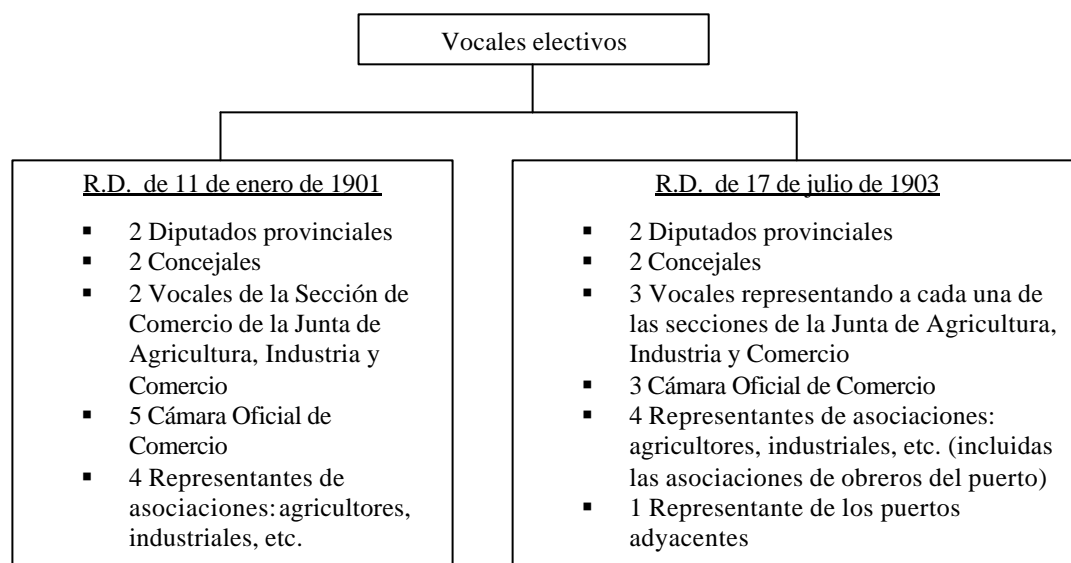
Una vez analizados los aspectos relativos a la composición y organización de la Junta de Obras del Puerto contenidos en el Reglamento de 1901, analizamos los cambios más relevantes que modificaron el citado Reglamento y dieron lugar a una nueva normativa contenida en el Reglamento General para la organización y régimen de las Juntas de Obras de puertos de 1903. En general, las principales causas que ocasionaron estas modificaciones son: la falta de claridad y precisión en las bases fundamentales de la anterior regulación, lo cual

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

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 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 sólo permitía dos representantes exclusivamente de la sección de Comercio), también se amplía el número de asociaciones representadas al incluir un vocal que personifique a las asociaciones de obreros del puerto²⁰ (manteniéndose el máximo de cuatro vocales) y finalmente, se incluye un nuevo miembro electo elegido entre los Ayuntamientos de los puertos adyacentes²¹ que estén al cargo de la Junta de obras²².



Esquema 3: Comparación entre los miembros electos de la Junta de obras del puerto (1901/1903)

²⁰ 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).

²¹ Se entiende por puerto adyacente aquel que esté situado a menos de 25 kilómetros del puerto principal.

²² 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.

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**

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 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 sólo afecte a una minoría (art. 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 1 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 (art. 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 VI²³ a las “Atribuciones y deberes de la Comisión Ejecutiva”, de entre las que resaltamos: la capacitación de éste órgano para nombrar al personal administrativo y al facultativo de plantilla²⁴, la preparación de toda la documentación – antecedentes e informes- que considere necesaria de los temas a tratar en la Junta y la propuesta de acuerdos a 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 Reglamento 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 (arts. 16 y 22).

Respecto a la periodicidad de la información que la Junta debía dar al Ministerio sobre los presupuestos anuales de las obras de conservación y de explotación de los servicios del

²³ Por tal motivo, en el capítulo siguiente dedicado a las atribuciones y deberes, entre otros, del presidente se encuentran mermadas las funciones del mismo al ser reasignadas a la nueva figura creada: la Comisión Ejecutiva.

²⁴ A propuesta del Ingeniero Director.

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**

puerto, ahora debe ser anual (art. 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, le correspondería a los Ministerios de Hacienda y de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas determinar para cada puerto la forma y 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 participe 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 ha 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.

Analizados 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 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.

En el siguiente apartado se procederá al análisis del primer *Libro Diario de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas* para los años 1907 a 1908. En primer lugar se realizará una descripción del método contable aplicado, para a continuación estudiar las anotaciones contables efectuadas en el mismo, todo ello teniendo en cuenta el marco legal vigente, referido anteriormente, para el periodo considerado.

4. El primer Libro Diario de la Junta de Obras del Puerto de la Luz y Las Palmas

4.1. Método contable aplicado

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**

Las actividades de registro contable son tan antiguas como la propia humanidad. En este sentido, Hernández Esteve (2002, p. 1) señala “desde que el hombre es hombre, y aún mucho antes de conocer la escritura, ha necesitado llevar cuentas, guardar memoria y dejar constancia de datos relativos a su vida económica y a su patrimonio: bienes que recolectaba, cazaba, elaboraba, consumía y poseía; bienes que almacenaba; bienes que prestaba o enajenaba; bienes que daba en administración; etc.”

A lo largo del tiempo se observa que estas anotaciones contables estaban orientadas en algunas situaciones a la rendición de cuentas a terceros y en otras, además, al seguimiento de la evolución de las actividades económicas desarrolladas por el propio ente, público o privado. Consecuencia de ello es la existencia de dos sistemas diferentes de registro contable con sus propias características, como son el método de Cargo y Data y el método de la partida doble, respectivamente.

En nuestro caso en concreto, nos vamos a centrar en el método de la partida doble²⁵ dado que del análisis que se está llevando a cabo del *Libro Diario de la Junta de Obras* correspondiente al periodo de 1907-1908 se desprende la aplicación del citado procedimiento, toda vez que se verifica el cumplimiento de la característica básica²⁶ del mismo, la doble anotación tanto en el Libro Diario como en el Mayor.

Por otra parte se ha de considerar que estamos analizando la contabilidad de un organismo público, cuyos objetivos, obviamente, son diferentes a los de una empresa privada, circunstancia que influirá en el desarrollo del propio método contable. En este sentido, se hace necesaria la elaboración y aprobación de un presupuesto anual y la creación de cuentas específicas como: *Subvención del Estado, Arbitrio y Liquidaciones*, entre otras.

En el artículo 58, capítulo IX *Custodia y movimiento de los fondos que administren las Juntas*, del Reglamento General de 1903, se indica lo siguiente:

Las Juntas de obras de puertos llevarán en la forma prevenida por las leyes, 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 detalle de cada exacción.

El Secretario Contador llevará además un libro auxiliar en que se anoten los presupuestos aprobados para todas las obras y servicios y las cantidades libradas con cargo a los mismos, a fin de comprobar fácilmente que no se han excedido los créditos autorizados.

²⁵ Método aplicado “para llevar las cuentas centrales de la Real Hacienda castellana, en lo que supone el primer caso en la historia de aplicación de la partida doble en la contabilidad pública de un gran Estado” (Hernández Esteve, 1996, p.78). También pueden consultarse al respecto los trabajos: Hernández Esteve (1986 y 2007).

²⁶ Autores como Raimond de Roover (1937, pp. 270.271) exponen otras particularidades que también caracterizan al método de la partida doble: igualdad en el montante del crédito y del debito, homogeneidad en la unidad monetaria utilizada, etc.

Como se puede observar en el citado artículo no se detalla de forma explícita el método contable a aplicar sino que señala los libros a utilizar, el procedimiento a seguir en las anotaciones contables que se registran en los mismos y las relaciones entre ellos. También se desprende del mismo, la necesidad de elaborar distintas contabilidades: una contabilidad general, una contabilidad de intervención, una contabilidad específica para la pagaduría-depositaria y una contabilidad recaudatoria. Estas exigencias producirán la apertura de distintos libros contables y la correspondiente correlación entre las diferentes contabilidades. Por tanto, queda implícita la aplicación del método de la partida doble con el cual se logra, como señala Hernández Esteve (1982, p.7) “un sistema integrado, redondo, cerrado en sí mismo, donde no se deja al margen, fuera de juego, ninguna anotación, cuenta, ni apunte”.

4.2. Descripción del Libro Diario

El *Libro Diario de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas*²⁷ se presenta encuadernado, con tapas rígidas y en la portada figura impresa la palabra Diario y los años 1907 y 1915. Se trata de un libro de gran tamaño del cual destacamos su buen estado de conservación, cumpliéndose así una de las funciones atribuidas al Secretario Contador: *Custodiar los libros y conservar en buen orden el archivo de la Junta y los documentos en tramitación ...*” (art. 11, capítulo VIII, del Reglamento de 1903).

En la primera página se refleja la legalización del libro por parte del Organismo público correspondiente que en este caso, tal y como figura en la misma, era la Delegación Especial del Gobierno de S.M. en Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura. La autenticidad del mismo se manifiesta con el siguiente texto:

Libro Diario para la contabilidad de la Junta de Obras de los Puertos de la Luz y Las Palmas. Consta de cuatrocientos ochenta folios sellados por esta Delegación del Gobierno y rubricados por mí en consonancia con lo dispuesto en R.O. de 17 de Febrero de 1906, reproducida en 23 de Mayo de dicho año.
Las Palmas Abril 18 de 1907

No solamente estaban todas las páginas selladas sino también numeradas en los extremos superiores de ambas páginas, par e impar. Asimismo, no se encuentran tachaduras ni hojas o espacios en blanco, todo ello con la intención de que no se pudieran ni incluir ni sustituir folios, por una parte y por otra no se añadiesen ni anulasen anotaciones. Estos procedimientos a seguir en la forma de registrar las anotaciones contables derivan de la validez de los mismos como documentos legales.

Ambas páginas, par e impar, se dividen en cuatro columnas de distinta extensión, en la de la izquierda se indica la referencia a las páginas del *Libro Mayor* donde se encuentra tanto la cuenta que se carga como la cuenta que se abona, separados ambos números por una línea horizontal, el dígito superior se corresponde con la cuenta que se carga y el inferior con la que se abona. Como puede verse en la Figura 1, se ha cargado la cuenta *Depositaria* que se

²⁷ AHPLP, Libro Diario 1907-1915, A/36.7.1, Libros de registro (1907-1990), División financiera: Contabilidad, Autoridad Portuaria de Las Palmas.

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

encuentra en la página 8 del *Libro Mayor* y se ha abonado la cuenta *Subvención del Estado* ubicada en el *Libro Mayor* en la página 1.

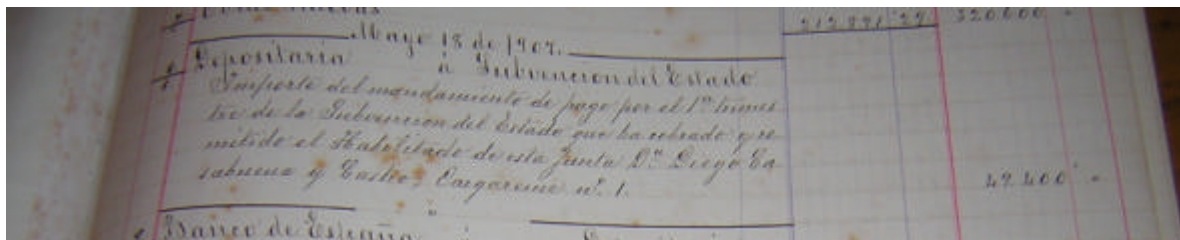
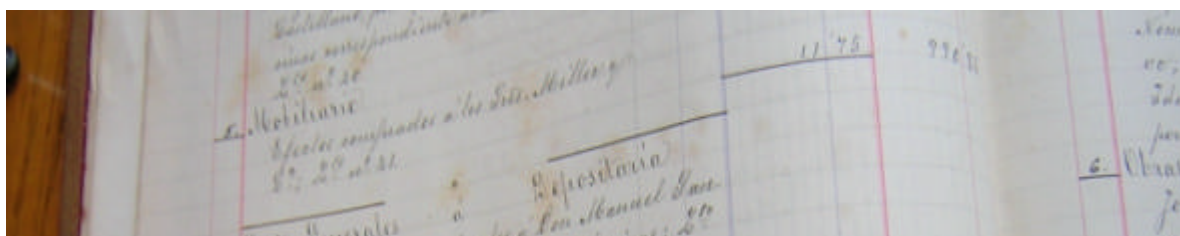
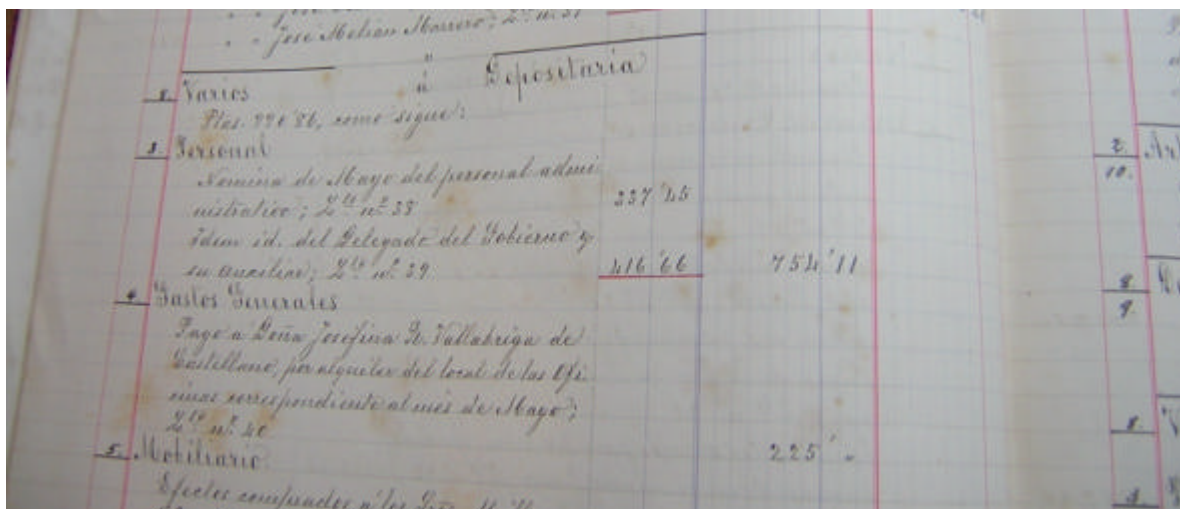


Figura 1. Libro Diario de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas, 1907-1915 (p. 1)

No obstante, se observa que si son varias las cuentas que se cargan, no figura el dígito inferior referido al Mayor de la cuenta abonada, sino que se utiliza la parte superior de la línea horizontal, tanto para indicar la cuenta abonada, como el posterior desglose de las distintas cuentas cargadas²⁸. En la Figura 2 se muestra un asiento donde se indica en la parte superior de la línea horizontal la página del Libro Mayor correspondiente a la cuenta abonada, *Depositaría*, y se carga al concepto *Varios* el cual se desglosa en diferentes cuentas donde también se indica, en la parte superior de la línea horizontal, la referencia al *Libro Mayor* donde se encuentra la cuenta correspondiente.



²⁸ Igual tratamiento se da para el caso de ser varias las cuentas que se abonan (Figura 4).

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**

Figura 2. Libro Diario de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas, 1907-1915 (p. 4)

La siguiente columna se corresponde con el cuerpo principal del asiento en el cual se registra, cronológicamente²⁹, el hecho económico en cuestión. En cada anotación contable se cargan y abonan las cuentas afectadas, práctica habitual del método contable aplicado, con una breve explicación de la transacción reflejada. Tal y como se aprecia en la Figura 1, se detalla la operación que consiste en la subvención del Estado recibida trimestralmente por la Junta de Obras. En la Figura 2 se observa, además, la necesidad de crear una subcolumna dentro del cuerpo central, en la parte derecha, para indicar las sumas parciales que recoge cada una de las cuentas desglosadas. Por ejemplo el desglose realizado de la cuenta *Personal* en las diferentes nóminas (personal administrativo, delegado del gobierno y auxiliar del mismo).

Por su parte, la tercera columna se utiliza exclusivamente cuando se cargan varias cuentas, anotándose en la misma la cuantía total de cada una de ellas, a modo de ejemplo en la Figura 2 el total de la cuenta *Personal* asciende a 754,11 pesetas.

Finalmente, por cada asiento realizado se anota en la cuarta columna el total del importe de la cuenta o cuentas cargadas y la cuenta abonada (Figuras 1 y 2).

Una vez descrito el procedimiento seguido en el registro de las anotaciones contables y detallada la estructura del *Libro Diario de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas*, corresponde, a continuación, analizar la información registrada en el citado libro a través del estudio de la naturaleza de las operaciones realizadas y sus implicaciones, la financiación obtenida y la generada por el propio puerto, así como los diversos gastos que ocasionaba la actividad portuaria.

4.3. Análisis del Libro Diario: presupuesto y operaciones económicas

Como ya se ha referido, por aplicación del Reglamento de 1903 se autoriza la creación de las Juntas de Obras portuarias, hecho que se materializa para los Puertos de La Luz y Las Palmas con la Real Orden del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas dada el 16 de junio de 1905 autorizando su creación³⁰. Ahora bien, no estuvo legalmente constituida hasta casi dieciocho meses después, por Real Orden de 8 de diciembre de 1906³¹. A pesar de estar constituida la Junta desde junio de 1905 no se realizó ninguna anotación contable, como así consta en el *Libro Diario*, hasta el 19 de abril de 1907, circunstancia que probablemente encuentra su justificación en la falta de legalidad de la misma, y en el tiempo que hubo de esperar tanto, para su constitución definitiva como, para la aprobación del primer presupuesto, hecho este último que tuvo lugar el 4 de abril de 1907.

²⁹ En la primera anotación contable de cada mes se indica la fecha completa: mes, día y año (Figura 1). En los sucesivos registros del mes sólo aparece el día, e incluso si se producen varios registros en un mismo día se indica en la línea del asiento con comillas (Figura 2).

³⁰ “La primera sesión de esta Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas tuvo lugar el día 7 de diciembre de 1905, bajo la presidencia del delegado del Gobierno S.M. don Salvador Alvarez de Sotomayor, y en esta primera sesión se verificó la elección de cargos de la Junta Ejecutiva, [...]” (Ferrera, 1988, p.76).

³¹ Esta circunstancia ocasionó la reelección de todos los cargos de la citada Junta de Obras. Puede consultarse la obra de Tipografía del “DIARIO” (1909).

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**

Por tanto, la primera anotación contable en el *Libro Diario* se corresponde con el presupuesto de ingresos y gastos aprobado para el año 1907 por Real Orden del 4 de abril del mismo año. En la exposición de motivos del Reglamento de 1903 se indicaba que los ingresos procedían de la recaudación de arbitrios sobre la navegación y el tráfico marítimo, de subvenciones estatales, provinciales o municipales y donativos de particulares. Respecto a la cuantía de la subvención anual con la que el Estado dota a las Juntas de Obras estaba en función de los arbitrios aprobados por el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, toda vez que la citada subvención estatal constituía un auxilio, y por tanto venía a suplir aquellas necesidades monetarias que la Junta de Obras no podía cubrir con los fondos procedentes de los arbitrios. Estos arbitrios, como se ha indicado con anterioridad, estaban regulados en el Reglamento de 1903 de forma exhaustiva, pues constituía una de las facultades económicas de la Junta de Obras, al asignar a la misma no solo la recaudación sino la potestad de proponer al Ministerio correspondiente las modificaciones que juzgase oportunas en los arbitrios. Y también el citado Reglamento dedica un capítulo a la custodia y movimiento de fondos que administra la Junta de Obras (Capítulo IX), expuesto en el epígrafe anterior.

En concreto, para la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas³² el Rey dispuso, a través del citado Ministerio, que a la vez que se creaba la Junta de Obras se propusiese y sometiese a la aprobación del Ministerio los arbitrios que debían establecerse, y una vez aprobados los mismos “el Gobierno fijará la subvención anual con que el Estado haya de auxiliar dichas obras y servicios y nombrará al ingeniero director de las mismas”.

Respecto a los gastos, estaban relacionados, principalmente, con las funciones atribuidas a la Junta de Obras, como la conservación y mantenimiento del puerto, obras de ampliación y mejoras y los correspondientes gastos de personal, entre otras.

En la figura 3 se puede ver que el presupuesto anual para 1907 ascendió a 320.600 pesetas. Los fondos procedentes de la subvención estatal conformaron cerca del 62% del total de ingresos. Por su parte, los ingresos procedentes de la recaudación de arbitrios se nutrieron, principalmente, de “producto de transportes” (66%) y con una menor incidencia los derivados de: “amarrajes a boyas”, “ocupación de superficie” y “atraques a los muelles”, respectivamente.

³² Datos tomados de la carta enviada por el Gobernador, Saenz Marquina, al Alcalde de Las Palmas de Gran Canaria, el 18 de julio de 1905. (AHPLP, León y Castillo, Juan De. Ingeniero (1852-1916), Registro 186).

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

Ingresos		Gastos	
Mes de Abril, 19 de 1907.			
Varios			
Importe del presupuesto de ingresos y gastos para el año de 1907, aprobado por Real Orden fecha 14 del actual, como sigue:			
Ingresos			
Subvención del Estado deducido el impuesto de pagos Arbitrios		197.600	•
Producto de transportes	31.000	•	
Amarrages a boyas	20.000	•	
Abagues a los muelles	8.000	•	
Reparacion de superficie	14.000	•	
		123.000	•
		320.600	•
Gastos			
Personal			
Administrativo	18.550	•	
Facultativo	25.500	•	
Suspension del Gobierno	6.500	•	
		50.550	•
Gastos Generales		11.700	•
Mobiliario		6.000	•
Obras de Conservacion		39.433	71
Obras Nuevas		212.891	29
		320.600	•
Mayo 18 de 1907.			

Figura 3. Libro Diario de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas, 1907-1915 (p. 1)

En cuanto a los gastos, son significativos los dedicados a las obras, tanto de conservación como de obra nueva, al destinarse cerca del 79% del presupuesto total. No obstante, la partida más relevante es la de “obras nuevas”, pues constituyen un 66% del citado presupuesto. Esta circunstancia se explica por el elevado coste de las infraestructuras portuarias, y la importancia de las mismas requería, tal y como se ha señalado anteriormente, de un plan económico que debía presentarse en el mes de noviembre de cada año y ser formulado por la Junta de Obras (Artículo 22.3, Reglamento de 1903).

Dentro de los gastos de mano de obra destacan la cuantía destinada al personal facultativo (50% de la citada partida) y al personal administrativo (37%). Es obvio que la incidencia total de estos gastos en el presupuesto (16%) es bastante inferior a los gastos de obras y conservación, por lo ya referido anteriormente en torno a la cuantía elevada de estas infraestructuras portuarias y la necesidad del personal que las lleva a cabo. También en este caso, la Junta de Obras tenía el deber de proponer a los trabajadores que formarían parte de la plantilla (administrativos y facultativos) y sus sueldos, previa consulta al ingeniero director de las obras respecto al personal facultativo. Ambas plantillas necesitaban la aprobación del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas y cualquier modificación

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

posterior debía seguir los mismos trámites que los aplicados en primera instancia (Artículo 22.1, Reglamento de 1903).

El 13% restante de los gastos de personal, presupuestado para el año 1907, se corresponde con la inspección del gobierno. Dicha intervención, tanto técnica como administrativa, estaba encomendada a los inspectores de las zonas marítimas, cargo que recaía en los inspectores generales de Caminos, Canales y Puertos (Artículos 14 y 63 Reglamento de 1903).

Una vez analizado el presupuesto para 1907, se procede a continuación a verificar el efectivo cumplimiento del mismo a través de los sucesivos registros en el *Libro Diario*. Estas anotaciones recogen las diversas partidas recibidas, tanto de subvenciones como de arbitrios, ingresos presupuestados, que ahora se revelan como cobros efectivos. A su vez, se van asentando también, los gastos presupuestados, que realmente van a constituir los pagos realizados.

En cuanto a los cobros, el registro contable de la subvención recibida del Estado se asienta en la cuenta denominada *Subvención del Estado*, que trimestralmente fue efectivamente recibida por la Junta, tal y como se desprende de las anotaciones contables realizadas en el *Libro Diario*. Los cobros procedentes de arbitrios se reflejaron en una única cuenta que lleva ese mismo nombre, *Arbitrios*, particularidad que implica una pérdida de información, al no especificar los diversos conceptos que incluía el presupuesto inicial (Figura 4). No obstante, las recaudaciones mensuales, también sin detallar, se asentaban en una cuenta aparte denominada *Liquidaciones* (Figura 5).

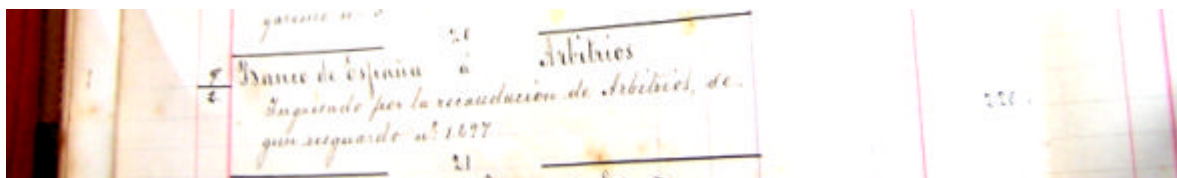


Figura 4. Libro Diario de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas, 1907-1915 (p. 4)

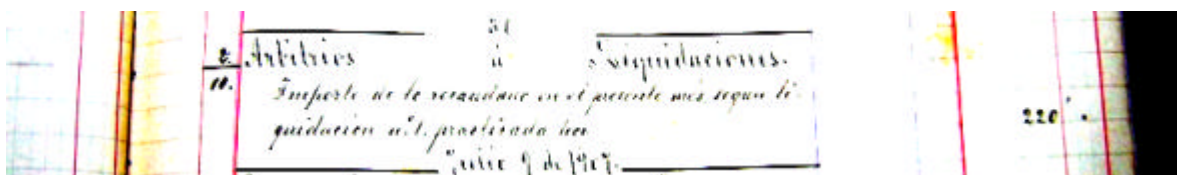


Figura 5. Libro Diario de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas, 1907-1915 (p. 5)

Respecto a los gastos, también se van a utilizar para registrar las operaciones económicas realizadas por la Junta las mismas cuentas que conforman el presupuesto. Los gastos de personal, como ya se ha referido, se subdividieron en administrativos, facultativos e inspección del Gobierno, no existiendo una cuenta específica para cada uno de estos conceptos, ahora bien en este caso es posible conocer el desglose de los mismos (Figura 6), toda vez que en el cuerpo principal del asiento se detalla el tipo de retribución realizado, lo

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

cual nos ha permitido elaborar el cuadro 1, donde se pone de manifiesto que la cuantía gastada en personal se corresponde aproximadamente con un 67% del gasto presupuestado.

Figura 6. Libro Diario de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas, 1907-1915 (p. 3)

PERSONAL	GASTO PRESUPUESTADO	GASTO EFECTIVO (PAGO)	PAGO/GASTO PRESUPUESTADO (%)
Administrativo	18.550,00	12.302,55	66,32
Facultativo	25.500,00	17.724,18	69,51
Inspección del Gobierno	6.500,00	4.055,48	62,39
	50.550,00	34.082,21	67,42

Cuadro 1. Gastos de personal: presupuestados y efectivamente realizados

En cuanto a los gastos generales, del análisis pormenorizado de cada anotación contable registrada en la cuenta *Gastos generales*, cuyo detalle se indica en el propio asiento (Figura 7), se puede señalar que, por orden de relevancia en la cuantía destinada, fueron: arreglo de oficina (materiales, jornales, etc.), material de oficina (libros de actas, sellos, impresos, etc.), alquileres mensuales del local para la oficina y de la caseta para los prácticos, entre otros.

Figura 7. Libro Diario de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas, 1907-1915 (p. 4)

Por su parte, en la cuenta *Obras de conservación* se registran pagos (Figura 8) por los siguientes conceptos, entre otros: jornales de obreros en plantilla, distinguiendo entre el personal general y el de limpieza, mano de obra eventual y materiales (farolas, adoquines, petróleo, etc.).

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

Descripción	Cantidad	Total
Jornales del personal fijo en el Puerto de San Roque general de Las Palmas en junio, 2 ^o al 30	110	
A Don Alonzo el abate, por materiales para dicho Puerto en el mes de mayo, 2 ^o al 31	2 78	
Jornales del personal fijo en el Puerto de Refugio de la Luz en junio, 2 ^o al 30	115	
Salida de los obreros para limpiar, abastecer, y dar de agua, bacheo, y ladrado en dicho Puerto en dicho mes, 2 ^o al 31	344 76	
Materiales comprados para el mismo Puerto a los siguientes:		
A Don Alonzo el abate, por los quinientos, para el bacheo de San Sebastián, agosto, 2 ^o al 31	3 65	
Seguro a la espalla	1917 50	1.645 81

Figura 8. Libro Diario de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas, 1907-1915 (p. 5)

Finalmente, se ha de manifestar que no se produce el detalle referido en los anteriores pagos para las compras de mobiliario, tan sólo se anotaba la adquisición y el nombre del vendedor, sin detallar el bien obtenido.

Esta corriente monetaria de cobros y pagos, dio lugar a una tesorería, reflejada en las cuentas *Depositaria* y *Banco de España*, cuyos saldos muestran el efectivo con el cual finaliza el ejercicio económico la Junta de Obras.

Al cierre del ejercicio económico de 1907 se procede a saldar en el citado *Libro Diario* las cuentas que conformaron el presupuesto inicial, ocasionando lo que se podría denominar el cierre del presupuesto (Figura 9).

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

The image shows two pages from a handwritten ledger book. The top page (pp. 34-35) contains financial entries for 1907. The bottom page (p. 35) shows the closing entries for 1908, including a final balance sheet and signatures.

Year	Account	Debit	Credit
1907	Presupuesto de 1907 a Adicional de 1907		
	Saldo de la segunda cuenta correspondiente al presupuesto presupuesto		15.152,01
	Presupuesto de 1907 a Varios		
	En los saldos con que cierran en dicho presupuesto las siguientes cuentas:		
	1. Arbitrios	52.681,55	
	2. Depositaria	17.362,48	
	3. Banco de España	116.537,20	216.581,23
1908	Varios a Presupuesto de 1908		
	En los saldos con que cierran en dicho presupuesto de las siguientes cuentas:		
	1. Personal	16.467,79	
	2. Gastos Generales	358,55	
	3. Obras de conservación	510,35	
	Saldo al frente	17.336,75	
1908	Obras nuevas	17.336,75	
	Ingresos ventuales	216.581,23	
		16.648,27	217.337,21

Las Palmas 29 de Febrero de 1908.

El Secretario Contable
M. Calvo Cruz

El Vocal Interventor
C. Castro Pérez

El Presidente
S. Granado Suárez

Figura 9. Libro Diario de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas, 1907-1915 (pp. 34-35)

En este sentido, se observa que con fecha 29 de febrero de 1908 se producen tres anotaciones contables. La primera de ellas refleja un incremento del presupuesto inicial como consecuencia del aumento de la partida *Obras de conservación*, aprobado por la Real Orden de 30 de enero de 1908. El segundo asiento contable nos indica la liquidez existente y materializada en las cuentas *Depositaria* y *Banco de España*. Asimismo, el saldo de la cuenta *Arbitrios* nos indica los ingresos presupuestados y no percibidos, que ascendieron a un 67% de la citada partida. El último asiento del ejercicio se corresponde con los saldos de las cuentas de gastos, cuyo significado es el gasto presupuestado y no realizado, salvo las obras

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 conservación que superaron el citado presupuesto inicial en 14.645,70 pesetas, consecuencia de ello fue la adición del presupuesto anteriormente referida. También se ha de señalar que este asiento pone de manifiesto que, durante el ejercicio económico, no se produjo ningún gasto en obras nuevas, dado que se salda la cuenta *Obras nuevas* con el mismo importe inicialmente presupuestado. Este hecho podría venir motivado, tal y como se indicó anteriormente, por la imposibilidad de la Junta de presentar el plan económico de las infraestructuras portuarias a desarrollar en la fecha prevista en el Reglamento de 1903, en noviembre de cada año, dado que la Junta se constituyó legalmente en diciembre. Por tanto, el primer plan de obras nuevas a elaborar sería para el segundo ejercicio económico de 1908.

Por su parte, la cuenta *Ingresos eventuales* recoge, en este ejercicio, dos hechos económicos diferentes, por una parte la corrección de un asiento como consecuencia del reintegro de un alquiler pagado en exceso, y por otra el dinero recibido de los causantes de una avería en el muelle de abrigo.

Teniendo en cuenta el presupuesto inicial, el cierre del mismo y realizando una serie de cálculos a través de los cuales se obtienen los cobros y pagos reales, se elaboran los cuadros 2 y 3. El primero de ellos refleja los ingresos presupuestados, los cobros efectivamente realizados y el porcentaje entre ambos. Igual desglose se realiza en el cuadro 3 para los gastos presupuestados y pagos efectuados.

CONCEPTO	INGRESO PRESUPUESTADO	INGRESO EFECTIVO (COBRO)	COBRO / INGRESO PRESUPUESTADO (%)
Subvención del Estado	197.600,00	197.600,00	100,00
Arbitrios	123.000,00	40.318,45	32,78
(1) Incluye la adición al presupuesto inicial	320.600,00	237.918,45	74,21

Cuadro 2. Ingresos presupuestados y cobros efectivamente realizados

En consecuencia, la diferencia entre los cobros y los pagos realizados (cuadros 2 y 3), corregida por los ingresos eventuales, señalados anteriormente, coincide con los saldos de las cuentas de tesorería, es decir, *Depositaria* y *Banco de España*, y por tanto con la liquidez de la Junta de Obras al final del primer ejercicio económico.

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

CONCEPTO	GASTO PRESUPUESTADO	GASTO EFECTIVO (PAGO)	PAGO/GASTO PRESUPUESTADO (%)
Personal	50.550,00	34.082,21	67,42
Gastos generales	11.700,00	11.341,42	96,94
Mobiliario	6.000,00	6.000,00	100,00
Obras de conservación (1)	54.614,79	54.104,41	99,07
Obras nuevas	212.891,29	0,00	0
(1) Incluye la adición al presupuesto inicial	320.600,00	105.528,04	32,92

Cuadro 3. Gastos presupuestados y gastos efectivamente realizados

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, hecho que provoca la insuficiencia de la normativa existente al ser específica para cada puerto. Por ello, se promulga la primera ley de puertos de 7 de mayo de 1880 en la que las Juntas de Obras del puerto 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, ingresos y 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.

Del estudio y análisis 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.

Una novedosa aportación 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 pone de manifiesto un claro y exhaustivo control por parte del

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**

Estado sobre unas infraestructuras que van adquiriendo mayor protagonismo con el paso del tiempo. Dicho control se evidenciaba a través de la exigencia en la presentación de planes económicos, presupuestos anuales y cuentas de periodicidad mensual y anual, y también en el estricto procedimiento que debía seguir en la custodia y movimiento de los fondos estatales que administraba la Junta para la construcción y mantenimiento de las instalaciones portuarias. Como consecuencia de todo ello, se obtendría 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 a seguir en el movimiento de recursos para la financiación de las obras del puerto.

En la normativa analizada se aprecia la exigencia 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, con la consecvente y necesaria correspondencia entre todas las anotaciones contables y el oportuno proceso de auditoría.

Para el caso de la Junta de Obras del Puerto de La Luz y de Las Palmas, ente que nos ha servido para la aplicación empírica de este trabajo, su constitución supuso el punto de partida para la elaboración de una documentación contable, financiera y económica, que nos ha permitido realizar esta investigación en torno a la organización económica del citado puerto.

El inicio de la contabilidad de la citada Junta de Obras no tuvo lugar hasta abril de 1907, a pesar de haberse autorizado su creación en junio de 1905, no estuvo legalmente constituida hasta diciembre de 1906. Momento a partir del cual se podría solicitar y percibir los fondos económicos procedentes del Estado, es decir, la cuantía de la subvención, puesto que constituía un auxilio que venía a suplir aquellas necesidades monetarias, que la Junta no podía cubrir con los fondos procedentes de su autofinanciación, es decir, de los arbitrios. Posteriormente, tuvo lugar la aprobación del presupuesto anual de ingresos y gastos en abril de 1907.

El Reglamento de 1903 establecía qué libros debía llevar la Junta de Obras para el registro de su actividad económica, como fueron: Diario, Mayor, Caja, y otros libros auxiliares. No obstante, no se detalla de forma explícita el método contable que debía aplicar, pero sí de forma implícita, toda vez que el método de la partida doble se caracteriza, entre otras, por la utilización de los citados libros principales. Por ello, se podría afirmar la aplicación completa de este método. Este procedimiento de registro seguido, viene a reafirmar la validez legal del *Libro Diario* al no permitir tachaduras ni hojas o espacios en blanco.

Otra cuestión relevante que se desprende del estudio realizado es la particularidad de encontrarnos ante la contabilidad desarrollada por un ente público que adopta por aplicación reglamentaria un método contable, como es la partida doble, propia de entes privados. Pues, además, se ha de señalar que es bastante reciente la aplicación del citado método por los

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**

organismos públicos, a pesar de haber existido un intento de su implantación en las cuentas centrales de la Real Hacienda de Castilla en 1592.

También se ha de considerar que al tratarse de la contabilidad de un organismo público, cuyos objetivos, obviamente, son diferentes a los de una empresa privada, esta circunstancia ha influido en el desarrollo del propio método contable. Por ello, se hace necesario la elaboración y aprobación de un presupuesto anual y la creación de cuentas específicas como: *Subvención del Estado*, *Arbitrios* y *Liquidaciones*, entre otras.

Respecto al plazo de ejecución del presupuesto y las operaciones económicas realizadas por la Junta, se ha de hacer notar que el primer ejercicio económico no abarcó un año, es decir, fueron diez meses y 10 días, lo cual redujo el tiempo de maniobra y actuación de esta institución.

Finalmente, resaltar el cierre del primer presupuesto con el que contó la Junta de Obras, asentado en el *Libro Diario*. El mismo pone de manifiesto que la capacidad recaudatoria del ente no fue muy elevada, toda vez que ascendió al 33% de lo presupuestado las cantidades efectivamente ingresadas por arbitrios. Por su parte, es notorio que a pesar de tener presupuestada una partida de gastos para obras nuevas, que supuso un 66% del citado presupuesto, en este primer ejercicio económico no se aplicó ninguna cantidad a tal concepto, como consecuencia de la imposibilidad de la Junta de presentar el plan económico de las infraestructuras portuarias a desarrollar en la fecha prevista en el Reglamento de 1903, que debía ser en noviembre de cada año y la misma no se constituyó legalmente hasta diciembre. En cambio, se hizo necesario ampliar el presupuesto inicial de los gastos de conservación, con una dotación adicional el 18 de febrero de 1907.

FUENTES DOCUMENTALES

Archivo Histórico Provincial de Las Palmas *Joaquín Blanco* (AHPLP)

1. Archivos públicos

Autoridad Portuaria de Las Palmas
División financiera: Contabilidad
Libros de registro (1907-1990)
Libro Diario 1907-1915

2. Archivos privados

León y Castillo, Juan De. Ingeniero (1852-1916)

BIBLIOGRAFÍA

- Acero Iglesias, P. (2002):** *Organización y Régimen Jurídico de los Puertos Estatales*. Thomson Aranzadi, Navarra.
- Alemaný Llovera, J. (1991):** *Los puertos españoles en el siglo XIX*. Estudios Históricas de Obras Públicas y Urbanismo. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Secretaría General Técnica.

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

- Alzola y Minondo, P. (1979):** *Historia de las obras públicas en España*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos.. Turner.
- Burriel de Orueta, E.L. (1974):** “El puerto de la Luz en Las Palmas de Gran Canaria”. *Boletín nº 18 del Centro de Investigación Económica y Social de la Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria*, Las Palmas de Gran Canaria.
- Calvo Cruz, M. y Castro Pérez, C. (2007):** “La normativa reguladora de las Juntas de Obras de puertos desde la perspectiva económico-contable a finales del siglo XIX y principios del XX”. Comunicación presentada al *XIV Congreso AECA, Empresa y Sociedad: respondiendo al cambio*. Valencia, 19-21 septiembre.
- Coscolluela Montaner, L. (1973):** *Administración portuaria*. Madrid: Tecnos.
- De Roover, R. (1937):** “Aux origines d’une technique intellectuelle: La formation et l’expansion de la comptabilité à partie double”, en *Annales d’Histoire Economique et Sociale*, vol.IX.
- 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)”, en *X Encuentro de Profesores Universitarios de Contabilidad, ASEPUC*, Santiago de Compostela, 30 y 31 de mayo, 1 de junio.
- (2003): “Determinación y Análisis del resultado del viaje a la Veracruz realizado en 1732 por el navío de permiso inglés ‘The Royal Caroline’”, en *Encuentro de Historia de la Contabilidad*, Osuna, 6 de febrero. Este trabajo ha sido publicado posteriormente en *La Contabilidad como magisterio: Homenaje al profesor Rafael Ramos Cerveró*, Sevilla-Valladolid: Universidad de Sevilla/Universidad de Valladolid, 2005.
- Frax Rosales, E. y Matilla Quiza, M. J. (1994):** “Transporte y comercio marítimo en los Siglos XVIII y XIX”, en *Puertos Españoles en la Historia*, Madrid: Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, pp. 77-100.
- Frax Rosales, E. y otros (1994):** “El sistema de patentes en España en el siglo XIX: el sector marítimo”, en *Puertos Españoles en la Historia*, Madrid: Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, pp. 299-313.
- Ferrera Jiménez, J. (1988):** *Historia del Puerto de la Luz y de Las Palmas*. Las Palmas de Gran Canaria: Gráficas Marcelo.
- Hernández Esteve, E. (1982):** “La historia de la Contabilidad en los primeros tiempos de la partida doble en España”. En *Revista Técnica Económica*, vol. I, Madrid.
- (1986): *Establecimiento de la partida doble en las cuentas centrales de la Real Hacienda de Castilla (1592)*. Pedro Luis de Torregrosa, primer contador del libro de caja. Vol. I. Madrid: Banco de España. Servicio de Estudios. Estudios de Historia Económica, nº 14.
- (1996a): “Problemática general de una historia de la contabilidad en España. Revisión genérica de las modernas corrientes epistemológicas y metodológicas, y cuestiones específicas”, en *En torno a la elaboración de una Historia de la Contabilidad en España*, Madrid: Ed. Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas (AECA), pp. 45-114.
- (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, 11-13 Agosto.
- (2002): “La Historia de la Contabilidad”. *Revista Libros* nº 67-68, julio-agosto.
(<http://www.aeca1.org/comisiones/historia/lahistoriadelcontabilidad.htm>).
- (2003): “El Pensamiento Contable Español del Siglo XIX y comienzos del XX”, en *Revista de la Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas*, número especial XII Congreso AECA, Transparencia Empresarial y Sociedad del Conocimiento, pp. 23-27.
- (2004): “Administración y Contabilidad de los buques de la Real Armada Española. Ordenanza de 1753”, en *Revista Memoria*, nº 11, Bogotá (Colombia).
- (2005): “Un lustro de investigación histórico-contable en España (2001-2005)”, en *Revista de Contabilidad*. Asociación Española de Profesores Universitarios de Contabilidad, vol. 8, nº 15, enero-junio.
- (2007): “Dos propuestas de cambio contable en la Real Hacienda española (hacia 1574)”. *Revista de la Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas (AECA)*, nº 80, septiembre 2007, pp. 69-75.

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

- Hernández Gutiérrez, A.S. (1991):** *El puerto de la Luz en la obra de Juan de León y Castillo*. Las Palmas de Gran Canaria: Escuela Universitaria Politécnica.
- Herrera Piqué, A. (1979):** “Informe evacuado por el Excmo. Sr. Don Domingo J. Navarro sobre mejoras en el Puerto de La Luz”. En *Anales de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas de Gran Canaria*, año 1878.
- Martín del Castillo, J.F. (1994a):** “Aproximación a un análisis de las técnicas de construcción del Puerto de Refugio de Las Palmas (1883-1903)”. Separata de la revista *Espacio, Tiempo y Forma* (revista de la Facultad de Geografía e Historia de la UNED), Madrid.
- **(1994b):** *Grúas en el Puerto de La Luz y Las Palmas (1883-1983): (Un capítulo de la Historia Técnica e Industrial Contemporánea)*; tesis dirigida por Antonio de Bethencourt Massieu, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- **(1998a):** “Grúas en el Puerto de la Luz y Las Palmas (1883-1983): (Un proyecto de historia tecnológica y arqueología industrial de nuestra infraestructura marítima)”. Separata del *Boletín Millares Carló*. N. 17, Centro Asociado UNED, Las Palmas de Gran Canaria.
- **(1998b):** *La Luz, 1883-1983: evolución tecnológica y desarrollo portuario*. Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas de Gran Canaria.
- Martín Galán, F. (1983):** “1852-1883: En busca de una solución portuaria para Las Palmas. Antecedentes del Puerto de Refugio de la Luz”. En *Aguayro*, nº 146, pp. 49, Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
- **(2001):** *Las Palmas ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución*. Las Palmas de Gran Canaria Fundación Puertos de Las Palmas.
- Martín Hernández, U. (2004):** *Puertos canarios y navegación internacional (1880-1918)*. Las Palmas de Gran Canaria Ediciones IDEA.
- Moreno, J.C. (1947):** *De los puertos de la Luz y Las Palmas y otras historias*. Las Palmas de Gran Canaria: Gabinete Literario.
- 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.
- Quintana Navarro, F. (1983):** “La luz, estación carbonera y despegue portuario. 1883-1913”. En *Aguayro*, nº 146, pp. 10-20, Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
- **(1985a):** *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de la Luz*. Cuadernos Canarios de las Ciencias Sociales nº 19.
- **(1985b):** *Pequeña Historia del Puerto de Refugio de La Luz*. Colección Guagua, Las Palmas de Gran Canaria.
- 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.
- Revista de obras públicas:** <http://ropdigital.ciccp.es/public/index.php>
- Revista puertos:** www.puertos.es
- Rodríguez-Villasante Prieto, J. A. (1994):** “La evolución de los puertos españoles en la Edad Moderna”, en *Puertos Españoles en la Historia*, Madrid: Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, pp. 61-76.
- Sáenz Ridruejo, F. (1994):** “Evolución de los puertos españoles durante el siglo XIX”, en *Puertos Españoles en la Historia*, Madrid: Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, pp. 101-116.
- Solbes Ferri, S. (2003):** “El debate en torno a la cuestión portuaria en el seno de la Real Sociedad Económica de Amigos del país de Las Palmas (1864-1883)”. En *La economía canaria en la segunda mitad del siglo XIX*. Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, pp. 189-222.
- 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.
- Suárez Falcón, Jordé (1952):** *El puerto de La Luz y los hermanos León y Castillo*. Las Palmas de Gran Canaria: Tipografía Alzola.

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

Tipografía del “diario” (1909): El puerto de La Luz en Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

Torrejón Chaves, J. (2001): “El contador del buque en la Armada Española del Siglo XVIII. Reales Ordenanzas de 1793”, en *III Encuentro de Trabajo sobre Historia de la Contabilidad*. Santo Domingo de Silos, del 28 al 30 de junio.

Tovar, B. y otros (2004): *Funciones de producción y coste y su aplicación al sector portuario: una revisión de la literatura*. Documentos de trabajo conjuntos ULL-ULPGC. Ed. La Laguna: Universidad de La Laguna; Las Palmas de Gran Canaria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Servicio de Publicaciones.

Zozaya Stabel-Hansen, J. (1994): “Construcción naval e ingeniería portuaria en el mundo antiguo y medieval”, en *Puertos Españoles en la Historia*, Madrid: Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, pp. 43-60.

Mercedes Calvo Cruz (mcalvo@defc.ulpgc.es) es Profesora Titular de Universidad.

Candelaria Castro Pérez (ccastro@defc.ulpgc.es) es Profesora Titular de Escuela Universitaria.

Sonia Granado Suárez (sgranado@defc.ulpgc.es) es Profesora Ayudante.

Las tres profesoras pertenecen al Departamento de Economía Financiera y Contabilidad de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, siendo su principal línea de investigación la historia de la contabilidad con diversos trabajos realizados en la misma.

Mercedes Calvo Cruz (mcalvo@defc.ulpgc.es) is Associate Professor of Accounting and Finance at the University de Las Palmas de Gran Canaria, Spain.

Candelaria Castro Perez (ccastro@defc.ulpgc.es) is Associate Professor of Accounting and Finance at the Business School of the University de Las Palmas de Gran Canaria, Spain.

Sonia Granado Suárez (sgranado@defc.ulpgc.es) is Assistant Professor of Accounting and Finance at the University de Las Palmas de Gran Canaria, Spain.

The main research interest of the three authors is accounting history, a topic on which they have published several works.