

Puertas al campo

Por: Juan Díaz Cano, presidente de la Real Liga Naval Española



Lo advirtió Marx en alguna de sus muchas disgregaciones disolventes sobre el capitalismo: el capital tiende a la concentración. Idea ésta que, sin éxito, ha venido sirviendo durante mucho tiempo para articular brumosos glosarios de políticas encaminadas a romper con esta realidad. Ya finalizando el siglo XIX surgieron en Estados Unidos las primeras regulaciones antitrust a través de la famosa Sherman Antitrust Act (1890). Fue un primer paso contra el monopolio y la concentración que pronto encontraría su víctima propiciatoria en la figura del más famoso de los capitalistas del momento: John D. Rockefeller. El aparente éxito inicial del proceso persecutorio contra Rockefeller no impediría a éste retirarse de sus negocios en 1911 siendo el hombre más rico del mundo y de-

jando a sus herederos una fabulosa herencia empresarial.

Normativas contra la concentración

Ha transcurrido más de un siglo a lo largo del cual la proliferación de normativas contra la concentración ha sido factor común en el devenir regulatorio de la mayor parte del mundo occidental. Sin embargo, los efectos de estas regulaciones apenas han podido contener este impulso natural del capitalismo hacia la concentración. Basta echar una ojeada a nuestro alrededor para comprobar, por ejemplo, cómo en un nuestro país es la concentración el factor que preside su realidad empresarial. Bancos, industria farmacéutica, telecomunicaciones, energía, medios audiovisuales, prensa, etc controlan sus respectivos mercados a través de una serie limitada de grupos que concentran la práctica totalidad de la oferta.

En el mundo marítimo ocurre algo similar. Sin atender a criterios de ventaja competitiva real la construcción naval se ha concentrado en una reducida serie de países asiáticos que imponen precios y calidades. El transporte del petróleo y sus derivados descansa sobre un reducido número de compañías navieras. Otro tanto ocurre con el transporte de contenedores o los servicios portuarios.

Consecuencias del proceso de concentración

En la década de los ochenta la Marina mercante española alcanzó un tonelaje superior a los siete millones de toneladas en medio de una notable atomización del sector. Muchas pequeñas compañías armadoras competían en un mercado todavía cerrado a la competencia. Treinta años después nuestra Marina mercante apenas alcanza los cuatro millones de toneladas repartidas entre unas pocas navieras que, en base a una fuerte interacción entre lo público y lo privado, copan más del 90% del mercado.

Explicar esta realidad exige hacer referencia a dos hechos. El primero, la devastadora actuación perpetrada desde el Estado a través de la fatídica Sociedad de Gestión de Buques, y la segunda, consecuencia indirecta de la primera, la adecuación de la oferta ante las crisis posteriores del sistema que jugaron el papel de acelerador del proceso de concentración inherente al propio sistema.

Si como además parece aceptado, el funcionamiento del capitalismo no es nunca lineal, serán las futuras crisis del sistema las que profundicen en el fenómeno de la concentración de oferta en manos de cada vez un número menor de actores. Al final hasta es posible que Marx tuviese razón. ●