



La marina mercante de vapor en Barcelona (1834-1914)

XV Premi de Recerca Ricart i Giralt

Martín Rodrigo y Alharilla

Martín Rodrigo y Alharilla

(Sabadell, 1968). Licenciado en Filosofía y Letras y Doctor en Economía por la Universitat Autònoma de Barcelona ejerce como Profesor Titular de Historia Contemporánea en la Universitat Pompeu Fabra, donde imparte docencia en el Grado de Ciencias Políticas y de la Administración así como también en el Master de Història del Món. Miembro también de la Unidad Asociada Grupo de Estudios de Asia-Pacífico del Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Ha publicado numerosos artículos en diversas revistas académicas y varios libros, entre los que pueden destacarse: *Los Marqueses de Comillas, 1817-1925. Antonio y Claudio López* (Madrid, 2000); *Vapors* (Barcelona, 2002, en coedición con Antoni Sella); *La Casa Ramos, 1845-1960: más de un siglo de historia marítima* (Barcelona, 2005); *Indians a Catalunya: capitals cubans en l'economia catalana* (Barcelona, 2007); *Los Goytisolo, una próspera familia de indianos* (Madrid, 2016) y, recientemente, ha editado junto a Lizbeth Chaviano el libro *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica, ss. XVI-XIX* (Barcelona, 2017).

La marina mercante de vapor en Barcelona (1834-1914)

Edita: Museu Marítim de Barcelona

© de esta edición: Museu Marítim de Barcelona

© de los textos: Martín Rodrigo y Alharilla

Foto cubierta: Detalle de la acuarela con Vista del port de Barcelona. Moll de Sant Bertran, 1912. Autor: A. Casals. (Museu Marítim de Barcelona)

Maquetación e impresión: www.cegeglobal.com

ISBN: 978-84-945397-4-9

Depósito legal: B 23.733-2017

La marina mercante de vapor en Barcelona (1834-1914)

XV Premi de Recerca Ricart I Giralt

Martín Rodrigo y Alharilla

Índice

Presentación.....	9
1. La marina velera catalana, al servicio del comercio y de la industria ...	17
2. Los pioneros: de la Compañía Catalana de Vapor a navegación e industria.....	27
2.1 El vapor balear y la Compañía Catalana de Vapor.....	27
2.2 La Sociedad de Navegación e Industria.....	35
2.3 Los Talleres Nuevo Vulcano	37
3. El auge naviero en los años 1850 y las sociedades en comandita.....	45
3.1 Bofill Martorell y Cía. (1852-1857).	45
3.2 La línea hispano inglesa de Pablo María Tintoré y Cía. (1852-1862).....	51
3.3 Una peculiar <i>joint venture</i> : los vapores españoles correos trasatlánticos y el servicio oficial de conducción de la correspondencia oficial a las antillas (1858-1861).....	58
3.4 La Hispano Alemana de Vapores	63
3.5 La Compañía Catalana de Vapores Costaneros.....	70
4. La naviera de Antonio López y Compañía (1857-1868).....	79
5. En los años 1860: de la euforia inversora a la primera crisis del sector.....	87
5.1 La disolución de la Hispano Alemana de Vapores, la Compañía Catalana de Vapores Costaneros y Bofill, Martorell y Cía.	87
5.2 Sorteando dificultades: la Sociedad de Navegación e Industria (1853-1870)	98
5.3 La Sociedad Comanditaria Pablo M. Tintoré y Cía (1862-1876)	104
5.4 De la vela al vapor: los hermanos Plandolit y Joaquín Gurri.....	112
6. Las navieras de Barcelona en tiempos de la Restauración.....	117
6.1 La creación de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona (1876-1880).	117
6.2 La <i>Febre d'or</i> en la marina mercante (I): la Compañía Catalana de Vapores Trasatlánticos.	124
6.3 La <i>Febre d'or</i> en la marina mercante (II): la Compañía Barcelonesa de Vapores Trasatlánticos.	133

6.4	La <i>Febre d'or</i> en la marina mercante (III): de la Sociedad Colectiva A. López y Cía. A la Sociedad Anónima Compañía Trasatlántica.....	144
6.5	La Naviera Sala y Vidal.....	153
6.6	La pionera sociedad de Navegación e Industria (1869-1916).....	155
6.7	La Línea de Vapores Tintoré (1876-1916).....	170
7.	Historias de éxito y de fracaso en la barcelona naviera	
	<i>Fin de Siècle</i>	193
7.1	La impotencia de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona.....	193
7.2	Una truculenta y turbulenta historia: de J. B. Morera y Cía a la Sociedad Anónima de Navegación Trasatlántica (1885-1906).....	206
7.3	La Compañía Trasatlántica, la principal naviera de Barcelona y de España.....	225
	Las líneas de la Compañía Trasatlántica.....	233
	La línea de Filipinas.....	238
	El arsenal civil de Barcelona.....	245
	Apéndice 1.....	254
	Apéndice 2.....	257
	Apéndice 3.....	260
	Índice de cuadros.....	263
	Bibliografía.....	265
	Fuentes primarias impresas.....	273
	Fuentes hemerográficas.....	275
	Archivos consultados.....	276

Presentación

Como tantas cosas en la vida, mi primer acercamiento a la historia de la navegación a vapor resultó fruto del azar. Al acabar, hace ahora veinticinco años, mis estudios de licenciatura en la facultad de Filosofía y Letras de la Universitat Autònoma de Barcelona quise matricularme en el programa de Máster y de Doctorado en Historia Económica que ofrecía la misma universidad, escaleras abajo. Y opté también entonces por solicitar una beca que me permitiese asistir a los cursos, primero, para realizar, después, la correspondiente tesis doctoral. Una beca que finalmente me fue concedida. Tenía claro que me interesaba estudiar las relaciones históricas entre Cuba y Cataluña y pensé que una buena forma de acercarme a dichos vínculos pasaba por centrarme en uno de sus resultados más visibles: me refiero a la figura de los indianos; es decir, a quienes protagonizaron el fenómeno de la emigración de ida y vuelta, entre España y las Antillas, con éxito. Siendo así, quise centrarme en la trayectoria de uno de los indianos más característicos de Barcelona en la segunda mitad del siglo XIX: Me refiero a Antonio López y López, primer marqués de Comillas, cuya biografía abordé en mi Tesina del Master. Después, en la tesis doctoral, amplíé dicho trabajo para abordar también el estudio del holding empresarial que había impulsado Antonio López y que había dirigido, tras su muerte, su hijo Claudio López Bru. Aquella elección me condujo a interesarme (insisto que de manera casi azarosa) por la empresa naviera en la que padre e hijo sustentaron la conformación y el mantenimiento de dicho grupo empresarial: me refiero a la Compañía Trasatlántica (denominada antes Antonio López y Compañía). Y empecé entonces a avanzar algunos resultados de mi investigación en torno a dicha firma naviera, en forma de comunicaciones a congresos o, directamente, de textos que publiqué o como artículos de revista o como capítulos en libros colectivos. No es preciso insistir demasiado en un hecho hartamente conocido: la Compañía Trasatlántica fue la principal empresa del sector de la marina mercante en España; lo fue desde el primer momento (es decir, cuando los buques a vapor pasaron a desplazar definitivamente a los tradicionales veleros en nuestra marina mercante) y hasta más allá de la primera guerra mundial.

La primera vez que compartí unas primeras reflexiones sobre dicha empresa fue en una localidad cántabra denominada, significativamente,

Astillero. Lo hice, a modo de bautismo de fuego, en el marco del Primer (y me temo que también último) Simposio de Historia de las Técnicas, organizado por la Sociedad Española de Historia de la Ciencia y de la Técnica y dedicado a la presentación de diversos estudios que abordaron la historia de construcción naval y la navegación. Corría entonces el año de 1995. Dos años después y en el marco de un Congreso dedicado a analizar las relaciones históricas entre Cataluña y Andalucía pude presentar un nuevo trabajo, de carácter algo más amplio, sobre la trayectoria de la Compañía Trasatlántica en los sesenta años que estuvo vigente su contrato con el Estado, es decir, entre 1862 y 1932. Unos meses después y en el marco de las conmemoraciones del centenario de 1898, tuve la oportunidad de presentar en Manila un análisis detallado de la historia de la línea oficial de vapores-correo de las Filipinas en un marco temporal que iba desde su creación, en 1879, hasta 1905. Una línea que fue servida por los vapores de la naviera del marqués de Campo, primero, y por los buques de la Trasatlántica, después. Más adelante presenté una nueva aportación, publicada en la *Revista de Historia Industrial*, en torno a una empresa de construcciones mecánicas de la ciudad fundada por un ingeniero de origen belga, Alejandro Wohlguemuth, y explotada, desde 1891, por la propia Compañía Trasatlántica: el Arsenal Civil de Barcelona.

En aquel tiempo tuve también la oportunidad de realizar un catálogo de la colección de maquetas y modelos de buques de propulsión mecánica que formaban parte de la colección del Museo Marítimo de Barcelona. Lo hice como resultado de una beca competitiva convocada por el Consorcio de les Drassanes. Fue aquel, por cierto, mi primer contacto con dicha institución, más allá de la consulta de su biblioteca y de los fondos que conservaba y conserva de la naviera del grupo Comillas. Aquel catálogo me proporcionó la posibilidad de adentrarme, si quiera brevemente, en la historia de otras firmas navieras españolas distintas a la poderosa Trasatlántica. No en vano, en dicha colección había barcos de compañías que matriculaban sus buques en Sevilla (navieras Ybarra y Pinillos), había maquetas de vapores matriculados en algunos puertos del Cantábrico (de armadores como Luis de Ocharán, la Compañía Marítima Bilbao, la Compañía Santanderina de Navegación o la Línea de Vapores Serra) y, cómo no, había modelos de numerosos buques inscritos en la matrícula de Barcelona (Compañía Catalana de Vapores Transatlánticos; Sociedad Anónima de Navegación Trasatlántica; Hijos de J. Jover Serra; Sala y Vidal; Compañía Transmediterránea; Transportes, Aduanas y Consignaciones; e Hijo de Ramón A. Ramos). En la medida que mi trabajo fue algo más (bastante más) que un mero catálogo de piezas, el Museu Marítim de Barcelona, en la persona de su director, Roger Marcet, quiso encargarse una extensa parte introductoria al periodista Antoni Sella de manera que nues-

tros dos textos, aderezados con numerosas fotografías de los modelos descritos y de los barcos y compañías analizadas, conformaron un voluminoso libro ilustrado denominado sencillamente *Vapores* y editado en 2002, en sendas versiones en castellano y en catalán.

La publicación de aquel libro me permitió conocer, tiempo después, a los hermanos Ramon y Robert Ramos Pagans. Ambos eran los últimos representantes de una saga naviera familiar, cuyos antepasados habían ejercido como consignatarios, primero, y como armadores de buques de vapor, después, en el puerto de Barcelona y durante más de cien años. Su generosidad conmigo apenas tuvo límites. Pusieron a mi disposición los restos del archivo documental de aquella empresa familiar, lo cual me permitió hacer un primer avance, en forma de comunicación al Ier Congreso de Historia Marítima de Cataluña, en primer lugar, y publicar después, en 2005, un libro monográfico sobre dicha firma armadora. Partiendo, pues, de una sola compañía naviera, la Trasatlántica, fui adentrándome en la trayectoria de otras empresas del sector. Fue entonces cuando quise abordar dos estudios diferentes dedicados a describir y analizar la labor de dos asociaciones diferentes impulsadas por empresarios de la marina mercante, en la capital catalana: la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona, por un lado, y la Liga Marítima Española, por el otro; publicados como capítulo en un libro colectivo de homenaje al historiador Josep Fontana, el primero, y como un artículo de la *Revista de Historia Económica*, el segundo. Y propuse, poco después, a la revista de historia *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones* la publicación de un dossier dedicado a la marina mercante española entre 1814 y 1922. Un dossier que contó con la colaboración de María del Carmen Cózar Navarro, Jesús María Valdaliso Gago, Enric Garcia Domingo y José Ramón García López. Yo mismo quise publicar allí un primer avance sobre la trayectoria de las «navieras y navieros catalanes en los primeros tiempos del vapor», entre 1830 y 1870. Un trabajo que me permitió abordar los procesos de fundación de relevantes firmas del sector como las sociedades comanditarias Bofill Martorell y Cía., Pablo María Tintoré y Cía., o Solá Amat y Cía., entre otras navieras.

A aquellas alturas, de hecho, mi interés primario por la Compañía Trasatlántica (derivado, como ya señalé, de mi acercamiento a su fundador, el indiano Antonio López) había dado pie a una línea de investigación que trascendía claramente la labor de aquella empresa para abordar la trayectoria de otros agentes del sector. Una línea de investigación cada vez más autónoma. Así, por ejemplo, el XIII Congreso de Historia de Barcelona, realizado en 2013 y dedicado a «Barcelona i el mar», me permitió añadir una pieza más al complejo puzzle del análisis del sector: presenté entonces un estudio monográfico en torno a otra firma naviera, una em-

presa cuya azarosa existencia transcurrió a caballo de los siglos XIX y XX y que contó con diferentes razones sociales hasta convertirse en la Sociedad Anónima de Navegación Trasatlántica.

Fue poco después (un año después) cuando la feliz convocatoria del XV Premio de Investigación Josep Ricart i Giralt, otorgado por el Museo Marítimo de Barcelona, me hizo pensar en la oportunidad de dar cuerpo, en forma de libro, a una monografía que recogiese y ampliase esa nómina de trabajos de investigación que acabo de enumerar. Y que lo hiciese en un nuevo libro, concebido como tal, en el que pudiese condensar todo lo que he ido descubriendo sobre la historia marina mercante de vapor, en Cataluña, en estos últimos veinticinco años. Presentado tal proyecto a dicho premio tuve la suerte de obtenerlo. Y me puse entonces manos a la obra. El resultado final es este libro: Una monografía que pretende ofrecer una visión de conjunto de cuál fue la trayectoria de la marina mercante de vapor en Barcelona, en un lapso de tiempo que va desde la botadura del primer buque de vapor matriculado en la capital catalana (el célebre vapor *Balear*), en 1834, hasta el estallido de la Gran Guerra, en 1914. Entiendo, modestamente, que la publicación de este libro permitirá conocer algo mejor una actividad que resultó ser fundamental para la economía de Barcelona y de Cataluña como fue la de la navegación transatlántica durante el largo siglo XIX. Una monografía que se suma, modestamente, a sendos trabajos similares obra de Jesús María Valdalisio Gago (sobre los armadores vascos) y de José Ramón García López (sobre los asturianos), publicados respectivamente en 1991 y en 2003. De forma similar, ofrezco ahora, en este libro, una panorámica general sobre el sector de la marina mercante de vapor, en Barcelona, durante los ochenta años anteriores al estallido de la Primera Guerra Mundial.

Esta monografía viene a ser, como digo, el resultado final de mi interés por las navieras y los navieros catalanes en ese período, acreditado durante los últimos cinco lustros. Durante dicho período he podido precisamente, como acabo de señalar, publicar resultados parciales de dicha línea de investigación en forma de artículos en revistas académicas, de capítulos en libros colectivos e incluso de epígrafes concretos en otras monografías de mi autoría. He querido ahora rescatar todos esos trabajos, actualizándolos, ampliándolos y reescribiéndolos, además de presentar nuevos acercamientos (a otras navieras y a otros navieros), inéditos completamente y de, lo que me parece más relevante, situar todas esas piezas (inéditas algunas, reelaboradas otras) en un mismo hilo. Un nuevo hilo o relato que es el que, en definitiva, da sentido al libro y en el cual radica su valor añadido. Pese a las lagunas que pudiere haber y a su carácter más descriptivo que analítico, entiendo que el relato que aquí propongo me permite ofrecer una visión panorámica lo suficientemente valiosa como para afirmar

que este libro contribuye a mejorar nuestro escaso conocimiento sobre un relevante sector de la historia económica reciente de Barcelona, de Cataluña y de España.

Hasta el momento, apenas podemos destacar dos estudios anteriores que hayan respondido a un objetivo similar. El primero fue obra de Pere Pascual y se publicó, en 1991, como uno de los epígrafes de la *Història Econòmica de la Catalunya Contemporània*. El segundo fue publicado dos años después por un destacado historiador catalán de la ciencia y de la técnica, Santiago Riera i Tuèbols, quién se detuvo sobre todo en aquellas cuestiones vinculadas precisamente a la tecnología de los vapores. Mi enfoque aquí intenta ser complementario a ambos estudios al centrarme, sobre todo, en la marcha de aquellas empresas, nacidas y domiciliadas en Barcelona, las cuales protagonizaron la difusión de la navegación a vapor, en nuestro país, entre 1834 y 1914. Al hacerlo, me fijaré también en la trayectoria vital de algunos de los empresarios que las impulsaron, financiaron o dirigieron. No abordaré, sin embargo, la estructura del negocio de las citadas compañías ni apenas, tampoco, su actividad de carga (fuera aquella de mercancías o de personas), ni la competencia entre ellas, o con navieras de otros puertos. Son aspectos sobre los que habrá que seguir trabajando en un futuro. Me parece, sin embargo, que la información que he recogido y la panorámica que aquí presento justifican por sí solas la edición de esta monografía.

Una monografía que sigue un orden básicamente cronológico. Y una monografía nace como el resultado de un trabajo de investigación y de un esfuerzo eminentemente individual aunque ha contado, afortunadamente, con numerosas ayudas. De hecho, como cualquier otro trabajo de investigación, este libro debe leerse como el resultado final de una larga singladura en la que he ido encontrando el apoyo o, cuando menos, la complicidad, de muchos colegas y amigos. Algunos me han facilitado documentación privada de enorme interés; otros, alguna pista o información relevante; los hubo quienes, desde su propia actividad profesional, hicieron más fácil mi búsqueda y también quienes compartieron conmigo sus reflexiones y sus puntos de vista. Sea como fuere, todos ellos han hecho más fácil y, desde luego, posible este viaje. Entiendo, por lo mismo, que a todos y cada uno de dichos colegas y amigos les corresponde un pedacito de este trabajo. Quiero empezar por agradecer, en primer lugar, el buen hacer profesional y sobre todo la amabilidad de todos los empleados, sin excepción, del Museu Marítim de Barcelona con quienes he tenido el placer de trabajar. Y de forma singular quiero dejar constancia de la espléndida labor tanto Rosa Busquets como Jordi García quienes han facilitado siempre mi quehacer investigador en la biblioteca del Museo. Quiero agradecer también la complicidad de María Dolors Jurado, de Silvia Dahl y, especialmente, de Inma

González, quienes están desarrollando una encomiable labor profesional desde el Área de Gestión de Colecciones y del Conocimiento, propia también del Museu Marítim de Barcelona. Mención especial merece el principal responsable de dicha área, el infatigable Enric Garcia Domingo, quien resulta ser, además, uno de los principales estudiosos de la historia marítima de este país en los últimos dos siglos. Su profundo conocimiento del tema ha sido para mí, sin duda, un acicate para seguir avanzando en esta línea de trabajo. No quiero olvidar, tampoco, la profesionalidad de Olga López Miguel, con quien tuve la oportunidad de conversar repetidamente (y no hace tanto tiempo) en el singular edificio de las Atarazanas cuando desempeñaba su labor profesional como Jefa de la Oficina de Proyectos del susodicho museo.

Con José María Sánchez Carrión tuve la ocasión de compartir la realización de un trabajo de investigación sobre la historia de los Talleres Nuevo Vulcano, desde su fundación hasta su reciente cierre; un trabajo aún inédito cuya redacción resultó sin duda más fácil gracias a su sempiterna sonrisa. Por otro lado, con mi paisano y amigo Javier Moreno Rico he ido compartiendo en estos últimos veinticinco años (desde que coincidimos en los cursos del Master en Historia Económica, en el lejano otoño de 1992) un sinnúmero de conversaciones que han permitido mejorar mis escasos conocimientos sobre el pasado y el presente de la marina mercante. Quiero hacer constar también mi deuda de gratitud con diferentes personas que han sido notablemente generosas conmigo. En primer lugar, mi gratitud hacia los hermanos Ramon y Robert Ramos Pagans, quienes facilitaron mi acceso a la documentación que conservaban de la naviera regentada por sus antepasados. También quiero recordar la inestimable colaboración de Norbert Tomás, cuyas informaciones sobre la actividad naviera de su bisabuelo Juan Bautista Morera (y sobre los socios del mismo) me han permitido desentrañar algo mejor la complicada historia de una empresa que cambió varias veces de nombre, en un lapso relativamente corto de tiempo. Le tengo que agradecer especialmente que me haya facilitado sus apuntes inéditos sobre la trayectoria vital de Juan B. Morera así como las notas escritas por su padre, Estanislau Tomás, en torno a un litigio vinculado a una de las navieras aquí analizadas. Por otro lado, todos los interesados en la historia marítima catalana deberíamos mostrar, como quiero hacer yo aquí y ahora, nuestro más sincero agradecimiento a Joaquín María Tintoré Blanc por haber creado y por seguir alimentando un blog que permite acceder, en línea y en abierto, a documentación privada de enorme interés procedente de la Línea de Vapores Tintoré. A nivel particular, debo y quiero agradecerle que me haya facilitado más documentación, todavía no digitalizada, sin la cual no hubiese podido construir los epígrafes dedicados a dicha empresa. Y quiero también reco-

nocer la generosidad de José María Ortiz-Villajos, quien tuvo a bien compartir conmigo la información que había recogido sobre la patente de introducción del primer vapor matriculado en Barcelona así como del amigo Raimon Soler Becerro, quien me brindó alguna información tan puntual como útil procedente de la base de datos Empresas i empresaris a la Catalunya del segle XIX, del Departament d'Història i Institucions Econòmiques de la Universitat de Barcelona.

Las aportaciones y las ayudas de unos y otros me han permitido construir esta monografía, de la que me siento, sin embargo, el único responsable. Un libro dividido en siete capítulos y que comienza con una visión introductoria sobre la marina velera catalana en las décadas centrales del siglo XIX, una marina velera que estaba al servicio del comercio y de la industria del país. Abordo en el segundo capítulo el estudio de la primera de las empresas navieras de vapor de Barcelona, la pionera Compañía Catalana de Vapor, nacida en 1833 como una sociedad civil (no mercantil) o de cuentas en participación y transformada en 1841 en una sociedad anónima bajo el nombre de Navegación e Industria. Una firma que se mantendría activa durante otros setenta y cinco años más hasta que acabó desapareciendo al integrarse, en 1916, en la nueva Compañía Transmediterránea.

Dedico el tercer capítulo al estudio del auge registrado por la marina mercante catalana de vapor en los años 1850. Lo hago a partir de la descripción y el análisis de los procesos de fundación de cuatro empresas navieras diferentes: las firmas Bofill Martorell y Cía., Pablo M. Tintoré y Cía., Buenaventura Solà Amat y Cía. y Gaspar Roig y Cía. Cuatro empresas que nacieron como firmas comanditarias, capaces de movilizar una inversión total de 12.510.000 pesetas aportadas por más de trescientos individuos y que llegaron a disponer, en su conjunto, de una flota de catorce vapores diferentes, matriculados todos en Barcelona. El cuarto capítulo está dedicado al análisis de otra naviera que nació también en aquel expansivo contexto, la firma A. López y Cía. Una compañía que empezó a andar en 1857 y cuyo primer domicilio social se fijó en Alicante. Once años después, sin embargo, a partir de 1868, los vapores de la misma pasaron a la matrícula de Barcelona, ciudad en la que residía su principal gerente y adonde se trasladó, también entonces, el domicilio social de dicha empresa. Y si el tercer capítulo del libro está dedicado a analizar la euforia naviera registrada en la capital catalana durante los años 1850, el quinto epígrafe se centra en describir la crisis ulterior que se registró, también en Barcelona, en la década de 1860. Una crisis que significó la desaparición de tres de aquellas primeras compañías y la continuidad de las otras, las cuales debieron superar, no obstante, notables dificultades. La marcha de unas y otras se describe en dicho apartado.

El sexto capítulo está dedicado, por su parte, al análisis del funcionamiento de las navieras de vapor barcelonesas en los primeros años de la Restauración. Empieza con una descripción del proceso de fundación y de la actividad, en sus primeros años, de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona para seguir con el análisis de cómo la *febre d'or* (es decir, el proceso de euforia empresarial y financiera registrado en Barcelona a partir de 1875 y, sobre todo, entre 1880 y 1881) afectó al sector de la marina mercante de vapor. Una euforia cuyo impacto se analiza, por separado, al describir la marcha de tres navieras diferentes, nacidas las tres en 1881 como sociedades anónimas: dos firmas creadas prácticamente *ex novo* y con nombres parecidos (las Compañías Catalana y Barcelonesa de Vapores Transatlánticos) mientras que la tercera, la Compañía Transatlántica, había nacido a partir de la transformación de la sociedad regular colectiva A. López y Cía. en una sociedad de responsabilidad limitada. Se analizan, también, en el sexto capítulo la marcha, en aquellos años de la Restauración, de otras tres navieras de la ciudad, como fueron Sala y Vidal, Navegación e Industria y la Línea de Vapores Tintoré.

El séptimo y último capítulo está dedicado, esencialmente, a analizar la actividad de otras dos firmas navieras domiciliadas en la capital catalana en los treinta años anteriores al estallido de la Gran Guerra. Tras retomar el análisis de la actividad, en dicho período, de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona me ocuparé, en primer lugar, de la truculenta historia de la compañía que sucedió a la fallida Compañía Barcelonesa de Vapores Transatlánticos, una firma que cambió varias veces de nombre (o, mejor dicho, de razón social) para acabar convirtiéndose, en 1906, en la Sociedad Anónima de Navegación Transatlántica. A continuación, y para concluir, me centraré en la descripción y el análisis de la actividad, en aquellos mismos años, de la empresa que seguía siendo la principal firma naviera de la matrícula de Barcelona (y del conjunto español): la poderosa Compañía Transatlántica.

Sabadell, 21 de octubre de 2017

1. La marina velera catalana, al servicio del comercio y de la industria

Josep Maria Fradera señaló en su día como durante los años del Trienio Liberal tuvo lugar la quiebra definitiva del modelo de relaciones comerciales que Cataluña había heredado desde el siglo anterior. Un proceso de quiebra que fue el resultado de la suma de dos procesos diferentes: la independencia de la América continental española, por un lado, y la ruptura de los circuitos comerciales tradicionales tejidos desde Barcelona con otros puertos del mediterráneo, por el otro. En aquel contexto, la política arancelaria de los liberales del Trienio ayudó a que el mercado interior español comenzase a absorber buena parte de los retornos del comercio americano, convirtiéndose en la alternativa que permitió sustituir los citados circuitos de redistribución de coloniales por el Mediterráneo. No hubo, sin embargo, una pérdida de importancia de los mercados americanos para la economía catalana sino que lo que se produjo fue una concentración progresiva de su importancia en el ámbito del Caribe, sobre todo en torno a las colonias de Cuba y de Puerto Rico (Fradera, 1987).

Así, a partir de 1828 se puede apreciar la configuración de un modelo de relaciones comerciales entre Cataluña y América adaptado a las necesidades de la industria catalana del momento: además de la diversificación progresiva de los circuitos comerciales cabe señalar la importancia creciente de una materia prima fundamental para la actividad industrial del país: el algodón en rama (importado desde Brasil o desde los Estados Unidos). En aquellos años se apreciaba claramente el interés del sector exterior de la economía catalana por el desarrollo de la base industrial del país. Se apreciaba, de hecho, hasta el punto de que la creciente unidad entre el comercio americano y las exigencias del sector industrial hegemónico en Cataluña acabó siendo el aspecto más novedoso de aquel nuevo modelo.

Hubo también en 1828 una redefinición de la política arancelaria española por parte del ministro López Ballesteros. Una reforma adoptada en un sentido harto pragmático que acabó con la vieja política de la exclusividad colonial y la sustituyó por el establecimiento de derechos diferenciales que favorecían la importación en buques de la marina mercante española (Fontana, 2001). El propio Josep Maria Fradera insistió en que dos de las claves del notable relanzamiento que tuvo para la economía catalana el comercio americano en las décadas de 1830 y 1840 fueron: (1) el control de una porción significativa de los mercados antillanos (de Cuba y Puerto Rico) por parte de

los comerciantes y hombres de negocio catalanes; y (2) el nuevo despliegue de la marina mercante catalana, capaz de aprovechar las ventajas arancelarias derivadas del derecho diferencial de bandera. Fue aquel el caso, en concreto, de la importación de algodón en rama. No en vano, en los años 1834-1838, el 97,1 por 100 de las llegadas al puerto de Barcelona de esta materia prima lo hicieron en buques españoles, cabe suponer que catalanes, en su mayoría.

A partir, por lo tanto, de 1828-1834, la marina mercante catalana se convirtió en una pieza fundamental del nuevo marco de las relaciones exteriores de la economía del país, especialmente en la vertiente del comercio con diferentes puertos americanos. El puerto de Barcelona devino así el nodo central de un sistema económico que se sustentaba también en una gran flota mercante al servicio de la naciente industrial. Fue, precisamente, a partir de 1829 (o, en términos más generales, desde la década de 1830) cuando aquel modelo impulsó tanto el comercio marítimo catalán como la marina mercante del país. Así lo señaló Laureano Figuerola en su célebre *Estadística de Barcelona en 1849*:

«Cometimos el mismo error que la Inglaterra no reconociendo inmediatamente la independencia de nuestras antiguas colonias. Por esta causa no volvió a recobrar sus perdidos bríos el comercio barcelonés hasta el año 29 de este siglo [XIX], distinguiéndose ya con la fisonomía especial que le imprimió desde entonces la industria algodонера: fisonomía cuyos rasgos característicos se han ido marcando cada vez más y que son los que actualmente tiene como predominantes. Reducidas las relaciones a las dos Antillas de Cuba y Puerto Rico, magnífico residuo de anteriores dominios, son sin embargo los dos principales puntos de salida del comercio barcelonés, aun después de haber reanudado relaciones con todos los países de la América del Sur» (Figuerola, 1968: 250).

Resulta harto significativo que en aquellos años fuese precisamente la matrícula de buques de Barcelona la más importante del conjunto español, tal como se aprecia en el cuadro siguiente:

Cuadro 1. BUQUES DE VELA ESPAÑOLES EN 1836 (por provincias marítimas)				
	Número	Porcent.	Tonelaje	Porcent.
Barcelona	255	26,8 %	68.033	38,4 %
Bilbao	147	15,4 %	38.803	21,9 %
Mallorca	143	15,0 %	16.174	9,1 %
Valencia	49	5,1 %	6.374	3,6 %

	Número	Porcent.	Tonelaje	Porcent.
Coruña	27	2,9 %	5.957	3,3 %
Alicante	51	5,3 %	5.314	3,0 %
Santander	20	2,1 %	5.302	3,0 %
Resto de España	260	27,4 %	31.257	17,7 %
TOTAL	952	100,0 %	177.214	100,0 %

FUENTE: Jimeno Agius (1889).

Se aprecia, de hecho, como en 1836, el 26'8 por 100 de los buques de vela matriculados en España estaban inscritos en el puerto de Barcelona. Y se aprecia también que si miramos no el número sino el tonelaje de dichos barcos, el peso de la capital catalana era aún superior pues las 68.033 toneladas que sumaban aquellos 255 veleros representaban el 38,4 por 100 del tonelaje total de la flota velera mercante española. Por lo tanto, a la altura de 1836, en un solo puerto, el de Barcelona, se concentraba una tercera parte de la marina mercante española del momento. Un hecho ciertamente remarcable. En líneas generales, aquella tónica se mantuvo durante todo el segundo tercio del siglo XIX. Según recoge el propio Laureano Figuerola, a la altura de 1849 figuraban en la matrícula de Barcelona un total de 288 buques con más de 20 toneladas de desplazamiento (que representaban el 9'8 por 100 de los 2.939 buques con pabellón español, también de más de 20 toneladas). En términos de capacidad de carga, las 47.250 toneladas de aquellos 288 buques inscritos en Barcelona representaban el 21,6 por 100 del conjunto español, ascendente a 218.840 toneladas (Figuerola, 1968: 179). Seis años después, el número de buques matriculados en Barcelona había subido aun más, hasta situarse en 305. Aquel parece haber sido un año record: durante los años siguientes el número de barcos inscritos se mantuvo elevado aunque con una ligera tendencia descendente: si en 1862 constaban un total de 290 barcos inscritos en la matrícula de la capital catalana, cinco años más tarde, en 1867, hay que hablar de 292 buques matriculados.¹

¹ Para los datos de 1855, cfr. ACA, Hacienda, Volúmenes, Inventario 1, libro 12.587; para los de 1862, cfr. *ibidem*, libro 12.608 y para 1867, cfr. Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona, 10 de diciembre de 1867, p. 2.

No todos aquellos buques se construyeron en astilleros del país pero sí que lo fueron una buena parte. Tal como describió en su día el polifacético José Ricart y Giralt, en una célebre conferencia dictada ante la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona el 5 de noviembre de 1923, entre 1790 y 1870 tuvo lugar el verdadero «siglo de oro de la marina velera de construcción catalana». Para aquel período, dicho autor recogió la construcción de, al menos, 734 buques veleros en los astilleros de la costa catalana de levante (o sea, entre Barcelona y el cabo de Creus); 734 barcos mercantes de los cuales 44 fueron fragatas, 51 corbetas, 277 bergantines, 220 polacras y 142 fueron bergantines-goletas, polacras-goletas o goletas. Se trataba, en general, de buques pequeños y a la vez caros. Casi al final de su vida, Ricart y Giralt describió entonces como funcionaban aquellos buques, siguiendo unas prácticas y unas costumbres de origen medieval. Según sus palabras:

«Nuestros pequeños veleros eran verdaderas factorías comerciales y el capitán era el gerente de una sociedad anónima formada por accionistas del buque y del negocio comercial. Cuando un capitán quería comprar o hacer construir un buque, lo que en lenguaje técnico se conocía por querer habilitarse, buscaba socios para que interesaran por un capital igual al coste del buque, y este capital se dividía en fracciones iguales de 750 duros, llamadas *partes* [...] Siendo dichas acciones de poco valor resultaba que el capitán que contaba con numerosa familia y amigos pronto cubría el valor del buque [...] Además del capital o valor de un buque, el capitán buscaba socios para reunir un segundo capital destinado al negocio marítimo, o sea, la compra de mercancías y este capital se dividía en partes de 300 duros, llamadas *motas* o *fondo de expedición* [...] Cada barco era una factoría comercial pues el capitán compraba y vendía mercancías según le parecía, dando conocimiento a un banquero o consignatario de Barcelona, que es a donde acudían los *personers* o socios para saber noticias del buque» (Ricart y Giralt, 1924: 4-5).

En líneas generales, la descripción que hizo en su día José Ricart y Giralt parece hartamente veraz. Ahora bien, su interés por destacar la importancia de la figura del capitán en los veleros mercantes catalanes del XIX merece ser analizado con algo de detalle. No hay que olvidar que el entonces ciego y anciano conferenciante había sido, en primer lugar y por encima de todo, capitán de la marina mercante. Cabe retener, por otro lado, que en aquella célebre conferencia Ricart y Giralt no hizo ninguna referencia sobre la figura de los armadores de aquellos barcos

veleros de los que hablaba. Disertó, de hecho, sobre el sector de la marina mercante catalana como si aquellos buques no hubiesen tenido armadores. Y aunque es cierto que la propiedad de los veleros catalanes acostumbraba a repartirse entre diferentes empresas e individuos (entre los cuales acostumbraba a figurar el propio capitán del barco) no es menos cierto que entre los diversos propietarios de los citados barcos figuraba uno, casi siempre el que más capitales había invertido en su construcción, como armador de la nave. A dicho armador le correspondía, por ejemplo, firmar en la correspondiente Escribanía de Marina el preceptivo *contrato de patronía* mediante el cual se nombraba al capitán de la nave, en cuestión. Y a él le correspondía liquidar los impuestos que había que pagar por la propiedad del buque, como por ejemplo el gravamen fijado en la Contribución Industrial y de Comercio. La figura del armador era, de hecho, tan importante (o aun más) que la figura del capitán del buque.

Más allá de la labor y la importancia de unos y otros, sigue valiendo la pena hacer referencia, como hizo en su día el veterano Ricart y Giralt, a un verdadero *siglo de oro* de la marina velera construida en los astilleros del litoral catalán. Aquellos veleros inscritos en las diferentes matrículas de Cataluña (construidos, en su mayor parte, también en Cataluña) sirvieron para vehicular el intenso comercio mercantil registrado por los puertos catalanes y, singularmente, por el puerto de Barcelona. Un intercambio comercial que actuó entonces, en las décadas centrales del siglo XIX, como uno de los puntales dinamizadores de la industria y la economía tanto de la capital catalana como del conjunto del país. En una dinámica en la cual los puertos americanos jugaron un notable papel. El propio Laureano Figuerola recogió, por ejemplo, la importancia del intercambio comercial con América en los diferentes cuadros que incorporó a su famosa monografía. Veamos por ejemplo los datos correspondientes a 1845:

Cuadro 2 COMERCIO DE IMPORTACIÓN POR EL PUERTO DE BARCELONA, 1845				
Procedente de Europa y África	503 buques	62,5 %	80.197 toneladas	62,1 %
Procedente de Cuba	232 buques	28,8 %	38.907 toneladas	30,1 %
Procedente del resto de América	70 buques	8,7 %	9.915 toneladas	7,8 %
TOTAL	805 buques	100,0 %	129.019 toneladas	100,0 %

COMERCIO DE EXPORTACIÓN POR EL PUERTO DE BARCELONA, 1845				
Con destino a puertos de Europa y África	135 buques	35,2 %	22.967 toneladas	37,3 %
Con destino a puertos de Cuba	146 buques	38,1 %	22.766 toneladas	37,0 %
Con destino a puertos del resto de América	102 buques	26,7 %	15.845 toneladas	25,7 %
TOTAL	383 buques	100,0 %	61.578 toneladas	100,0 %

FUENTE: Laureano Figuerola: *Estadística de Barcelona en 1849*, p. 175 y 179.

A los puertos americanos (incluyendo los de Cuba y de Puerto Rico) se dirigieron aquel año el 67,8 por 100 de los buques mercantes que zarparon desde el puerto de Barcelona con mercancías para la exportación; los cuales llevaron el 62,7 por 100 de todas las exportaciones embarcadas aquel año en el citado puerto. Aquel fenómeno afectó, sobre todo, a los buques mercantes de matrícula catalana o española, tal como expresan los datos recogidos asimismo por Figuerola. En otras palabras, fue precisamente el tráfico de mercancías con América (protegido por el «derecho diferencial de bandera») el que sustentó una marina mercante que prácticamente monopolizó ese tipo de rutas comerciales.

Cuadro 3
COMERCIO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN
POR EL PUERTO DE BARCELONA SEGÚN LA MATRÍCULA
DE SUS BUQUES (1845)

	COMERCIO DE IMPORTACIÓN					
	De Europa y África		De Cuba		Del resto de América	
En buques de bandera española	244	48,5 %	218	94 %	69	98,5 %
En buques de otros pabellones	259	51,5 %	14	6 %	1	1,5 %
TOTAL	503	100 %	232	100 %	70	100 %

	COMERCIO DE EXPORTACIÓN					
	De Europa y África		De Cuba		Del resto de América	
En buques de bandera española	91	67,4 %	146	100 %	100	98 %
En buques de otros pabellones	44	32,6 %	0	–	2	2 %
TOTAL	135	100 %	146	100 %	102	100 %

FUENTE: Laureano Figuerola: Estadística de Barcelona en 1849, pp. 175 y 179.

El puerto de Barcelona jugó, en dicha coyuntura, un papel relevante en el crecimiento económico catalán, adquiriendo una importancia que no dejaría de aumentar durante el siglo XIX. Así, por ejemplo, Albert Carreras y César Yáñez han calculado que el valor del tráfico portuario de la capital catalana pasó de representar un 17,2 por 100 del Producto Interior Bruto catalán en 1847 a suponer el 31,1 por 100 del PIB del país quince años después, en 1862, alcanzando el 41,3 por 100 en 1880 y el 48,6 por 100 a la altura de 1890. En base a sus cálculos, ambos autores han podido concluir que en esos años el grado de apertura de la economía catalana era uno de los más altos de la Europa de entonces, superior incluso al grado de apertura de la economía británica (Carreras, Yáñez, 1992: 81-157).

Cuadro 4
NAVIEROS DE BARCELONA (en 1862)

	Nombre o razón social	Buques	Contribución (en pts.)
1	Serra y Sobrinos	31	5.598
2	Font y Riudor	27	4.298
3	José María Serra e Hijo	11	2.096
4	Cristóbal Taltabull	9	1.591
5	Garriga y Raldiris	8	1.492
6	Compte y Cía.	7	1.350
7	Bofill Martorell y Cía.	5	1.336
8	Patxot y Civils	7	1.265
9	Pablo M ^a Tintoré y Cía.	5	1.218
10	Ramon Maresch Ros	5	1.214

	Nombre o razón social	Buques	Contribución (en pts.)
11	Antonio Gibert Cisneros	5	1.169
12	Sebastián Soler Ribas	7	1.116
13	Vicente Vilaró	3	956
14	Juan España	4	875
15	Samsó Grau y Cía.	4	865
16	Baradat Hermanos	5	855
17	Aballí y Cía.	5	804
18	Viuda de Torrents y Miralda	5	800
19	Ribas y Cantallops	3	780
20	Biada Hermanos	4	732
21	José Amell	4	716
22	Francisco Pons y Cía.	3	665
23	Rafael Massó e Hijos	2	638
23	Francisco Puig Bori	2	638
23	Hermanos Plandolit	2	638
23	Viuda e Hijos de Milans	2	638
27	Pagés y Cifré	5	624
28	Jaime Taulina	4	621
29	Viuda de Mataró e Hijos	4	609
30	José Cascante Anglada	4	590
31	Andrés Anglada	2	556
32	Dulcet y Lines	3	527
33	Baltasar Fiol	3	485
34	Solà y Monner	3	478
35	Juan Julià	4	468
36	Rodríguez y Cía.	3	465
37	José Antonio Nadal y Cía.	3	434
38	Francisco Torrents y Cía.	3	431
39	Viuda de Martí y Codolar	3	417

FUENTE: ACA, Hacienda, Volúmenes, Inv. 1, 12.608.

Carles Sudrià ha intentado analizar la aportación del comercio marítimo catalán al crecimiento económico del país en las décadas centrales del siglo XIX. Según aprecia, el tráfico mercantil habido desde el puerto de Barcelona, sumando buques de entrada y de salida, tuvo efectos positivos para el conjunto de la economía catalana y, de forma especial, para el propio sector de la marina mercante del país. Aunque afirma que «es imposible saber cuál podría ser el beneficio medio de este comercio» exterior, apunta que la rentabilidad media de aquellas expediciones debió ser del 20 por 100. De ser así, concluye, «resultaría unas ganancias acumuladas, para las tres décadas que van de 1835 a 1855, de 35 millones de duros, una cifra considerable si la comparamos con la referida a la inversión en sociedades mercantiles» en ese mismo período (Sudrià, 2006: 16).

Aquelos años de plenitud de la marina mercante de vela catalana coincidieron con los primeros esfuerzos por implantar la navegación de vapor en Cataluña, una tecnología que acabaría eclipsando a los buques movidos por la fuerza del viento. Como dijera un escritor costumbrista barcelonés, «la fuerza de las ventajas de la [navegación] de vapor por fin se impuso, y aquel velero que, con quince hombres y tres meses de navegación cargaba doscientas toneladas de mercancías, tuvo que ceder su puesto al vapor que, con treinta hombres, llevaba a Ultramar, en treinta días, dos o tres mil toneladas de carga [... De hecho] aun decuplicando los gastos, una nave de vapor transportaba veinte veces más de carga y disminuía [...] el tiempo empleado en la travesía» (Masriera, 1926: 231). Pese a la innegable importancia de la navegación a vapor para la historia económica catalana, el interés manifestado por diversos estudiosos en favor de la navegación a vela ha acabado eclipsando eventuales estudios sobre la expansión del vapor en la marina catalana.² De hecho, pese a algunos encomiables estudios, las formas y los contenidos concretos en el proceso de aplicación de la máquina de vapor (uno de los iconos de la industrialización, según la visión más tradicional del fenómeno) a la marina mercante catalana siguen planteando todavía numerosos interrogantes (Pascual, 1991; Riera, 1993; Sella, Rodrigo, 2002). Mi objetivo, a continuación, radica principalmente

² Además de los trabajos clásicos de José Ricart y Giral (1924) y de Emerencià Roig (1929), dedicados exclusivamente al mundo de la vela, el retrato costumbrista pintado por Esteve Fàbregas (1961) para la marina catalana de los siglos XVIII y XIX no dedica ni una sola referencia a los buques de vapor, mientras que Arcadi García Sanz (1977) no quiso dedicar más que 30 páginas de las 430 de su libro a «la marina catalana del segle XIX», en las que las referencias a los vapores apenas sumaban página y media. Igualmente el más breve de los 16 fascículos que configuraron el coleccionable que el semanario valenciano *El Temps* dedicó a la *Història de la Marina Catalana* fue el dedicado a la marina *Del vapor al segle XX*.

en intentar describir y analizar quiénes fueron los empresarios que protagonizaron la creación de las compañías navieras de vapor en Barcelona. Lo haré siguiendo un eje cronológico y me centraré, en primer lugar, en la primera de aquellas firmas; en la llamada Compañía Catalana de Vapor (precedente de la ulterior sociedad Navegación e Industria). Una empresa cuya concepción cabe fechar en una fecha tan relativamente temprana como la primavera de 1829.

2. Los pioneros: de la Compañía Catalana de Vapor a navegación e industria

2.1 El vapor balear y la Compañía Catalana de Vapor

El impulsor de la Compañía Catalana de Vapor se llamaba Juan Reynals Granell y era originario de Calella de Mar, donde habían nacido tanto su madre, Teresa Granell Buch, como su padre, Juan Reynals. Precisamente su padre era un hombre muy vinculado al comercio marítimo entre Cataluña y América en su condición de patrón, primero, de diferentes veleros mercantes (como la fragata *San Antonio de Paulà*) y, después, directamente como comerciante.³ En tiempos de la ocupación francesa de la península, Juan Reynals Granell se instaló con su madre en Tarragona, donde encontró empleo en casa de unos parientes, apellidados Verges, «quienes tenían un gran negocio de cuero, algodón y coloniales».⁴ No obstante, tras la conquista de aquella ciudad, en junio de 1811, los Verges marcharon a Palma de Mallorca, adonde debió seguirles Reynals. Allí conoció a la joven Teresa Rigó Ribera, con quién se acabaría casando poco después.

Al acabar la guerra, Juan Reynals Granell se instaló en Barcelona donde abrió una casa de comercio en sociedad con José Vilardaga y con José Julià, bajo la razón Vilardaga, Julià y Reynals. No se limitó, sin embargo, a desarrollar su vocación empresarial sino que destacó igualmente por su intensa actividad política. En pleno Trienio Liberal, por ejemplo, Reynals participó «a título individual» en una Comisión de Fomento creada en Barcelona a iniciativa de la Junta de Comercio de la ciudad para analizar y discutir las revisiones arancelarias promovidas por el gobierno español. Y en tal calidad Reynals apareció, en diciembre de 1822, como acérrimo portavoz de los sectores más claramente prohibicionistas de la ciudad (Fradera, 1987: 218-220). Meses después, en 1823, formaría parte de la Junta de Administración de Fondos y Caudales Públicos de Barcelona, una institución creada con el ob-

³ En enero de 1785, por ejemplo, Juan Reynals firmó una contrata con el comerciante barcelonés Juan Gispert, en relación a un viaje a América, cfr. Delgado (1989).

⁴ MMB, fondo Talleres Nuevo Vulcano (colección procedente del Museu d'Història de Barcelona), caja 578, carpeta 18.

jeto de recaudar tributos y contribuciones para afrontar el sitio de la capital catalana frente al ejército realista. Y años después, tras el paréntesis obligado de la *ominosa década*, el liberal Reynals relanzaría su dimensión política a partir, por ejemplo, de la creación de la Sociedad Económica Barcelonesa de Amigos del País, en 1834. Además, al asumir la Diputación de Barcelona el control de la Seca de la ciudad, en septiembre de 1836, Juan Reynals fue nombrado precisamente Presidente de su Comisión Gestora. En tal condición se mantuvo hasta que, en noviembre de 1841, la Seca barcelonesa tuvo que cerrarse a raíz de un escándalo en la acuñación de monedas de oro; escándalo que le acabó implicando directamente (Pascual, 2006).

Vinculado siempre al partido moderado, Juan Reynals Granell fue, asimismo, concejal del Ayuntamiento de Barcelona y miembro de la Diputación Provincial, en diferentes legislaturas. Participó, por otro lado, como árbitro experto en el proceso de liquidación de la sociedad Bonaplata Vilarregut y Cía, firma industrial que había promovido la primera fábrica de vapor en España, una instalación que resultó destruida en un conocido ataque, en la noche del 5 de agosto de 1835 (Sánchez, 1999). Y ocho años después, en 1843, recibió la designación que le acreditaba como el primer Cónsul que la República del Ecuador nombraba en Barcelona, cargo que mantuvo durante tres años, hasta 1846.⁵

En el plano estrictamente empresarial, Juan Reynals Granell mancomunó como dije sus negocios con otros dos comerciantes de Barcelona, constituyendo la firma Vilardaga Julià y Reynals, una sociedad que se hallaba entre las principales empresas mercantiles de la ciudad y que era, desde luego, una de las ocho compañías que más se habían destacado en el comercio con América. Vilardaga Julià y Reynals fue, a tal efecto, la sociedad armadora de la polacra *Dulcinea*, buque al que quisieron proveer, en 1826, de matrícula toscana o pontificia, para evitar eventuales ataques de los corsarios americanos.⁶ Además, la firma participada por Juan Reynals se destacaba entonces por su participación en el comercio de africanos esclavizados con destino a la isla de Cuba; una actividad entonces ilegal en virtud del tratado bilateral firmados entre España y Gran Bretaña en septiembre de 1817. Vilardaga Julià y Reynals participaron en la

⁵ AAB, top. 4-E-2, caja 39433, expediente A-2273, subserie A 183: Oficio del Jefe político participando el nombramiento de Cónsul de la República del Ecuador en D. Juan Reinalds [sic]; véase también Núñez (2001), p. 89.

⁶ Fradera (1987), p. 126. Este pequeño velero, de 82 pies de eslora y apenas 55 toneladas, se acabó de construir a finales de 1825 en las playas de Lloret por el carpintero de ribera Joaquín Ribas, a resultas del encargo de Vilardaga, Julià y Reynals, quienes le pagaron 2.500 libras catalanas. Navegó durante más de seis años, hasta que naufragó, el 26 de agosto de 1832, cerca del cabo de Formentor.

trata atlántica en sociedad con el negrero de origen gaditano Joaquín Gómez Hano de la Vega así como con el también catalán Jaime Tintó y a tal actividad dedicaron, por ejemplo, su bergantín *Nueva Amalia*. A la altura de 1829 Jaime Tintó consiguió desplazar del negocio a Vilaradaga, Julià y Reynals, a quienes acusaba de «ridículos, díscolos y miserables». Decía que le sacaban de sus cabales «por sus continuos reclamos», arrepintiéndose de haberlos incluido en las expediciones esclavistas porque «me han consumido [escribiría Tintó en 1836] con reclamos y observaciones, propias de la mezquindad de esta clase de gentes» (Sosa, 1997). El capitán, por cierto, del bergantín negrero *Nueva Amalia* era Francisco Granell, primo hermano de Juan Reynals. Granell había sido asimismo el capitán del buque *María Teresa*, un velero que fue capturado por la armada británica, en 1826, con un cargamento de 196 esclavos. El propio Granell sería, poco después, juzgado y condenado por dedicarse a la trata esclavista por el tribunal competente de Sierra Leona (Fradera, 1984).

Con ese bagaje, político y sobre todo empresarial, a sus espaldas, Juan Reynals Granell mostró un marcado interés por traer a España las ventajas de un nuevo avance tecnológico que estaba empezando a modificar el mundo de la marina mercante y del comercio marítimo. Me refiero a la aplicación del principio del vapor a la esfera de la navegación marítima. Al hacerlo, Reynals se convirtió en un verdadero pionero en la modernización del país. No en vano, su petición de abanderar en Barcelona un buque de vapor fue anterior incluso a la iniciativa de los hermanos Bonaplata de levantar, también en la capital catalana, una fábrica movida por la misma fuente de energía.

De hecho, el 1 de mayo de 1829 Juan Reynals solicitó ante la Corona una «real cédula de privilegio por quince años para asegurar la propiedad de un barco de vapor de nueva invención impulsado por dos máquinas de baja presión». Según su propia descripción se trataba de un «barco de vapor que ha de navegar desde el puerto de Barcelona hasta los de Palma y Mahón» con una eslora de 115 pies de largo y 219 toneladas inglesas de porte, y con capacidad para llevar de «100 a 130 pasajeros y de 15 a 25 toneladas de mercaderías». Al decir de Reynals, «una máquina de esta clase [en realidad, dos calderas de baja presión, de 40 caballos cada una] además de establecer un puente de comunicación entre dos provincias distantes 140 millas, de camino, no siempre transitable, con mecanismo aplicable a nuestra industria y a nuestras artes, hará época entre los adelantes útiles, y en la prosperidad general del Reyno».⁷ Tras el

⁷ Oficina Española de Patentes y Marcas, privilegio núm. 57, patente solicitada el 1 de mayo de 1829. Agradezco esta información a José María Ortiz-Villajos.

dictamen preceptivo de la Junta de Fomento, el Ministerio de Hacienda desestimó, sin embargo, la solicitud de Reynals basándose en que su demanda no encajaba con la denominada Ley de Inventos. De hecho, lo que Reynals venía a solicitar era, en realidad, un permiso para importar desde Inglaterra las dos máquinas de vapor, con sus correspondientes calderas, agraciado con la exención de abonar arancel alguno.

Tras esa primera respuesta negativa, Reynals volvió a cursar una segunda petición, intentando ajustar su demanda a los requerimientos legales. Al hacerlo consignó que el privilegio que solicitaba «era para ejecutar o construir en España este género de máquinas» de vapor. Ahora bien, en un nuevo informe remitido el 1 de septiembre de 1829 al ministerio de Hacienda, el Director del Conservatorio de Artes aseguraba que Reynals había «querido aparentar» que se sujetaba a la legislación «pero en la sustancia la cuestión es la misma que la anterior» sugiriendo, por lo tanto, que había que volver a denegar su solicitud: «La empresa es digna de protección [afirmaba] pero no es propia de la ley de inventos». Reynals insistió, por tercera vez, con un memorial fechado el 27 de noviembre de 1829, mediante el cual volvía a exponer ante el correspondiente ministerio su deseo de «asegurar la propiedad de unas máquinas de baja presión de fuerza de 40 a 45 caballos cada una, que ha introducido del extranjero para dar movimiento a un barco de vapor de nueva invención en Inglaterra». Introdujo entonces un nuevo matiz, dando a entender que ya había *introducido* o importado dichas máquinas. Tras tanta insistencia, el 2 de marzo de 1830 Fernando VII accedió finalmente a su petición, otorgando una «cédula de privilegio» por la cual concedía «a Don Juan Reynals la propiedad exclusiva para que pueda usar, fabricar o vender la mencionada introducción, contada desde el día 27 de mayo de 1829 hasta 27 de mayo de 1834».⁸

Al comunicar al interesado la resolución, el Consejo de Hacienda insistía en que la patente concedida era «para asegurar la propiedad de unas máquinas de baja presión que había introducido del extranjero para dar movimiento a un barco de vapor que ha construido para navegar desde Barcelona hasta los puertos de Palma y Mahón». No obstante, como veremos a continuación, el uso que hizo Reynals de la concesión no fue exactamente aquel para el que había obtenido la patente. De hecho, Juan Reynals no había introducido máquina de vapor alguna desde el extranjero ni tenía pensado hacerlo en un futuro más o menos inmediato como tampoco pensaba construir el casco del buque en ningún astillero español. Al contrario, con la solicitud en la mano lo que había hecho había sido bus-

⁸ *Ibidem*, concesión de 2 de marzo de 1830.

car socios interesados en financiar la compra del buque, con su maquinaria, construido en unos astilleros británicos. Pronto, tanto José Vilardaga como José Julià, socios del mismo Juan Reynals en la firma Vilardaga Julià y Reynals, acordaron aportar la mitad del capital preciso para la construcción o compra del citado vapor. Le costó, sin embargo, a Reynals encontrar quienes quisiesen aportar la mitad restante. Finalmente, tres años después de la obtención del privilegio, tanto Ignacio Villavecchia como la firma comercial Campi y Brocca, también de Barcelona, acordaron sumarse al nuevo negocio impulsado por Reynals. Unos y otros firmaron en la capital catalana, el 22 de mayo de 1833, «un contrato social particular para embiar (sic) a Inglaterra [a] dos comisionados con el fin de comprar o fletar un barco de vapor y establecerlo en la línea de este puerto a las Islas Baleares»; en dicho contrato, además, acordaron que la denominación de la nueva empresa sería la de Compañía Catalana de Vapor.⁹ La forma jurídica que adoptó la nueva compañía fue el de una sociedad de cuentas en participación; es decir, una sociedad civil y no mercantil. No sujeta, por lo tanto, a los requerimientos legales del primer Código de Comercio español, promulgado en 1829.

Esa primera compañía catalana de vapor nació, pues, de la alianza de cinco comerciantes que giraban en Barcelona. Dos de ellos, Ignacio Villavecchia y Francisco Brocca, habían nacido en Italia; en Génova y en Milán, respectivamente. El primero, Ignacio Villavecchia Viani, había llegado a Barcelona en 1807, con apenas quince años, siguiendo la estela de un tío homónimo, que residía en la capital catalana desde 1774. Tras la muerte de dicho familiar, acaecida en enero de 1825, Ignacio Villavecchia se convirtió en su único y universal heredero. Pudo entonces no únicamente casarse, con la catalana Josefa Busquets, sino también dar mayor impulso a sus propios negocios, basados principalmente en la importación de granos y otros productos embarcados en su Génova natal o en otros puertos del mediterráneo occidental (Calosci, 1999). Su socio en ese y otros negocios, Francisco Brocca no tuvo tampoco problemas para integrarse en la alta burguesía mercantil y financiera de la ciudad, participando por ejemplo, como el propio Villavecchia, en la fundación del Banco de Barcelona, en 1844.¹⁰ Ambos se situaron, de hecho, entre los (diecisiete) principales

⁹ ANC, fondo Castañer, 24.23, carpeta 1.

¹⁰ Blasco (2001). A diferencia de las colonias genovesas en Barcelona, en los siglos XVII y XVIII, que nos resultan algo conocidas por los trabajos de Joan Carles Maixé [por ejemplo, Maixé (1984)] apenas conocemos nada de las actividades de los empresarios italianos asentados en la capital catalana en el siglo XIX, como el banquero José Bianchi, especializado en administrar los intereses de otros compatriotas italianos.

accionistas de dicha entidad financiera, suscribiendo el máximo de número acciones que los estatutos del nuevo banco permitían. Para secundar la empresa impulsada por Reynals, el milanés Francisco Brocca aportó caudales de la herencia que su mujer, recién fallecida, había dejado en favor de los dos hijos del matrimonio, los menores Juan y Eugenio Brocca. A pesar del riesgo asumido, Brocca pensó, sin duda, que podía ser una buena manera de multiplicar dichos fondos, a la espera de que los pequeños creciesen.

Los otros tres fundadores de la pionera Compañía Catalana de Vapor fueron los tres socios de la firma mercantil Vilardaga, Julià y Reynals. Una vez constituida la Compañía Catalana de Vapor, Juan Reynals marchó a Gran Bretaña. Lo hizo acompañado de su primo, el capitán de buque Francisco Granell, con la intención de comprar el que sería el primer barco de vapor matriculado en Cataluña. El buque, con aparejo de goleta así como con casco de madera, forrado de planchas de cobre por debajo de la línea de flotación, había sido construido en Liverpool, concretamente en los astilleros de Seddon & Lodley «y montaba una máquina de vapor de dos calderas de la casa Fawcet, Preston & Co, del mismo puerto, que, con una potencia de 60 caballos aproximadamente, le imprimía una velocidad comprendida entre los 7 y 8 nudos» (Sampol, 1988: 13-15). Bautizado con el nombre de *El Balear*, dicho vapor arribó a Barcelona en los primeros días de 1834 y emprendió su primer viaje hacia Palma de Mallorca el 18 de enero de 1834, arribando a dicha ciudad en la mañana del día 19, tras un viaje de quince horas. Quedó entonces inaugurada la susodicha línea.¹¹ Exactamente un mes después, el 18 de febrero, sus armadores procedían a la matrícula de *El Balear* ante el Escribano de Marina de Barcelona. Cabe señalar que la compra de ese primer vapor, más los gastos de su viaje desde Inglaterra hasta el puerto de Barcelona, le supuso a la sociedad compradora un desembolso total de 219.288 pesetas. A esta cifra, sus propietarios le añadieron otras 20.000 pesetas «con el título de capital flotante» hasta completar un capital total de 240.000 pesetas, aportado en la proporción antes señalada. El único director de la nueva empresa fue Juan Reynals Granell, por cuyo cargo pasó a recibir una remuneración de 3.000 pesetas al año. Le ayudaban, en la ciudad de Barcelona, Ignacio Villavecchia y Francisco Brocca, por lo que percibían 2.000 pesetas al año. Por otro lado, tras dejar su condición de capitán del buque a favor de Antonio

¹¹ Tomo el dato de: ANC, fondo Castañer, 24.23, carpeta 1. La fecha no coincide con la del 2 de marzo de 1834 que recoge Santiago Riera (1993), p. 170, como el día en que tuvo lugar el viaje inaugural de la citada línea Barcelona-Palma.

Balaguer, Granell fue nombrado representante de la sociedad en la ciudad de Palma, con un sueldo anual de 3.750 pesetas anuales.

El Balear acostumbraba a realizar la travesía entre Palma de Mallorca y Barcelona en un tiempo aproximado de 21 horas, recalando en este último punto apenas el tiempo suficiente para su estiba y desestiba antes de emprender viaje un nuevo viaje.¹² No obstante, Reynals vio pronto que el negocio no estaba tanto en la conexión entre las capitales catalana y mallorquina sino en la eventual apertura de una línea que uniese regularmente los puertos de Marsella y Barcelona (alargándola hasta Palma). De hecho, a los pocos meses de entrar en funcionamiento, *El Balear* pasó a combinar sus viajes al archipiélago balear con otras travesías de Barcelona a Marsella, derrota esta última que cubría en menos de 30 horas.¹³ Como recogieron textualmente los socios de la Compañía Catalana de Vapor, pronto se convencieron «los individuos que [la] componen [...] de que es sumamente conveniente a la localidad [de Barcelona] y a los intereses mercantiles de nuestro país establecer una línea fija de aquí al puerto de Marsella sin perjuicio de la de Palma y tal vez de otras que convengan en lo sucesivo».¹⁴ Para explotar la nueva línea era preciso hacerse con un segundo vapor. Los socios de Compañía Catalana de Vapor, sin embargo, no estaban dispuestos a invertir ni un duro más en la empresa, habida cuenta que el resultado en el primer año largo de la misma había sido deficitario. De hecho, el balance cerrado el 31 de marzo de 1835 había arrojado pérdidas por valor de 7.531 pesetas.

Reynals y sus socios se pusieron entonces en contacto con Joaquín Castañer Mollet a quien ofrecieron, «después de varias explicaciones y conferencias, interesar en una tercera parte del capital social», es decir, aportar las 120.000 pesetas requeridas para financiar el ulterior crecimiento de la compañía. Una vez convencido Castañer, concretamente el 13 de junio de 1835, los socios de la Compañía Catalana de Vapor acordaban aceptar su incorporación a la empresa, con efecto desde el 1 de abril.¹⁵ A partir de esa fecha el capital de la Compañía Catalana de Vapor pasó a ser de 360.000 pesetas. Con esa inyección de capital, la firma dirigida por Reynals pudo emprender nuevos proyectos. De entrada, se hicieron con unas minas de carbón para asegurar el suministro regular de combustible para los buques de la compañía. Así, en octubre de 1835, Francisco Granell firmó en Pal-

¹² *Diario de Barcelona*, 10.08.1834, p. 1603; 01.08.1834, p. 1616.

¹³ *Diario de Barcelona*, 05.08.1834, p. 1557: «Embarcaciones llegadas al puerto el día de ayer. Mercantes españolas. De Marsella, en 29 ½ horas el paquete de valor *el Balear*, su capitán D. Antonio Balaguer».

¹⁴ ANC, fondo Castañer, 24.23, carpeta 1.

¹⁵ ANC, fondo Castañer, 24.23, carpeta 2.

ma un contrato privado con Onofre Gomila Bausá merced al cual éste «le cedió todo el derecho que le correspondía en virtud de la denuncia» de una mina en el término municipal de Benisalem, en el centro de la Isla. Mina que poco después se incorporó al haber de la sociedad de cuentas en participación. Por otro lado, la Compañía Catalana de Vapor compró poco después dos nuevos barcos. Tal como relata el propio Reynals, movidos por el «laudable deseo de fomentar el tráfico mercantil y de proporcionar mayor comodidad a los pasajeros en las actuales circunstancias [se refiere a la guerra civil o primera guerra carlista] en que la interceptación de los caminos imposibilita los viajes por tierra adquirió [la empresa] otros dos vapores llamados el uno el bergantín-goleta *S. Andrés* después *El Delfín*, y el otro *El Mercurio*, los cuales mediante la competente autorización [el propio Granell] traslado a este puerto», de Barcelona.¹⁶

El vapor *Delfín* entró en servicio en setiembre de 1836 y se dedicó, fundamentalmente, a servir una línea regular que unía los puertos de Tarragona y Barcelona, a razón de cuatro o cinco viajes redondos al mes. El vapor *Mercurio*, por su parte, se sumó al *Balear* en la explotación comercial de la ruta Cádiz-Marsella, con escalas en Barcelona y en otros puertos intermedios. Pronto, la empresa en cuestión empezó a rendir beneficios. En su segundo ejercicio social (entre abril de 1835 y marzo de 1836) las ganancias liquidas de la Compañía Catalana de Vapor (una vez rebajadas, incluso, las pérdidas del primer balance) sumaron 63.454 pesetas. Y en el ejercicio siguiente fueron aun superiores, alcanzando las 79.638 pesetas. Aunque disminuyeron en el cuarto ejercicio social, situándose en 67.631 pesetas, el signo de la empresa siguió siendo positivo.¹⁷ Poco después, en septiembre de 1838, un nuevo socio se sumó a la compañía. Se trataba de Jaime Ceriola, un banquero catalán establecido en Madrid, quien compró entonces la mitad del interés que acreditaba Joaquín Castañer, abonándole 147.500 pesetas. En aquel entonces, la pionera Compañía Catalana del Vapor ofrecía pingües beneficios a sus socios capitalistas. Así, entre marzo de 1837 y el mismo mes de 1840 las ganancias repartidas por la empresa entre sus propietarios sumaron un total de 658.737 pesetas. Es más, la compañía no solamente generaba beneficios a repartir entre sus socios sino que además se había ido revalorizando año tras año. En parte, por la buena marcha del negocio; pero en parte, también, por las sucesivas aportaciones ingresadas por los diversos socios de la empresa. No debe extrañar, por lo tanto, que el capital social de la Compañía Catalana de Vapor

¹⁶ ANC, fondo Castañer, 24.23, carpeta 7.

¹⁷ ANC, fondo Castañer, 24.23, carpeta 5.

creciese regularmente, pasando en esos tres mismos años de poco más de cuatrocientas cuarenta y cinco mil a casi un millón de pesetas. Y es que en aquellos años el marco legislativo resultaba esencialmente favorable a la actividad naviera de la pionera Compañía Catalana de Vapor.

Cuadro 5							
CUENTA DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS							
DE LA COMPAÑÍA CATALANA DE VAPOR (1837-1841) [en reales de vellón]							
		1837	1838	1839	03.1840	12.1840	1841
GANANCIAS	Balear	sd	sd	759.654	479.545	396.730	457.056
	Mercurio	sd	sd	671.932	660.065	503.473	374.039
	Delfín	----	----	----	----	170.312	----
	Nuevo Vulcano	----	----	----	----	82.335	84.776
	Combustible	sd	sd	6.229	44.296	36.876	53.995
	Otros	sd	sd	26.129	252.846	2.561	79.917
	Total	sd	sd	1.463.944	1.436.752	1.192.287	1.049.783
GASTOS		sd	sd	266.080	270.191	152.212	756.977
BENEFICIOS NETOS		318.552	270.526	1.197.863	1.166.561	1.040.075	292.785
CAPITAL		1.780.681	3.015.500	3.313.363	3.999.924	4.320.000	4.492.785
ACTIVO		2.242.736	3.313.766	5.014.213	4.479.924	5.040.000	4.650.241

FUENTE: Arxiu Nacional de Catalunya, Fondo Castañer, 24.23.5

2.2 La Sociedad de Navegación e Industria

Como ha recogido Pere Pascual, en julio de 1837 las Cortes españolas aprobaron una ley que reservaba el comercio de cabotaje para los barcos españoles; una ley cuyo primer artículo disponía claramente: «Se prohíbe a todo buque extranjero de vapor o de vela hacer en la costa de España el tráfico de cabotaje o sea de transportar mercaderías o frutos de un punto a otro de ella» (Pascual, 1991: 313). Para este autor, fue precisamente «la plena confirmación de la política prohibi-

cionista» la que animó en 1841 a los propietarios de la Compañía Catalana del Vapor a liquidar la compañía para organizar, en base a su activo patrimonial, una nueva sociedad constituida bajo el principio de responsabilidad limitada y bautizada significativamente como sociedad de Navegación e Industria. Un proceso que fue descrito en su día por Santiago Riera (Riera, 1993: 176-185). Baste señalar aquí algunos elementos. La nueva sociedad anónima nació el 23 de marzo de 1841 con un capital un millón ochenta mil pesetas (dividido en 864 acciones de 1.250 pesetas cada una).

Cuadro 6
**ACCIONISTAS FUNDADORES DE LA SOCIEDAD DE NAVEGACIÓN
E INDUSTRIA (1841)**

	Títulos	Capital
Juan Reynals	181 accs	905.000 reales
Joaquín Castañer	144 accs.	720.000 reales
Ignacio Villavecchia	144 accs.	720.000 reales
Francisco Brocca	144 accs.	720.000 reales
Girona Hermanos Clavé y Cía.	144 accs.	720.000 reales
José Vilardaga	107 accs.	535.000 reales
TOTAL	864 accs.	4.320.000 reales

FUENTE: Santiago Riera (1993): *Dels velers als vapors*, pp. 176-185.

Los antiguos socios pudieron a partir de entonces vender algunos de sus títulos a otros individuos, incorporando así a la dirección de la empresa a destacados hombres de negocio de Barcelona. De hecho, en mayo de 1844, además de sus fundadores, aparecen formando parte de «la dirección de esta empresa española» rebautizada como Navegación e Industria empresarios tan destacados como Juan Bautista Clavé (de la firma Girona Hermanos Clavé y Cía.), el entonces principal banquero particular de la ciudad, Francisco Fontanellas, el principal contribuyente de la capital catalana, Jaime Safont, el comerciante José Plandolit, el comerciante y banquero José María Serra o Sebastián Antonio Pascual, entre otros.¹⁸

¹⁸ *Navegación e Industria. Memoria leída por el administrador de esta sociedad en la Junta General de socios y accionistas del 1º de mayo de 1844.*

La transformación en una sociedad anónima debía cumplir un segundo objetivo: convertir a la firma de Barcelona en una «empresa nacional» española. De hecho, como explicaron sus administradores en la primera junta de accionistas de la nueva Navegación e Industria, habían tomado «parte en la suscripción abierta por medio del programa de 21 de abril [de 1843] algunos capitalistas de Madrid y muchos otros de las diferentes plazas marítimas» donde tocaban los buques de la compañía. Así «la antigua Compañía Catalana [de Vapor] se vino a convertir en una empresa nacional». Por ese motivo, el cuarto buque comprado por la empresa, matriculado en Barcelona aquel mismo año, se denominó significativamente *Villa de Madrid*. También en 1843 Navegación e Industria encargó en unos astilleros italianos la construcción de un quinto buque, al que querían bautizar como *Lombardo*, para lo cual tuvieron que avanzar al constructor 58.000 libras austríacas (equivalentes a casi cincuenta mil pesetas) además de reservar otras cuatrocientas mil pesetas «en caja o en poder de los Sres. Brocca de Milán y de algunos otros banqueros extranjeros [sic]», con las que cumplimentar el pago del resto del precio a la entrega del buque. Los italianos, no obstante, incumplieron su compromiso, y los socios de Navegación e Industria debieron dedicar ese capital a la compra de otro vapor, bautizado como *Barvino*. Este buque se matriculó, al parecer, en mayo de 1845 y era el mayor de los cinco barcos comprados hasta entonces por la antigua Compañía Catalana de Vapor, reconvertida en sociedad de Navegación e Industria.

2.3 Los Talleres Nuevo Vulcano

La nueva razón social de la pionera Compañía Catalana de Vapor resultó ser, significativamente, la de Navegación e Industria. *Navegación*, en referencia a la explotación de los vapores mercantes de la compañía. E *industria*, en relación con la apuesta de sus socios por diversificar claramente las actividades de la compañía, en un proceso evidente de integración vertical. Una apuesta iniciada al poco de crear la empresa. De hecho, la Compañía Catalana de Vapor no sólo se habría hecho con la propiedad de varias minas de carbón, un *input* absolutamente necesario para la navegación de sus buques a vapor, sino que sus gerentes quisieron además financiar la construcción de unos talleres industriales, en el puerto de Barcelona. Tal como consignaron explícitamente, «se consideró muy ventajoso establecer en el muelle nuevo una fábrica de calderería, construcción y recomposición de máquinas, levantándose desde luego a costas comunes el correspondiente edificio». Es más, los socios de la compañía no sólo tuvieron que costear la construcción

de los edificios correspondientes sino, además, la importación de la maquinaria necesaria. Una maquinaria que llegó de Inglaterra, de donde vinieron también los operarios cualificados capaces de hacerla funcionar. Según Manuel García Martín, la primera factoría Nuevo Vulcano ocupaba, en 1834, 2.000 metros cuadrados en la calle Alegría, entre el puerto y el barrio de la Barceloneta. El mismo autor apunta que uno o dos años después dichos Talleres se ampliaron con «otra factoría situada en terrenos del Muelle Nuevo, formada por una sucesión de largas naves» (García-Martín, 1989: 103-105).

Un escrito, sin embargo, firmado años después por Julio Isamat, en su calidad de director de dicha factoría, situaba su nacimiento un año más tarde, en 1835. Según el ingeniero Isamat, «los Talleres Nuevo Vulcano se fundaron allá [por] el año [mil ochocientos] treinta y cinco [...] y se dedicaron exclusivamente en un principio a la reparación de buques de una empresa [la Compañía Catalana de Vapor] que luego fue la sociedad Navegación e Industria». El propio Isamat añade, a continuación, que pocos años después, y visto el éxito que «obtenían en el mercado las máquinas construidas en los Talleres Alexander Hermanos, resolvieron también los del Vulcano intentar la construcción de máquinas calderas a vapor, y a tal efecto trajeron un ingeniero inglés».¹⁹ Un extremo recogido también en el prestigioso *Diccionario geográfico-estadístico histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, editado en Madrid por el abogado y político navarro Pascual Madoz, que incluye una extensa descripción sobre la factoría Nuevo Vulcano, elaborada pocos años después de su puesta en marcha:

«Al poco tiempo de haberse fundado la sociedad catalana de vapor [*sic*], conoció la necesidad de montar un taller en que se hicieran las reparaciones que a cada momento ocurren en las calderas y maquinaria de los buques de vapor aun de forjarlas de nuevo. En su consecuencia determinó plantearle, y después de preparar el edificio dispuso hacer venir de Inglaterra los gefes y oficiales caldereros que habían de dirigirle; las máquinas de cortar, cilindrar y apañar lo necesario para construir los redoblones y la multitud de aperos, herramientas y hornos necesarios para esta fabricación y la llamada *tule* o plancha, que no podía fabricarse en España, a pesar de la buena disposición de la ferr[ería] de Málaga denominada la *Constancia*. Desde el momento de su fundación se construyen en el Nuevo Vulcano cal-

¹⁹ MMB, Fondo TNV (MHCB), caja 578, Proyecto General de Ampliación de la Factoría.

deras de hierro para los buques de todos los tamaños y de tan buen trabajo, tanta duración y buen resultado, como las inglesas, aunque su coste es mayor, por tener que pagar los derechos tan crecidos de extranjería [*sic*] de la *tule*. Se componen también toda clase de calderas, se le añaden tubos, y se mejoran en fuerza y en economía.

Este establecimiento, que se fundó, como se ha dicho, con gefes y oficiales ingleses, ya no tiene en el día otro artista extranjero que su hábil director Mr. Kent: todos los demás capataces y subalternos son del país en número de 4 de los primeros, 12 oficiales y otros 12 aprendices, El taller de la calderería se compone de 1 horno grande de hacer coke y enrojecer planchas, de un enorme dado de hierro macizo sobre el que se da configuración a las planchas enrojecidas, sus mazos de madera, 6 fraguas para los redoblones, con sus yunques de molde, cilindros de grande extensión y fuerza, una máquina tijera para cortar y taladrar el hierro en frío, con todos los taladros, resortes, martillos, grillos y demás.

Hay también en el mismo local otro taller de maquinaria en el que se hacen y recomponen los dados de bronce, las cabezas de pernos, las enroscadas y piezas de torno tan necesarias en las máquinas de vapor. Para dar movimiento a las muelas, tornos, ruedas y máquina de cortar el hierro, hay 1 maquinita de vapor de fuerza de 5 caballos, fabricada en el mismo establecimiento con inclusión de caldera y chimenea; se le puso la inscripción de *primera de España*. El estado brillante en que se halla este establecimiento se debe al celo é inteligencia del Sr. D. Juan Reinald [*sic*].

Manuel Saurí y José Matas, por su parte, ofrecieron en aquel tiempo otra descripción de los Talleres Nuevo Vulcano, situados «en el muelle nuevo de este puerto [... allí] se construyen y recomponen [decían] calderas de vapor para los buques de la sociedad y particulares como igualmente para los del gobierno. En el mismo establecimiento se construyen también bullidores, aljibes, etc. y se reparan las máquinas de vapor así marítimas como terrestres». Y completaban su descripción afirmando que la sociedad de Navegación e Industria «también posee las minas de carbón de piedra situada en Benisalem (Mallorca). [Y que] tiene su despacho en la calle Merced entrando por la plaza de S. Sebastián, nº 1, piso principal» (Saurí, Matas, 1849: 210). A la altura de 1851, de hecho, los Talleres Nuevo Vulcano contaban, según Alberto del Castillo «con un martinete en el cual se fabricaban barras de hierro redondas, pletinas y cuadradas y toda clase de piezas para máquinas. Poseían, además, un almacén en la calle de la Merced. Sus barras de hierro constituían un esfuerzo por parte de la industrialización nacional para verse libre de los derechos de aduana, que

gravaban las importaciones del hierro en barras procedentes de las fábricas inglesas» (Del Castillo, 1955: 59).

No fue hasta mediados de 1840, es decir, unos meses antes de que la Compañía Catalana de Vapor se convirtiese en la nueva sociedad de Navegación e Industria, cuando la factoría Nuevo Vulcano empezó a generar beneficios netos a sus propietarios. Unos beneficios que sumaron 82.335 reales de vellón entre marzo y diciembre de 1840 y otros 84.776 reales en el siguiente ejercicio. En términos relativos, la aportación de los talleres industriales a los beneficios de la Compañía Catalana del Vapor era escasa, significando apenas un 8 por 100 de las ganancias totales registradas por la empresa entre marzo de 1840 y diciembre de 1841. Muy por debajo, por ejemplo, de los beneficios derivados por la actividad de los buques de la compañía, que representaron entonces el 84,8 por 100 de sus *utilidades*. Dos años después, en 1843, los beneficios netos generados por los Talleres Nuevo Vulcano apenas alcanzaron los 35.879 reales; una cifra que representaba aproximadamente el 4,5 por 100 de su valor. Y es que dicha factoría fue tasada entonces en 771.319³ reales (o, lo que es lo mismo, 192.830 pesetas), representando el 19,4 por 100 del activo total de la empresa, cifrado en 3.974.832 reales. En términos relativos la capacidad de Nuevo Vulcano por producir dividendos se mantuvo similar a la que había acreditado en años anteriores: los 35.879 reales generados en 1843 representaron casi un 9 por 100 de las ganancias totales de Navegación e Industria en aquel ejercicio, cifradas en 400.258 reales.²⁰

No obstante, el administrador de la sociedad, Gerónimo Merelo, se mostraba entonces, en mayo de 1844, moderadamente optimista sobre la marcha de la factoría afirmando que no era una cifra «despreciable atendidas las paralizaciones que por efecto de los disturbios políticos han experimentado [*sic*] todos los establecimientos de su clase».²¹ Se refería, sin decirlo, al bombardeo que Barcelona había sufrido en el otoño de 1843 por órdenes del general Prim. Y a la resistencia que la ciudad ofreció durante varias semanas, hasta su capitulación, a finales de noviembre de 1843.

Un tiempo después, en marzo de 1845, al dar cuenta a los accionistas de Navegación e Industria sobre los resultados del ejercicio anterior, el propio Merelo podía confirmar su optimismo sobre la marcha de la factoría industrial de la empresa:

²⁰ Navegación e Industria. *Memoria leída por el administrador de esta sociedad en la Junta General de socios y accionistas del 1º de mayo de 1844.*

²¹ *Ibidem.*

«El Nuevo Vulcano [...] es ya un establecimiento robusto; puesto que si en el año 1843 empezó a dar el fruto de los diez años de desvelos, de desembolsos y sacrificios inherentes a la aclimatación de una industria nueva y a la formación de técnicos y operarios; en 1844 no sólo se ha nutrido de su trabajo con las reparaciones de los Vapores de la Empresa teniéndolos al corriente y hasta el punto de no haber experimentado la Sociedad una sola reclamación por causa de avería ni un solo siniestro; sino que ha contribuido a evitar la paralización de más de veinte fábricas de vapor que han necesitado sus auxilios, y como manufactura única de su clase en España se han cambiado en sus talleres las calderas del Vapor de guerra *Península* construidas con las mejoras de seguridad y economía nuevamente adoptadas; [y] se han construido asimismo algunos depósitos o tanques para la aguada de los buques de larga carrera [...] Finalmente en el Nuevo Vulcano se han recompuesto las máquinas y calderas de los Vapores *estrangeros Phenicio y Royal George (ahora Málaga)* y asimismo las de *los dos Gacitanos*. La Sociedad no rehúsa sus auxilios ni aun a sus concurrentes o competidores».²²

Un optimismo del que Merelo volvió a hacer gala un año después, en marzo de 1846, al dar cuenta de la marcha de la factoría ante los accionistas de Navegación e Industria:

«El Nuevo Vulcano, cuya fama sube de punto a medida que sus trabajos no ceden en perfección a los de la nación inglesa, y al paso que se multiplican como por ensalmo las fábricas movidas por el vapor en torno de esta industriosa Capital, es un establecimiento cuya prosperidad está fuera de toda duda; y puede decirse que su utilidad será siempre superior a los beneficios que presente su balance. Ora se atienda a la oportunidad y rapidez con que acude a las reparaciones de la empresa, ora a los medios que suministra para ir creando Maquinistas Españoles; y ora, en fin, a los pedidos con que la favorecen los particulares y el gobierno».²³

Y añadía, en nota a pie de página,

²² Navegación e Industria. *Memoria leída por el administrador de esta sociedad en la Junta General de socios y accionistas del 31 de marzo de 1845.*

²³ Navegación e Industria. *Memoria leída por el administrador de esta sociedad en la Junta General de socios y accionistas del 31 de marzo de 1846.*

«El Señor Ministro de Marina, dando muestras de su españolismo, y convencido de lo arreglado de los precios a que se trabaja en el Nuevo Vulcano, no obstante el fuerte derecho que pesa sobre las primeras materias que consume, ha hecho contratar en este establecimiento varios fogones económicos o cocinas, y sesenta aljibes de fierro para los buques de la armada y las calderas para el *Piles* de 180 caballos».²⁴

Más allá de la retórica optimista mostrada por Gerónimo Merelo ante los accionistas de la empresa, lo cierto es que a finales de los años 1840 la sociedad de Navegación e Industria empezó a registrar notables dificultades, sobre todo en el ámbito financiero. Unas dificultades derivadas, en buena medida, de la existencia de su factoría industrial. De hecho, la actividad de los Talleres Nuevo Vulcano requirió entonces incesantes inyecciones de capital. Unas inyecciones que se comieron las ganancias de la actividad naviera de la compañía y que le impidieron seguir repartiendo dividendos. Es más, los gestores de la empresa debieron endeudar a la sociedad para atender los requerimientos financieros derivados de la actividad de la factoría Nuevo Vulcano. Tal como relató Miguel Díaz de Brito, en su condición de gerente de Navegación e Industria, ante la Junta de Accionistas de la compañía, reunida en Barcelona el 26 de mayo de 1850:

«De los balances [...] aparece que la sociedad debe actualmente la suma de 1.380.700 rs. 56 cts. Esta pérdida no procede de pérdidas [...] y mal pudiera ser así cuando constantemente se han repartido beneficios [...] Pero la sociedad, para no paralizar el favorable desarrollo de sus establecimientos y especialmente el de calderería y maquinaria del Nuevo Vulcano, ha debido invertir cantidades excedentes a su capital, puesto que, constando este actualmente de 7.500.000 reales tiene un activo de 9.257.727 reales 30 cts. o sean 1.757.727 rs. 30 cts. más que su capital y es obvio que esta diferencia ha de haberse ocurrido por medio de préstamos».²⁵

Para evitar mantener un endeudamiento crítico que había llegado a superar el 23 por 100 del capital de la sociedad, la gerencia de Navega-

²⁴ *Ibidem*.

²⁵ AHPB, José Manuel Planas Compte, manual de 1850, fols. 96-103, 26.05.1850.

ción e Industria propuso el 26 de mayo de 1850 ante la Junta de Accionistas un incremento del mismo en 2.500.000 reales. Ese capital adicional debía servir sobre todo para desahogar financieramente a la compañía, es decir, para cancelar los préstamos contraídos, pero también para tener «algún capital flotante de que carece absolutamente en la actualidad», decía Díaz de Brito, así como para afrontar «otros gastos que exige el mejoramiento de los establecimientos de la sociedad».²⁶ Los accionistas aprobaron unánimemente la propuesta que el gerente de Navegación e Industria les presentó en nombre de la llamada Junta de Gobierno. El capital de la sociedad se incrementó entonces en un 33 por 100, pasando de 7.500.000 a 10.000.000 de reales; una operación materializada a través de la emisión de nuevas acciones. Además, los accionistas presentes acordaron entonces constituir una segunda comisión para «auxiliar» (o quizás fiscalizar) a esa especie de Consejo de Administración, formada por los accionistas Pedro Milá de la Roca, Sebastián Anton Pascual y el marqués de Alfarrás.

En la década de 1850 la sociedad de Navegación e Industria fue, por otro lado, abandonando algunos de sus primeros proyectos, vendiendo alguna de sus propiedades y alquilando otras. En abril de 1851 se desprendieron, por ejemplo, de los almacenes que tenían en el puerto de Almería y un año después, en agosto de 1852 acordaron el «arriendo de las minas, hornos de cal y demás pertenencias que la Sociedad [de Navegación e Industria] posee en Benisalem, con el almacén sito en el muelle de Palma» a Guillermo Ignacio Montis y Antonio Borrás.²⁷ Parece claro que los administradores de la compañía optaron por centrarse tanto en la explotación de los Talleres Nuevo Vulcano como en la de sus vapores.

En aquel entonces, la sociedad de Navegación e Industria había dejado de ser la única empresa catalana propietaria de varios buques de vapor. En 1852 habían nacido en Barcelona sendas firmas navieras cuyos buques empezaron pronto a competir con los vapores de Navegación e Industria en la línea del mediterráneo; me refiero a Bofill Martorell y Cía. y a Pablo M^a. Tintoré y Cía. A ellas se sumaría pronto una tercera firma naviera, también comanditaria, la Hispano Alemana de Vapores, fundada en marzo de 1856. E incluso una cuarta, nacida en 1858 bajo la razón de Gaspar Roig y Cía. Aquellas cuatro compañías fueron, a la vez, causa y conse-

²⁶ *Ibidem*.

²⁷ AHPB, José Manuel Planas Compte, manual de 1851, fols. 198-200, 05.04.1851; manual de 1852, 2^a parte, fols. 97-99, 19.08.1852.

cuencia del auge registrado entonces, en Barcelona, por el sector de la marina mercante de vapor.

Cuadro 7 PRINCIPALES ACCIONISTAS DE NAVEGACIÓN E INDUSTRIA (1850).	
Compte y Cía.	98
Joaquín Castañer	76
María de Bofarull	71
Francisco Fontanellas	60
Ramon Vieta	60
Carlos Montagú	58
José Plandolit	52
Ignacio Villavecchia	50
Lamberto Fontanellas	50
Jacinto Riba	50
Juan Pascual e Inglada	50
Guille Hermanos	50
Vidal Hermanos	50
Joaquín Desvalls, marqués de Alfarrás	34
Francisco Granell	32
Rosa Cusachs	32
Francisco Brocca	25
Pablo de Gomis	20
Dolores Tavern de Llanes	20

FUENTE: AHPB, José Manuel Planas Compte, Manual de 1850, fols. 96-99, 26.05.1850.

3. El auge naviero en los años 1850 y las sociedades en comandita

En la década de 1850 se constituyeron en Barcelona cuatro empresas diferentes con idénticas características: las cuatro tuvieron por objeto la compra y explotación de diversos vapores de hélice (no de palas) y las cuatro se constituyeron como sociedades comanditarias. Nacieron, por lo tanto, a iniciativa de uno o dos gerentes pero su capital se suscribió a partir de una suma de aportaciones individuales interesadas por una amplia nómina de socios capitalistas. De aquellas cuatro navieras, tres organizaron otras tantas líneas diferentes que conectaban Barcelona con tres importantes puertos europeos (Marsella, Liverpool y Hamburgo) mientras que la cuarta se centró en la navegación de cabotaje.

3.1 Bofill Martorell y Cía. (1852-1857).

La primera en nacer fue la naviera Bofill y Martorell. Lo hizo en abril de 1852 a iniciativa de dos hombres de negocio: de Juan Manuel Bofill Pintó, natural de Cartagena de Indias (Colombia), y de su cuñado Miguel Martorell Peña. Ambos fueron sus verdaderos impulsores y sus dos únicos gerentes. Los dos eran indianos, enriquecidos en América. El padre del propio Miguel Martorell, José Martorell Alsina, natural de Calella, había vivido largo tiempo en Veracruz, a fines del siglo XVIII y principios del siglo XIX, ejerciendo como factor de la empresa Martorell Pla y Cía. Sabemos que todavía en 1808 estaba matriculado como comerciante en aquel puerto mexicano y que años antes había viajado con frecuencia a otros puntos de la América española, como la propia isla de Cuba (Llovet, 1986: 139, 207). Y también sabemos que en la capital cubana vivió y murió uno de los hermanos de Miguel, José Martorell Peña, un reconocido traficante de esclavos. Los Martorell y los Bofill eran, además de socios, primos hermanos. Es más, una rama de los Bofill había vivido también un tiempo en Kingston, capital de Jamaica. La naviera Bofill y Martorell debe considerarse, por lo tanto, como una de tantas compañías fundadas en Barcelona por indianos que aportaban así tanto sus conocimientos empresariales como sus caudales a la actividad económica del país.

Unos caudales que fueron insuficientes para el nuevo proyecto impulsado por Juan Manuel Bofill Pintó y su primo Miguel Martorell Peña que no era otro que la «adquisición de dos vapores de hierro a hélice con su maquinaria, tornillo y aparejos destinados a la navegación desde Marsella a Cádiz». Cifraron el capital necesario en 160.000 duros, o sea, 800.000 pesetas y fueron capaces de implicar a un total de treinta y cinco individuos y de cuatro empresas quienes, en la primavera de 1852, aportaron sus capitales a la nueva naviera hasta casi cubrir el objetivo previsto.

Cuadro 8
SOCIOS FUNDADORES DE LA NAVIERA BOFILL Y MARTORELL (1852)

Nombre	Lugar nacimiento	Capital (pts)
Carlos Torrents Miralda	Manresa	50.000
Rafael Sabadell	Barcelona	50.000
José Vidal Ribas	Sant Feliu de Llobregat	50.000
Antonio Salvadó	L'Ametlla del Vallés	50.000
Francisco Setti	Barcelona	50.000
Ramon Salvadó	L'Ametlla del Vallés	30.000
Sres. Bofill y Martorell	(Calella) Barcelona	30.000
Sres. Arrigunaga e Hijos	Cádiz	30.000
José Romeu	Mataró	25.000
Mariano Sirvent	La Habana	20.000
Fernando Puig	Girona	20.000
José Robert Girona	Sitges	20.000
Simón Playá	Palamós	20.000
José Martorell Guitart	Calella	20.000
Manuel Rota	Barcelona	20.000
Jaime Baulenas	Barcelona	20.000
Ventura Gris	Aguilas	20.000
Esteban Vilar	--	15.000
Sres. Martorell y Bofill	(Calella) Barcelona	15.000
Manuel Martínez Basset	Valencia	15.000
José de Jesús Puig	La Habana	10.000
Magín Tusquets	--	10.000

Nombre	Lugar nacimiento	Capital (pts)
Manuel Romeu	--	10.000
Emeterio Camps	--	10.000
José Bosch	--	10.000
Francisco Gabaldá	--	10.000
José Antonio Llopis	--	10.000
Juan Busquets	--	10.000
José Palau	--	10.000
Mariano Llobet	--	10.000
Pedro Robert Soler	--	10.000
José Gallardo y Cía	--	10.000
Pablo María Tintoré	Tarragona	10.000
Francisco Rahola	Cadaqués	10.000
Jaime Castelló	Palma de Mallorca	10.000
Antonio Morera	Sant Feliu de Llobregat	10.000
Joaquín Robert	Sant Feliu de Llobregat	10.000
Juan Romá	Barcelona	10.000
Antonio Pijuan	Reus	10.000
Capital suscrito a 15 de mayo 1852		770.000
Pendiente de suscribir		30.000
CAPITAL TOTAL		800.000

FUENTE: AHPB, José Falp, manual de 1852, 07.04.1852 y 15.05.1852, fols. 106-112

Aquellas ochocientas mil pesetas se dedicaron a la compra de dos vapores, a los que nombraron *Tarsis* y *Pelayo* y que destinaron «a la navegación desde Marsella a Cádiz» y puntos intermedios.²⁸ Un año después Bofill y Martorell encargaron en Inglaterra la construcción de un tercer vapor, denominado *Vifredo*, que recibieron en octubre de 1854. Para financiar su construcción habían acordado una primera ampliación de capital, equivalente al 50 por 100, hasta alcanzar los 240.000 duros o 1.200.000 pesetas. Además,

²⁸ AHPB, Luis Gonzaga Pallós, manual de 1852, 1ª parte, 07.04.1852.

en diciembre de 1855 los socios de la naviera acordaron cambiar la razón social así como la forma jurídica de la misma, hasta entonces una sociedad comanditaria, para convertirla en una sociedad comanditaria por acciones. El cambio obedecía a una doble razón: estaba motivado, por un lado, por la necesidad de incorporar más capital a la empresa y, por otro lado, buscaba facilitar a los socios capitalistas las cesiones (o ventas) de sus respectivas comanditas. Para poderse materializar, las modificaciones acordadas requerían la aprobación gubernativa, que llegó en la primavera de 1856, condicionada, eso sí, a la incorporación de varias modificaciones en los estatutos de la compañía. El 15 de junio de 1856 una nueva reunión de socios aceptó la propuesta de los gerentes consistente en «adelantar al momento que sea necesario el veinte por ciento del capital de la nueva sociedad para la compra o adquisición de buques de vapor».²⁹ Juan Manuel Bofill y Miguel Martorell pudieron, de aquella manera, contratar en Inglaterra la construcción de dos nuevos vapores para su naviera, antes incluso de cumplimentar totalmente la conversión de la empresa en una sociedad comanditaria por acciones, bajo la nueva razón de Bofill Martorell y Cía. Los trámites se cumplimentaron, definitiva y completamente, el 10 de septiembre de 1856. En aquella fecha el activo de la citada compañía estaba representado única y exclusivamente por sus tres buques, que valoraron entonces de la siguiente manera:

Cuadro 9 VALOR DEL ACTIVO DE BOFILL MARTORELL Y CÍA. (1856)	
Vapor Tarsis	391.760 pesetas
Vapor Pelayo	390.750 pesetas
Vapor Vifredo	410.415 pesetas
Efectivo en caja	7.075 pesetas
TOTAL	1.200.000 pesetas

FUENTE: AHPB, José Falp, manual de 1856, fols. 348-356.

La junta sirvió también para que los socios acordasen unánimemente que sus tres vapores iban a limitarse a servir la línea del Mediterráneo, es decir, a transportar carga y pasajeros entre Marsella y Cádiz, con escalas intermedias. Sus dos gerentes aprovecharon también para informar de que

²⁹ AHPB, José Falp, manual de 1856, fols. 289-290, 20.06.1856.

«particularmente habían contratado en Inglaterra la construcción de dos vapores a hélice». Los socios capitalistas aprobaron entonces sus gestiones, acordando a continuación «que la [nueva] sociedad se haría cargo de ellos asumiéndose la contrata que para su construcción y adquisición habían los Sres. Gerentes celebrado anteriormente».³⁰ Se trataba de los vapores *Berenguer* y *Almogavar*, cuya construcción estaba prácticamente terminada en enero de 1857, y que fueron abanderados en España por el comerciante coruñés Eusebio da Guarda.³¹ La compra de aquellos dos nuevos vapores hizo necesaria una ampliación de capital de la compañía. Un capital que subió hasta situarse en 3.000.000 de pesetas, en junio de 1857. Entonces, el número total de socios de la naviera Bofill Martorell y Cía. pasó a situarse en setenta y nueve y sus aportaciones oscilaban entre la participación mínima, de 2.500 pesetas (apenas el 0,06 por 100 de su capital total) y una máxima de 187.500 pesetas. Ahora bien, no cabe deducir que hubiese una gran dispersión en el capital en dicha firma pues las aportaciones sus diez principales socios capitalistas sumaban el 42,5 por 100 del total (véase Apéndice 1).

Aquellos dos nuevos vapores, el *Berenguer* y el *Almogavar*, pasaron pronto a cubrir la ruta de las Antillas, uniendo los puertos de Barcelona y Cádiz con los de San Juan, en Puerto Rico, y La Habana, en Cuba.³² Hasta entonces, los vapores de la matrícula de Barcelona se habían limitado a navegar por el Mediterráneo o, en todo caso, hasta arribar a algunos puertos británicos o de la costa Atlántica europea. Las mejoras técnicas registradas en la construcción de nuevos vapores hicieron posible, no obstante, su dedicación a la navegación trasatlántica. Así, con buques de moderna construcción, como el *Berenguer* y el *Almogavar*, los armadores Bofill y Martorell pudieron abrir en 1857 una nueva ruta trasatlántica. A partir de entonces, el vapor pasó a estar presente en las comunicaciones marítimas de las colonias de Cuba y de Puerto Rico, en el mar de las Antillas, con su metrópoli (y, singularmente, con su principal puerto, Barcelona). Un año después, en 1858, aquellos dos buques pasaron a utilizarse en el servicio oficial de vapores-correo que enlazaba España con sus colonias de Cuba y Puerto Rico; un servicio que favoreció a la firma Martorell Bofill y Cía., en sociedad con las otras dos navieras de vapores de Barcelona; o sea, con Navegación e Industria y con Pablo María Tintoré y Cía., nacida esta última en el otoño de 1852.

³⁰ AHPB, José Falp, manual de 1856, fols. 348-356, 10.09.1856.

³¹ AHPB, José Falp, manual de 1857, fols. 45-46, 20.01.1857; fols. 242-243, 13.05.1857.

³² AHPB, Escribanía de Marina, Pedro M. de Fortuny, manual de 1858, 1ª parte, fol. 548, 18.06.1858; fols. 567-578, 19.06.1858.



Vapor *Vifredo* de la naviera Bofill Martorell y Cia. Naufragó el 23 de junio de 1863 en las Islas Saltees (Irlanda). Litografía de la segunda mitad del XIX.
Autor: MacLure MacDonald & MacGregor Lithographers.
(Museu Marítim de Barcelona).

3.2 La línea hispano inglesa de Pablo María Tintoré y Cía. (1852-1862).

Uno de los socios comanditarios de Bofill y Martorell, Pablo María Tintoré Pastor, impulsó, también en 1852, una nueva compañía naviera, asimismo bajo la forma de una sociedad comanditaria. Tintoré maduró la idea y concretó, probablemente, su iniciativa a partir de su participación en la firma Bofill y Martorell, habida cuenta de que ni había nadie en su familia vinculado con el comercio marítimo o con la navegación (su abuelo paterno había sido carpintero mientras que su padre era, en esas fechas «mercader al por menor») ni a él mismo se le conocen actividades en el ramo, antes de la constitución de Pablo María Tintoré y Cía., Sociedad en Comandita.³³ Así, apenas unos meses después de la constitución de Bofill y Martorell, Tintoré llegó a convencer a un total de veintinueve socios comanditarios para que financiasen su iniciativa, constituyendo una nueva empresa cuyo «objeto [era] establecer por ahora dos vapores que corran entre España e Inglaterra u otros puntos que se crea conveniente», razón por la cual pronto se la conocería como Línea Hispano Inglesa. Aquella nueva compañía naviera se creó en noviembre de 1852 con un capital inicial de 620.000 pesetas, a falta de incorporar más socios que desembolsasen las 80.000 pesetas que faltaban hasta cumplimentar las 700.000 pesetas previstas para la compra de los dos vapores (véase cuadro 10).³⁴ Fueron tres los socios comanditarios que formaron parte de la primera Comisión Consultiva de la nueva naviera: el armador de buques veleros Jaime Torrents Serramalera (nacido en Moia aunque enriquecido en La Habana), el droguero José Vidal Ribas así como Juan Coma Xipell.³⁵ En sendas tandas sucesivas (registradas en junio y en noviembre de 1853, respectivamente) Pablo María Tintoré Pastor pudo incorporar un total de ocho nuevos socios quienes suscribieron, en suma, 55.000 pesetas más. Él mismo se vio obligado, en consecuencia, a suscri-

³³ AHPB, Manuel Lafont, manual de 1857, fols. 163-177, 28.03.1857: al fallecer, en marzo de 1857, los albaceas de Pablo Tintoré Boada, padre del primer naviero de la saga Tintoré, Pablo María Tintoré Pastor, consignaron «que casi todos sus bienes consistían en [la] tienda de mercaderías y giro mercantil», abierta en la esquina de las calles del Call y de Sant Honorat, además de dos casas unidas, en Tarragona, otra casa en Sant Feliu de Llobregat y una viña.

³⁴ AHPB, José Falp, manual de 1852, fols. 396-403, 28.11.1852.

³⁵ AHPB, José Falp, manual de 1852, fols. 404-406, 28.11.1852.

bir las 25.000 pesetas que faltaban hasta completar el capital previsto en la escritura fundacional.³⁶

Cuadro 10
FUNDADORES DE PABLO M.TINTORÉ Y CÍA., S. EN C. (1852)

	Natural de	Capital (en pts.)
Pablo M ^a Tintoré	Tarragona	75.000
Pablo Tintoré	Sant Feliu de Llobregat	62.500
José Manuel Lopetegui	Alegría	50.000
Pedro Dublé	San Sebastián	50.000
Jaime Torrens	Moià	40.000
Esteban Gatell	Torredembarra	25.000
Juan Mullerat	Claramunt	25.000
Rafael Puget Romà	Barcelona	25.000
Joaquín Fontanals	Vilanova i la Geltrú	25.000
Torivio Durán	Castelló d'Ampuries	25.000
Fernando Puig	Girona	25.000
Erasmo Ciuró	Granollers	20.000
Jaime Clavell	Mataró	20.000
Juan Coma	Tremp	20.000
José Vidal Ribas	Sant Feliu de Llobregat	20.000
Joaquín Carsi	Vilanova i la Geltrú	10.000
Félix M ^a Portals	Blanes	10.000
Magín Sandiumenge	Sant Feliu de Llobregat	10.000
Pedro Campmany	Sant Feliu de Llobregat	10.000
José Robert Girona	Sitges	10.000
Simón Playa	Palamós	10.000
Carlos Torrens Miralda	Manresa	10.000
Ramon Sala Brugués	Manresa	10.000

³⁶ AHB, José Falp, manual de 1853, fols. 103-104, 17.06.1853 y fols. 228-234, 21.11.1853.

	Natural de	Capital (en pts.)
José Jover	Copons	10.000
Viuda de Antonio Guix M.	Barcelona	7.500
Francisco Badia	Manresa	5.000
Valentín Badia	Manresa	5.000
José Serra Calsina	Manresa	5.000
José Serra Font	Barcelona	5.000
Antonio Barrau	Barcelona	5.000
José Falp	Sitges	5.000
Ss. Brunet y Serra	Barcelona	5.000
Miguel Albareda	Vic	5.000
José Albareda	Barcelona	5.000

FUENTE: AHPB, José Falp, Manual de 1852, fols. 396-403.

En agosto de 1853 los socios de la Línea Hispano Inglesa acordaron (más que) doblar el capital social de la empresa, pasando de las 700.000 pesetas iniciales a 1.500.000 pesetas. Acordaron ampliar dicho capital mediante un proceso de captación de nuevos socios que tardaría, sin embargo, varios años en completarse. Mientras aquellos nuevos capitales no acudían a la naviera, su gerente tuvo que pedir, ya en el otoño de 1853, un préstamo a los socios, por valor de 80.000 pesetas, necesario para afrontar la compra de los dos primeros vapores de la compañía.³⁷ Cabe señalar que, como en el caso de la firma Martorell y Bofill, la totalidad del capital fundacional de la naviera Tintoré era capital español; un capital desembolsado, en su mayor parte, por hombres de negocio residentes en Barcelona. Hubo también una pequeña aportación de capital desde Andalucía. Y es que los gaditanos Aurelio Alcón, Pablo Subirá e Hijo y Urtaegui Hermanos y Colom suscribieron, en 1853 y en suma, 20.000 pesetas del capital propio de la barcelonesa naviera Tintoré. En reciprocidad, el propio Pablo M. Tintoré acabaría incorporándose un año más tarde como socio comanditario «en la sociedad que va a establecerse en la ciudad de Cádiz bajo la

³⁷ AHPB, José Falp, manual de 1853, fols. 103-104, 17.06.1853; fols. 201v-203, 11.10.1853 y fols. 228-234, 21.11.1853.

razón social de Subirá y Alcón, con objeto de establecer uno o más vapores en la línea de Cádiz a Sevilla u otros puntos».³⁸

Los dos primeros buques de la Línea de vapores Hispano Inglesa se abanderaron en la primavera de 1854, siendo bautizados como *Ebro* y *Miño*.³⁹ La vida útil de este último fue relativamente corta: apenas dos años después de su compra por la naviera Tintoré, exactamente en la noche del 28 de marzo de 1856, el *Miño* chocó en la zona del estrecho de Gibraltar con el carguero inglés *Minden*, hundiéndose inmediatamente. Una semana más tarde los socios de la naviera acordaron comprar un nuevo vapor, que debía servir para sustituirlo. Acordaron pagar su adquisición con cargo a la indemnización de la compañía aseguradora y a los beneficios del ejercicio. En caso de no ser suficiente, se comprometieron entonces a realizar nuevas aportaciones. Antes, Pablo M. Tintoré había empezado a negociar la adquisición de otro vapor (el tercero), siendo así que el 5 de julio de 1856 acabaría de formalizarse con los hermanos Dixon, de Liverpool, la operación de compra del buque *Arabia* (rebautizado a partir de entonces como *Duero*), un vapor a hélice con aparejo de goleta de tres palos por cuya adquisición pagaron 11.000 Libras Esterlinas. Y sólo unos días después, el 16 de julio de 1856, Tintoré compró a la firma Bahr Behrend & Co., también de Liverpool, el vapor *Tajo*, cuya fuerza era ligeramente superior a la del *Duero*: 150 versus 140 caballos. En esa segunda compra, la naviera Tintoré hubo de desembolsar el equivalente a 500.000 pesetas.⁴⁰

Según la información que dio en noviembre de 1856 el gerente de la naviera a los socios de la misma, el *Duero* se había convertido en el «buque de vapor de nuestra mayor capacidad, cargando lo menos una mitad más que el [desaparecido] *Miño*, de construcción muy sólida y con calderas nuevas, no obstante que la cámara de popa es muy pequeña y no tiene segunda, éstas se harán a su regreso de Liverpool». Habida cuenta de que entre enero y agosto de ese año «la marcha de nuestra sociedad es bastante satisfactoria», Tintoré concluía proponiendo a los socios comprar un cuarto vapor, movido por una profunda convicción, como relató entonces:

³⁸ AHPB, José Falp, manual de 1854, fol. 149, 16.05.1854.

³⁹ AHPB, José Falp, manual de 1854, fol. 74, 07.03.1854. Según los datos de la Comandancia de la Marina, el *Ebro* y el *Miño* cumplieron sus respectivas inscripciones en la matrícula de Barcelona en junio y en octubre de 1854, cfr. *Información sobre ...* (1879), p. 256.

⁴⁰ AHPB, Escribanía de Marina, Pedro M. de Fortuny, manual de 1858, 1ª parte, fols. 526 y 529-530, 19.06.1858; José Falp, manual de 1856, fol. 185, 23.04.1856. Una copia de las escrituras de propiedad de los vapores *Duero* y *Tajo* en: APJMTB, Línea de Vapores Tintoré, caja escrituras.



Naufragio del vapor español *El Miño* en el Estrecho de Gibraltar después
 de ser embestado por el *Minden* el 29 de marzo de 1856. Litografía de
 la segunda mitad del XIX.

Autor: Doblas y Fuertes. (Museo Marítimo de Barcelona).

«pues teniendo la sociedad cuatro buques de vapor estoy en la íntima convicción [decía Tintoré] que nos haríamos exclusivos en nuestra línea».⁴¹

Algunos socios no compartían el optimismo de Tintoré y forzaron la creación de una reducida comisión, de cuatro miembros, cuyo objetivo era analizar «una [eventual] fusión con la sociedad de igual clase [de] los Sres. Bofill Martorell y Cía.». Una comisión compuesta por Manuel Lopetegui, Fernando Puig, Esteban Gatell y Antonio Barrau. En apenas tres semanas, aquellos cuatro socios propusieron desestimar la idea de la fusión entre las dos navieras dado que «si bien se evitaría toda competencia con los Sres. Bofill Martorell y Cía. no se evitaría la que pudieran hacer otras compañías». Por ese motivo, los miembros de la citada comisión exhortaron a la junta de accionistas a que decidiese «la inmediata compra de otro vapor» dando por buena la intuición de Tintoré que creía que «no ha[bía] de ser muy fácil a cualquiera otra compañía el hacernos la oposición en Liverpool, punto el más importante para nosotros».⁴² El escenario para la Línea Hispano Inglesa de vapores era ciertamente halagüeño, esperanzador. No en vano, en septiembre de 1856 se pudo completar la suscripción de capital de la compañía hasta alcanzar el 1.500.000 pesetas acordado tres años antes.⁴³ Fue unos meses después, en diciembre de 1856, cuando su único gerente, Pablo María Tintoré pudo encargar las gestiones de la compra de aquel cuarto vapor a la firma José Vilarrubia y Hermano, de La Coruña.⁴⁴ Dos meses más tarde, en febrero de 1857, Tintoré reunió nuevamente a los socios de la naviera para informarles de que se acababa de cerrar la compra del vapor *Egyptian*, propiedad del armador Juan T. Nickels, de Liverpool, quien cobró por aquella venta 18.250 Libras esterlinas. Ahora bien, la suma de otros gastos igualmente necesarios (abanderamiento, reformas en las cámaras, ...) hacía pensar a Tintoré que el coste total de la operación se situaría en unos «105.000 duros [o sea, 525.000 pesetas] poco más o menos. Dicho buque [decía el 19 de febrero de 1857] está ya a la carga para Santander, Coruña y Ferrol, en cuyo último punto se abanderará», adoptando el nuevo nombre de *Ter*.⁴⁵

La compra de aquel cuarto vapor forzó a la naviera a volver a ampliar su capital hasta alcanzar los 402.000 duros (o sea, 2.010.000 pesetas), dividido a partir de entonces en 1.200 «acciones o cédulas» de 1.675 pesetas cada una. De hecho, en algo más de cuatro años (entre noviem-

⁴¹ AHPB, José Falp, manual de 1856, fols. 419-422, 07.11.1856.

⁴² AHPB, José Falp, manual de 1856, fols. 458-460, 27.11.1856

⁴³ AHPB, José Falp, manual de 1856, fols. 353-354, 15.09.1856.

⁴⁴ AHPB, José Falp, manual de 1856, fols. 474-475, 02.12.1856.

⁴⁵ AHPB, José Falp, manual de 1857, fols. 87-90, 19.02.1857.

bre de 1852 y marzo de 1857) el número de socios de la naviera Tintoré había pasado de los treinta individuos fundadores a un total de setenta y dos. Y el capital realmente desembolsado había crecido en un 324 por 100, pasando de las 620.000 pesetas iniciales a 2.010.00 pesetas (véase Apéndice 2). En aquella fecha, por cierto, Pablo María Tintoré ejercía además como uno de los tres directores de la firma aseguradora Lloyd Barcelonés de Seguros Marítimos. Los otros dos directores eran Pedro J. Plandolit y Juan Kleín.⁴⁶

En mayo de 1857 tuvo lugar una nueva junta de socios de la naviera Pablo María Tintoré y Compañía. Acordaron entonces iniciar un proceso de cambio en la forma jurídica de la naviera; acordaron que la compañía dejaría de ser una sociedad en comandita para convertirse en una sociedad comanditaria por acciones (facilitando así la transmisión del capital comanditario por parte de los socios capitalistas). Adoptaron dicho acuerdo a imagen y semejanza de lo que estaba haciendo entonces la otra naviera barcelonesa, la firma Bofill Martorell y Cía. Lo que no sabían entonces los socios de la Línea Hispano Inglesa es que tardarían veinte años en materializar, finalmente, aquel acuerdo. En aquella junta de 27 de mayo de 1857 le correspondió a su único gerente presentar el cuarto balance de la Línea Hispano Inglesa; y lo hizo afirmando que sentía «el que sus resultados no sean tan alhagüeños [sic] como eran los anteriores», lo que quiso achacar a un descenso en los ingresos por las ventas de naranjas «que la sociedad manda de su cuenta a Liverpool» y, sobre todo, al efecto de haberse visto obligados a rebajar sus «fletes por haberlos rebajado otra sociedad que tiene sus vapores en la misma carrera», decía. Aprobaron también entonces la composición de la nueva Comisión Consultiva de la compañía, que pasó a estar integrada por tres nuevos miembros (Antonio Barrau, Salvador Ferrer y el ínclito Esteban Gatell, uno de los socios más implicados en la marcha cotidiana de la naviera, desde su creación) aunque, sin duda, el acuerdo más relevante de los que tomó aquella junta fue el que tenía que ver con la subasta de los vapores-correo a Ultramar, a la que habían decidido concurrir.⁴⁷

⁴⁶ AHPB, Ramón de Miquelerena, manual de 1857, 29.05.1857.

⁴⁷ AHPB, José Falp, manual de 1857, fols. 268-272, 27.05.1857.

3.3 Una peculiar *joint venture*: los vapores españoles correos trasatlánticos y el servicio oficial de conducción de la correspondencia oficial a las antillas (1858-1861).

En un primer momento, llegaron tarde. Y es que desde junio de 1857 la prestación del servicio oficial de conducción de la correspondencia entre España y sus colonias de Cuba y Puerto Rico había quedado en manos de la naviera francesa Gauthier Hermanos y Cía. No obstante, diferentes cuestiones vinculadas al carácter extranjero de aquella compañía y a sus reiterados incumplimientos de los compromisos adquiridos en su acuerdo con el Estado provocaron la rescisión prematura del contrato en cuestión. Fue entonces, en la primavera de 1858, cuando se abrió la oportunidad a la firma impulsada por Pablo María Tintoré para hacerse con tan suculento contrato. Lejos de actuar en soledad, la naviera Tintoré presentó su propuesta en sociedad con Navegación e Industria y con Bofill Martorell y Cía. Aquellas tres navieras de Barcelona actuaron entonces de forma asociada (en una especie de *joint venture* o unión temporal de empresas) y lo hicieron bajo el nombre oficial de Vapores Españoles Correo Trasatlánticos. Aquella alianza fue, sin embargo, genéricamente conocida por sus contemporáneos con el nombre de *Los Catalanes*. Según el primer contrato provisional firmado entre aquellas tres navieras de Barcelona y la Secretaría de Ultramar, las citadas empresas se comprometieron a organizar un viaje al mes, durante al menos diez meses y mientras no se cubriese el servicio de forma definitiva. Un viaje redondo mensual (por cada uno de los cuales recibían un total de 160.000 pesetas, de las arcas públicas) que debía conectar los puertos de Cádiz y de La Habana, con escalas intermedias en Santa Cruz de Tenerife y en San Juan de Puerto Rico. Los cuatro buques que presentaron para la prestación del servicio fueron los vapores *Berenguer* y *Almogavar* (de Bofill Martorell y Cía.), el vapor *Tér* (de Pablo M. Tintoré y Cía.) y el vapor *Europa* (de Navegación e Industria). Fue precisamente este último paquebote el que inauguró la citada línea, en un viaje que zarpó de Cádiz el 12 de junio de 1858.

Un año después, en junio de 1859, hubo una nueva subasta para adjudicar aquel servicio, nuevamente de forma provisional. De las dos opciones presentadas entonces, venció la propuesta firmada por el mismo consorcio de navieros catalanes, quienes se comprometieron a mantener la prestación de su servicio de vapores-correo a las Antillas, a cambio de 149.250 pesetas por cada viaje redondo, durante un año más. Y en agosto de 1860 una nueva

subasta, igualmente, provisional, les concedió una nueva prórroga durante un año adicional, es decir, hasta igual mes de 1861 (prorrogable por cuatro meses más, a voluntad del gobierno), por la cantidad de 148.995 pesetas por viaje. Cabe señalar que, en 1861, hubo una ampliación del servicio en un 50 por 100, pasándose de los doce viajes anuales que se habían fijado inicialmente a un total de dieciocho. En consecuencia, el gobierno exigió a los concesionarios que presentasen dos buques más para la prestación de dicho servicio. Y las tres navieras consorciadas presentaron entonces los vapores *Tajo* (de Pablo M. Tintoré y Cía.) y *América* (de Navegación e Industria).

Se trataba, no obstante, de contratos provisionales prorrogados a la espera de la licitación definitiva del citado servicio; una licitación que siguió una tramitación diferente. A tal fin, el 5 de octubre de 1858 y siendo Leopoldo O'Donnell ministro de la Guerra y de Ultramar, se promulgó un Real Decreto que regulaba la futura subasta del servicio de línea de los vapores-correo a Cuba y Puerto Rico. Las novedades que contenía aquel decreto era que aumentaba la frecuencia del servicio (pasando de uno a dos viajes al mes) así como el número de buques necesarios para asegurar la prestación del mismo (que se situaba en ocho paquebotes). Aquella subasta tuvo lugar el 3 de febrero de 1859 y se presentaron cuatro proposiciones: (1) Juan Manuel de Manzanedo, que ofrecía realizar aquel servicio a razón de 355.000 pesetas por viaje redondo; (2) Antonio López y López, por 300.000 pesetas; (3) los Sres. Tapia Bayo y Cía. junto con Antonio Vinent Vives, por 375.000 pesetas; y (4), Miguel Martorell Peña (en nombre de Bofill Martorell y Cía.), Eusebio Golart (en nombre de Navegación e Industria) y Pablo María Tintoré (en nombre de Pablo M. Tintoré y Cía., S. en C.), quienes cifraban su oferta en 454.995 pesetas, cada viaje. Las cuatro proposiciones superaban de largo la subvención ofrecida por el gobierno (situada en 225.000 pesetas por cada viaje de ida y vuelta), de manera que la subasta se declaró desierta. Con parecidas condiciones hubo una segunda subasta, celebrada el 12 de agosto de 1859, que acabó también siendo declarada desierta. Y una tercera, fijada para el 20 de enero de 1860, con idéntico resultado.

Aquella interina situación acabó desbloqueándose en una nueva y definitiva subasta, acaecida en Madrid el 10 de octubre de 1861. Una puja a la que se presentaron únicamente dos ofertas: (1) la que entregaron Eusebio Golart (en nombre de Navegación e Industria) y Sabino Ojero (representando por igual a Bofill Martorell y Cía. y a Pablo M. Tintoré y Cía., S. en C.), mediante la cual aquellas tres firmas catalanas se comprometían a seguir prestando el servicio, de forma definitiva, a cambio de 168.925 pesetas por viaje redondo; y (2), la que presentó Carlos Eizaguirre, en representación de la naviera Antonio López y Cía.), que ofrecía hacerlo por 147.500 pesetas por cada viaje de ida y vuelta. Aunque ambas propuestas volvían a superar la oferta del gobierno (establecida entonces en 175.000 pesetas), en lugar de

volver a declarar desierta la subasta, las autoridades optaron por aceptar la propuesta más económica, o sea, la presentada por la naviera A. López y Cía. Aquella empresa empezó a prestar el servicio de vapores-correo entre Cádiz y las colonias españolas en las Antillas (Cuba, Puerto Rico y, entonces también, Santo Domingo) en enero de 1862, desplazando del mismo a la alianza tejida entre las otras tres navieras, domiciliadas en Barcelona.

Volviendo atrás cabe insistir en que, entre junio de 1858 y diciembre de 1861, la prestación de aquel servicio oficial de subvencionado de la línea de vapores-correo entre Cádiz y La Habana había quedado en manos de la alianza empresarial tejida por las citadas tres navieras barcelonesas: Navegación e Industrial, Bofill Martorell y Cía. y Pablo María Tintoré y Cía. Hablamos, por lo tanto, de un total de 49 viajes redondos (de ida y vuelta) que, a razón de unas 150.000 pesetas, de media, por cada viaje, les debieron suponer una suma total superior a los siete millones de pesetas, a repartir entre las tres compañías. Hay que tener en cuenta que dicha cifra expresa, tan sólo, las cantidades percibidas como subvención del Estado; unas cantidades a las que cabría sumar, además, los ingresos obtenidos por la carga de mercancías y por el pago de pasajes, de particulares y empresas, en cada uno de los viajes subvencionados, en cuestión. Sea como sea, parece claro que la prestación de aquel servicio oficial de carácter transatlántico significó una buena y segura fuente de ingresos para las tres navieras coaligadas, mientras duró su contrato con el Estado. En atención al reparto de dichos cuarenta y nueve viajes entre las tres susodichas navieras aparece que Bofill Martorell y Cía. debió ingresar el 42,8 por 100 de dicha cantidad (por los veintinueve viajes redondos que realizaron sus vapores) mientras que tanto Pablo M. Tintoré y Cía. como Navegación e Industria debieron ingresar un 28,6 por 100, cada una, en atención a sus catorce viajes respectivos. Aquellos cuarenta y nueve viajes subvencionados se repartieron entre las citadas tres empresas tal como sigue:

Cuadro 11

VIAJES DEL SERVICIO OFICIAL DE VAPORES-CORREO A LAS ANTI-LLAS (junio de 1858 – diciembre de 1861).

Vapor	Compañía	Fecha de inicio del viaje
<i>Europa</i>	Navegación e Industria	12 Junio 1858
<i>Berenguer</i>	Bofill Martorell y Cía.	12 Julio 1858
<i>Ter</i>	Pablo M. Tintoré y Cía.	12 Agosto 1858
<i>Almogavar</i>	Bofill Martorell y Cía.	12 Septiembre 1858
<i>Europa</i>	Navegacion e Industria	12 Octubre 1858

Vapor	Compañía	Fecha de inicio del viaje
<i>Berenguer</i>	Bofill Martorell y Cía.	12 Noviembre 1858
<i>Ter</i>	Pablo M. Tintoré y Cía.	12 Diciembre 1858
<i>Almogavar</i>	Bofill Martorell y Cía.	12 Enero 1859
<i>Europa</i>	Navegación e Industria	12 Febrero 1859
<i>Berenguer</i>	Bofill Martorell y Cía.	12 Marzo 1859
<i>Ter</i>	Pablo M. Tintoré y Cía.	12 Abril 1859
<i>Almogavar</i>	Bofill Martorell y Cía.	12 Mayo 1859
<i>Berenguer</i>	Bofill Martorell y Cía.	12 Junio 1859
<i>Europa</i>	Navegación e Industria	12 Julio 1859
<i>Ter</i>	Pablo M. Tintoré y Cía.	12 Agosto 1859
<i>Almogavar</i>	Bofill Martorell y Cía.	12 Septiembre 1859
<i>Europa</i>	Navegación e Industria	12 Octubre 1859
<i>Berenguer</i>	Bofill Martorell y Cía.	12 Noviembre 1859
<i>Ter</i>	Pablo M. Tintoré y Cía.	12 Diciembre 1859
<i>Almogavar</i>	Bofill Martorell y Cía.	12 Enero 1860
<i>Berenguer</i>	Bofill Martorell y Cía.	12 Febrero 1860
<i>Europa</i>	Navegación e Industria	12 Marzo 1860
<i>Ter</i>	Pablo M. Tintoré y Cía.	12 Abril 1860
<i>Almogavar</i>	Bofill Martorell y Cía.	12 Mayo 1860
<i>Berenguer</i>	Bofill Martorell y Cía.	12 Junio 1860
<i>Europa</i>	Navegación e Industria	12 Julio 1860
<i>Ter</i>	Pablo M. Tintoré y Cía.	12 Agosto 1860
<i>Almogavar</i>	Bofill Martorell y Cía.	12 Septiembre 1860
<i>Berenguer</i>	Bofill Martorell y Cía.	12 Octubre 1860
<i>Europa</i>	Navegación e Industria	12 Noviembre 1860
<i>Ter</i>	Pablo M. Tintoré y Cía.	12 Diciembre 1860
<i>Almogavar</i>	Bofill Martorell y Cía.	1 Enero 1861
<i>Tajo</i>	Pablo M. Tintoré y Cía.	20 Enero 1861
<i>Berenguer</i>	Bofill Martorell y Cía.	10 Febrero 1861
<i>Europa</i>	Navegación e Industria	1 Marzo 1861
<i>Ter</i>	Pablo M. Tintoré y Cía.	20 Marzo 1861

Vapor	Compañía	Fecha de inicio del viaje
<i>América</i>	Navegación e Industria	10 Abril 1861
<i>Almogávar</i>	Bofill Martorell y Cía.	1 Mayo 1861
<i>Tajo</i>	Pablo M. Tintoré y Cía.	20 Mayo 1861
<i>Berenguer</i>	Bofill Martorell y Cía.	10 Junio 1861
<i>Europa</i>	Navegación e Industria	1 Julio 1861
<i>Ter</i>	Pablo M. Tintoré y Cía.	20 Julio 1861
<i>América</i>	Navegación e Industria	10 Agosto 1861
<i>Almogávar</i>	Bofill Martorell y Cía.	30 Agosto 1861
<i>Tajo</i>	Pablo M. Tintoré y Cía.	10 Septiembre 1861
<i>Europa</i>	Navegación e Industria	30 Septiembre 1861
<i>Ter</i>	Pablo M. Tintoré y Cía.	10 Octubre 1861
<i>América</i>	Navegación e Industria	10 Noviembre 1861
<i>Almogávar</i>	Bofill Martorell y Cía.	31 Diciembre 1861

FUENTE: Elaboración propia en base a Garay (1987), pp. 201-208.

Plenamente involucrada en el servicio oficial de conducción del correo a las colonias españolas en las Antillas (un servicio que prestaban en sociedad con las firmas Navegación e Industria y Bofill Martorell y Cía.), sabemos que la naviera dirigida por Pablo M. Tintoré rindió entonces pingües beneficios. En su sexto ejercicio social, correspondiente a 1858, alcanzó por ejemplo unas ganancias netas de 270.000 pesetas, lo que permitió a sus socios inversores repartirse 225 pesetas por cada cédula suscrita (obteniendo así una remuneración neta del 13,4 por 100 por su inversión, en aquel año). Antes de tal reparto habían acordado, por cierto, destinar 44.625 pesetas a un fondo de reserva, «para cuando ocurran cambios de calderas». Planeaba todavía entonces la idea de fusionar la naviera Tintoré con su la naviera Bofill Martorell y Cía., para lo que habían creado una comisión *ad hoc* que estaba negociando con la comisión nombrada por la firma competidora. Tintoré se limitó a decir en aquella junta, celebrada el 21 de marzo de 1859, que ambas comisiones «tienen casi ultimados sus trabajos, de los que se dará a ustedes cuenta cuando sea ocasión».⁴⁸ Fuese

⁴⁸ AHPB, José Falp, manual de 1859, 1ª parte, fols. 214-216, 21.03.1859.

una afirmación cierta o una información meramente retórica lo cierto es que tampoco entonces el proceso de fusión de la Línea Hispano Inglesa con la firma naviera Bofill Martorell y Cía. culminó con éxito de manera que cada una de aquellas empresas acabaría siguiendo su propio camino. Especialmente a partir de 1862, cuando la naviera A. López y Cía. asumió el servicio oficial de los vapores-correo a Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo, como analizaremos en el cuarto capítulo. Antes describiremos, no obstante, el proceso de creación de otras dos navieras, nacidas también en Barcelona y bajo la fórmula jurídica de sociedades comanditarias, a impulso de otros dos hombres de negocio catalanes. Me refiero a la Línea Hispano Alemana de Vapores (impulsada en 1856 por Buenaventura Solá) y a la Compañía Catalana de Vapores Costaneros (promovida en 1858 por Gaspar Roig).

3.4 La Hispano Alemana de Vapores

La constitución de la Línea Hispano Alemana de Vapores tuvo lugar, en Barcelona, el 17 de marzo de 1856. Convocados por el impulsor de la iniciativa, el empresario Buenaventura Solá Amat, se reunieron aquel día un total de veintiocho hombres de negocio además de representantes de otras siete firmas mercantiles (todos vecinos de Barcelona excepto José María Álvarez, que lo era de Málaga) con el objetivo de crear una sociedad comanditaria bajo la razón de Buenaventura Solá Amat y Cía. Una firma naviera «cuyo objeto es establecer dos vapores *por ahora*», consignaron entonces sus fundadores, «para recorrer la línea de Barcelona a Hamburgo tocando en Inglaterra y viceversa o las de los puntos de España y Francia que se crea conveniente». Su principal impulsor había cifrado el capital necesario para la nueva empresa en doscientos mil duros (o sea, un millón de pesetas) si bien hasta aquel momento sólo había podido recoger algo más de la mitad; exactamente 100.500 duros.⁴⁹ Con la empresa formalmente constituida, Buenaventura Solá siguió captando nuevos socios. Dos meses después de su constitución, el 24 de mayo de 1856, un total de catorce individuos y de tres empresas más, todos de Barcelona, hicieron constar que se sumaban a la iniciativa como nuevos socios comanditarios aportando, en su conjunto, otros treinta y nueve mil

⁴⁹ AHPB, Fernando Moragas, manual de 1856, 1ª parte, fols. 271v-280v, 17.03.1856.

duros.⁵⁰ Y un mes más tarde, a finales de junio, se sumaron otros siete socios comanditarios más, ingresando en su caso otros veinticuatro mil quinientos duros. Faltaban todavía por suscribir treinta y cinco mil duros más hasta totalizar el cien por cien del capital previsto, o sea, el millón de pesetas. Su principal impulsor y único gerente, Buenaventura Solá, se vio obligado entonces a aumentar su participación, de diez a cuarenta y cinco mil duros, para culminar así el proceso de constitución de la nueva naviera.⁵¹ Ya se encargaría después de ceder una parte de su interés, a nuevos socios.

Tal como acabo de apuntar, la nueva naviera Hispano Alemana de Vapores tuvo, de entrada, un único gerente: Buenaventura Solá Amat. Un hombre de negocios que había actuado, hasta entonces, como comerciante así como agente de aduanas, en Barcelona. Los estatutos fundacionales de la nueva compañía instituyeron además una Comisión o Junta Consultiva, encargada de supervisar «en interés de los socios comanditarios» las decisiones de Solá. El primer Presidente de aquella Comisión Consultiva fue el Gerónimo Deu, el cual, en las ausencias del gerente, acabó sustituyéndole y representándole «en todos los asuntos concernientes a dicha sociedad».⁵² Al crear la empresa, fijaron sus socios también la forma de proceder al reparto anual de los eventuales beneficios: debía deducirse, en primer lugar, un seis por ciento como amortización del capital; del resto y a continuación, el gerente recibiría un dos por ciento y la firma consignataria de los buques en Hamburgo, la razón J. F. Vigués Sucesores, un uno por ciento; luego deberían retirarse un diez por ciento de las ganancias netas (hasta llegar a completar, en algún momento, la cantidad de veinte mil duros), porcentaje que sería ingresado en el fondo de reserva de la naviera. Tras cumplir con dichas obligaciones, los beneficios restantes debían repartirse entre los socios comanditarios, a prorrata de su capital. Con los requisitos legales resueltos y aún antes de recoger todo el capital de la sociedad, Buenaventura Solá pudo cerrar la compra de dos vapores diferentes, bautizados *Barcelona* y *Hamburgo*, es decir, como los dos puertos de cabecera de la nueva línea. La compra del primero de aquellos vapores se acabó de verificar en Glasgow el 22 de julio de 1856 aunque la operación se había cerrado poco tiempo antes.⁵³ Aquel día, Pedro Juan Smith, Capi-

⁵⁰ AHPB, Fernando Moragas, manual de 1856, 2ª parte, fols. 101r-110v, 24.05.1856.

⁵¹ AHPB, Fernando Moragas, manual de 1856, 2ª parte, fols. 332v-345v, 27.06.1856.

⁵² AHPB, Fernando Moragas, manual de 1856, 2ª parte, fols. 589v-591r, 04.08.1856.

⁵³ AHPB, Fernando Moragas, manual de 1856, 2ª parte, fols. 230r-231r, 09.06.1856. Semanas antes, en mayo, Solá había dado también poderes a los «Sres. J. F. Vigués Sucesores, del comercio de Hamburgo» para que pudiesen comprar algún vapor idóneo, cfr. AHPB, Fernando Moragas, manual de 1856, 2ª parte, fols. 78v-79v, 19.05.1856.

tán de buque, acordó la compra de un vapor llamado inicialmente *Zouave* y construido poco antes en los astilleros de Denny & Brothers en Dumbarton (Escocia). Tras la compra, aquel buque se convirtió en el vapor *Barcelona*. Apenas dos semanas después, exactamente el 12 de agosto de 1856, y también en representación de Buenaventura Solá Amat y Cía., Pedro Juan Smith compró en Liverpool (Inglaterra) un segundo vapor, nombrado entonces *Sardinian* (después *Hamburgo*) por el que pagaron 19.250 libras esterlinas. Ambos buques los pudo pagar, por cierto, la firma compradora merced a la intermediación del comerciante y banquero londinense, George Crawford.⁵⁴

De hecho, la nueva Hispano Alemana de Vapores empezó su actividad el 25 de febrero de 1857. La fatalidad quiso, no obstante, que apenas unos meses después falleciese su único gerente, Buenaventura Solá Amat. Un hombre de negocios cuyo capital particular, invertido únicamente en la casa de comercio que llevaba su nombre, ascendía a más de 675.000 pesetas.⁵⁵ Solá había querido que, tras su muerte, uno de los dos tutores y curadores de sus hijos menores fuese el también empresario José Serra Clarós, socio comanditario y tenedor de libros de la Hispano Alemana de Vapores, en quién Solá tenía amplia confianza. De hecho, Serra le acabaría sustituyendo, como veremos, en la gerencia de la nueva naviera. Y es que tras la muerte de Solá, exactamente el 31 de agosto de 1857, tuvo lugar una junta general de socios de la naviera bajo la presidencia de Gerónimo Deu. Allí debatieron todos sobre cómo afrontar la marcha de la empresa tras el fallecimiento de su gerente. No había, de entrada, unanimidad sino todo lo contrario siendo así que varios socios plantearon diferentes propuestas. Ramón Castellar, por ejemplo, propuso descartar la disolución de la compañía y nombrar inmediatamente un Director interino así como mandar a la Junta Consultiva para que negociase una ulterior fusión de la misma con la firma Martorell Bofill y Cía o, en caso contrario, acelerase la conversión de la Hispano Alemana de Vapores en una sociedad anónima, una posibilidad de la que se había venido hablando semanas antes y que permitiría, de paso, una ampliación de su capital. El Presidente de la reunión, Gerónimo Deu, se mostró sin embargo muy escéptico ante la posibilidad de fusionar la empresa con la de Martorell y Bofill, algo que también se había planteado en vida de Solá. Según sus palabras: «Se ha ha-

⁵⁴ AHPNM, Consulado de España en Londres, protocolo 31933, fols. 186-187, 23.07.1856 y fols. 187-188, 13.08.1856.

⁵⁵ AHPB, Fernando Moragas Ubach, manual de 1857, 2ª parte, fols. 682r-684v, 25.08.1856; 3ª parte, fols. 197r-245r, 03.10.1857; manual de 1860, 1ª parte, fols. 271r-222v, 10.01.1860.

blado de fusionarnos con otra Sociedad de Vapores y aún cuando esta idea por lo bonita tenga muchos partidarios, y entre ellos yo el primero, no se me ocultan los grandes inconvenientes que hallaremos en el fondo de la cuestión». Fue precisamente Deu quien propuso entonces nombrar «Director Gerente interino al actual tenedor de libros de la sociedad D. José Serra Clarós, persona que poseía la confianza del difunto Solá y posee también la de la actual Junta Consultiva». Propuso también Deu crear una comisión de tres socios para avanzar en la definitiva consolidación de la empresa.⁵⁶

A la propuesta de Déu se opuso enseguida y de forma elegante otro de los socios, Cayetano Casamitjana, el cual informó, en primer lugar, de una reciente reunión de socios de quienes se alzaba portavoz: «Habiendo tenido los principales socios una reunión preparatoria [afirmaba Casamitjana] habían creído conveniente y muy útil a los intereses de la sociedad refundirse con la comanditaria de vapor de los Sres. Bofill Martorell y Comp^a». Aquel grupo de socios se había adelantado incluso a la propia reunión general de la compañía pues informaba también de que: «A este efecto habían pasado dos individuos a verse con los gerentes de aquella sociedad los cuales les habían manifestado que por su parte no tendrían inconveniente en comprar todos los buques y demás enseres de la sociedad, por su coste y costas, siempre que se les presentase una comisión autorizada competentemente». A juicio, pues, de Cayetano Casamitjana y de los otros socios que lo apoyaban, lo que convenía hacer era nombrar inmediatamente esa comisión para que sus miembros pudiesen negociar pronto los términos concretos de la fusión (lo que venía a significar *de facto* la disolución de la empresa).

Las diferencias afloraron claramente en aquella reunión, la primera general de socios tras la muerte de Buenaventura Solá. Presentadas las propuestas hubo una intensa discusión entre los presentes quienes fueron capaces de hallar, finalmente, varios puntos de encuentro: Acordaron nombrar no sólo uno sino dos gerentes y lo hicieron en las personas de José Serra Clarós y de Juan Mata Vendrell; renombraron consecuentemente a la empresa como Mata Serra y Cía.; ratificaron en sus funciones a la Junta Consultiva y cubrieron sus dos puestos vacantes con la elección de los socios Ramón Sala Brugués y Antonio Vallejuli; crearon una nueva comisión (llamada coloquialmente «de venta»), de cuatro miembros, encargados de negociar un posible acuerdo con la firma de Bofill Martorell

⁵⁶ AHPB, Fernando Moragas Ubach, manual de 1857, 2ª parte, 31.08.1857, fols. 702r-714v.

y Cía.; y eligieron a tal efecto a Cayetano Casamitjana, Mariano Casi López, Juan Fontanillas y Juan Capdevila. Hubo sin embargo un socio, la sociedad Sres. Grassot Padre e Hijo, que se negó a votar los acuerdos y que hizo constar, en el acta, su oposición a firmarla.⁵⁷

Un primer problema vino a enturbiar las relaciones entre los nuevos directores de la sociedad y la denominada Comisión de Venta. En septiembre de 1857 los miembros de dicha comisión pidieron a los gerentes de la misma un estado del balance de la empresa así como un inventario de sus bienes, petición a la que Mata y Serra se negaron, en primera instancia. Fue aquella otra muestra más de cuan distantes se hallaban las posturas de unos y otros. Planteada la cuestión a la Comisión Consultiva de la naviera Mata Serra y Cía. ésta dictaminó que se podía dar «una nota no oficial del balance y otra del valor de los buques, enseres y demás pertenencias» de la compañía a la citada Comisión de Venta, la cual a su vez la trasladaría a los gerentes de Martorell Bofill y Cía. Aún así, la razón Sres. Grassot Padre e Hijo volvió a hacer constar su firme voluntad de interferir cualquier eventual fusión con aquella otra naviera barcelonesa. En la reunión que la Junta Consultiva tuvo el 29 de septiembre de 1857, el tal Grassot leyó una carta escrita por la casa consignataria de Hamburgo, la razón J. F. Vigués Sucesores, mediante la cual aquella compañía se oponía expresamente «a los contratos que pudieran celebrarse con los Sres. Martorell y Bofill». Y tres días después, la propia firma Sres. Grassot Padre e Hijo, intimó al notario de la empresa, el escribano Fernando Moragas, para que informase en su nombre a los gerentes de la misma de que dicha sociedad se había reservado en la última junta de la naviera «su voto para poder examinar con todo detenimiento si les era útil dicho acuerdo». Y que habiéndolo podido hacer, con tranquilidad, habían llegado a la conclusión de que dicho acuerdo era «sumamente perjudicial» a sus intereses por lo que les requería a «que por ningún concepto consientan el contrato proyectado».⁵⁸

Los Grassot se apoyaban en un argumento jurídico incontestable: Que los estatutos de la empresa sólo planteaban dos opciones posibles tras la muerte del gerente, o sea, bien la disolución o bien la reconstitución de la misma. Siendo así, la Comisión creada *ad hoc* para negociar la fusión (por absorción) de la antigua Buenaventura Solà Amat y Cía. con Martorell Bofill y Cía. tuvo que dejar de actuar inmediatamente, desvaneciéndose aquella posibilidad en el otoño de 1857. Los nuevos gerentes, Mata y Serra, quisieron convocar pronto una nueva junta de accionistas. Prevista

⁵⁷ *Ibidem*.

⁵⁸ AHPB, Fernando Moragas Ubach, manual de 1857, 3ª parte, 02.10.1857, fols. 192r-193v.

inicialmente para enero, la inoportuna rotura de las calderas del vapor *Barcelona*, a su regreso de Hamburgo, obligó a aplazarla al 21 de febrero de 1858. Aquel día ambos pudieron presentar el balance de la empresa correspondiente a su último ejercicio. Un balance según el cual la Hispano Alemana de Vapores había ofrecido una alta rentabilidad a sus inversionistas: sus socios comanditarios obtuvieron en aquel su primer ejercicio social un 8 por 100 de beneficios líquidos, es decir, un total de 80.000 pesetas (tras haber descontado, eso sí, tal como estaba fijado estatutariamente, el preceptivo 19 por 100 de sus ganancias brutas, resultado de calcular una amortización fija del capital inicial, de nutrir el fondo de reserva de la naviera y de remunerar a sus gerentes y consignatarios). Acogiéndose a la literalidad de los estatutos, los dos nuevos directores interinos, Mata y Serra, propusieron a la junta de socios de la naviera la conveniencia de cambiar la forma jurídica de la empresa para crear una sociedad anónima (es decir, la reorganización de la compañía frente a una eventual disolución). Se trataba de convertir el anterior capital comanditario de la naviera en acciones de la nueva sociedad anónima y, de paso, de ampliar el capital de la empresa en un 150 por 100, pasando de un millón a dos millones y medio de pesetas (o de doscientos mil a quinientos mil duros). Así lo acordaron entonces todos los socios presentes, nombrando liquidadores de la antigua sociedad en comandita a Ramon Sala y a Lorenzo Milá Mestre.⁵⁹

Para explicar, por cierto, aquellos acuerdos, uno de los dos gerentes de la naviera catalana tuvo que desplazarse personalmente a los dos puertos principales para el negocio de la empresa, Southampton y Hamburgo, tratando así de tranquilizar a las respectivas firmas consignatarias. La siguiente reunión general de socios tuvo lugar el 9 de mayo de 1858. Allí, tanto los dos gerentes interinos (Mata y Serra) como los dos miembros de la Comisión Liquidadora (Sala y Milá) pudieron explicar de forma mancomunada que «después de haber hecho los cálculos necesarios, creen que de pronto no es menester un capital tan considerable [de quinientos mil duros] bastando el de trescientos cincuenta mil duros para poner en la línea de navegación un vapor más y de gran porte y hacer los acopios de carbones imprescindibles». Y pudieron proponer a la junta una serie de acuerdos entre los cuales se establecía la forma concreta de proceder a la creación de la nueva sociedad anónima sin disolver, todavía, la razón social anterior. Se aprobaron también entonces los Estatutos y el Reglamen-

⁵⁹ AHPB, Fernando Moragas Ubach, manual de 1858, 1ª parte, 21.02.1858, fols. 314r-327r.

to de la proyectada sociedad anónima (cuyo nombre oficial previsto era el de Sociedad de Navegación Hispano Alemana). Y dimitieron todos los miembros de la Comisión Consultiva así como los de la reducida Comisión Liquidadora constituida en febrero para crear, en su lugar, una nueva comisión, de siete miembros, encargada de gestionar delante del gobierno la aprobación de los nuevos estatutos. Fueron elegidos para cumplir tal cometido los socios Lorenzo Milá Mestre, Ramón Sala, Ramón Anglasesell, José Antonio Muntadas, José Jover, Antonio Valldejuli y Manuel Jaurés.⁶⁰ Apenas un mes después, a mediados de junio, tuvo lugar un nuevo paso en el camino hacia la creación de la nueva sociedad anónima. Y los miembros de aquella comisión volvieron a recibir poderes para obtener del gobierno la necesaria aprobación.⁶¹

La respuesta gubernativa fue lenta. De hecho, no había llegado todavía cuando se celebró la siguiente junta ordinaria de socios, es decir, el 22 de mayo de 1859. Aquella notable demora había dificultado la compra del necesario tercer vapor de la naviera. Y teniendo en cuenta que los buques de vapor requerían frecuentes reparaciones (lo que les obligaba a estar varados con frecuencia), la disponibilidad de sólo dos buques para la línea Barcelona-Southampton-Amberes-Hamburgo representaba un verdadero problema para una buena prestación del servicio. Así, los gerentes habían llegado a convencer meses atrás a la Comisión de socios de la necesidad de no esperar más y comprar un nuevo buque. Habían conseguido incluso reunir un total de 83.500 duros (que estaban inmovilizados en caja), fruto de aportaciones de viejos y nuevos socios para la futura ampliación de capital de la naviera, un dinero que quisieron aplicar a la compra de ese nuevo buque, tan necesario. Uno de los gerentes llegó a desplazarse hasta Gran Bretaña acompañado de otros dos individuos (expertos en mecánica y en navegación, respectivamente) pero un marcado desacuerdo entre aquellos tres individuos aconsejó a la Comisión Consultiva de la naviera, en contra del criterio de los gerentes, rechazar la venta y aguardar a la aprobación gubernativa antes de formalizar la compra. Parte del problema se debía a que la cantidad disponible apenas servía para comprar un buque de reducidas dimensiones, inadecuado para dar un buen servicio a la línea de Hamburgo. Aún así, Serra y Mata, desoyendo a la Comisión Consultiva, tiraron por la calle de en medio y compraron aquel esperado tercer buque. Adquirieron por 19.250 Libras esterlinas un buque mixto, de vela y vapor, llama-

⁶⁰ AHPB, Fernando Moragas Ubach, manual de 1858, 2ª parte, 09.05.1858, fols. 60r-88v.

⁶¹ AHPB, Fernando Moragas Ubach, manual de 1858, 2ª parte, 17.06.1858, fols. 374v-395r y fols. 395r-402v.

do *Calzedonia*, al que inmediatamente pusieron por nombre *Cataluña*. La compra tuvo lugar en septiembre de 1858 y para pagar su importe los gerentes se vieron obligados a tomar a préstamo 140.000 pesetas pues los fondos propios de la empresa resultaban insuficientes. Lo hicieron, además y como queda dicho, contra el criterio de la Comisión Consultiva.⁶² Con aquella compra, los gerentes de la Hispano Alemana de Vapor consiguieron que dicha naviera pudiese gestionar no dos sino tres vapores situándose así en mejores condiciones frente a la competencia.

3.5 La Compañía Catalana de Vapores Costaneros

A la altura de 1858 la navegación a vapor aparecía en Barcelona como un sector con grandes perspectivas de futuro. Las diferentes compañías navieras de la capital catalana no sólo habían empezado a repartir beneficios sino que prometían rendir aun más en el futuro. Por ese motivo, numerosos hombres de negocio de la ciudad (industriales, comerciantes, propietarios, rentistas, ...) habían optado por interesarse en las diversas firmas del sector, aportando sus capitales. La constitución de aquellas navieras bajo la forma de sociedades en comandita (es decir, de compañías de responsabilidad limitada) había conseguido precisamente atraer un mayor número de capitales para la compra de nuevos vapores. No en vano, a la altura de 1860, aquellas tres firmas navieras nacidas cuatro u ocho años antes sumaban un capital total de 12.110.000 pesetas repartido entre más de 250 socios capitalistas, casi todos ellos residentes en Barcelona. A aquellos cabría sumarles los accionistas de la pionera Navegación e Industria. No debe extrañar, por lo tanto, que diversos hombres de negocio de la ciudad decidiesen poco después apostar por la creación de una nueva naviera. Fue aquel el caso, por ejemplo, de Gaspar Roig, promotor de una nueva compañía que, como las que habían impulsado Tintoré, Solá, y Bofill y Martorell, nació bajo la forma de una sociedad en comandita.

Nacido en Vilassar de Mar, Gaspar Roig era un experimentado capitán de veleros mercantes, acostumbrado a realizar travesías transatlánticas. Es más, como tantos otros hombres de mar, Roig se había dedicado al tráfico ilegal de esclavos desde las costas africanas hasta la isla de Cuba.

⁶² AHPB, Fernando Moragas Ubach, manual de 1859, 2ª parte, fols. 113v-129v, 22.05.1859.



Puerto de Barcelona en 1890. Acuarela.
Autor: Jaime Grau. (Museu Marítim de Barcelona).

El 25 de mayo de 1839, por ejemplo, mientras ejercía como capitán del velero mercante de construcción catalana *Si*, Roig fue abordado y detenido en alta mar por el bergantín británico *Watervich* con su cargamento de 360 esclavos. Unos esclavos que Roig había cargado pocos días antes en la zona de Gallinas (en la actual Sierra Leona) y que pretendía llevar hasta Cuba.⁶³ Parece incluso que poco después de aquel abordaje Roig pasó a vivir en La Habana, tal vez para operar mejor en la trata atlántica de africanos esclavizados. Así, en febrero de 1858 un indiano y comerciante radicado en Barcelona llamado José Martorell Guitart escribió a su corresponsal en la capital cubana, el también catalán Pio Coll, pidiéndole informes sobre Roig. Literalmente, le pidió que «para servir a un amigo le agradeceré [que] averigüe si se halla en esa ciudad D. Gaspar Roig de Vilasar y en tal caso indagar con reserva si tiene buena posesión de fortuna».⁶⁴ Aquella petición de información estaba seguramente relacionada con el proyecto que Gaspar Roig estaba impulsando desde Barcelona en aquel mismo momento: la creación de una empresa dedicada a la gestión de dos buques de vapor; una nueva firma naviera de la ciudad se constituyó el 4 de mayo de 1858 bajo la razón social Gaspar Roig y Cía.

En los meses inmediatamente anteriores Roig había conseguido ir sumando a su proyecto a diferentes inversores, vecinos todos de Barcelona. Así, en mayo de 1858 había conseguido comprometer el 90 por 100 del capital fundacional de la compañía, cifrado en 400.000 pesetas. Tardó seis meses más en alcanzar el 10 por 100 restante, pero lo acabó consiguiendo finalmente, en noviembre de 1858. En total, fueron casi sesenta los individuos (o compañías) que aceptaron financiar aquella nueva empresa de navegación. La participación de todos ellos se limitó, como en cualquier firma comanditaria, a la aportación de capitales. No obstante, para fiscalizar la labor del único gerente de la naviera crearon una reducida comisión de dos individuos, compuesta por Esteban Gatell Roig y José Manuel Lopetegui Idoragorri (y con Pedro Plandolit, como suplente). Quiero llamar la atención del elevado número de indianos fundadores de la nueva firma. No sólo porque algunos de sus impulsores habían nacido en América (sería el caso de José María Serra, natural de Chile, de Pedro Plandolit, natural de México, así como de Mariano Sirvent y José Agramonte, nacidos los dos en Cuba) sino porque al menos otros nueve de sus fundadores se ha-

⁶³ British Parliamentary Papers, *Class A. Correspondence with the British Commissioners Relating to the Slave Trade*, London, 1841, pp. 38-40.

⁶⁴ AHMC, fondo Martorell, caja 244, Libro 14537, fols. 79-80, carta de 28.02.1854 remitida por José Martorell Guitart (Barcelona) a Pio Coll (Habana).

bían enriquecido en Cuba antes de regresar a Cataluña: me refiero a Juan Samá Martí, Isidro Sicart, Rafael Masó Pascual (socio principal de Rafael Masó e Hijos), Esteban Gatell Roig, Joaquín Casas, Narciso Andreu Rabell, Sebastián Aballí Prats y a los hermanos Martín y Sebastián Aballí Esteva. Es más, uno de los socios, Gerardo Andreu Rabell, participó en la fundación de la nueva naviera desde su residencia en la capital cubana. Y quiero también llamar la atención sobre el hecho de que tanto Gatell como Lopetegui eran, a la vez, socios capitalistas de la naviera Tintoré, en cuya gestión también se implicaron, como vimos antes. Y que los Plandolit habían sido fundadores de Navegación e Industria, en 1841.

Cuadro 12
SOCIOS FUNDADORES DE GASPAR ROIG Y CÍA. (1858)

Nombre	Lugar nacimiento	Capital (pts)
Federico Maresch Marquet	Barcelona	24.000
Gaspar Roig	Vilassar de Mar	16.000
Juan Soler	Reus	16.000
Vicente Vilaró	Barcelona	12.000
José María Serra Muñoz	Santiago de Chile	12.000
José Parladé	Barcelona	12.000
Joaquín Baltá	Barcelona	12.000
Viuda de Buenaventura Solá Amat		12.000
Cayetano Troyano	Sanlúcar de Barrameda	8.000
Pedro Torrent		8.000
Olegario Salesas	Vilaseca	8.000
Salvador Rusiñol	Barcelona	8.000
Plandolit Hermanos		8.000
José Mestres	Sitges	8.000
Rafael Masó e Hijos	Sitges	8.000
Martín y Viniegra		8.000
José Lopetegui Idoragorri	Alegoría	8.000
Girona Hermanos		8.000
Esteban Gatell Roig	Torredembarra	8.000

Nombre	Lugar nacimiento	Capital (pts)
Dionisio Flaquer Dotres	Barcelona	8.000
Federico Ferrer	Barcelona	8.000
Miguel Chacart	Barcelona	8.000
Bartolomé Bascos	Sitges	8.000
Agustín Andreu	Barcelona	8.000
José Agramonte	Camagüey	8.000
Juan Félix Pou	Villagarcía de Arousa	8.000
José Mestres	Sitges	8.000
Cristóbal Taltabull Mascaró	Maó	4.000
Blas Soler	Sitges	4.000
Mariano Sirvent Urgellés	La Habana	4.000
Isidro Sicart	Vilanova i la Geltrú	4.000
Juan Samá Martí	Vilanova i la Geltrú	4.000
Ángel Sacanell	Barcelona	4.000
Simón Ros	Vilassar de Mar	4.000
Manuel Roca	Barcelona	4.000
Rafael Puget Romà	Barcelona	4.000
Juan Pou Buso	Sant Feliu de Guíxols	4.000
Magín Parladé	Sant Cugat Sesgüeioles	4.000
Jaime Moré	Barcelona	4.000
José Macià	Barcelona	4.000
Juan Llibons	Barcelona	4.000
Tomás Guardia	Barcelona	4.000
Juan Fornell Valldaura	Castelló	4.000
José Ferrer Vidal	Vilanova i la Geltrú	4.000
Celestino Feliu	Barcelona	4.000
Victoriano de Felip	Reus	4.000
Francisco Coronado	Barcelona	4.000
Juan Coma	L'Hospitalet	4.000

3. El auge naviero en los años 1850 y las sociedades en comandita

Nombre	Lugar nacimiento	Capital (pts)
Joaquín Casas	Torredembarra	4.000
Eduardo Carballo	Vic	4.000
José Artés	Tiana	4.000
Pelegrín Tintorer	Barcelona	4.000
Francisco Noriega	Llanes	4.000
Rafael Artes	Yecla	4.000
Odena Hermanos	Reus	3.200
Baltasar Vaquer	Reus	2.400
Pedro Bové Cabré	Reus	2.400
Cayetano Pamies Juncosa	Reus	2.000
Salvador Guimerá	El Vendrell	2.000
Mariano Carbonell Vilanova	Sitges	2.000
Aballí y Cía.		1.600
Sebastián Aballí Prats	Sant Feliu de Guíxols	800
Sebastián Aballí Esteva	Sant Feliu de Guíxols	800
Martín Aballí Esteva	Sant Feliu de Guíxols	800
Juan Abrás	Sant Feliu de Guíxols	800
Gerardo Andreu Rabell	La Habana	800
Narciso Andreu Rabell	Sant Feliu de Guíxols	800
Narciso Blas Casas	Sant Feliu de Guíxols (?)	800
Cristóbal Massana	Sant Feliu de Guíxols (?)	800
José Surís Reig	Sant Feliu de Guíxols (?)	800

FUENTE: AHPB, José Falp, 04.05.1858, 24.11.1858 y 17.12.1858

El capital de Gaspar Roig y Cía. se invirtió en su gran mayoría en la compra de dos buques a vapor. Uno de ellos, de primer nombre *Indio*, se había acabado de construir en los talleres barceloneses de La Maquinista Terrestre y Marítima en abril de 1858; se trataba de «un buque a vapor de hierro con máquinas de hélice que mide 130 pies de burgos de eslora a flor de agua, de manga 18 ½ pies y de puntal 9 ½, siendo su máquina de fuer-

za de 70 caballos» y cuya cubida neta eran 45 «toneladas españolas». ⁶⁵ Al comprarlo, la firma Gaspar Roig y Cía. pagó por él 36.000 pesos fuertes (Riera, 1993: 190). El otro vapor, al que llamaron *Negrilo*, fue comprado en Liverpool a cambio de 5.500 libras esterlinas. Era éste un buque algo mayor que el anterior pues sumaba 146 pies de eslora, 21 pies de manga de construcción y 11 pies de puntal. ⁶⁶ Cabe destacar que a diferencia de las firmas navieras Bofill Martorell y Cía., Pablo María Tintoré y Cía. o de la Hispano Alemana de Vapores, las cuales dedicaron sus buques a la explotación de sendas líneas de navegación de altura, la firma Gaspar Roig y Cía. quiso dedicar sus dos únicos vapores a la navegación de cabotaje. Su único gerente y quienes confiaron en él vieron en la «navegación costanera» su nicho de mercado. Fue por eso que, más allá de la razón social de la empresa, el nombre comercial de la misma fue Compañía Catalana de Vapores Costaneros.

Pero la iniciativa impulsada por aquel marino de Vilassar de Mar no acabó de funcionar, de manera que la razón social Gaspar Roig y Cía. acabó teniendo una existencia efímera y nada rentable. Una parte de los problemas tenía que ver con un pleito que enfrentó a dicha empresa con la firma constructora del vapor *Indio*, o sea con La Maquinista Terrestre y Marítima. En el marco de dicho litigio y apenas cuatro meses después de haberse completado la captación de todo el capital de Gaspar Roig y Cía., exactamente el 10 de marzo de 1859, tuvo lugar una agitada reunión de socios. Quién tomó la palabra, en primer lugar, no fue el gerente sino el socio José Serra Clarós (socio gerente además de la Hispano Alemana de Vapores), que afirmaba hablar en nombre de una comisión creada semanas antes para dirimir las diferencias con La Maquinista. Reunida dicha comisión con los Directores de la empresa constructora del vapor *Indio* «habían alcanzado ponerse de acuerdo con ellos sobre la necesidad de transigir el pleito pendiente entre ambas sociedades». Tomó la palabra, a continuación, el gerente de la naviera, Gaspar Roig, el cual leyó «una proposición firmada por el Señor [Pablo María] Tintorer [*sic*] para tomar en arriendo los buques *Negrilo* e *Indio* por un término dado, la cual no fue tomada en consideración», por el resto de socios. Ante tal desaire y en medio de diferencias tan profundas como evidentes, Roig volvió a tomar la palabra y «manifestó que

⁶⁵ AHPB, Escribanía de Marina, Pedro M. de Fortuny, manual de 1858, 1ª parte, fols. 588-589, 26.06.1858.

⁶⁶ AHPB, Escribanía de Marina, Pedro M. de Fortuny, manual de 1858, 1ª parte, fols. 354-357, 23.04.1858.

con los acuerdos que se acababan de tomar quedaba de hecho disuelta la sociedad y deseando por su parte evitar todo obstáculo y no estar al frente de un negocio que en su concepto no ofrecía los beneficios que se habían calculado al constituirse la sociedad no quería seguir la gerencia que se le había conferido en la escritura social», renunciando y dimitiendo en aquel momento.⁶⁷

Dos semanas más tarde, el 26 de marzo de 1859, la Compañía Catalana de Vapores Costaneros tomó el acuerdo de subastar la propiedad de sus dos vapores al mejor postor. Los interesados debían entregar, en pliego cerrado, sus ofertas en las oficinas de la razón social Viuda de don Buenaventura Solá y Amat antes del 15 de abril siguiente.⁶⁸ No hubo, sin embargo, ningún interesado y pese a sus notables dificultades, aquella peculiar naviera siguió manteniendo su actividad. Finalmente, los socios comanditarios de la empresa hallaron un sustituto para Roig: lo encontraron en la persona de Gaudencio Masó Ruiz de Espejo, un joven empresario con cierta experiencia como armador de veleros mercantes, socio de la firma Rafael Masó e Hijos. Había nacido Masó en Santiago de Cuba y era hijo del comerciante suburensé Rafael Masó Pascual y de la cubana Teresa Ruiz de Espejo. Tras su retorno, desde Cuba a Cataluña, la familia optó por instalarse en Barcelona y no en Sitges. Al poco, el *pater familias* alumbró la firma Rafael Masó y Cía. a la que se acabarían incorporando años después sus dos hijos varones, Rafael y Gaudencio Masó Espejo. Así, en 1852, los tres pudieron constituir la sociedad mercantil Rafael Masó e Hijos, una firma que pronto heredó de la anterior diferentes veleros como la corbeta *Santa Rosalía* (construida en 1838, reformada ampliamente en 1857 y rebautizada entonces como *Nueva Rosalía*) o como la fragata *Paquete de Sitges*.⁶⁹ No en vano los Masó se habían dedicado de forma preferente al comercio marítimo, tanto desde su residencia en Santiago de Cuba (primero a través de la sociedad Rafael Masó y Cía. y más adelante de la firma Masó Primos y Cía.) como desde su domicilio en Barcelona, después.

La incorporación de Gaudencio Masó como gerente de la Compañía Catalana de Vapores Costaneros no se oficializó, sin embargo, hasta el 3 de octubre de 1859. Aquel día se constituyó la nueva sociedad comanditaria Gaudencio Masó Espejo y Cía. en sustitución de la anterior Gaspar

⁶⁷ AHPB, Fernando Moragas, manual de 1859, 3ª parte, fols. 326v-337v, 03.10.1859.

⁶⁸ *La Corona*, 28.03.1859.

⁶⁹ AHPB, Escribanía de Marina, Pedro M. de Fortuny, manual de 1857, 1ª parte, fols. 73-74, 26.01.1857; Jaime Rigalt, manual de 1845, fol. 317, 26.09.1845.

Roig y Cía., con idéntico capital, activo y objeto social, es decir, «la navegación por medio de buques de vapor».⁷⁰ Aquel fue el camino escogido para superar la marcha del gerente y buscar la pervivencia de la naviera. Masó había nacido, como dije, en Santiago de Cuba, la misma ciudad en la que se había enriquecido el promotor de una firma naviera nacida precisamente en aquellos años. Me refiero al cántabro Antonio López y López y a la sociedad Antonio López y Compañía.

⁷⁰ AHPB, Fernando Moragas, manual de 1859, 3ª parte, fols. 326r-337v, 03.10.1859.

4. La naviera de Antonio López y Compañía (1857-1868)

También en la década de 1850 nació una firma naviera cuyo principal impulsor residía (tal que Miguel Martorell, Juan Manuel Bofill, Buenaventura Solà, Pablo María Tintoré, Gaspar Roig y Gaudencio Masó), en Barcelona. Se llamaba Antonio López y había nacido en Comillas (Cantabria), en 1817, en el seno de una familia de escasos recursos económicos. Para mejorar su situación y como tantos jóvenes cántabros, López tuvo que emigrar a otras tierras. Aunque marchó primero a Andalucía optó finalmente por cruzar el Atlántico para intentar hacer las Américas. Tras pasar un tiempo en México, finalmente el joven López acabó en Cuba, instalándose en la capital oriental de la Isla, la ciudad de Santiago. Allí empezó como un modesto comerciante que regentaba un humilde *baratillero* para ir, poco a poco, abarcando otros ramos de actividad. Sus negocios registraron un impulso más que notable tras su boda, celebrada en Barcelona, en noviembre de 1848, con la joven criolla Luisa Bru Lassús. A su retorno a Santiago de Cuba y contando con su propio capital pero también con los caudales que le confiara entonces su suegro, Andrés Bru Puñet (en forma de dote o de comandita), el de Comillas impulsó, en mayo de 1849, la creación de la sociedad Antonio López y Hermano. Una empresa en la que también participaron un joven ingeniero guipuzcoano llamado Patricio Satrústegui así como su hermano, Claudio López y López. En marzo de 1850 López solicitó permiso para establecer una línea de vapores entre Guantánamo y Santiago de Cuba, cuya licencia le fue otorgada casi un año después, en febrero de 1851. Para el servicio de aquella línea, López y sus socios mandaron construir en los astilleros Ambrose W. Thomson, de Filadelfia, un vapor de hélice con casco de madera. Un buque bautizado con el nombre de *General Armero* en honor de quien era entonces comandante general del apostadero de La Habana, Francisco Armero Peñaranda (Rodrigo, 2000a: 17-25). El *General Armero* sería, a la postre, el primero de una amplia nómina de vapores comprados por López y sus socios.

Unos años después, en torno a 1855, López optó por abandonar Cuba para regresar a la península y lo hizo con sus caudales y con un montón de proyectos en la cabeza. No se instaló en su Comillas natal sino en Barcelona, donde vivían sus suegros y cuñados. La más importante empresa que fundó entonces fue, precisamente, la firma naviera que llevó su nombre: la Antonio López y Cía. Con un capital inicial de 1.000.000 de pesetas, la escritura de constitución de la nueva empresa no se firmó, sin embargo, en la

capital catalana sino en Madrid, el 11 de enero de 1857.⁷¹ Hablamos de una naviera que se edificó, en su práctica totalidad, con un capital acumulado en Cuba. De hecho, de los seis socios fundadores de la naviera, tres de ellos se habían enriquecido en Santiago de Cuba junto a Antonio López: su hermano Claudio, Patricio de Satrústegui y Joaquín de Eizaguirre:

Cuadro 13 SOCIOS Y CAPITAL DE A. LÓPEZ Y CÍA (1857-1862)		
SOCIOS DE 'A. LOPEZ Y CIA'	CAPITAL (en pesetas)	
	(1857)	(1862)
Antonio López y López	400.000	1.750.000
Claudio López y López	100.000	250.000
Patricio de Satrústegui	75.000	250.000
Joaquín Marcos de Satrústegui	75.000	---
Joaquín de Eizaguirre	100.000	---
Carlos de Eizaguirre	250.000	500.000
José Andrés Fernández Gayón	---	250.000
TOTAL	1.000.000	3.000.000

FUENTES: AHPNM, Sebastián Carbonell, 11.01.1857; AHPB, Ramon de Miquelarena, 09.06.1864

Los únicos socios que no habían participado de los negocios de López en Cuba eran Carlos de Eizaguirre y Joaquín Marcos de Satrústegui quienes se incluían en la sociedad por ser hermanos de Joaquín y de Patricio, respectivamente. Joaquín Marcos de Satrústegui, Barón de Satrústegui, quien sería años más tarde Cónsul General de España en Londres, apenas se mantuvo un año en la sociedad, de la que se separó en mayo de 1858.⁷² Carlos de Eizaguirre, sin embargo, se mantendría en la misma hasta su muerte, representando siempre una parte importante de su capital.

La dimensión cubana de la naviera no se agotaba, sin embargo, en sus fundadores. Los socios de A. López y Cía. tuvieron por costumbre ceder

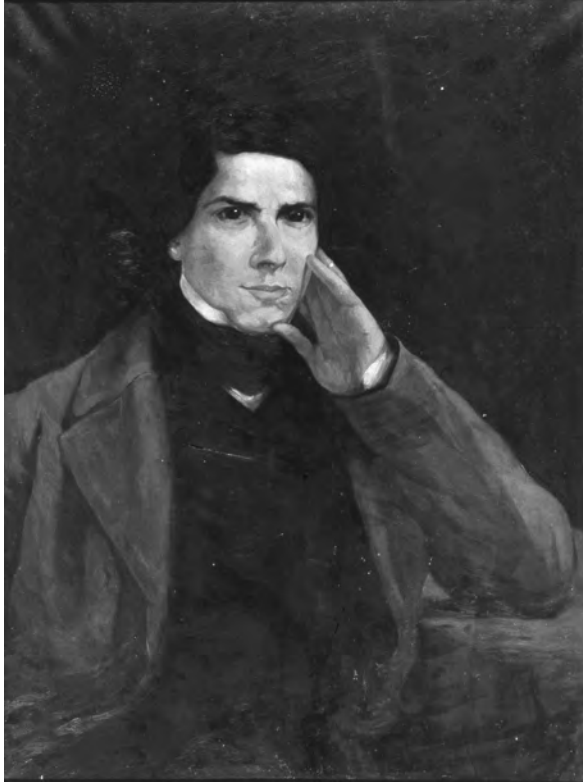
⁷¹ AHPNM, Sebastián Carbonell, manual de 1857, 11.01.1857. En la misma escritura de fundación dejan la puerta abierta a la incorporación de José Gayón (si Antonio López así lo decidiese) con un capital que podía alcanzar las 100.000 pesetas.

⁷² AHPNM, Consulado de España en Londres, protocolo 31.936, 06.06.1873; AHPA, protocolos notariales, Juan Rovira, manual de 1858, 24.05.1858.

(habitualmente mediante contratos privados) parte de su capital en la empresa a otros particulares. Frecuentemente, aquellos *otros socios* serían asimismo indianos enriquecidos en Cuba. A la altura de 1866, por ejemplo, el acaudalado José Samá Mota interesaba en la naviera un capital superior a las 175.000 pesetas. No sería el único caso: al poco de la fundación de A. López y Cía. su principal gerente, Antonio López, cedería 300.000 pesetas de su participación a su paisano Antonio Sánchez de Movellán. Nacido como él en Comillas, Movellán era también un indiano enriquecido en tierras americanas; en su caso, en México. Se afincaría después en la capital francesa, donde se casaría con Amalia Mitjans Colinó, hija del rico indiano catalán, Baltasar Mitjans Ricart, banquero de París para más señas.

Aunque su principal gerente, Antonio López, vivía en Barcelona, la naviera A. López y Cía. estableció su despacho principal en Alicante, donde abrió sus oficinas en marzo de 1857. La elección de Alicante se explica por su voluntad de abrirse negocio facilitando la conexión intermodal (ferrocarril-vapor) entre Madrid y París, aunque se dedicaba a servir una línea cuyos vapores cubrían los principales puertos del mediterráneo, entre Marsella y Cádiz. Al principio tuvieron que alquilar algunos vapores pero pronto empezaron a comprar sus propios buques. Los dos primeros vapores de la A. López y Cía., llamados respectivamente *Madrid* y *Alicante*, fueron comprados en Londres y a principios de 1858 por el socio Patricio Sarrústegui, quien abonó 110.000 pesos fuertes cada uno. Un año después, en febrero de 1859 y por el mismo precio, compraron un tercer vapor al que dieron el nombre de *Marsella*. Con su entrada en servicio, la firma A. López y Cía. pudo realizar tres viajes semanales, entre Cádiz, Alicante, Barcelona y Marsella. Meses después, en otoño, tuvo aquella naviera su primera gran oportunidad para obtener amplios beneficios en un corto período de tiempo. Lo hizo de la mano de la Guerra de África de 1859-1860. Para la campaña militar relámpago que el gobierno de la Unión Liberal desencadenó contra Marruecos necesitó el concurso de vapores mercantes que transportasen tropas, municiones y víveres. Y contó para ello con el apoyo interesado de la naviera de López desde los primeros días del conflicto. De hecho, aquella Guerra de África no sólo representó para Antonio López y sus socios una primera oportunidad de conocer lo beneficioso que resultaba contratar negocios con el Estado sino que, además, como señaló en su día Elena Hernández Sandoica, le pudo abrir las puertas para el contrato de vapores-correo a las Antillas (Hernández Sandoica, 1988).

Tras cinco subastas sin resultado positivo, el Ministerio de Ultramar convocó una nueva subasta para febrero de 1861. Se presentaron dos ofertas: (1) una primera, presentada por aquella asociación de navieros catalanes conformada, como antes vimos, por las tres navieras que venían prestando el servicio desde junio de 1858, quienes se ofrecían a realizar el



Retrato de Antonio López López de joven. Pintura al óleo.
Autor desconocido. (Museu Marítim de Barcelona).

4. La naviera de Antonio López y Compañía (1857-1868)

servicio por 675.000 reales, por viaje redondo; y (2) la segunda, presentada por Carlos Eizaguirre en nombre de la A. López y Cía., que prometía hacerlo por 590.000 reales. El servicio de conducción del correo a las Antillas les fue adjudicado a los segundos por un tiempo de cinco años, a contar desde febrero de 1862, en que se iniciaron los viajes (Rodrigo, 2000a: 30-33). En el momento de la concesión del servicio, por cierto, solamente dos vapores de la naviera A. López y Cía., tenían las condiciones necesarias para realizar travesías trasatlánticas: el *París* y el *Ciudad Condal*. Ambos habían sido comprados de segunda mano, en Amberes, nuevamente por Patricio Satrústegui. Su adquisición se había acabado de formalizar en febrero de 1861, por un precio conjunto de 650.000 francos.⁷³ Ahora bien, según el contrato oficial de conducción de la correspondencia a las Antillas, la firma concesionaria estaba obligada a tener un total de ocho vapores. Entonces, la naviera Antonio López y Compañía tuvo que iniciar una frenética actividad de adquisición de nuevos vapores: en pocos meses compraron los seis buques que les faltaban, es decir, los vapores *España*, *Santo Domingo*, *Isla de Cuba*, *Puerto Rico*, *Cantabria* y *Canarias*.⁷⁴ El nombre de los nuevos buques indica que la naviera A. López y Cía. desplazaba su centro de interés del mediterráneo y, en concreto, de la conexión intermodal entre las capitales española y francesa (*Madrid*, *Alicante*, *Ciudad Condal*, *Marsella* y *París*) para orientarse hacia el Atlántico. Fue en aquellos meses, entre 1861 y 1862, y gracias a su privilegiado contrato con el Estado cuando la firma A. López y Cía. se consolidó como la principal naviera del país.

Además de la compra de los nuevos vapores, la otra gran preocupación de los gerentes y propietarios de la naviera concesionaria consistía en asegurarse tener una representación, propia o delegada, en el puerto gaditano, cabecera de la línea según el Pliego de Condiciones. A finales de 1861 la A. López y Cía. habilitó como sus representantes en Cádiz a la casa de Abarzuza Hermanos, cuyos dos gerentes, Fernando y José de Abarzuza, compartían con los socios de A. López y Cía su dedicación a la navegación trasatlántica y el haberse enriquecido en Cuba. La sociedad Abarzuza Hermanos fue fundada en La Habana en la década de 1830 para dedicarse a «toda clase de negocios mercantiles por cuenta propia y en comisión».⁷⁵ En pocos años, dicha casa de comercio se convirtió en una de las más importantes de La Habana, como demuestra la solidez patrimonial de sus dos gerentes, debido en parte

⁷³ AHPA, protocolos notariales, Francisco Rovira y Serrante, manual de 1861, 10.04.1861.

⁷⁴ MMB, fondo Compañía Trasatlántica, Reales Órdenes 7, 8, 9, 13, 15, 16, 23 y 28.

⁷⁵ ANCU, Tribunal de Comercio, legajo 258.

a su dedicación a la trata ilegal de esclavos.⁷⁶ En 1845, sin embargo, trasladaron al puerto de Cádiz el centro de su actividad, dejando en Cuba al cargo de sus intereses a la casa Peñasco Hermanos y Cía.⁷⁷

La naviera de los Abarzuza les aseguraba un conocimiento de la línea Cádiz-Antillas y especialmente del mundo portuario de La Habana. No obstante, los gerentes de A. López y Cía. diseñaron la creación de una infraestructura propia tanto en Cádiz como en la capital cubana. En el caso de Cádiz se trataba de conseguir el capital suficiente para abrir una Casa de Comercio propia amén de incorporar alguna persona de confianza. Para lo primero, reformarían la escritura de la naviera, triplicando el capital social en noviembre de 1862.⁷⁸ Y además crearían una nueva sociedad (con el idéntico nombre de A. López y Cía. pero personalidad jurídica diferenciada) asociándose a Ramon Armero y Peñaranda y a Antonio Vinent y Vives.⁷⁹ El primero, natural de Fuentes de Andalucía (Sevilla), era hermano del que fuera entre 1848 y 1851 comandante general del apostadero de La Habana, Francisco Armero, cuyas estrechas relaciones con López en Cuba se expresan en el nombre que éste eligió para su primer buque de vapor: *General Armero*. El otro socio, el menorquín Antonio Vinent y Vives, formaba parte de una saga familiar de hombres de mar implicados profundamente en el tráfico de esclavos, bien como capitanes de buques negreros bien como factores de la trata en las costas de África, tal como ha puesto de relieve recientemente Gustau Nerín (Nerín, 2015).

Con unos capitales acumulados merced a su dedicación a la trata africana, Antonio Vinent se instaló en Cádiz, en 1844, donde pasó a ejercer como comerciante y como banquero. En aquella ciudad andaluza viviría durante los siguientes dieciséis años; allí se hizo con un puesto tanto en la vida económica como política local: fundador de la Empresa Gaditana de Hilados y

⁷⁶ Cirilo Villaverde en su novela *Cecilia Valdés* (cuya primera versión data de 1839) relaciona varios de los más veloces buques dedicados entonces a la trata: «Ahí están el *Feliz* de Zuaznavar; la *Vencedora* de Abárzuza; la *Venus* de Martínez, la *Nueva Amable Salomé* de Carballo; el *Veterano* de Gómez, y muchos otros de fama»; cfr. Villaverde (1996), p. 185.

⁷⁷ Constituida el 4 de enero de 1845 con un capital equivalente a 225.000 pesetas de las que 100.000 estaban representadas por la comandita de los hermanos Abarzuza Imbrechts; v. ANCU, Tribunal de Comercio, legajo 258.

⁷⁸ AHPNM, Sebastián Carbonell, manual de 1862, 12.11.1862; AHPC, protocolos notariales, Ramon María Pardillo, manual de 1863, 24.03.1863. Se mantenían los mismos socios excepto Joaquín Eizaguirre. Y se incorporaba José Andrés Fernández Gayon.

⁷⁹ AHPNM, Leon Muñoz y Miguel, manual de 1862, 06.12.1862: los socios de A. López y Cía. de Alicante junto con Armero y con Vinent «han acordado formar una sociedad mercantil en comandita con la denominación A. López y Cía. y domicilio en la ciudad de Cádiz, la cual tendrá por objeto [sic] la consignación de los vapores de los Sres. A. López y Compañía de Alicante, suministro de carbones a los mismos y cualesquiera otros negocios que pudieran convenirla».

Tejidos al Vapor en 1846, y accionista del Banco de Cádiz desde 1848, Vinent sería regidor del Ayuntamiento de la ciudad entre 1848-1851 y 1856-1860. En ese último año trasladaría su residencia a Madrid, donde se inscribiría como comerciante-banquero: en 1865-1866 le encontraremos entre los cuatro principales banqueros particulares de la capital. En aquellas fechas Vinent se había significado como un hombre del partido moderado: Diputado por Segura de la Sierra (Jaen) en 1862, donde compraría numerosos cortijos, y Senador vitalicio desde 1864, recibirá el título de Marqués de Vinent cuatro años más tarde. Su asociación con la naviera A. López y Cía. le permitiría, en otoño de 1864, suministrar carbon y víveres a la escuadra española del Pacífico, negoció que culminó con un importante beneficio.⁸⁰

No sólo el capital acumulado en Cuba había sido fundamental en la génesis de A. López y Cía. sino que la actitud de sus gerentes de la naviera, quienes optaron siempre por elegir como corresponsales a comerciantes enriquecidos antes en Cuba, ilustra nuevamente el hábito entre los indios de mantener y profundizar en la península las relaciones que antes habían tejido en las Antillas. A partir del 1 de enero de 1863, A. López y Cía. abrió, como digo, una casa propia en Cádiz.⁸¹ Al frente se hallaba José A. Fernández Gayon, paisano y familiar de los hermanos Claudio y Antonio López, llegado expresamente desde Santiago de Cuba. Las 250.000 pesetas que aportaría a la naviera provenían del capital que había acumulado en su giro mercantil en la gran Antilla. El representante de A. López y Cía. en La Coruña no sería otro que Eusebio da Guarda, socio primero y gerente después de la razón comercial Viuda de J. Menéndez y Cía edificada con capitales acumulados en Cuba, también en buena medida merced al tráfico de esclavos.⁸² Por otro lado, el representante de la naviera en Santander era el armador Angel Bernardo Pérez. Sus relaciones con López se remontan, al menos, a la estancia de ambos en Cuba: entre 1848 y 1852 Angel Bernardo había actuado como agente de Antonio López y Hermano en Cienfuegos donde vendía los esclavos que éstos le remitían. De regreso a Santander, creó en 1853 la sociedad Pérez y García dedicándose a la importación de maderas y bacalao de Noruega, primero

⁸⁰ Vinent (1865). Al parecer, este negocio lo realizó a través de su comandita con A. López y Cía. creada precisamente para el suministro de carbón.

⁸¹ BTG, fondo Compañía Trasatlántica, Varios A-22, Circulares de 01.12.1862 y 01.01.1863.

⁸² Alonso (1994). Las relaciones entre López y Da Guarda se remontan, al menos, a los primeros años cincuenta del siglo pasado: en el balance final de Antonio López y Hermano de Santiago de Cuba figuraba una partida de 25.150 pesetas «en las expediciones que estaban pendientes de cuenta mitad con E. da Guarda de la Coruña», v. AHPB, Ramon de Miquelerena, manual de 1863, 02.06.1863. Una biografía de este comerciante de origen portugués en Meijide (1991).

en bergantines noruegos e ingleses, y a partir de 1858 en sus propios veleros.⁸³ Casado en 1861 con Carolina Eizaguirre, familia de los socios de A. López y Cía., dos años más tarde empezaría a actuar como consignatario de buques de otras casas, a la par que se incorporaba como consejero del Ferrocarril de Isabel II y del Crédito Cántabro.

La quiebra de la casa Ortiz Vega en 1865 estuvo a punto de arrastrar a Pérez y García a la suspensión de pagos, y si bien pudieron resolver aquella delicada situación no es menos cierto que tardaron años en regularizar sus balances. La incorporación de Santander como puerto de salida de los vapores de A. López y Cía. a partir de 1873 dará una nueva dimensión a la empresa. De hecho, López evitó tener que abrir una casa propia en el puerto cántabro, tal como hiciera en Cádiz, al delegar todas sus funciones en la empresa de Pérez, acordando con él una reforma de la escritura social: el otro socio gerente, José García Alvaro, pasaba a ser comanditario (con una participación de 200.000 pesetas), y junto a Angel Bernardo (también con 200.000 pesetas) se incorporaban Eduardo Pérez de la Riva y -el futuro yerno de López- Joaquín del Piélagos, ambos con un capital de 100.000 de pesetas. Las 400.000 pesetas restantes, hasta el millón escriturado, venía representado por la comandita de A. López y Cía.⁸⁴

Volviendo al puerto de Cádiz cabe señalar que la creciente importancia de la línea oficial de las Antillas para la naviera López contrasta con el declive de la primitiva línea del Mediterráneo; una línea que había pasado a ser, y cada vez más claramente, una línea auxiliar de la principal que enlazaba Cádiz con La Habana. En consecuencia, Alicante tendría un interés cada vez más marginal para la naviera Antonio López y Cia. De esa forma, fue en mayo de 1868 cuando la gerencia de aquella empresa se trasladó a Barcelona, habilitando a la razón Valle y Compañía (conformada por sus antiguos dependientes) como sus consignatarios en el puerto levantino. Desde aquel preciso momento se configuró una estructura dual, que ni siquiera la ulterior transformación en sociedad anónima modificaría: la gerencia de la naviera estaba domiciliada en Barcelona, donde se tomaban las decisiones importantes, mientras que Cádiz albergaba una Delegación que se hacía cargo cotidianamente de todo lo concerniente a la navegación transatlántica. Eso sí, los vapores de la naviera pasaron todos entonces, en 1868, a la matrícula de Barcelona.

⁸³ Uno de los hijos de Angel B. Pérez, Angel Federico Pérez Eizaguirre, escribiría en los últimos años de su vida (en 1944) un 'Historial de la sociedad PEREZ Y CIA. S.C.', manuscrito, que abarca la historia de la empresa entre 1853 y 1907, centrándose en las incorporaciones de socios y dependientes y en los cambios en la escritura social.

⁸⁴ Libro mayor número 2 de 'Angel B. Pérez y Cía'.

5. En los años 1860: de la euforia inversora a la primera crisis del sector

Si en la década de 1850 se podría destacar la creación de cuatro navieras de vapor domiciliadas en Barcelona, puerto donde registraron sus buques, cuatro navieras que se sumaban a la firma pionera del sector (Navegación e Industria), al analizar los años 1860 cabe destacar, por el contrario, la primera (y profunda) crisis registrada en dicho sector. En aquella década tuvo lugar, de hecho, la desaparición de tres de aquellas primeras navieras de Barcelona: la firma Bofill, Martorell y Cía, la Catalana de Vapores Costaneros y la Hispano Alemana de Navegación por Vapor (o Mata Serra y Cía.). Esta última firma fue, precisamente, la primera en desaparecer. Y lo hizo tras un largo y complicado proceso.

5.1 La disolución de la Hispano Alemana de Vapores, la Compañía Catalana de Vapores Costaneros y Bofill, Martorell y Cía.

Volviendo a la firma comanditaria Mata Serra y Cía. (sucesora de la extinta Buenaventura Solá Amat y Cía.), quiero recordar que sus socios acordaron, en mayo de 1858, convertirla en una sociedad anónima, bajo el nuevo nombre de compañía Hispano Alemana de Navegación por Vapor. Aquella conversión no llegaría, sin embargo, a materializarse. Y es que las malas relaciones entre los dos directores provisionales de la naviera (Juan Mata Vendrell y José Serra Clarós) y la mayor parte de los socios comanditarios de la misma acabaron de estallar unos meses después de la adopción de dicho acuerdo. La definitiva ruptura se produjo en el otoño de 1858 y tras la adquisición del vapor *Cataluña* (antes *Calzedonia*). Aquella compra se había realizado, cabe recordar, sin el visto bueno de la Comisión Consultiva de la compañía. Y un nuevo problema vino a sumarse, además, apenas unas semanas después haberse verificado: pronto aquel vapor *Cataluña* sufrió un grave accidente chocando en el Canal de la Mancha con el vapor inglés *Melbourne*. Un accidente

provocado, por cierto, por la impericia del capitán del vapor barcelonés que obligó además a la Hispano Alemana de Vapores a repararlo, prácticamente recién comprado, y a desembolsar once mil duros más, a sumar al coste de su reciente compra.

En aquel contexto y enfrentados sus dos gerentes, Mata y Serra, a la Comisión Consultiva de la compañía tuvieron que arrostrar una agitada reunión de socios, acaecida en mayo de 1859. Ambos presentaron entonces el balance de la naviera en su último ejercicio; y lo hicieron, además, fuera del plazo reglamentario. Para más inri, los beneficios de aquel último ejercicio habían sido ciertamente pobres: apenas 2.316 duros repartibles entre los socios capitalistas de la naviera. En dicha reunión la Comisión Consultiva de la naviera informó al resto de socios de que no querían aprobar, pero tampoco desaprobado, el balance y la gestión de los directores interinos de la empresa, provocando una situación que no estaba prevista en los Estatutos de la sociedad. Dada aquella anomalía, presentaron entonces todos los miembros de dicha Comisión su dimisión y lo hicieron de forma irrevocable, negándose además a la posibilidad de ser reelegidos. Meses antes había dimitido, por cierto, aunque a título individual, otro de los integrantes de aquella comisión, el socio Lorenzo Milá Mestre. La propuesta de los dimisionarios pasaba por elegir entonces una nueva Comisión Consultiva que quedaba explícitamente encargada de la tarea de aprobar (o no) la gestión de Mata y de Serra al frente de la naviera. Así se hizo, siendo elegidos para tal cometido Lorenzo Milá Mestre (quien volvió a rechazar ostensiblemente el cargo, abandonando la reunión), Andrés Crusat, Ramón Ribas, Miguel Carafi y Pablo Sadó, como vocales titulares; y Pablo Alba, José Angelet y Francisco Camps Artigas, como suplentes.⁸⁵ Así acabó aquella agitada junta de socios: sin haber aprobado el balance de la Hispano Alemana de Vapores ni la gestión de sus dos gerentes, los cuales seguían ejerciendo además su responsabilidad de forma interina. Y con la transformación de la misma en sociedad anónima pendiente de una resolución gubernativa que no acababa de llegar.

La nueva reunión de socios comanditarios de la empresa tuvo lugar diez semanas después, el 7 de agosto de 1859. Unos cuantos socios presentaron, nada más empezar la reunión, una propuesta concreta. Lo hicieron animados por la voluntad, decían, de no «entrar en cuestiones personales y en desagradables debates que a nada conducen». Intentaban evitar, de hecho, que la Comisión Consultiva presentase su informe, aunque no lo

⁸⁵ AHPB, Fernando Moragas Ubach, manual de 1859, 2ª parte, fols. 113v-129v, 22.05.1859.

consiguieron. Y es que dicho informe resultaba ciertamente demoledor contra la gestión de los dos Directores Interinos de la naviera, a quienes acusaban de no haber «mirado lo suficiente por los intereses de la sociedad», por lo que proponían rechazar las cuentas que ambos habían presentado. Les acusaban de haber realizado diferentes operaciones en perjuicio de la masa común de socios y en beneficio, particular, de ambos gerentes. Aquella junta tampoco aprobó las cuentas ni el balance, limitándose a elegir, por unanimidad, una nueva Comisión de siete socios que debía intentar zanjar las desavenencias señaladas con los dos gerentes y, en caso contrario, obrar contra ellos.⁸⁶

En medio de tan turbulenta vida social, llegó la respuesta gubernativa a las pretensiones de transformar aquella sociedad en comandita en una sociedad anónima, por acciones. Mediante una Real Orden, fechada en Madrid el 10 de enero de 1860, el Ministerio de Fomento condicionaba la aprobación de tal cambio a la introducción de ciertas modificaciones en los Estatutos presentados originariamente. Explicados tales cambios en una nueva junta de socios, que se reunió en Barcelona el 14 de abril de 1860, se requería una aprobación unánime, por parte de todos los socios. Una unanimidad que no fue posible: votaron, de hecho, en contra un total de catorce socios, incluyendo sus dos gerentes, Serra y Mata. Tal como dijo el Presidente de aquella reunión: «No habiendo unanimidad en la votación, quedó abandonado el proyecto de de constituirse en sociedad anónima».⁸⁷ Allí mismo decidió convocarse una Junta General Extraordinaria de socios, que se celebró finalmente dos semanas después, el 28 de abril, una nueva reunión que se celebró en la Lonja y que fue presidida por el indiano Miguel Biada Prats. Una agitada reunión que acabó con el único pero relevante acuerdo de poner la sociedad en liquidación. Acordaron también que los que debían dirigir dicha liquidación eran Policarpo Aleu Arandez y Enrique Mayoral.⁸⁸

Ahora bien, ni siquiera el acuerdo de disolución de la naviera acabó con los sonados problemas de aquella empresa. A principios de 1860 el gobierno fletó sus vapores *Barcelona* y *Cataluña* (a razón de un alquiler mensual de ocho mil y de diez mil duros, respectivamente). Uno de sus gerentes, sin embargo, Juan Mata, quiso quedarse con los dieciocho mil duros cobrados

⁸⁶ AHPB, Fernando Moragas Ubach, manual de 1859, 2ª parte, fols. 674v-694v, 07.08.1859. Los miembros de aquella Comisión Consultiva fueron: Lorenzo Milá Mestre, Ramon Sala, Mariano Casí, Miguel Carafi, Antonio Valldejuli, Manuel Jaurés y Pablo Sadó.

⁸⁷ AHPB, Fernando Moragas Ubach, manual de 1860, 2ª parte, 14.04.1860, fols. 325r-335v.

⁸⁸ AHPB, Fernando Moragas Ubach, manual de 1860, 2ª parte, 28.04.1860, fols. 419v-430v.

en mayo de 1860, en lugar de ingresarlos en la caja de la sociedad, como hubiera debido hacer. No contento, sacó además de dicha caja otros 9.707 duros cometiendo, por lo tanto, un desfalco cercano a las ciento cuarenta mil pesetas. Cuando fue descubierto, Mata desapareció del mapa (o, por decirlo en palabras de Mayoral, dejó «de concurrir a la administración de la empresa»). Aquellos hechos derivaron en un pleito ante el Tribunal de Comercio de Barcelona y provocaron una nueva junta de socios, celebrada el 1 de agosto de 1860. Una reunión en la que dimitieron todos los cargos de la empresa, incluyendo sus liquidadores, y en la que se eligió una nueva Comisión con funciones ejecutivas, compuesta por nueve miembros: por Lorenzo Milá Mestre (su Presidente) así como por Mariano Casí, Isidoro Pons, Ramón Sala, Antonio Valldejuli, Agustín Vidal, José Angelet, Manuel Jaurés y José Muntadas. A ellos les tocó decidir que hacer con unos vapores que estaban varados en el puerto de Barcelona, completamente inactivos tras el cese del convenio con el gobierno.⁸⁹ Una de las primeras decisiones que tomaron fue nombrar dos nuevos liquidadores, cargos que correspondieron a Pedro N. Chopitea y a Miguel Mestre Cabañes.⁹⁰ Ambos comprobaron pronto la mala salud de una empresa que había cerrado su último ejercicio con unas pérdidas que superaban las 135.000 pesetas. De hecho, en enero de 1860 la Comisión Liquidadora de la compañía daba por buena una pérdida patrimonial de la empresa del 30 por 100.⁹¹

Unos meses después, en abril de 1860, los socios de la compañía Hispano Alemana dudaban todavía si seguir adelante con la conversión en sociedad anónima o mantenerla como firma comanditaria, aunque con nuevos gerentes (sobre cuya personalidad no había tampoco unanimidad). El capital suscrito en esa fecha era, por cierto, de 1.457.500 pesetas. Las discrepancias internas y la dificultad de transformar la naviera Hispano Alemana en una nueva sociedad comanditaria impidieron, no obstante, la continuidad de una empresa que acabaría liquidándose poco después.⁹² Sus tres vapores corrieron la misma suerte: el 19 de febrero de 1861 la casa Albanés y Compañía, de Tarragona, compró el *Barcelona*, el *Hamburgo* y el *Cataluña* por el precio conjunto de 830.800 pesetas, una operación realizada en sociedad con el comerciante gaditano Manuel Lloret. Por esa razón, aquellos tres vapores pasaron a la matrícula de Cádiz, en junio de 1862.⁹³

⁸⁹ AHPB, Fernando Moragas Ubach, manual de 1860, 3ª parte, 01.08.1860, fols. 256v-271v.

⁹⁰ AHPB, Fernando Moragas Ubach, manual de 1860, 4ª parte, 19.11.1860, fols. 394v-401r.

⁹¹ AHPB, Fernando Moragas Ubach, manual de 1860, 1ª parte, 29.01.1860.

⁹² AHPB, Fernando Moragas, manual de 1860, 2ª parte, 13.04.1860, 01.08.1860 y 19.11.1860.

⁹³ *Información sobre ...* (1879), p. 256.

Si Juan Mata y José Serra habían sustituido a Buenaventura Solá como gerente de la Hispano Alemana de Vapores, Gaudencio Masó Ruiz de Espejo había hecho lo propio al suceder a Gaspar Roig Llenas en la gerencia de la Sociedad Catalana de Vapores Costaneros. Masó tuvo que arrostrar, en consecuencia, los problemas legados por Roig y tuvo buscar la forma de saldar las deudas de dicha compañía así como de terminar los pleitos derivados de dichos impagos. Uno de aquellos litigios se estaba viendo en Marsella y su definitiva resolución acabó siendo desfavorable para los intereses de la empresa. Condenada, además, a pagar las costas del juicio, el apoderado de la Compañía Catalana de Vapores Costaneros en aquel puerto francés tuvo que aceptar el preventivo embargo del vapor *Indio* para obligarles a hacer frente a las deudas si querían evitar su pronta venta. La forma de resolver aquel contratiempo reveló la falta de entendimiento entre el nuevo gerente de la compañía, Masó, y el resto de socios comanditarios. Estos últimos le habían otorgado su expresa autorización para que pidiese un préstamo («con garantía de buques») que les permitiese recuperar la posesión del susodicho vapor. Aquel fue incapaz, no obstante, de conseguir fondos y se vio obligado a convocar una reunión para informar a sus consocios de que «no se había podido lograr que el Banco ni ninguna sociedad de crédito [de Barcelona] facilitase el dinero en atención a que sus estatutos no les permitían verificar ningún préstamo con garantía de buques y que exigían para hacerlo las firmas de particulares». Masó les venía a pedir, en consecuencia, que unos y otros avalasen con su firma (con su patrimonio) el préstamo, en cuestión. La respuesta que le dieron entonces los comanditarios ilustra muy bien las profundas diferencias que seguían separando en aquella naviera a su único gerente de los muchos socios capitalistas: afirmaron todos que ellos eran meros comanditarios y que, como tales, no podían «tomar ninguna parte en la administración de los bienes de la sociedad». Su única función era, según afirmaban, conceder al gerente autorización para que éste pidiese cantidades a préstamo. Y se limitaron entonces a ratificar dicha autorización.⁹⁴ Cabe añadir, por otro lado, que pese a tan delicada situación, alguna ulterior reunión de socios de la firma Gaudencio Masó Espejo y Cía. no pudo celebrarse por falta de quórum.⁹⁵

Otro nuevo pleito, sustanciado ante el Tribunal de Comercio de Barcelona, volvió a enfrentar a la Compañía Catalana de Vapores Costaneros con la Maquinista Terrestre y Marítima. Dicha empresa les reclamaba casi

⁹⁴ AHPB, Fernando Moragas, manual de 1859, 3ª parte, fols. 339v-341v, 03.10.1859.

⁹⁵ AHPB, Fernando Moragas, manual de 1859, 3ª parte, fols. 529v-530r, 31.10.1859.

20.000 pesetas «por la cuenta de trabajos y materiales empleados para los vapores *Indio* y *Negrito*», en sendas reparaciones terminadas en noviembre de 1859. También en aquel caso, como en el que se había sustanciado meses antes en Marsella, el tribunal mercantil falló en contra de la naviera administrada por Masó.⁹⁶ La Compañía Catalana de Vapores Costaneros había nacido con un capital ciertamente escaso para sus objetivos, necesario sobre todo para comprar los dos buques pero insuficiente para enfrentar cualquier otra eventualidad. Tampoco los escasos ingresos obtenidos por la explotación de aquellos dos vapores alcanzaron para cubrir sus necesarias reparaciones y carenas. Sin recibir beneficios, los socios capitalistas no estuvieron dispuestos a hacer nuevas aportaciones más allá de sus respectivas comanditas, fuese en la forma que fuese. Ni lo habían hecho bajo la administración de Roig ni lo hicieron tampoco bajo la gerencia de Masó. En tales circunstancias, la disolución definitiva de la firma comanditaria Gaudencio Masó Espejo y Cía. parecía tan sólo cuestión de tiempo.

Así, el 9 de diciembre de 1861 tuvo lugar la enésima reunión de los socios de la Compañía Catalana de Vapores Costaneros. Se presentó entonces un informe elaborado por una reducida comisión de tres socios a quienes una junta anterior había encargado de analizar, con detalle, la situación de la naviera. Sus conclusiones fueron tan claras como desesperanzadoras: «la sociedad había perdido aproximadamente un cincuenta y cinco por ciento de su capital», de manera que aquellos tres socios propusieron aplicar uno de los pactos escritos «de la escritura de sociedad [y] dieron la misma por disuelta». Según se aprecia, de hecho, en el «Inventario-balance de la Sociedad de Vapores Costaneros» firmado cuatro días antes, las pérdidas de la empresa ascendían a 43.900 duros (sobre un activo total cifrado en 98.744 duros). No cabe duda de que, desde el punto de vista de la rentabilidad, aquella empresa naviera había resultado una inversión ruinosa para sus socios. Aquel último balance nos permite comprobar cómo la falta de liquidez de la firma dirigida por Masó derivaba, en buena medida, de la morosidad de la administración siendo así que el gobierno español era entonces el principal deudor de la compañía. Por eso, uno de los socios más implicados en la sociedad, Juan Soler, «manifestó que siendo el principal crédito que tiene la sociedad los 10.690 duros que debe percibir del gobierno, quizás convendría que pasase una persona a Madrid para apremiar el cobro de dicha cantidad». Una propuesta que se

⁹⁶ ACA, Audiencia, Tribunal de Comercio, 2186.

acordó derivar a la recién creada Comisión Liquidadora de la naviera: una comisión de tres miembros que estaba integrada por el gerente de la compañía, Gaudencio Masó, por su principal socio capitalista, Federico Maresch, y por el propio Soler.⁹⁷

Las ulteriores gestiones de dicha comisión para una rápida venta de los vapores *Indio* y *Negríto* no dieron ningún resultado. Mientras tanto, uno de los acreedores de la empresa, un tal Contans, proveedor de carbón de sus vapores, había conseguido que el 21 de enero de 1862 el Tribunal de Comercio de Barcelona acordase proceder a una pronta venta judicial del vapor *Indio*; una venta que debía hacer posible el cobro de una deuda que, en su caso, ascendía tan sólo a 1.500 duros.⁹⁸ La situación de la Compañía Catalana de Vapores Costaneros seguía siendo, por lo tanto, desesperada. Aún así, sus liquidadores negociaron con Constans y consiguieron detener aquel inesperado e indeseado golpe paralizando la venta judicial de su principal activo. Y en los meses siguientes siguieron intentando vender (primero) y subastar (después) sus dos vapores, sin obtener ningún resultado positivo. Finalmente, fue el propio Gaudencio Masó Ruiz de Espejo quien ofreció quedarse, a título particular, con la propiedad de los susodichos vapores: lo hizo en mayo de 1862 y acabó pagando por los mismos 20.200 duros. Para Masó aquella parecía ser una buena compra: su propio gerente parece haberse aprovechado de la situación de quiebra técnica de la susodicha naviera para obtener sus dos vapores a precio de saldo; no en vano, en diciembre de 1861 La Maquinista Terrestre y Marítima había cifrado el valor conjunto de dichos dos buques en 35.550 duros (23.300 duros el vapor *Indio* y 12.500 duros el *Negríto*). Siendo así, Masó obtuvo ambos buques pagando apenas el 56 por 100 de su valor contable. Prácticamente entonces, con aquella venta terminó, y de mala manera, la historia de una naviera fundada cuatro años antes por un antiguo capitán negrero de Vilassar de Mar que abandonó el barco a las primeras de cambio. Quienes habían confiado en su proyecto y lo habían financiado con sus capitales, acabaron perdiendo la mayor parte de su inversión.

Poco después de comprarlos, Masó rebautizó a aquellos dos barcos como *Gravina* (ex *Indio*) y *Galiano*, (ex *Negríto*) y los siguió dedicando al comercio de cabotaje. Los capitanes de aquellos dos buques siguieron siendo los mismos que habían trabajado para la Sociedad de Vapores Costaneros: Fulgencio Pascual y Francisco Roca, en el *Gravina* y en el *Galiano* respecti-

⁹⁷ AHPB, Fernando Moragas, manual de 1861, 4ª parte, fols. 463-466, 09.12.1861.

⁹⁸ AHPB, Fernando Moragas, manual de 1862, 1ª parte, fols. 90v-91v, 28.01.1862; y fol. 102, 30.01.1862.

vamente. El sueldo de este último era, por cierto, de 240 pesetas mensuales.⁹⁹ Ahora bien, pese a su ventajoso precio, asumir la nuda propiedad de ambos buques implicaba también hacerse cargo de sus costosas reparaciones. El 13 de octubre de 1862 Gaudencio Masó firmó un contrato con La Maquinista Terrestre y Marítima mediante el cual dicha compañía iba a ejecutar una profunda reparación del vapor *Galiano* (antes *Negríto*) «hasta ponerlo en estado de navegación» que incluía el cambio de «sus dos calderas por otra nueva» y cuyo coste se cifró inicialmente en 8.600 duros o pesos fuertes, a pagar en sucesivos plazos. Sin capacidad financiera suficiente, tuvo Masó que obtener fondos mediante la venta de un 20 por 100 de la propiedad de dichos buques a un comerciante de Barcelona llamado Agustín Martín. Así pudo pagar, ciertamente, una parte de aquellas necesarias reparaciones pero no todas. Además, el coste de la obra fue superior al presupuestado siendo así que a principios de agosto de 1863, Gaudencio Masó aún debía a La Maquinista Terrestre y Marítima un total de 7.325 duros.¹⁰⁰

¿De dónde sacar tal cantidad? Lo que Gaudencio Masó hizo entonces fue vender la mitad de su participación en los dos vapores a su hermano Rafael, quien se convirtió en un nuevo copropietario de los buques. El precio de aquella transmisión fue de dieciséis mil duros (o, si se prefiere, de ochenta mil pesetas) lo que hacía suponer que el valor, según escritura, de ambos vapores se cifraba en doscientas mil pesetas, apenas la mitad del capital que había permitido la fundación de Gaspar Roig y Cía. cinco años antes.¹⁰¹ Nacido también en Santiago de Cuba, el nuevo copropietario de los vapores *Gravina* y *Galiano*, o sea, Rafael Masó Ruiz de Espejo era, desde hacía ocho años, el cuñado de Antonio López y López, promotor y principal gerente de la naviera Antonio López y Compañía, como hemos visto. Uno y otro, Rafael Masó y Antonio López, se habían casado en la capital catalana con dos de las hijas del acaudalado indiano Andrés Bru Puñet, nacidas ambas en Santiago de Cuba; es decir, con Caridad y con Luisa Bru Lassús, respectivamente.

Al vender a su hermano Rafael (socio suyo, además, en la sociedad familiar Rafael Masó e Hijos), Gaudencio Masó convirtió su personal apuesta por la Sociedad de Vapores Costaneros en una cuestión de fami-

⁹⁹ AHPB, Escribanía de Marina, Pedro M. de Fortuny, manual de 1863, 1ª parte, 21.02.1863, fols. 166-167 y 15.05.1863, fols. 376-377; ACA, Audiencia, Tribunal de Comercio, 684.

¹⁰⁰ AHPB, Escribanía de Marina, Pedro M. de Fortuny, manual de 1863, 2ª parte, fols. 630r-633v, 01.08.1863. El dato de la participación de Agustín Marín lo tomó de Riera (1993), p. 190.

¹⁰¹ AHPB, Escribanía de Marina, Pedro M. de Fortuny, manual de 1863, 2ª parte, fols. 670-671, 14.08.1863.

lia. Necesitados, como digo, de fondos, entre julio y agosto de 1863 los hermanos Masó vendieron su corbeta *Viñet* y su fragata *Nueva Teresa Cubana* a la firma Viuda de Mataró e Hijo (y a Antonio Mataró Parés, de Lloret de Mar) y a la sociedad Hijos de Mallol, respectivamente. Con aquellas dos ventas obtuvieron la respetable cifra de diecinueve mil ochocientos pesos fuertes, es decir, casi cien mil pesetas.¹⁰² Cabe suponer que merced a dicha cantidad los hermanos Gaudencio y Rafael Masó Ruiz de Espejo pudieron hacer frente a sus deudas con La Maquinista. En su caso, las dificultades derivadas de la gestión y las costosas reparaciones de los vapores *Gravina* y *Galiano* parecen haberles obligado a descapitalizar su empresa familiar; en otras palabras, las inversiones necesarias para mantener su apuesta por la navegación a vapor les había obligado a buscar liquidez desprendiéndose de algunos de sus veleros mercantes. Hubo aquí un claro proceso de reinversión en la marina de vapor de unos capitales acumulados merced a la actividad de la marina velera catalana así como también a una previa experiencia empresarial en Santiago de Cuba, desarrollada por una familia de indianos originarios de Sitges.

Pese a sus esfuerzos, los hermanos Masó no consiguieron levantar la ruinoso empresa de Vapores Costaneros. Los problemas financieros de la misma les llevaron a un abierto enfrentamiento con uno de sus capitanes. Así, el 18 de mayo de 1864 el capitán del vapor *Galiano*, Francisco Roca Figueras, comunicó a la compañía su voluntad de dejar el mando del buque. Al romper su relación, la empresa le debía 3.425 pesetas «parte por préstamos que les hiciera de mayor cantidad y parte por salarios». Roca falleció poco después sin haber percibido tal cantidad. Tampoco la percibieron sus hermanas y herederas, quienes debieron acudir al Tribunal de Comercio demandando a los deudores, los hermanos Masó Ruiz de Espejo.¹⁰³ Ambos hermanos fueron asimismo incapaces de pagar una parte del precio de construcción de su vapor *Gravina* (antes *Indio*) que la firma Gaspar Roig y Cía. había dejado sin pagar a La Maquinista; una deuda que la Catalana de Vapores Costaneros había asumido al adquirir el buque y que ascendía, al menos, a 19.000 pesetas.¹⁰⁴ De hecho, La Maquinista llegó a embargar el vapor *Gravina*, y sólo después de un complicado proceso se pudo levantar el embargo y los Masó pudieron liquidar las cargas del buque. Finalmente, no obstante, tampoco los hermanos Masó

¹⁰² AHPB, Escribanía de Marina, Pedro M. de Fortuny, manual de 1863, 2ª parte, fols 626-627, 03.08.1863 y 28.08.1863.

¹⁰³ ACA, Audiencia, Tribunal de Comercio, expediente 684.

¹⁰⁴ ACA, Audiencia, Tribunal de Comercio, expediente 2.186.

Ruiz de Espejo pudieron mantener a flote aquel negocio derivado del impulso de Gaspar Roig y materializado en la Compañía Catalana de Vapores Costaneros. Se vieron obligados, en consecuencia, a vender sus dos buques. El vapor *Gravina*, por ejemplo, fue vendido a la firma asturiana Oria y Pinilla (quienes lo rebautizaron como *Eduardo*) por 30.000 pesetas (Riera, 1993: 190).

Otra de las firmas navieras que desapareció entonces fue la de Bofill Martorell y Cía. Tras la rescisión, en 1862, del contrato oficial de conducción del correo a las Antillas aquella compañía supo abrir una nueva línea: un servicio regular que conectaba la península con las islas Canarias. De hecho, en sus buques se trasladaba entonces la correspondencia oficial con destino al archipiélago.¹⁰⁵ Su principal legado fue, no obstante, el varadero que sus gerentes hicieron construir en el puerto de Barcelona, concretamente en la zona oriental del mismo, a espaldas del edificio de Capitanía. Hablo de una instalación de 86 metros de longitud, concluida en 1862, que admitía la entrada de buques inferiores a mil toneladas, fuesen éstos veleros o vapores. El varadero rindió a sus promotores moderados beneficios. En el primer semestre de 1873, por ejemplo, les permitió obtener unas ganancias netas equivalentes al 4,5 por 100 de la inversión;¹⁰⁶ a pesar de la dudosa pericia de sus profesionales y de la escasa idoneidad de sus instalaciones. No en vano, como recogió la prensa especializada unos años después, «en el transcurso del tiempo que lleva funcionando [en el varadero] se han tumbado dos o tres buques al subirlos así como a otros les ha faltado la cadena del carro, cayendo al agua animados de una gran velocidad». Por eso, en su reglamento sus promotores lo dejaban bien claro: «No se responde de averías».¹⁰⁷

Ni la línea de Canarias ni el varadero ni el resto de iniciativas propias de sus gerentes sirvieron para salvar a la compañía naviera. Así, cuatro años después de dejar de prestar el servicio de las Antillas, en 1866, sus socios acordaron iniciar la liquidación de la empresa. Aunque el proceso de disolución de Bofill Martorell y Cía. resultó menos traumático y turbulento que el registrado por la compañía Hispano Alemana de Vapor o por la Gaudencio Masó Espejo y Cía. cabe señalar que resultó igualmente desastroso desde el punto de vista económico. Sus liquidadores anunciaron públicamente el 11 de abril de 1867 la venta de «los vapores de hélice *Be-*

¹⁰⁵ *El Consultor* (1863).

¹⁰⁶ BC, Manuscritos, 1462/1, Correspondencia recibida por Manuel Martorell Peña, carta 142, remitida el 26.07.1873

¹⁰⁷ *Revista General de Marina*, 1881, mayo, pp. 765-779: «Algunas noticias sobre factorías de máquinas, machinas y varadero, en el puerto de Barcelona».

renguer y *Almogavar* de 1.000 toneladas de carga y máquinas de 230 caballos y *Tharsis* y *Pelayo* de 600 toneladas y máquinas de 120 caballos».¹⁰⁸ La subasta se realizó el 20 de mayo en las oficinas de la empresa, sitas en la calle Ancha. Y aunque los socios de Bofill Martorell y Cía. confiaban recibir «proposiciones por junto» lo cierto es que únicamente un tal Jacinto Ballet Aguilá se interesó por el vapor *Tharsis*, por el que ofreció «con todo lo que contiene» la cantidad de 75.635 pesetas, una cifra inferior al valor de tasación que le habían otorgado los gerentes de la firma. Los liquidadores de Bofill Martorell y Cía. aceptaron, no obstante, la propuesta de Ballet y le vendieron enseguida el vapor *Tharsis*.¹⁰⁹ El 21 de junio y el 22 de julio de 1867 volvieron a ofrecer en sendas subastas los tres vapores restantes, sin que se presentase postor alguno. En una cuarta subasta, acaecida el 5 de septiembre de 1867, un tal José Francisco Adam ofertó 150.500 pesetas por el vapor *Berenguer*, si bien los liquidadores la rechazaron enseguida «atendida la valoración del buque». A partir de entonces, cambiaron de estrategia: se vieron obligados a ir vendiendo, en diferentes lotes y por separado, el menaje y ajuar de los buques con la intención de convertir en efectivo una parte del activo de la naviera. Más éxito tuvieron al subastar los títulos de deuda pública española que figuraban en la cartera de la compañía, que se vendieron ajustados a su cotización real en plaza.¹¹⁰

El tiempo iba, sin embargo, en contra de la empresa. Así, el 12 de noviembre de 1867 el mismo José Francisco Adam ofreció 90.000 pesetas por el vapor *Almogavar* «con sus máquinas, aparejos y demás accesorios». Lejos de rechazarla –como habían hecho dos meses antes con la oferta que Adam había hecho por el *Berenguer*–, los subastadores optaron por trasladar la propuesta a la junta de socios de Bofill Martorell y Cía. que debía celebrarse el día siguiente.¹¹¹ No obstante, tampoco entonces debieron aceptarla. De hecho, según la Comandancia de Marina de Barcelona tanto el *Berenguer* como el *Almogavar* pasaron a la matrícula de Bilbao, en julio de 1870; eso sí, con los nombres respectivos de *Rita* y *José*. El vapor

¹⁰⁸ *Diario de Barcelona*, 19.05.1867, p. 4.756.

¹⁰⁹ AHPB, José Falp, manual de 1867, 1ª parte, fols. 485-486, 20.05.1867; fols. 539-541, 25.05.1867.

¹¹⁰ AHPB, José Falp, manual de 1867, 1ª parte, fols. 677-678, 21.06.1867; 2ª parte, fols. 778-779, 22.07.1867; fols. 891-894, 05.09.1867; fols. 895-896, 06.09.1867; fols. 897-900, 07.09.1867; fols. 901-903, 09.09.1867; fols. 989-990, 12.10.1867.

¹¹¹ AHPB, José Falp, manual de 1867, 2ª parte, fols. 1105-1106, 12.11.1867. Tampoco se presentó postor alguno en la subasta, celebrada en Barcelona, del almacén que Bofill Martorell y Cía tenía «situado en el muelle de la ciudad de Las Palmas, junto con 4.700 quintales de carbón de Cardiff, más o menos, existentes en el mismo», cfr. AHPB, José Falp, manual de 1867, 2ª parte, fols. 1133-1134, 30.11.1867.

Pelayo se mantuvo en el registro de la capital catalana: «hoy [consignaba la Comandancia de Marina en 1878, como] bergantin goleta de tres palos».¹¹²

Poco después de la liquidación de la naviera Bofill Martorell y Cía. sus dos gerentes decidieron emprender caminos diferentes. En enero de 1868 se disolvió la asociación empresarial entre Juan Manuel Bofill y sus cuñados, los hermanos Martorell. Miguel, Juan y Manuel Martorell Peña se retiraron entonces del mundo de los negocios «para disfrutar tranquilamente del producto de sus bienes», mientras que Juan Manuel Bofill Pintó y su hijo Juan Bofill Martorell optaron por crear la sociedad J. M. Bofill e Hijo.¹¹³ Tanto Juan como Manuel Martorell pudieron así secundar el afán coleccionista de su hermano Miguel, fundador del actual Museu de Ciències Naturals de Barcelona, denominado inicialmente Museo Martorell de Arqueología y Ciencias Naturales. Los Bofill, por su parte, y singularmente los hermanos Juan y José Bofill Martorell, se especializaron poco después en un negocio vinculado en cierta medida a la navegación a vapor: acabaron convirtiéndose en los principales importadores de carbón de la ciudad. En 1891, por ejemplo, controlaban una cuarta parte del carbón inglés arribado al puerto de Barcelona.¹¹⁴

5.2 Sorteando dificultades: la Sociedad de Navegación e Industria (1853-1870)

Espoleados por la constitución, en 1852, de las navieras Bofill Martorell y Cía. y Pablo M^a Tintoré y Cía, la sociedad Navegación e Industria percibió pronto que era preciso seguir avanzando si no querían verse desplazados por la competencia. Así, en diciembre de 1853 la Junta de Gobierno volvió a convocar a los accionistas de la compañía con el objeto de proponerles un nuevo aumento de capital «para la construcción o adquisición de dos buques de vapor de grandes dimensiones [...] porque habiendo aumentado considerablemente el alimento de la línea con motivo de la rebaja de los fletes [decían], la sociedad necesita esta favorable circunstancia» para aumentar su actividad y hacerse con una mayor cuota de mercado. Se trataba de un incremento del 50 por 100 del capital de la compañía, que debía pasar de diez a quince millones de

¹¹² *Información sobre* (1879), p. 256.

¹¹³ AHPB, José Manuel Planas Compte, manual de 1868, 1^a parte, 17.01.1868.

¹¹⁴ *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 82, 10.03.1892.

reales, para afrontar la construcción, en astilleros británicos, de dos nuevos vapores. Y como el asunto era urgente y no podían esperar a la preceptiva autorización gubernativa, el incremento de capital no se verificó mediante la emisión de nuevas acciones sino que se hizo mediante la creación de 2.000 obligaciones, de 125 duros cada una, garantizadas por los dos buques en construcción, con un interés garantizado al 8 por 100.¹¹⁵

Cuadro 14 ACCIONISTAS DE NAVEGACIÓN E INDUSTRIA (1853)	
Marqués de Casa Fontanellas	210
Jacinto Riba	52
Manuel Lopetegui	50
Carlos Montagu	50
Canuto Carreras	50
Guille Hermanos	50
Compte y Cía.	50
Ramon Vieta	49
Ignacio Villavecchia	46
Joaquín Fontanals	43
Pablo Alegret Soler	28
Tomás Mer	24
Francisco Duhand	22
Francisco Noriega	20
Miguel Díaz de Brito	20
Marqués de la Cuadra	20
María Luisa Barata	19
Manuel Compte	10
Alejandro Bacardí	9
Cuenfare Guañabens	9
Pablo Valls	8

¹¹⁵ AHPB, José Manuel Planas Compte, manual de 1853, 2ª parte, fols. 198-201, 15.12.1853; manual de 1854, fols. 46-47, 28.01.1854.

Luis Villavecchia	5
Fernando Guañabens	5
Ramon de Matas	5
José Neto Darder	4
Carlos Mayoral	4
Francisco Puñet	2
Pablo Vila	2
TOTAL	866

FUENTE: AHPB, José Manuel Planas Compte, Manual de 1853, 2ª parte, fols. 198-201, 15.12.1853

Aquella inyección de liquidez no debió de resultar suficiente puesto que quince meses después de dicha operación, Navegación e Industria se vio obligada a vender a sus arrendatarios «las minas de ulla [sic] o carbón de piedra que dicha sociedad tiene y posee en el término de Benisalem de Mallorca» con todas sus pertenencias además de «los dos hornos que para la elaboración de la cal tiene construidos en el término de Bellvedere desde los años de 1840 y 1842» así como «el almacén de carbón en el muelle de Palma y la caballería, carro, herramientas y todas las demás cosas muebles o semovientes que la sociedad tiene para la explotación de las minas, fabricación de gas y conducción o transporte del carbón».¹¹⁶ La venta se hizo, con toda probabilidad, para obtener fondos con los que financiar la compra de los dos nuevos buques. Así, apenas unas semanas después de vender sus propiedades de Mallorca, la sociedad pudo en efecto abanderar sus «dos [nuevos] vapores de hierro, máquina de hélice, construidos en Inglaterra, nombrados *Europa* y *América*».¹¹⁷ Ahora bien, lejos de resolver los problemas de la empresa, la compra de aquellos dos vapores no hizo sino agravar sus dificultades financieras.

De entrada, la sociedad de Navegación e Industria fue incapaz de abonar la totalidad del importe derivado de su compra de manera que un año después de haberlos abanderado adeudaba todavía 12.324 libras esterlinas (es decir, 59.750 duros) a Mildred Goyeneche y Cía., la casa de comercio y banca de Londres que había financiado la construcción y la entrega de los buques *Europa* y *América*. La morosidad de la firma catalana se

¹¹⁶ AHPB, José Manuel Planas Compte manual de 1855, 1ª parte, fols. 128-129, 23.02.1855.

¹¹⁷ AHPB, José Manuel Planas Compte manual de 1855, 1ª parte, fols 281-283, 30.05.1855.

justificaba entonces, en palabras de su administrador, José Renart, «por efecto de las calamitosas circunstancias que se han atravesado». De esa manera, en mayo de 1856, Navegación e Industria se vio obligada a firmar diferentes letras de cambio y pagarés, a un 8 por 100 de interés, para liquidar su deuda en un plazo no inferior a dos años; obligándose además a aplicar «a la extinción del crédito de los Sres. Mildred Goyeneche y Cía. lo que el gobierno de Su Majestad Católica le entregue del cuarto plazo en que debe satisfacerse el precio de la máquina de 120 caballos que [Talleres Nuevo Vulcano] construyó para el [vapor de la armada] *General Liniers*» así como las ganancias íntegras producidas por la explotación de los vapores *Europa* y *América*.¹¹⁸ En la siguiente junta de accionistas de la compañía, reunida en Barcelona en octubre de 1856, se aprobó un préstamo a favor de la empresa de 75 pesos fuertes por cada una de sus acciones. Los prestamistas (es decir, los propios accionistas de la sociedad) tenían garantizada una ganancia anual del 6 por 100, es decir, de 4,5 pesos fuertes por cada título. Merced a dicha operación financiera, Navegación e Industria ingresó en sus arcas 105.000 pesos fuertes. Una cantidad con la que seguramente pudo acabar de pagar sus dos últimos vapores. A partir de entonces, el capital total de la empresa sumaba 855.000 pesos fuertes o, lo que es lo mismo, 4.750.000 pesetas, de las cuales 2.500.000 eran propiamente su capital social, 1.250.000 pesetas conformaban el capital-obligaciones de la sociedad y las 525.000 restantes eran el préstamo otorgado por los propios accionistas para sortear las dificultades.

En tal situación, y debiendo de abonar los intereses tanto del préstamo como de las obligaciones, no resulta extraña la incapacidad de Navegación e Industria de repartir dividendos entre sus accionistas. No lo hizo ni en 1856 ni en 1857. Ni tampoco resulta extraña la evolución de la cotización de sus títulos en la bolsa de Barcelona; unos títulos cuyo valor de mercado apenas superaba entonces el 50 por 100 de su valor nominal.¹¹⁹ Fue precisamente en aquella difícil coyuntura cuando los gestores de Navegación e Industria buscaron con ahínco la creación de sinergias con otras compañías navieras. Así sucedió con la prestación del servicio oficial de conducción del correo y de los soldados a las islas de Cuba y de Puerto Rico como telón de fondo. Lo cierto es que la participación de la sociedad

¹¹⁸ AHPB, José Manuel Planas Compte, manual de 1856, 1ª parte, fols. 321-324, 07.05.1856.

¹¹⁹ *Almanaque del Diario de Barcelona para 1858*, pp. 100-101: el 3 de febrero de 1857 las acciones de Navegación e Industria se cotizaban a 50,5 mientras que el 1 de abril de aquel año lo hacían a 52. Esta realidad no era, en absoluto, un fenómeno generalizado en el sector de las compañías de navegación. El 31 de marzo de 1857, por ejemplo, las participaciones en la empresa comanditaria Bofill Martorell y Cía. cotizaban a un 131,75 por 100 de su valor nominal.

de Navegación e Industria en dicha alianza empresarial tuvo, sin duda, efectos positivos para su marcha. La cotización, por ejemplo, de sus acciones en la bolsa de Barcelona registró una clara tendencia alcista, mientras prestaban el servicio oficial de conducción del correo a las Antillas.

Cuadro 15 COTIZACIÓN DE LAS ACCIONES DE NAVEGACIÓN E INDUSTRIA (en % sobre su valor nominal)	
31 diciembre 1859	26
30 abril 1860	46
31 octubre 1860	59
30 noviembre 1860	59
31 diciembre 1860	63
31 enero 1861	63
28 febrero 1861	63
31 mayo 1861	65

FUENTE: Almanagues del Diario de Barcelona para 1861 y 1862.

De aquella manera, en el año 1862 la sociedad Navegación e Industria pudo devolver a sus accionistas el préstamo de 75 pesos fuertes por cada uno de sus títulos emitidos, eliminando así una de sus pesadas cargas financieras. No pudo hacer lo mismo, sin embargo, con las 2.000 obligaciones que había suscrito en mayo de 1854; unas obligaciones, por cierto, que eran las únicas de la plaza de Barcelona que no tenían una fecha prevista, fijada con anterioridad, para su amortización. Después de varios ejercicios sin repartir beneficios a sus accionistas, Navegación e Industria repartió, en abril de 1863, un dividendo de 200 reales por acción, ofreciendo por lo tanto una rentabilidad neta del 4 por 100. Aquel mismo ejercicio la naviera de Bofill Martorell y Cía. repartió beneficios equivalentes al 16,4 por 100 de su capital mientras que la Línea de Vapores Hispano-Inglesa (o sociedad Pablo M^a Tintoré y Cía.) hizo lo propio por valor de un 25 por 100 de su capital desembolsado. Quizás por ello la cotización de las acciones de Navegación e Industria volvió a tomar un curso descendente, situándose de nuevo en el 50 por 100 de su valor nominal a finales de 1863. Lo peor, sin embargo, estaba por llegar. Me refiero a la acusada crisis financiera que sacudió la plaza de Barcelona en 1866. Una coyuntura crítica que se llevó por delante, como vimos, a la firma Bofill Martorell y Cía.

Aquella crisis afectó también, y mucho, a la sociedad Navegación e Industria. El cronista financiero del *Diario de Barcelona* afirmaba, a finales de 1866: «la desolación y el espanto está pintado en todos los semblantes. El año que termina ha sido funesto [...] La desolación es hoy completa». Y calculaba, a continuación, el impacto de la crisis en diferentes empresas de la capital catalana, competidoras algunas de Navegación e Industria: las participaciones comanditarias de Pablo M^a Tintoré y Cía., por ejemplo, cotizaban, al acabar 1866, al 75 por 100 de su valor, las de Bofill Martorell y Cía., en liquidación, al 50 por 100 mientras que las acciones de La Maquinista Terrestre y Marítima lo hacían al 60 por 100 de su valor desembolsado. Al acabar, de hecho, 1866 las acciones de Navegación e Industria cotizaban solamente a un 10 por 100 de su valor nominal. Dicho en otras palabras: tras la crisis financiera de 1866 el mercado catalán de capitales valoraba en apenas 250.000 pesetas una empresa cuyo capital desembolsado, de 2.500.000 pesetas, multiplicaba por diez esa cantidad.¹²⁰

Los gestores de la propia sociedad Navegación e Industria valoraron así el impacto de aquella crisis: «Los buques se hallaban amarrados, sin prestar servicio alguno y hasta sin encontrar quien quisiese comprarlos, habiéndose llegado a pensar en su completo desguace, para ahorrar los gastos de custodia y conservación; los talleres arrastraban una existencia lánguida, dejando mezquinos beneficios que no compensaban ni con mucho el interés del capital [...] Los accionistas no cobraron beneficio alguno y sus acciones llegaron a casi no tener valor alguno en el mercado».¹²¹ La disolución, por cierto, de Bofill Martorell y Cía. permitió que Navegación e Industria les sustituyese como concesionarios del servicio oficial de vapores-correo entre la península y las Islas Canarias. Así, desde 1866, sus vapores establecieron un servicio regular de comunicación con los puertos canarios merced al cual la empresa recibía una subvención por parte de la Hacienda pública, que se incorporó como una fuente de ingresos adicional. A pesar de aquella nueva fuente de negocio, la recuperación de la cotización de las acciones de Navegación e Industria fue muy lenta. Todavía en 1869 la cotización de sus títulos osciló a un tipo medio del 19,5 por 100. Así, en la junta de accionistas de abril de aquel año, los individuos presentes acordaron una profunda modificación de los Estatutos sociales y del Reglamento de la empresa, incluyendo una notable disminución de su capital. Los accionistas de Navegación e Industria acordaron, de hecho,

¹²⁰ *Almanaque del Diario de Barcelona para el año 1867*, pp. 110-111.

¹²¹ *Memoria de la Junta de Accionistas de la sociedad Navegación e Industria ...*, 10 de marzo de 1881; recogida por F. Cabana (1992), p. 52.

reducir el capital de la compañía en un 40 por 100, haciéndolo pasar de 2.500.000 pesetas (en que había quedado fijado en mayo de 1850) a 1.500.000 pesetas, en que se fijó en abril de 1869. La reducción tuvo lugar merced a la conversión de las antiguas acciones nominales de 5.000 reales de vellón (o sea, de 1.250 pesetas) en nuevas acciones al portador de 3.000 reales (o 750 pesetas). Un canje que se verificó en febrero de 1870.

También, como veremos a continuación, la sociedad naviera Pablo María Tintoré y Cía. adoptó una estrategia similar de reducción de su capital social. Lo hizo, sin embargo, unos años después que Navegación e Industria. En ambos casos, la reducción del capital se vio como una forma de superar la crisis registrada en la década de 1860.

5.3 La Sociedad Comanditaria Pablo M. Tintoré y Cía (1862-1876)

La concesión, en 1861, del servicio oficial de conducción de la correspondencia (así como del traslado subvencionado de los funcionarios y soldados) entre la península y sus colonias de Cuba, Puerto Rico y, entonces también, Santo Domingo, a favor de la naviera A. López y Cía., significó un duro golpe para las firmas que se habían asociado, tres años antes, para su prestación, domiciliadas las tres en la capital catalana. Aquella decisión tuvo, desde luego, un notable impacto en la marcha de la Sociedad en Comandita Pablo M. Tintoré y Cía. Como estamos viendo y en contraste con la euforia registrada en los años 1850 en el sector de la marina mercante de Barcelona, la ulterior década de los años 1860 estuvo marcada por un escenario de recesión, un escenario que también afectó, y de manera clara, a la Línea de Vapores Hispano Inglesa. Uno de sus efectos más notables fue el proceso de contracción de su capital social, el cual se produjo mientras se prorrogaba la vigencia de la compañía.

El plazo fijado para la duración de la firma Pablo María Tintoré y Compañía, Sociedad en Comandita, según la escritura fundacional firmada el 28 de noviembre de 1852, era de doce años que vencían en noviembre de 1864. Meses antes de vencer dicho plazo tanto su único gerente como la totalidad de sus socios comanditarios acordaron que preferían prorrogar la compañía antes que disolverla. Así lo hicieron en una reunión acaecida el 14 de diciembre de 1863, en la cual eligieron también a una reducida comisión de socios a quienes otorgaron el mandato de estudiar si convenía introducir alguna reforma en la futura escritura de prórroga. Finalmente, una nueva junta de socios ratificó, el 17 de marzo de 1864, dichos acuerdos incorporando «alguna ligera modificación» entre sus pactos

sociales. Aquella misma noche, además, el gerente Pablo María Tintoré firmó la venta del vapor *Ebro* a la sociedad Casanovas y Compañía, por el precio de 135.000 pesetas «pagadero parte en acciones de [dicha] sociedad (...) y parte en metálico a plazos». Y a continuación inició las gestiones precisas para comprar un nuevo vapor «de grandes dimensiones para poder atender a la línea de Inglaterra (...) creyendo que con los fondos que actualmente posee la compañía y con los que vayan entrando» podrían comprarlo sin exigir nuevas derramas a los socios. Contaba, además, Tintoré con las 200.000 pesetas que conformaban el fondo de reserva de su naviera. En mayo tuvieron lugar dos nuevas reuniones de socios: la primera, el día 6, en que los comanditarios validaron, por una amplia mayoría, el acuerdo de compra del nuevo vapor y supieron que tenían la puerta abierta para participar, o no, de manera individual en la propiedad del nuevo buque; y la segunda, el día 30, cuando se formalizó legalmente la prórroga social (por otros doce años más, hasta el 29 de noviembre de 1876).¹²²

A la hora de establecer el capital social de la nueva Pablo M. Tintoré y Cía., S. en C. (o Línea Hispano Inglesa de vapores) acordaron fijar «el que resulte del valor que tengan los vapores que esta adquirirá de la antigua sociedad de Pablo María Tintoré y Compañía, cuyo valor será el que resulte de la liquidación de la misma». Y el valor de mercado de dichos buques lo tenían que establecer varios peritos, quienes debían valorarlos como si los pusiesen efectivamente en venta. Fijado dicho capital, éste se debía dividir entre las 1.200 cédulas que seguirían conformando y representando el capital de la empresa. Pablo María Tintoré Pastor aprovechó además aquella escritura de prórroga para incorporar como gerente de la naviera a su hermano Joaquín. Así, a partir del otoño de 1864 fueron dos los directores de la Línea Hispano Inglesa: los hermanos Pablo M. y Joaquín Tintoré. El proceso de prórroga de la naviera culminó el 25 de abril de 1865, cuando quedó fijado tanto el valor total de la empresa como el de sus cédulas comanditarias. La prórroga social sirvió, de hecho, para reducir el capital de la naviera Tintoré en un 25 por 100 respecto al que sus socios habían fijado siete años antes, en marzo de 1857, pasando de 2.010.000 a 1.500.000 pesetas. Aquella sensible disminución se practicó mediante la reducción de una cuarta parte del valor asignado a sus 1.200 cédulas comanditarias (las cuales pasaron de evaluarse en 1.675 pesetas, cada una, a hacerlo en tan sólo 1.250 pesetas).¹²³

¹²² AHPB, José Falp, manual de 1864, 1ª parte, fols. 3339r-342r, 06.05.1864; fols. 415r-422v, 30.05.1864.

¹²³ APJMTB, Línea de Vapores Tintoré, caja escrituras, «Escritura de fijación del capital (...) autorizada por D. José Falp», 25.04.1865.

Aún así, la naviera Tintoré acabó teniendo más suerte que la Hispano Alemana de Vapores, la sociedad Catalana de Vapores Costaneros y la propia Bofill Martorell y Cía, que, como vimos, acabarían desapareciendo. Esta última acordó su disolución en 1866, un año después de que hubiese culminado la reducción en el capital social de la sociedad Pablo M. Tintoré y Cía. También la otra naviera que acabó sobreviviendo a dicha coyuntura lo pudo hacer al adoptar una estrategia similar a la que había marcado la naviera Tintoré: en abril de 1869 Navegación e Industria redujo su capital en un 40 por 100, pasando de 2.500.000 pesetas a 1.500.000 pesetas. A partir de aquella fecha ambas firmas, por cierto, Navegación e Industria y Pablo M. Tintoré y Cía., tendrían el mismo capital social.

El 21 de marzo de 1870 tuvo lugar una junta de socios de la naviera Tintoré. La reunión se produjo en los bajos de la casa que Tintoré poseía, en la entonces calle de Mendizabal (hoy Junta de Comerç) y que actuaba como domicilio social de la empresa. Una empresa que acreditaba la propiedad de cuatro buques: los vapores *Duero*, *Ter*, *Tajo* y *Francolí* (y que seguía también gestionando la marcha del vapor *Ebro* cuyos resultados contabilizaban, sin embargo, aparte). Aquellos cuatro vapores se valoraban, en su conjunto, en 1.565.000 pesetas (o sea, un valor que superaba ligeramente, en un 4,3 por ciento, el capital social de la naviera, fijado en 1.500.000 pesetas). Cada uno de aquellos cuatro barcos acostumbraba a realizar una media de cinco viajes redondos al año entre Barcelona y Liverpool, con un consumo medio de unas 360 toneladas de carbón por cada viaje redondo. Las principales mercancías que cargaban, por cierto, entre España e Inglaterra eran naranjas, uvas, pasas y aceite. A la vuelta de Liverpool, sus bodegas no venían siempre completas de manera que se veían obligados a parar en Huelva y allí cargar minerales con destino a Barcelona. De manera ocasional, fletaban también aquellos cuatro vapores en viajes no regulares hacia los principales puertos del mediterráneo español, o de levante. Sabemos también que los beneficios brutos correspondientes al ejercicio de 1869 se situaron en torno a las 195.000 pesetas, es decir, un 13 por 100 de su capital desembolsado. Aún así, se lamentaba Pablo M. Tintoré de que dicho resultado «no ha sido tan satisfactorio como hubiéramos deseado, tanto por los bajos fletes de salida de Liverpool como por la falta que este año ha habido en los principales artículos de exportación».¹²⁴

Aquella no fue, desde luego, una junta cualquiera. De hecho y con el visto bueno de la Comisión Consultiva (compuesta entonces por Narciso

¹²⁴ AHPB, José Falp, manual de 1870, fols. 263r-272r, 21.03.1870.

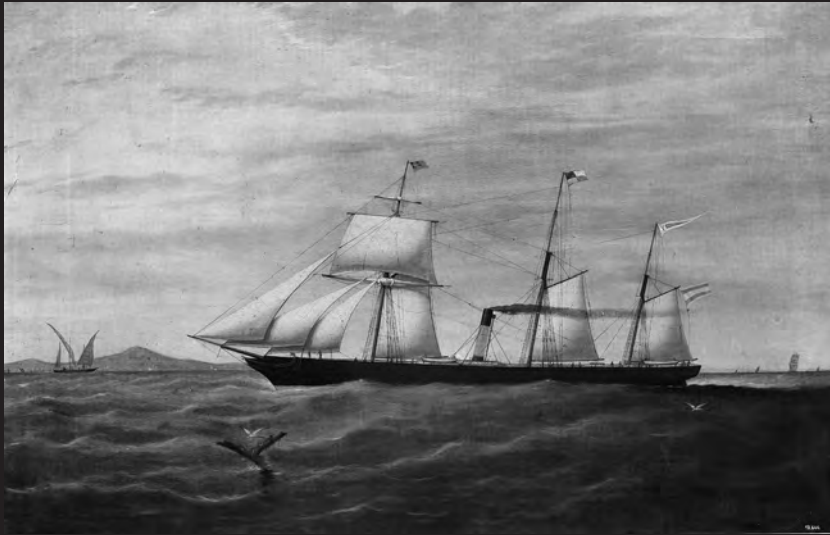
Castells, Ramón Sala y Cristóbal Taltavull), la gerencia propuso a los socios capitalistas la compra de una nueva maquinaria para los vapores *Tajo* y *Ter*, lo que suponía invertir 250.000 pesetas en cada buque; así como un profundo arreglo de las calderas y máquinas del vapor *Francolí*, con un coste previsto de 125.000 pesetas. Pablo M. Tintoré justificaba la adquisición de una nueva maquinaria para los vapores *Ter* y *Tajo* no sólo por su obsolescencia (las calderas del *Tajo* tenían, por ejemplo, catorce años) sino, sobre todo, por la voluntad de incorporar a dichos buques la tecnología más moderna del momento, ahorradora de carbón y de espacio así como también de fuerza de trabajo. Una tecnología reciente que se estaba generalizando en los buques ingleses.

Según palabras del propio Tintoré: «Atendido los adelantos hechos en la construcción de máquinas llamadas de doble cilindro, que consumen sólo una mitad de carbón poco más o menos dando igual fuerza hace que en beneficio de nuestros intereses no aconsejemos el cambio de calderas sino la sustitución en nuevas máquinas». En el caso de vapor *Duero* (cuyas calderas tenían también catorce años), afirmaba Tintoré no haber tomado ninguna determinación, a la espera de informes técnicos: «No aconsejamos hacer lo mismo con el *Duero* hasta que el ingeniero nos dé su opinión para poder acordar si sería más conveniente su venta o el completo cambio de sus máquinas y alteraciones necesarias». Como se trataba, en definitiva, de acometer una crecida inversión por valor de 625.000 pesetas, equivalente al 41,6 por 100 del capital desembolsado de la naviera, resultaba preciso buscar recursos extraordinarios. A propuesta de la gerencia, los socios capitalistas acordaron la emisión de 1.200 obligaciones de 500 pesetas cada una, al 8 por 100 de interés, que podían ser suscritas por ellos mismos, a razón de una obligación por cada cédula de participación en la naviera. Unas obligaciones que deberían quedar, por cierto, completamente amortizadas en cinco años.¹²⁵ En otras palabras, quienes aportaron la financiación necesaria para la adopción de aquellas innovaciones tecnológicas fueron los propios socios capitalistas de la empresa, sin que aquella tuviese que buscar recursos externos en forma de créditos o tuviese que colocar obligaciones en el mercado secundario, entre personas ajenas a la sociedad. Fue entonces también cuando los hermanos Pablo María y Joaquín Tintoré Pastor, como directores de la naviera, apoderaron a Policarpo Pastor Ojero, vecino de Madrid, con el objeto de «celebrar cualesquiera contratas con el gobierno de la Nación (...) conducción de tropas,

¹²⁵ *Ibidem*.



Vapor *Ebro* de la naviera Pablo M. Tintoré y Cia. Pintura al óleo.
Autor desconocido. (Museu marítim de Barcelona).



Vapor *Duero* de la naviera Pablo M. Tintoré y Cia. Pintura al óleo.
Autor desconocido. (Museu marítim de Barcelona).

utensilios u otros efectos y demás que convenga transportar a cualesquiera puntos por medio de los vapores *Ter, Tajo, Duero y Francolí*.¹²⁶ Como habían hecho entre 1858 y 1861, al participar en la explotación del servicio oficial de los vapores-correo a las Antillas, intentaron entonces que los buques de su naviera pudiesen participar de algún remunerador contrato con el Estado.

Quiero llamar la atención, por cierto, de la intervención de uno de los socios comanditarios en la reunión de 21 de marzo de 1870, cuyo exhorto puso de relieve la escasa confianza de Pablo M. Tintoré en la industria de construcciones mecánicas de Barcelona. Me refiero al indiano Luis Fontanals del Castillo, quien tomó la palabra para sugerirle a Tintoré «que en el caso de llevarse a cabo dicho cambio de máquinas procurase que fuesen estas construidas, si era posible, dentro de la nación y no en el extranjero, a fin de favorecer la industria del país. A cuya observación contestó el referido sr. Gerente [según consta en el acta de aquella reunión] que por mucho que era el deseo que tenía de favorecer nuestra industria se vería en la precisión de acudir al extranjero por carecer nuestro puerto de medios con que poder conseguir la prontitud y facilidad que requiere el interés de la sociedad». ¹²⁷ Sea como fuere, los planes de Tintoré tiraron adelante con la aprobación de los socios capitalistas de su naviera y en un plazo (previsto) de seis meses pudieron acometerse aquellos cambios profundos en la maquinaria de sus buques *Ter, Tajo y Francolí*. Es más, apenas cinco años después, la Línea Hispano Inglesa de vapores había sido capaz de digerir aquel gran esfuerzo financiero y todos sus socios se habían reintegrado de las cantidades prestadas. Y mientras tanto no habían dejado de repartir dividendos entre sus socios.

Así, en la asamblea general ordinaria del 28 de noviembre de 1876 (la última de aquella primera etapa en la historia de la Línea Tintoré), su fundador pudo presentar un plácido balance, tanto de su último ejercicio como de los veinticuatro años de marcha de una naviera que llevaba su nombre. Lo hizo acompañado de su sobrino Joaquín María Tintoré Mercader (quien fungía como heredero de su padre, el otrora gerente de la empresa Joaquín Tintoré Pastor). Amortizadas completamente las 1.200 obligaciones que había emitido la sociedad en 1870 «para cambiar las máquinas antiguas de los vapores por otras nuevas de sistema económico» y retirada la asignación prevista como remuneración preceptiva de los gerentes y de los miembros de la Comisión Consultiva, repartieron entonces

¹²⁶ AHPB, José Falp, manual de 1870, fols. 308r-311r.

¹²⁷ AHPB, José Falp, manual de 1870, fols. 263r-272r, 21.03.1870.

entre sus socios la suma total de 96.000 pesetas, a razón de 80 pesetas por cada cédula (ofreciendo, por lo tanto, a sus inversores en aquel ejercicio una rentabilidad neta del 6,4 por 100). En el momento de proceder a la disolución jurídica de aquella primera sociedad, Pablo M. Tintoré quiso «recordar que durante tan largo tiempo [veinticuatro años] jamás se había turbado en lo más mínimo la buena armonía que desde un principio se había establecido» entre los socios. Y uno de los miembros de la Comisión Consultiva, Narciso Castells, «observó que en ninguno de los años de duración de la Compañía dejaron de repartirse beneficios. Y que ha llegado la misma a su término dejando los vapores en disposición de continuar navegando, cosa que en pocas compañías acontece», concluía satisfecho. Unos y otros nombraron, a continuación, como liquidadores de la referida sociedad comanditaria a los socios Antonio Rovira Borrell y Cristóbal Taltabull Mascaró, gerente de La Propagadora del Gas, el primero y un connotado naviero de la ciudad, oriundo de Menorca, el segundo.¹²⁸

Aquella liquidación debe entenderse como un proceso de cambio tan sólo en el plano jurídico. Un proceso que sus gerentes aprovecharon para resolver dos problemas. El primero (y más importante) tenía que ver con los menores herederos de algunos socios comanditarios, ya difuntos. Cuando un socio de la firma Tintoré fallecía, su comandita pasaba a sus herederos (a menudo, menores de edad) cuyos tutores o curadores no podían o no querían ni ceder ni vender dicho capital comanditario y se limitaban a dejar que los menores lo usufructuasen (en algunos casos de forma colectiva y proindivisa). Tampoco habían podido concurrir a la compra de nuevas cédulas, las cuales representaban la porción de cada socio en la propiedad compartida de cada uno de los nuevos vapores de la empresa. En veinticinco años fueron, de hecho, varios los socios que habían fallecido y el problema había ido creciendo, ejercicio tras ejercicio, cual bola de nieve. Poco antes de vencer el plazo de la sociedad, Pablo M. Tintoré se puso en contacto «con algunos tutores de varios menores comanditarios de la Compañía, los cuales le habían expresado que según dictamen de sus abogados no podían proceder a la venta de las comanditas de sus representados sin acudir a los tribunales y como semejante tramitación había de resultar demasiado gravosa, habían creído conveniente guardar una actitud pasiva, esperando la terminación de la compañía». Proceder, por lo tanto, a la liquidación jurídica de la compañía era la mejor manera de resolver aquel problema, para todos. Y de evitar inconvenientes similares, en un futuro.

¹²⁸ AHPB, José Falp, manual de 1876, 4ª parte, fols. 2761-2765, 28.11.1876.

Así, acabó dándose por disuelta la primitiva Pablo M. Tintoré y Cía., sociedad en comandita, para crear, en su lugar, una nueva Pablo M. Tintoré y Cía., sociedad comanditaria por acciones. Al hacerlo, aprovecharon también para proceder a una nueva y significativa reducción del capital social de la susodicha naviera, del orden del cuarenta por ciento; un capital que pasó entonces de 1.500.000 a 900.000 pesetas. No todos los socios aceptaron el plan inicialmente propuesto por el gerente y por la comisión liquidadora (cuya aprobación hubiese requerido una total unanimidad) de manera que los dos liquidadores, de acuerdo con Tintoré, se vieron obligados a entregar a cada uno de los socios que quiso retirarse entonces de la empresa un 53,65 por 100 del valor nominal de sus cédulas, en efectivo, por los beneficios del último ejercicio y, sobre todo, como retorno del caudal invertido «atendido al demérito de los vapores, cuyo pago se hará la mitad al contado y la otra mitad a los noventa días. Y a los socios que quieran continuar en el negocio [informaban a continuación], les serán entregados los beneficios correspondientes al expresado balance y además les serán aplicados 3 acciones de 500 pesetas nominales cada una, de las 1.800 acciones de que contará la sociedad transformada por cada dos mil docentavas partes de capital que tengan en la antigua». El proceso de transición de la primitiva razón social a la nueva culminó, en el plano jurídico, en la junta de socios reunida en Barcelona el 18 de mayo de 1877.¹²⁹

5.4 De la vela al vapor: los hermanos Plandolit y Joaquín Gurri

La inversión necesaria para la compra de uno o varios vapores provocó que la práctica totalidad de las navieras de buques del vapor domiciliadas en Barcelona (con la excepción de la sociedad colectiva A. López y Cía.) se constituyesen como sociedades de responsabilidad limitada: una como sociedad anónima (la firma Navegación e Industria) y el resto como sociedades comanditarias o comanditarias por acciones. El principio de responsabilidad limitada junto a las bondades de la asociación de capitales hicieron posible acometer la inversión necesaria para la compra y explotación de los buques de vapor matriculados en Barcelona. Hubo también, no obstante, un número restringido de particulares quienes acabaron

¹²⁹ AHPB, José Falp, manual de 1877, 2ª parte, fols. 1721-1740, 18.05.1877.

ejerciendo como armadores de buques de vapor. Venían, en algún caso, del mundo del comercio marítimo, como los hermanos Plandolit mientras que en otro caso, el de Joaquín Gurri, procedían de la importación de maderas. Unos y otro apostaron, de hecho, por la navegación a vapor.

Los hermanos José Rafael y Pedro José Plandolit Matamoros (natural este último «de la Ciudad Real de Chiapas en el Reino de Méjico») constituyeron en Barcelona, en noviembre de 1840, la firma Plandolit Hermanos, una empresa que se creaba para continuar los negocios que su común padre venía desarrollando en la capital catalana, tras su regreso del exilio, en Francia y en México. Dos años después, en 1842, se incorporaba a la firma familiar un tercer hermano, Nonito Plandolit Matamoros. Poco después, con la transformación de la Compañía Catalana de Vapor en la sociedad anónima Navegación e Industria, José Plandolit se incorporó como uno de sus accionistas, apareciendo públicamente como individuo de su «dirección». Le tocó, por ejemplo, junto al también accionista Ramón de Martí, formar parte de la pequeña comisión encargada de revisar los balances y de formar los inventarios que se presentaron en la junta de socios en el segundo ejercicio social.¹³⁰ Tras la muerte, años después, de José Rafael Plandolit, sus dos hermanos reformaron, en diciembre de 1858, la escritura social haciendo constar que el capital de la empresa ascendía entonces a 550.000 pesetas.¹³¹ En esa fecha Pedro José Plandolit era uno de los tres directores de una importante compañía aseguradora de la ciudad, el Lloyd Barcelonés de Seguros Marítimos. Otro de los directores era, precisamente, Pablo María Tintoré.¹³²

La firma Plandolit Hermanos acreditaba, de hecho, una gran actividad en el comercio marítimo, sobre todo con América. No en vano, sus vínculos con México habían permitido a los Plandolit participar de forma destacada en la red de comercialización de algodón del sur de los Estados Unidos que, pasando por Matamoros y por La Habana, llegaba a Barcelona en plena guerra civil norteamericana (y, por lo tanto, en plena *fam de cotó*), burlando así el cerco naval impuesto por la armada *yankee* a puertos exportadores como el de Nueva Orleans.¹³³ Una parte de esa actividad importadora (y exportadora) la desarrollaban en sus propios buques. Así, a la altura de 1857 tanto José Plandolit, a título particular, como la casa Plandolit Hermanos figuraban en

¹³⁰ *Navegación e Industria. Memoria leída por el administrador de esta sociedad en la Junta General de socios y accionistas del 31 de marzo de 1845.*

¹³¹ AHPB, José Manuel Planas Compte, manual de 1858, fols. 382-386, 14.12.1858.

¹³² AHPB, Ramon de Miquelerena, manual de 1857, 1ª parte, 29.05.1857.

¹³³ AHPB, José Manuel Planas Compte, manual de 1866, fols. 429-430, 16.08.1866; fols. 519-520, 23.10.1866; fols. 573-574, 20.11.1866 y fols. 623-624, 12.12.1866.

el listado que recogía las 80 firmas navieras de Barcelona, listado en el que se recogían «las casas dueñas de buques o de parte de ellos» domiciliadas en la capital catalana.¹³⁴ Y es que tres años antes, concretamente en septiembre de 1854, José Plandolit había matriculado en Barcelona el vapor *Mahonés*, un buque de 164 toneladas de arqueo totales y 78 toneladas libres para la carga, construido en Inglaterra. Resultó ser aquel el noveno buque de vapor inscrito en el registro de la capital catalana, tras los cinco primeros buques de la Compañía Catalana de Vapor-Navegación e Industria, los dos primeros vapores de Bofill, Martorell y Cía. y apenas tres meses después de que Pablo María Tintoré y Cía, S. en C., matriculara su primer buque en Barcelona.¹³⁵

En julio de 1861 los Plandolit matricularon en Barcelona un segundo buque, la corbeta *Olimpia*, un velero de 350 toneladas de porte de las que 303 se reservaban para la carga. Era, sin duda, un buque de gran porte, valorado en 1866 en 100.000 pesetas.¹³⁶ Lo cierto es que la actividad empresarial de los hermanos Plandolit Matamoros les permitió incrementar notablemente tanto su patrimonio como el capital de su empresa. En menos de ocho años, entre diciembre de 1858 y septiembre de 1866, el capital de Plandolit Hermanos se había triplicado, pasando de 550.000 a 1.555.000 pesetas.¹³⁷ Una parte de aquel incremento patrimonial había permitido a los hermanos Plandolit hacerse con la propiedad de un segundo buque de vapor, de mayores dimensiones, capacidad y potencia que su primer vapor *Mahonés*: me refiero al vapor *María*, un barco «de porte 770 toneladas de total cabida y 470 líquidas para la carga», cuyas máquinas acreditaban una fuerza de 500 caballos, construido en unos astilleros de Glasgow, matriculado en enero de 1863 en la capital catalana y valorado, tres años después, en 400.000 pesetas.¹³⁸

En septiembre de 1866 falleció en Barcelona el mayor de los hermanos, Pedro José Plandolit. El pequeño, Nonito Plandolit Matamoros, se mantuvo como el único gerente de una empresa que, a partir de entonces, adoptó una nueva razón social, Plandolit y Cía. Diez años después, en 1876, la veterana casa Plandolit quebraba. Terminaba entonces una larga aventura empresarial que les había llevado del comercio a la navegación a

¹³⁴ *El Consultor* (1857).

¹³⁵ *Información sobre ...* (1879), p. 256.

¹³⁶ ACA, Hacienda, Volúmenes, 12.608 (1862), donde se recogen los dos buques de Plandolit Hermanos. La valoración de la corbeta *Olimpia* en: AHPB, Escribanía de Marina, Pedro M. de Fortuny, manual de 1866, 1ª parte, fols. 502-503, 12.06.1866.

¹³⁷ AHPB, José Manuel Planas Compte, manual de 1866, fols. 467-471, 18.09.1866.

¹³⁸ AHPB, Escribanía de Marina, Pedro M. de Fortuny, manual de 1866, 1ª parte, fols. 119-120, 05.02.1866. La fecha de su inscripción en la matrícula de Barcelona en: *Información sobre ...*, p. 256. Allí aparecen datos del arqueo del buque, según el cual el vapor *María* desplazaba 1.047 toneladas y podía reservar 533 toneladas netas para la carga (Método Ciscar).

vapor: el primer vapor de los Plandolit, el *Mabonés*, acabó en manos del armador Cayetano Acuña, de Almería, que le dio su apellido, rebautizándolo como *Acuña*, mientras que el vapor *María* lo acabó comprando Pedro Miró Granada, un armador de Palma de Mallorca.¹³⁹

Más suerte que Nonito Plandolit tuvo otro hombre de negocios catalán, llamado Joaquín Gurri Prats, el cual acabaría asimismo apostando por la navegación a vapor. Nacido en 1813 en el seno de una familia de escasos recursos económicos, Gurri siguió, como tantos jóvenes de la Barceloneta, «la carrera de marino mercante». Años después, no obstante, abandonó su condición de marinero para establecerse como comerciante por cuenta propia en la capital catalana «dedicándose especialmente al comercio de maderas», es decir, a su importación del Norte de Europa (Suecia, Noruega, Rusia, ...).¹⁴⁰ En julio de 1857 el activo de su negocio maderero se cifraba en 131.575 pesetas. En esa fecha consiguió establecer una sociedad de cuentas en participación con la Sociedad Catalana General de Crédito, un poderoso banco local que se comprometió a financiar su actividad con 500.000 pesetas (y más, incluso, si era necesario), a cambio de recibir un 25 por 100 de los beneficios de su empresa.¹⁴¹ Tres años después, en mayo de 1860, la sociedad entre Gurri y la Catalana General de Crédito se transformó en una firma comanditaria bajo la razón Joaquín Gurri y Cía.; y así se mantuvo hasta su definitiva liquidación, en diciembre de 1871.

La posibilidad de contar con una línea de financiación externa permitió a Gurri no sólo ampliar su negocio en maderas sino también incorporarse a la actividad armadora. No en vano, la nota necrológica que el Banco de Barcelona publicó a su muerte le definía como «rico comerciante y naviero muy conocido en esta plaza». Así, en marzo de 1868 encargó al carpintero de ribera José Fonts Romeu la construcción de una corbeta, que acabaría denominando *San Francisco de Paula* (aunque sería conocida popularmente como *India*). Su construcción terminó antes de acabar ese año, medía 169 pies de eslora y sus bodegas tenían 574 toneladas libres para la carga. Gurri se hizo cargo del coste de su construcción, aportando de su peculio 300.000 pesetas.¹⁴² Un año después, concretamente en marzo de 1870, Gurri se trasladó a Liverpool para cerrar la compra de un segundo barco para su particular flota, en este caso un buque de vapor. Allí compró

¹³⁹ *Dirección de Hidrografía* (1881), pp. 62-65.

¹⁴⁰ *Diario de Barcelona*, 26 y 28 de noviembre de 1886, páginas 13.539 y 13.641.

¹⁴¹ AHPB, José Falp, manual de 1857, fols. 390-406, 31.07.1857. Para la referencia necrológica, ver la nota anterior.

¹⁴² *Testimonio de vista del título de la propiedad de la corbeta San Francisco de Paula (a) India, otorgada ante la Escribanía de Marina el 21 de enero de 1869* (archivo particular de Martín Rodrigo).

a Thomas Harrison un gran vapor construido siete años antes, en 1863, en Stockton, con dos máquinas de vapor, de 300 caballos, 2.204 toneladas de registro bruto y 1.604 toneladas netas para la carga, por el que pagó 22.000 libras esterlinas.¹⁴³ Dicho vapor, que Gurri matriculó en Barcelona en septiembre de 1870, fue conocido con el nombre de *Castilla*. Años después, en octubre de 1874, Joaquín Gurri compró un tercer barco, me refiero a la fragata *Chica*, un viejo buque que había sido construido en Inglaterra en 1858 cuya capacidad de carga, no obstante, casi doblaba a la corbeta *India* (1.131 toneladas netas).¹⁴⁴ Y se hizo asimismo con un cuarto barco, construido en los Estados Unidos aunque abanderado en Barcelona en 1859: la fragata *Valentina*, cuya capacidad de neta de carga era de 416 toneladas.

La joya de la particular flota de Joaquín Gurri, sin embargo, no era ninguno de sus tres veleros sino su vapor *Castilla*. De hecho, su apuesta por el vapor le animó a presentarse al concurso público abierto por el Ministerio de Ultramar en otoño de 1879 para intentar adjudicarse el servicio oficial de vapores-correo España-Filipinas, una línea que se beneficiaba no sólo de la subvención directa del Estado sino también de la posibilidad de transportar en los vapores la hoja de tabaco filipina que se suministraba a las fábricas de la península. La oferta de Joaquín Gurri debió competir con la de otros tres armadores: con Juan Anglada Ruiz, con la casa hispano-británica Olano Larínaga y Cía. (con base en Liverpool) y con el marqués de Campo. De hecho, de las cuatro propuestas presentadas, la de Gurri era la más cara: se ofrecía a servir la línea de Filipinas a cambio de una subvención de 97.500 pesetas por cada uno de los trece viajes previstos al año (mientras que el marqués de Campo, por ejemplo, ofrecía poco más de la mitad, 49.500 pesetas por viaje). No obstante, Gurri ofrecía rebajar en casi un 5 por 100 el cargo por el tabaco transportado de Filipinas a la península (Rodrigo, 1998b). El Estado adjudicó, finalmente, en enero de 1880, el servicio al marqués de Campo, contrariando las aspiraciones de Joaquín Gurri. Sea como fuere, dos años después, exactamente el 21 de enero de 1882, Gurri acabó vendiendo su vapor *Castilla* a la Compañía Catalana de Vapores Transatlánticos, una naviera recién creada en Barcelona, a cambio de 615.000 pesetas.¹⁴⁵ Y es que a los armadores particulares (como Joaquín Gurri o Nonito Plandolit) les resultaba difícil competir con las grandes firmas armadoras con base y domicilio en el puerto de Barcelona.

¹⁴³ AHPNM, Consulado de España en Liverpool, protocolo 32.004, fols. 205-208, 28.03.1870.

¹⁴⁴ *Escritura de inventario de los bienes relicios por Don Joaquín Gurri y Prats autorizada por el Dr. D. Joaquín Nicolau el 24 de diciembre de 1886 y el 22 de febrero de 1887* (archivo particular de Martín Rodrigo).

¹⁴⁵ AHPB, Antonio de Domènech, manual de 1882, 1ª parte, fols. 85-88, 21.01.1882.

6. Las navieras de Barcelona en tiempos de la Restauración.

Superada la crisis de los años 1860, fue en el último cuarto del siglo XIX cuando los vapores españoles acabaron superando (o, si se prefiere, sustituyendo) a los veleros en la marina mercante del país. Tal como ha documentado Jesús M. Valdaliso, fue entre 1878 y 1886 cuando se aceleró el proceso de transición de la vela al vapor en la flota mercante española (Valdaliso, 1991). Mientras que en 1878 los vapores representaban tan sólo el 26 por 100 de la capacidad total de carga de la flota mercante española, en 1886 habían pasado a representar más del 63 por 100. En aquel proceso, las diversas navieras radicadas en Barcelona jugaron un rol importante. Y al análisis de su trayectoria en aquellos años vamos a dedicar este capítulo, empezando por abordar el proceso de creación de una asociación patronal nacida en la capital catalana con la voluntad de representar los intereses de un sector en transformación como era el de la marina mercante catalana. Me refiero a la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona.

6.1 La creación de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona (1876-1880).

El largo período de la Restauración española ha resultado una etapa de singular interés para los estudiosos de los vínculos históricos entre poder político y poder económico. En parte dada la innegable estabilidad constitucional del período (como es sabido, la de 1876 ha sido la Constitución con mayor vigencia en la historia española), en parte porque la Restauración representa el triunfo de los principios liberales en un ciclo de clara madurez, lo cierto es que son abundantes los estudios, reflexiones y debates sobre las relaciones entre economía y política en la etapa que va de 1875 a 1923. En esas aportaciones podríamos distinguir, *grosso modo*, dos líneas argumentales: (1) una primera, integrada por autores que, con diferentes matices, afirman la preeminencia de la política respecto los intereses económicos (Varela, 1977; Arana, 1988; Pan-Montojo, Puig, 1995; Cabrera, 1997; Cabrera, Del Rey, 2002); y (2) una segunda

que, por el contrario, enfatiza la intensa comunicación entre las esferas del poder económico y del poder político señalando como la primera acostumbra a condicionar a la segunda (Serrano, 1987; Escudero, 1990; Valdaliso, 1990; Fraile, 1991). Tanto para unos como para otros, el análisis de la labor diferentes grupos de interés o de presión (y, en concreto, de sus alcances, límites, éxitos o fracasos) resulta una pieza clave.

En esa línea, lo que aquí propongo es realizar una primera aproximación al estudio de una organización patronal catalana configurada como grupo de interés y que nació y murió con la Restauración: la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona. En buena medida, este capítulo representa una aportación complementaria a un texto similar centrado, en su caso, en el estudio de una organización nacida en el mismo campo socioeconómico aunque con posterioridad: la Liga Marítima Española (Rodrigo, 2003). Pienso que analizar, precisamente, los contrapuntos entre el fracaso relativo de las gestiones de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona en las últimas décadas del siglo XIX con el éxito relativo de la Liga Marítima Española, que consiguió que sus propuestas tomaran cuerpo de ley en los primeros lustros de la siguiente centuria, ofrece cierto interés para el estudio de las relaciones entre economía y política en la España contemporánea.

Apenas unas semanas después de la derrota definitiva de las tropas carlistas en el norte peninsular y unos meses antes de la aprobación de la Constitución de 1876, armadores y consignatarios de la capital catalana decidieron organizarse colectivamente, creando la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona. La asamblea fundacional de la nueva entidad tuvo lugar el 15 de marzo de 1876 en el emblemático edificio de la Llotja donde se reunieron «navieros y consignatarios de buques de altura» de Barcelona dispuestos a constituir una asociación que actuase como un grupo de presión acudiendo «en cuantas ocasiones lo crea conveniente al gobierno de Su Majestad en defensa de los intereses generales de la marina mercante».¹⁴⁶ En el primer reglamento de la Asociación se insistía en su caracterización como grupo de interés al afirmar que su «único objeto [era] el fomento y defensa de la marina mercante española, del comercio marítimo y de los demás ramos relacionados con el mismo».¹⁴⁷ En la primera Junta Directiva de la entidad se dieron cita algunos de los principales comerciantes y navieros afincados en la capital catalana: Jaime Moré Bosch, Eugenio Estasén, Joaquín Gurri, Federico Nicolau, Juan Jover Se-

¹⁴⁶ *Diario de Barcelona*, 17.03.1876-mañana, p. 3162.

¹⁴⁷ *Reglamento de la Asociación de Navieros*

rra, Ramon Riudor (gerente de Font y Riudor) e Isidoro Pons Roura (en representación de la casa José María Serra e Hijo).

Este último fue el primer Presidente de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona ya que al ser «jefe de una de las más antiguas y respetables casas navieras [se diría años después] era indudablemente uno de los más distinguidos representantes de aquel antiguo comercio marítimo de Barcelona, que tanto contribuyó al progreso de esta noble ciudad».¹⁴⁸ De hecho, entre tres de los dirigentes de la citada entidad (José María Serra e Hijo, Font y Riudor, y Juan Jover Serra) sumaban más de 70 buques en propiedad, es decir, el 20 por 100 de la flota barcelonesa.¹⁴⁹ Eso sí, todos veleros. Dicho de otra manera, la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona estuvo promovida y dirigida por genuinos protagonistas de ese *siglo de oro de la marina velera de construcción catalana* (por servirnos del marchamo acuñado por José Ricart y Giralt); un período de esplendor que, sin embargo, empezaba entonces a tocar a su fin (Ricart y Giralt, 1924). Arturo Masriera deploraba que «desde 1875 hasta principios de este siglo [XX] la navegación velera fue decayendo. Un día se amarraba en el puerto de Barcelona un bergantín que aún era hábil para navegar. Otro día una fragata; seguía una corbeta, un brik barca, etc., etc. ... Desguazábanse buques, vendíanse cascos, y nuestras villas costeñas iban ofreciendo el triste aspecto de una decadencia inevitable». Y añadía que, desde entonces, «ni en las maestranzas y astilleros se construían nuevas naves» (Masriera, 1926: 234). Diagnóstico compartido por la propia *Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona* que afirmaba en 1889 que «los buques de vela se van acabando sin ser reemplazados, y aquellas maestranzas tan renombradas de nuestros puertos y de nuestros astilleros han ido desapareciendo [...] Después del año 1871, ninguno de nuestros astilleros ha construido buque alguno mercante»; para concluir afirmando dos años después, en 1891, que «en nuestro país han desaparecido ya aquellas antiguas compañías de veleros».¹⁵⁰

Las dificultades que atravesaba el sector indujeron en 1876 la organización de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona. Parece claro que uno de los desencadenantes de dicha crisis había sido la abolición ocho años antes del *derecho diferencial de bandera*, es decir, del antiguo

¹⁴⁸ *Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona*, 1890, pp. 6-15.

¹⁴⁹ En 1862 eran 69 los buques que sumaban Serra y Sobrinos (31), Font y Riudor (27) y José María Serra e Hijo (11); cinco años después esa cifra había subido hasta 77 (34 veleros de Font y Riudor, 30 veleros de Juan Jover Serra y 13 de José María Serra e Hijo), cfr. Archivo de la Corona de Aragón, Hacienda, Volúmenes, Inv. 1-12.608; *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona*, 10.12.1867, p. 2.

¹⁵⁰ *Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona*, 1889, pp. 131-132; 1891, p. 113.

recargo (situado en torno al 20 por 100 de los derechos de aduana) sobre el valor de las mercancías importadas en buques extranjeros. En la medida que los buques españoles habían estado exentos de su pago ese derecho había sido un instrumento que, mientras estuvo vigente, protegió claramente a los navieros del país de la competencia extranjera. Así, su abolición, promulgada por Laureano Figuerola en noviembre de 1868, acabó teniendo efectos notables para el sector naviero español. Esta última afirmación la podrían suscribir tanto los navieros de entonces como investigadores del presente tales que Jesús María Valdaliso; pero mientras que este último atribuye, precisamente, a la abolición del derecho diferencial de bandera efectos positivos en la ulterior modernización de la flota mercante española, los armadores que sufrieron la crisis insistían en achacar a su desaparición el origen de todos los males que atravesaba el sector.¹⁵¹ De hecho, la demanda de restauración del derecho diferencial de bandera fue el verdadero caballo de batalla para la recién fundada Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona.

La crisis del sector afectó en primer lugar a los propios dirigentes de la Asociación. Su primer presidente, Isidoro Pons, decidió iniciar el proceso de liquidación de J. M. Serra e Hijo en la última semana de 1877. Unos días después, en enero de 1878, renunció precisamente a la dirección de la citada entidad. Con posterioridad Pons y su suegro, únicos socios de la casa citada, se vieron obligados a desistir de sus intenciones liquidadoras «dado que la crítica y azarosa situación por la cual atraviesa la marina mercante [decían en 1879] en la cual la sociedad tiene invertidos cuantiosos capitales» lo desaconsejaba claramente.¹⁵² A Pons le sucedió en la presidencia de la entidad otro destacado hombre de negocios de la ciudad condal, Federico Nicolau, a quién correspondió acaudillar un intenso proceso de presión iniciado en la primavera de 1878. Un proceso liderado por los navieros de altura catalanes en el que se implicaron igualmente algunos de sus homólogos de Bilbao, de Santander, de Vigo, de Cádiz, de Málaga y de Valencia, en el que todos solicitaban, a la vez, una rebaja en determinados derechos de importación así como el restablecimiento del derecho diferencial de bandera. El 14 de mayo de 1878 se reunieron en Madrid navieros de los puertos reseñados en una junta a la que no fueron convocados, sin embargo, ni consignatarios ni armadores de buques dedicados a rutas de

¹⁵¹ Valdaliso (1991), p. 91 y ss. Una visión alternativa insistiría en «la triste situación que atraviesa la marina mercante española desde que las leyes de 1869 la privaran de toda protección», v. *Diario de Barcelona*, 25.01.1880, p. 1028.

¹⁵² AHPB, Gerónimo Cauhcé, manual de 1877, 5ª parte, 29.12.1877, fols. 4000-4005; manual de 1879, 5ª parte, 31.12.1879, fols. 2899-3912.

cabotaje. Aquella decisión pudo condicionar, como se verá, el fracaso relativo de la estrategia diseñada por la entidad de los armadores catalanes: en la medida que los barcos españoles dedicados al cabotaje representaban el 70 por 100 del tonelaje mercante español, los navieros reunidos en Madrid no podían aspirar a representar más que una reducida porción de los empresarios del sector.¹⁵³

Al día siguiente, el 15 de mayo, tuvo lugar una segunda reunión, en este caso, «en el salón de presupuestos del Congreso», presidida por el político catalán Víctor Balaguer, en la que una representación de navieros encabezada por Nicolau se vió con «las comisiones de senadores y diputados de las provincias marítimas», los cuales se comprometieron entonces a la «defensa de los intereses» expresados por los navieros. Un día después, «los señores [Federico] Nicolau, [Luis] Martí y Codolar y [Manuel E. de] Amusátegui, delegados por las comisiones de navieros de Cádiz y Barcelona» se entrevistaron con el Ministro de Hacienda, el marqués de Orovio, con quien acordaron «rebajar los derechos del algodón, del cacao [y] del añil procedente de los puertos de América, [así como] considerar como de cabotaje [...] la navegación que se haga entre la península y las posesiones de Ultramar [además de] permitir a los buques que conduzcan géneros de las Antillas que puedan tocar en los puertos extranjeros sin perder los derechos y considerarlos de procedencia directa», por último, convinieron asimismo «rebajar los derechos de los azúcares [cubanos] cinco pesetas en cada cien kilos». El gobierno no accedió, sin embargo, a la restauración del derecho diferencial de bandera y se comprometió únicamente a «abrir una información para estudiar las consecuencias que ha[bía] tenido su supresión».¹⁵⁴ Así, mediante un Real Decreto fechado el 8 de septiembre de ese año se creó una Comisión Especial Arancelaria en la que tomó parte el entonces presidente de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona. Dicha comisión planteó un interrogatorio al que respondieron algunas de las corporaciones e instituciones económicas catalanas, entre ellas el Fomento de la Producción Nacional, los industriales laneros, la Junta provincial de Agricultura, Industria y Comercio de Barcelona y, por supuesto, la propia Asociación de Navieros y Consignatarios de la capital

¹⁵³ *Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona*, 1888, p. 25; 1886, pp. 21-26. «... de las 199.230 toneladas de buques de vapor de que se componía nuestra marina mercante en 1876, 137.348 lo eran de cabotaje y puertos».

¹⁵⁴ El *Diario de Barcelona* cubrió puntualmente el avance de las gestiones de los navieros, como se puede comprobar en sus ediciones de: 16.05.1878, p. 5835; 17.05.1878, p. 5878; 18.05.1878, p. 5895, 5919 y 5926; 20.05.1878, p. 5997; 21.05.1878, p. 6003-6004 y 22.05.1878, p. 5053.



Vista del muelle de San Bertran del Puerto de Barcelona,
con el vapor *Puerto Rico* (rebautizado como *Joaquín Mumbrú* en 1914)
de la compañía Domingo Mumbrú,
y la maquinaria para realizar la carga mecánica del carbón, 1912. Acuarela.
Autor: A. Casals. (Museu Marítim de Barcelona)

catalana.¹⁵⁵ Respuestas e informes que sirvieron de base a la *Información* elaborada por la referida Comisión parlamentaria.¹⁵⁶

En medio del proceso, el propio Federico Nicolau se hizo en 1879 con un acta como «diputado a Cortes por el voto de las clases más respetables de la ciudad de los Condes [siendo] reelegido en 1884 y 1886, esta última vez por una gran mayoría. En el Parlamento [decía la *Revista de Navegación y Comercio*] se ha distinguido siempre por la sinceridad de sus convicciones» así como por usar la tribuna del mismo para hacer públicos numerosos alegatos proteccionistas.¹⁵⁷ En 1893 Nicolau se hizo con un asiento en el Senado, trasladando entonces a la Cámara Alta sus discursos en demanda de protección al sector. La obtención de un acta en el Congreso (y después en el Senado) por parte de Federico Nicolau parece derivarse, precisamente, de la necesidad que tenía la Asociación de Navieros y Consignatarios de tener un portavoz autorizado en el parlamento de la Restauración; un portavoz que intentase empujar la obra legislativa del mismo en un sentido proteccionista. De hecho, amen de formar parte de la Comisión de Reforma Arancelaria, en 1879 fue nombrado vocal de la Información naviera, y en tal calidad «defendió brillantemente en las deliberaciones de la comisión los intereses de la Marina mercante nacional cuya representación le habían delegado todos los centros marítimos de España en el Congreso que éstos habían celebrado en Madrid anteriormente».¹⁵⁸

No obstante, ni la oratoria de Nicolau ni sus escritos consiguieron (ni entonces ni después) que el gobierno aceptase la principal demanda de los navieros catalanes. El resultado final del trabajo de la Comisión creada en 1879 no se tradujo precisamente en la restauración del derecho diferencial de bandera, pudiendo afirmarse que la labor de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona se saldó entonces con un clamoroso fracaso. En palabras del propio Federico Nicolau, «la información naviera que duró desde 1879 a 1883» sirvió únicamente para «que las corporaciones económicas (proteccionistas) se enfrenta[sen] al gobierno y [a] los partidarios del librecambio».¹⁵⁹ En esos años, una única petición de los navieros catalanes acabó tomando cuerpo legal: en la Ley de Relaciones Comerciales aprobada en el verano de 1882 se estableció que a partir de julio de 1891 (es decir, nueve años después) debía empe-

¹⁵⁵ *Contestación del Fomento; Informe emitido por la Junta; Contestación al interrogatorio*

¹⁵⁶ *Información sobre*

¹⁵⁷ Federico Nicolau: *Estudios jurídicos*

¹⁵⁸ *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 38, 20.11.1890, pp. 1-2.

¹⁵⁹ *Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona*, 1886, p. 22.

zar a regir el cabotaje parcial entre la península y las Antillas; parcial porque remitía a la «importación de productos peninsulares en las Antillas en bandera nacional» pero no del flujo mercantil desde Cuba y Puerto Rico a la península.¹⁶⁰

6.2 La *Febre d'or* en la marina mercante (I): la Compañía Catalana de Vapores Transatlánticos.

Mientras ejercía como presidente de la Asociación de Navieros y Consignatarios, Federico Nicolau fue capaz de promover la creación de una nueva naviera, domiciliada en Barcelona. Una firma que se llamó Compañía Catalana de Vapores Transatlánticos y que se creó en octubre de 1881, al calor de la euforia bursátil y financiera registrada entonces la capital catalana (la cual se acabó conociendo como *La Febre d'Or*). No fue, sin embargo, la única naviera que nació entonces, en aquel febril contexto. Hubo otra, llamada significativamente Compañía Barcelonesa de Vapores Transatlánticos, creada dos meses después, en diciembre, a iniciativa de Juan Bautista Morera Bargalló. Uno y otro, Nicolau y Morera, compartían algunos rasgos como hombres de negocio. Antes de ejercer como armadores de vapores, ambos acreditaban un profundo conocimiento del comercio marítimo catalán y de la marina mercante de vela del país: el primero, en su calidad de veterano agente de aduanas y el segundo como armador de buques veleros.

En 1867 y en sociedad con su hermano Pablo, Federico Nicolau Condeminas había fundado la firma Nicolau Hermanos, una agencia de aduanas dedicada también a «comisiones, tránsitos, consignaciones de buques, fletes, compra y venta por cuenta propia o ajena de frutos peninsulares y coloniales, y representación de compañías y casas españolas y extranjeras y en general a todos los ramos de comercio que permita el movimiento mercantil de esta plaza». Aunque su capital social era limitado, apenas 15.000 pesetas, alertaban sus dos únicos gerentes de que dicha cantidad se establecía atendiendo a «la dificultad para poder realizar cada uno de los socios en las actuales circunstancias su haber particular [...] proponiéndose los dos socios ir aumentando el capital en la proporción que les sea posi-

¹⁶⁰ *Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona*, 1892, p. 6.

ble».¹⁶¹ Además de su actividad al frente de su familiar casa de comercio, Federico Nicolau participó en otras empresas e iniciativas. En 1872, por ejemplo, contribuyó a fundar la sociedad Almacenes Generales de Depósito, una empresa que se acabaría fusionando años después, en 1883, con el Crédito y Docks de Barcelona, sociedad que Nicolau acabaría también presidiendo. De hecho, su actividad empresarial fue más allá del ámbito estrictamente mercantil o naviero; no en vano Nicolau había sido así mismo uno de los fundadores, en 1863, de El Ensanche y Mejora de Barcelona, la principal compañía inmobiliaria por el volumen de obra de la capital catalana durante la segunda mitad del siglo XIX (Tafunell, 1994; Corominas, 2002). Y acabaría formando parte, además, de «todas las Corporaciones populares de la capital de Cataluña», empezando por el Ayuntamiento de Barcelona, institución de la que llegó a ser primer teniente de alcalde.¹⁶² Ejerció también como miembro de la primera junta directiva de una asociación de patricios catalanes que se organizaron movidos por un afán tan caritativo como paternalista: la Asociación de Socorro y Protección a la clase obrera y jornalera, nacida en la primavera de 1880.¹⁶³ Y con el tiempo llegaría incluso a presidir tanto la Unión Hispano-Americana, en 1889, como el Ateneo Barcelonés, un año después.¹⁶⁴

A la altura de 1876, cuando se fundó la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona, el capital social de la firma Nicolau Hermanos se había situado en 400.000 pesetas. Y un año después, en agosto de 1877, al cumplirse diez años de su fundación, los dos socios de Nicolau Hermanos acordaron prorrogar su familiar casa de comercio otros diez años más. El mayor, Federico, retiró entonces 133.333 pesetas para dejar el capital social en 266.666 pesetas; una cifra que ambos hermanos pasaron a repartirse a partes iguales, desde aquella fecha. Nicolau Hermanos intentó inmediatamente, por cierto, conseguir un contrato con el Estado para el transporte de tropas a Manila.¹⁶⁵ A aquellas alturas, la compañía familiar de los hermanos Federico y Pablo Nicolau aparecía, de hecho, como la firma propietaria y armadora de cuatro veleros, matriculados en Barcelon; cuatro buques de los que tres eran de

¹⁶¹ AHPB, Magín Soler Gelada, manual de 1867, 1ª parte, fols. 239-242, 13.02.1867. Federico Nicolau aportó las 2/3 partes del capital (10.000 pesetas) y su hermano Pablo aportó el resto. Los beneficios de la empresa se repartieron en idéntica proporción.

¹⁶² *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 38, 20.11.1890, pp. 1-2.

¹⁶³ *Diario de Barcelona*, 02.04.1880, p. 3931.

¹⁶⁴ *Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona*, 1889, p. 174.

¹⁶⁵ AHPB, Luís Gonzaga Soler Pla, manual de 1877, 3ª parte, fols. 2776-2773, 01.08.1877; fols. 2848-2849, 13.08.1877.

grandes proporciones (la fragata *15 de Marzo* y las corbetas *12 de Junio* y *12 de Noviembre*) y una mucho más reducida (la polacra *Emilia*).¹⁶⁶ Merced a dichos cuatro buques mercantes Nicolau Hermanos aparecía entonces en el puesto número doce de un hipotético ranking de navieros barceloneses.

Fue precisamente a partir de dicha familiar casa de Comercio que los hermanos Nicolau Condeminas pudieron impulsar *ex novo*, en 1881, la creación de una sociedad de responsabilidad limitada dedicada a la explotación de buques de vapor: la Compañía Catalana de Vapores Transatlánticos. Resulta conocido que la legislación española del siglo XIX no favoreció la constitución de sociedades anónimas. Una ley promulgada poco después de la crisis financiera de 1848, guiada por un instinto preventivo y previsor, estableció la obligatoriedad de la autorización real previa a la constitución de este tipo de compañías. No fue hasta el Sexenio Revolucionario cuando una legislación marcadamente liberal permitió la supresión de trabas jurídicas como esta para crear un marco legal propicio a la difusión de formas societarias de responsabilidad limitada. Así, el proceso febril de constitución de compañías que registró la economía catalana entre 1880 y 1881 se explica, precisamente, a partir de la generalización de las sociedades anónimas. Un acelerado proceso de creación de empresas que se dio no sólo en el plano financiero (el más destacado y conocido hasta el momento) sino también en otros sectores de la economía catalana como fue el naviero.

En aquella coyuntura, el 21 de marzo de 1881 Nicolau Hermanos compró en La Habana el vapor *José Baró*, un buque valorado entonces en 250.000 pesetas. El 27 de setiembre de aquel mismo año vendieron una parte de dicho buque a los hermanos Antonio, Emilio y Rodolfo Juncadella Oliva, otra parte a la sociedad Coma Ciuró Clavell y Borrás y otra a Juan Riberas Pomés.¹⁶⁷ Dos semanas más tarde, sin embargo, el 8 de octubre de 1881, todos aquellos socios decidieron profundizar y ampliar su relación, incorporando a la vez al indiano enriquecido en Cienfuegos (Cuba), José Serriñana Trèmols así como a Quirze Riberas y al piloto Francisco Subirach Batlle, constituyendo la Compañía Catalana de Vapores Transatlánticos. Una firma naviera cuyo capital fundacional se fijó en 5.000.000 de pesetas, divididos en 10.000 acciones de 500 pesetas cada una, de las que solamente se pusieron en circulación 6.480 y a cuyos pro-

¹⁶⁶ ACA, Hacienda, Volúmenes Inv. 1, 12.689 (1875-76).

¹⁶⁷ AHPB, Antonio de Domènech, manual de 1881, 4ª parte, fols. 1783-1788, 27.09.1881; 5ª parte, fols. 2169-2173, 02.12.1881.

pietarios sólo se les exigió un desembolso del 50 por 100.¹⁶⁸ Los socios fundadores suscribieron la práctica totalidad de aquellos títulos (en suma, 6.200), repartidos de la siguiente manera:

Cuadro 16 ACCIONISTAS FUNDADORES DE LA COMPAÑÍA CATALANA DE VAPORES TRASATLÁNTICOS (1881)		
Nombre	Accs.	Capital desembolsado
José Serriñana Trémols	1.000	250.000 pesetas
Federico Nicolau Condeminas	845	211.250 pesetas
Pablo Nicolau Condeminas	840	200.000 pesetas
Antonio Juncadella Oliva	565	141.250 pesetas
Emilio Juncadella Oliva	560	140.000 pesetas
Rodolfo Juncadella Oliva	560	140.000 pesetas
Francisco Subirach	440	110.000 pesetas
Quirico Riberas Bosch	370	92.500 pesetas
Juan Coma Xipell	233	58.250 pesetas
Erasmus Ciuró Auter	233	58.250 pesetas
Jaime Clavell Isern	232	58.000 pesetas
Francisco Borrás Clavell	232	58.000 pesetas
Juan Riberas Pomés	90	22.500 pesetas
TOTAL	6.200	1.550.000 pesetas

FUENTE: AHPB, José Falp, manual de 1881, 3ª parte, fols. 2773-2794, 08.10.1881.

Apenas dos meses después de haber constituido aquella nueva razón social, el vapor *José Baró* pasó a ser propiedad de la nueva empresa. Poco antes, en noviembre de 1881, habían comprado el vapor argentino *Santiago* (antes *Po*) por 442.536 pesetas. Y unas semanas después, en enero de 1882, Quirico Riberas recibió órdenes para comprar el vapor *Nederland*, propiedad de la Compañía Holandesa, con domicilio en Rotterdam. No parece, sin embargo, que aquella compra acabase materializándose. Sea como fue-

¹⁶⁸ AHPB, José Falp, manual de 1881, 3ª parte, fols. 2773.2794, 08.10.1881.

re, lo cierto es que la propia Compañía Catalana de Vapores Trasatlánticos acabaría comprando, en Barcelona, el vapor *Castilla* a su armador, el naviero Joaquín Gurri, a cambio de 615.000 pesetas.¹⁶⁹ Fueron tres por lo tanto, los vapores con los que echó a andar (o a navegar, mejor dicho) una empresa cuya dirección reposaba en manos de los hermanos Nicolau Condeminas, quienes eran también sus principales accionistas (con un 27 por 100 de su capital). Ambos acumularon los cargos de director-gerente (Federico) y de vicedirector-gerente (Pablo) y se sentaron en la Junta de Gobierno (o Consejo de Administración) de la nueva sociedad anónima; en una Junta de Gobierno presidida por Antonio Juncadella Oliva e integrada también por su hermano Rodolfo Juncadella y por el indiano enriquecido en Cienfuegos, José Serriñana Trèmols. Cabe insistir en la marcada continuidad, a todos los niveles, entre la sociedad regular colectiva Nicolau Hermanos y la sociedad anónima Compañía Catalana de Vapores Trasatlánticos. Así, por ejemplo, al dar cuenta de la adquisición del vapor *Castilla*, en enero de 1882, la prensa barcelonesa informaba que aquel buque iba a llevar en su trinquete «la antigua contraseña de la casa Nicolau Hermanos, que es la insignia que ostentarán los vapores de la Compañía catalana trasatlántica [*sic*]».¹⁷⁰ Es más, lejos de desaparecer, la firma Nicolau Hermanos pasó a ejercer como consignataria de los buques de la nueva naviera, actuando desde su despacho y escritorio en el entresueo del número 5 de la plaza de Medinaceli.

El capital efectivamente desembolsado por los trece fundadores de la Compañía Catalana de Vapores Trasatlánticos fue de 1.550.000 pesetas y equivalía, en su práctica totalidad, al valor otorgado a los tres vapores de la misma, un apunte contable disfrazado en el epígrafe «material» y cifrado en su primer balance en 1.399.529 pesetas. Pronto, no obstante, consiguieron colocar en el mercado bursátil de Barcelona otras 1.900 acciones hasta completar un total de 8.100 títulos (o, lo que es lo mismo, hasta contar con un capital desembolsado de 2.025.000 pesetas). En su primer ejercicio (es decir, entre octubre de 1882 y septiembre de 1883) la Compañía Catalana de Vapores Trasatlánticos fue capaz de rendir beneficios. Repartió, de hecho, 14.175 pesetas entre los miembros de su Junta de Gobierno y 141.750 pesetas entre sus accionistas (a razón de 17,5 pesetas por acción), un dividendo que equivalía al 7 por 100 de la inversión realizada.¹⁷¹

¹⁶⁹ AHPB, Antonio de Domènech, manual de 1881, 5ª parte, fols. 2001-2006, 05.11.1881; manual de 1882, 1ª parte, fols. 13-14, 07.01.1882 y fols. 58-59, 16.01.1882.

¹⁷⁰ *Diario de Barcelona*, 21.01.1882-tarde, p. 926.

¹⁷¹ *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona*, 30.11.1883, p. 4.



Vapor *Santiago* de la Compañía Catalana de Vapores Trasatlánticos.
Ilustración en un documento. (Museu Marítim de Barcelona)

Aún así, en la junta de accionistas de la sociedad que se reunió en Barcelona el 28 de noviembre de 1883 parece haber empezado un cierto repliegue en el proceso de expansión de aquella nueva firma naviera. A propuesta de Nicolau, los socios acordaron entonces retirar de la circulación un 20 por 100 de sus acciones (es decir, 1.600 títulos), reduciendo el capital de la empresa en idéntica proporción hasta situarlo en 1.620.000 pesetas. Aquel esfuerzo financiero de la compañía se sumó a los problemas de explotación de sus buques de manera que en el siguiente ejercicio (entre octubre de 1883 y septiembre de 1884), lejos de repartir dividendos la Compañía Catalana de Vapores Transatlánticos registró unas moderadas pérdidas, de 18.506 pesetas.¹⁷² Sus buques explotaban sendas líneas transatlánticas en las que debían hacer frente a la competencia de otras navieras, algunas con base en Barcelona. Así, por ejemplo, su vapor *Santiago* cubría la concurrida ruta entre la capital catalana y La Habana (haciendo escalas en Valencia, Málaga, Cádiz, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria y San Juan de Puerto Rico) mientras que su vapor *Castilla* cubría la ruta entre Barcelona, Montevideo y Buenos Aires.¹⁷³

Lejos de mejorar, en 1885 se deterioró todavía más la marcha de la naviera impulsada por los hermanos Nicolau. Así, el siguiente ejercicio, cerrado en septiembre de 1885, volvió a registrar números rojos: el balance ofreció unas pérdidas de 153.607 pesetas, equivalentes al 9,5 por 100 de su capital.¹⁷⁴ Por eso, los interesados en la Compañía Catalana de Vapores Transatlánticos se vieron obligados a aplazar diez días (del 24 de noviembre al 4 de diciembre de 1885) la preceptiva reunión ordinaria anual de su junta de accionistas, convirtiéndola también en extraordinaria.¹⁷⁵ De aquella manera pudieron modificar un artículo de sus estatutos. Hasta entonces el plazo de duración de la sociedad se había fijado en 25 años pero en aquella junta sus accionistas añadieron que la misma podría liquidarse «cuando tenga lugar la pérdida de una tercera parte del capital desembolsado» o bien por acuerdo de las dos terceras partes de los titulares de sus acciones.¹⁷⁶ No debe extrañar, por lo tanto, que su director-gerente, Federico Nicolau, en su condición de presidente de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona, dirigiera unas semanas después, el 22 de enero de 1886, una carta al ministro de Hacienda, con una alusión impersonal a las dificultades de la Compañía Catalana de Vapores Transatlánticos: «Enseguida amarra[rá] sus vapores otra com-

¹⁷² *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona*, 04.12.1884, p. 4.

¹⁷³ *Diario de Barcelona*, 01.01.1885, p. 45.

¹⁷⁴ *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona*, 10.12.1885, p. 4.

¹⁷⁵ *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona*, 03.12.1885, p. 4.

¹⁷⁶ AHPB, Luis G. Soler Pla, manual de 1885, 6ª parte, fols. 3181-3186, 11.12.1885.

pañía que ha prestado grandes servicios y gozado de mucho crédito, y tiene que disolver[se] la sociedad» que la configuraba, decía.¹⁷⁷ Anticipaba así Nicolau la inevitable disolución de aquella empresa, una disolución que acabaría siendo acordada por la unanimidad de sus pocos accionistas el 26 de enero de 1887, apenas cinco años después de su fundación. Aquel fiasco no impidió, sin embargo, que unos meses antes, en 1886, el ministro de Marina, almirante Beranger, hubiese otorgado a Federico Nicolau la Gran Cruz blanca del Mérito Naval «por sus brillantes campañas en el Congreso [de Diputados] a favor de la Marina».¹⁷⁸

Los tres liquidadores de la fallida Compañía Catalana de Vapores Transatlánticos fueron su presidente, Antonio Juncadella, su gerente Federico Nicolau y su principal accionista José Serriñana. Uno de los cometidos de aquella reducida comisión liquidadora fue la realización del activo de la naviera, es decir, la organización de la subasta pública de sus vapores. Tras vender, en primer término, su vapor *Santiago* pusieron en subasta los vapores *Castilla* y *José Baró*. Lo hicieron los días 4 y 5 de abril de 1888, respectivamente, en Barcelona y mediante una almoneda que se había anunciado «a los corresponsales [de la naviera] de Francia, Italia e Inglaterra». En la primera subasta, la del vapor *Castilla*, hubo solamente tres postores: Antonio Camps (quien presentó una ridícula oferta inicial de 25.000 pesetas y enseguida se retiró de la puja), la firma Viuda de Ignacio Marqués y la de Nicolau Hermanos, siendo esta última la empresa que acabó haciéndose con la propiedad del buque ofreciendo finalmente apenas 85.000 pesetas. Y fue también Nicolau Hermanos la empresa que acabó quedándose con la nuda propiedad del vapor *José Baró*, en aquel caso a cambio de 199.500 pesetas.¹⁷⁹

A tenor del resultado de aquellas dos subastas parece claro que los hermanos Nicolau Condeminas obtuvieron algunas ganancias con la liquidación de la Compañía Catalana de Vapores Transatlánticos, la sociedad anónima que ellos mismos habían impulsado unos años antes. Y que fueron los accionistas, a quienes ambos habían convencido para que financiaran su empresa, quienes acabaron asumiendo las pérdidas. Seis semanas después de haberse vendido los vapores *Castilla* y *José Baró*, el 21 de mayo de 1888, una nueva junta de accionistas de la susodicha naviera aprobó por unanimidad el último balance de una sociedad puesta en liquidación un año y cuatro meses antes. Un balance que «arroja[ba] una pérdida de 1.331.991'72 pesetas quedando tan sólo para cubrir el pasivo de 1.620.000

¹⁷⁷ *Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona*, 1886, pp. 36-42.

¹⁷⁸ *El Mundo Naval Ilustrado*, 15.01.1898, p. 48.

¹⁷⁹ AHPB, Agustín Muñoz Verge, manual de 1888, 2ª parte, fols. 729-736 y fols. 737-743, 17.04.1888.

pesetas que importa el capital desembolsado de las 6.480 acciones en circulación, un activo o efectivo disponible de 288.008'38 pesetas», decían. En otras palabras, tras aquella su última reunión, los accionistas de la Compañía Catalana de Vapores Trasatlánticos apenas pudieron recuperar el 17,6 por 100 de los capitales que habían aportado en el momento de su fundación. Alguien como José Seriñana, quien invirtiera en aquella naviera, entre 1881 y 1882, 250.000 pesetas debió asumir la dolorosa pérdida del 82,4 por 100 de dicha cantidad, o sea 205.541 pesetas. Un pésimo resultado, sin lugar a dudas.

El balance, sin embargo, parece algo más satisfactorio para los hermanos Federico y Pablo Nicolau Condeminas. Y es que, tras el fiasco de aquella sociedad anónima, ambos pudieron recuperar (por medio de su familiar casa de comercio) la nuda propiedad de los vapores *Castilla* y *José Baró*, pagando entonces 85.000 y 199.500 pesetas, respectivamente. Dos buques que habían sido comprados, apenas seis años antes, por la Compañía Catalana de Vapores Trasatlánticos, por 615.000 y 255.000 pesetas, respectivamente. No parece que pueda atribuirse la sensible diferencia entre unas y otras cantidades a la depreciación en el valor que ambos buques pudieron registrar entre 1881 y 1888. Cabe suponer, por lo tanto, que al convertirse en los mejores postores en ambas subastas los hermanos Nicolau supieron compensar, en buena medida, las pérdidas que ellos mismos habían sufrido como accionistas de la susodicha compañía. Una buena forma de salir airosos de aquel fiasco. Y de hacerlo sin menoscabo de su público prestigio. En aquel aciago año, por cierto, en 1888, el Diputado a Cortes Federico Nicolau ejercía como miembro de la Comisión Ejecutiva de la Exposición Universal de Barcelona además de cómo presidente de su Comisión de Propaganda.

La sociedad Nicolau Hermanos no duró mucho más, sin embargo, como firma armador de vapores. Y un año y medio después de haber concluido la liquidación de la Compañía Catalana de Vapores Trasatlánticos, en enero de 1890, Federico Nicolau presentó su dimisión como Presidente de la sección de navegación de la Cámara de Comercio de Barcelona, cargo que había ocupado desde la fundación de la entidad, «por haber cesado en su carácter de naviero». Sus colegas de la Cámara de Comercio quisieron, no obstante, que se mantuviese en dicha institución en «su calidad de representante de una compañía marítima».¹⁸⁰ Unos meses después, en noviembre, un grabado representaba su retrato en la portada de la *Revista de Navegación y Comercio*. Una imagen acompañada de una laudatoria nota que

¹⁸⁰ *Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona*, 1890 p. 35.

afirmaba, entre otras muchas cosas: «Tiene el Sr. Nicolau en el comercio de la capital del Principado, un nombre que inspira el mayor respeto y que ha hecho más digno de consideración aún, poniéndolo al frente de una de las más importantes casas navieras» de Barcelona.¹⁸¹ Nada decía, por cierto, aquella nota sobre el hecho de que dicha casa naviera había acabado de mala manera, como acabamos de ver.

6.3 La Febre d'or en la marina mercante (II): la Compañía Barcelonesa de Vapores Transatlánticos.

Dos meses después de que Federico Nicolau hubiese impulsado la creación de su Compañía Catalana de Vapores Transatlánticos (es decir, en diciembre de 1881), Juan Bautista Morera Bargalló hizo lo propio al dar forma a la Compañía Barcelonesa de Vapores Transatlánticos. Una empresa cuyo origen fue, por decirlo en palabras de José Gallart Folch, «una fragata de vela» (Gallart, 1971: 55). También en este caso (como en los de los hermanos Plandolit, en el de Joaquín Gurri o en el caso de los hermanos Nicolau) si queremos conocer el germen de la empresa de vapores impulsada por Morera debemos remontarnos igualmente al mundo de la navegación a vela. Ahora bien, en esta ocasión, para entender mejor el proyecto de Juan B. Morera debemos considerar previamente la figura de Juan Julià Brell, un hombre cuya trayectoria vital expresa un perfil claramente reconocible en muchos de los armadores de la Barcelona de mediados del siglo XIX, es decir, durante la edad de oro de la marina mercante catalana de la que hablaba José Ricart Giralt. De hecho, igual que muchos otros colegas de profesión, en su madurez vital Juan Julià actuó a la vez como comerciante y como armador de buques veleros. Su nombre aparece recogido, por ejemplo, tanto en un listado de comerciantes de Barcelona como en otro listado de empresarios navieros, también con domicilio en la capital catalana, fechados ambos en 1857.¹⁸² Ya entonces, el escritorio de su firma mercantil y naviera estaba situado en el piso Principal del número 36 de la calle Nou de Sant Francesc. Sabemos que en enero de 1860 Julià apa-

¹⁸¹ *Revista de Navegación y Comercio*, 20.11.1890, p. 1; otra nota laudatoria sobre Federico Nicolau en *El Mundo Naval Ilustrado*, 15.01.1898, p. 48.

¹⁸² *El Consultor* (1857). Véase también *El Consultor* (1863).

recía como uno de los nueve nuevos miembros que se incorporaron entonces a la corporativa Junta de Comercio de Barcelona y que dos años después, en 1862, aparecía como el propietario de cuatro buques mercantes.¹⁸³ Y sabemos también que en aquella fecha se situaba en el puesto treinta y cinco de un hipotético ranking de armadores de Barcelona, medido según la contribución de unos y otros a la Matrícula Industrial y de Comercio de la ciudad.¹⁸⁴ Las cosas debieron irle bien a Julià en los años inmediatamente posteriores puesto que en 1867 aparece como el propietario de un velero más, o sea de un total de cinco buques, y su lugar en ese hipotético rango de navieros barceloneses había subido hasta situarse en el lugar número trece. En aquella fecha, por cierto, Juan Julià Brell aparecía también en el listado (fiscal) de comerciantes de Barcelona, aunque lo hacía como socio de la compañía Juan Julià e Hijo, constituida con su único hijo varón, Lorenzo Julià Cayol. Su propio hijo aparecía entonces, en 1867, en el listado de armadores como propietario de un buque mercante. Su domicilio fiscal radicaba en la calle de la Mercè, 16, 4º piso.¹⁸⁵

Cabe indicar que Juan Julià Brell se había casado dos veces; la primera con Juana Cayol y la segunda con Vicenta Calvell. En su primer matrimonio tuvo dos hijas y un hijo (llamados Amalia, Isabel y Lorenzo Julià Cayol) y en su segundo matrimonio tuvo una hija más, Juana Julià Calvell. Sólo su hijo varón se acabó sumando a la empresa familiar. No hicieron lo propio sus tres yernos, o sea, Francisco Marqués (esposo de Amalia), José Masó Rabentós (casado con Isabel) o Juan Mata Pons (esposo de la más pequeña, Juana Julià Calvell).

Si los negocios le habían ido bien a Julià cuando giraba bajo su nombre propio, siguieron marchando viento en popa tras la constitución de la firma J. Julià e Hijo. Así, a la altura de 1875 los Julià aparecen como armadores de nueve buques diferentes y su empresa familiar se situaba entonces (también en base a su contribución a la Matrícula Industrial y de Comercio) en el noveno puesto entre los navieros domiciliados en Barcelona. En apenas trece años, entre 1862 y 1875, Juan Julià Brell había pasado de administrar cuatro veleros a gestionar nueve buques y su lugar en el ranking de los armadores de la ciudad había pasado del lugar treinta y cinco al puesto número nueve. Una progresión espectacular que culminaba una larga e intensa trayectoria empresarial. No en vano Juan Julià Brell murió

¹⁸³ *Diario de Barcelona*, 01.01.1860, p. 5.

¹⁸⁴ ACA, Hacienda, volúmenes Inv. 1 – 12608 (1862). Matrícula Industrial y de Comercio, tarifa 2ª.

¹⁸⁵ *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona*, 10.12.1867, pp. 2 y 3.

en su domicilio de Barcelona el 29 de mayo de 1877, sumando 79 años. La fortuna que dejó a su viuda, Vicenta Calvell, y a sus cuatro hijos se cifraba en un capital de 224.600 pesetas, amén de numerosos bienes inmuebles, radicados todos en Barcelona.¹⁸⁶

Al poco de la muerte del patriarca fallecieron así mismo tanto su viuda como su hijo, quién cerró por última vez los ojos el 11 de abril de 1878, sumando cuarenta y seis años. Así, la casa de comercio fundada tiempo ha por Juan Julià Brell quedó momentáneamente sin ningún administrador al frente. Decididas a mantener el negocio familiar, las hermanastras Amalia Julià Cayol y Juana Julià Calvell buscaron rápidamente dos socios gerentes para garantizar la continuidad de la antigua empresa familiar. Los hallaron en las personas de Nicolás Mir Julià y de Juan Bautista Morera Bargañó. Ambas hermanas buscaron y encontraron así mismo un socio capitalista, Juan Pàmies Permanyer. Así, con un capital total de 400.000 pesetas, unos y otros constituyeron en Barcelona, el 18 de mayo de 1878, la sociedad Morera Mir y Cía cuyo único objeto era «utilizar las relaciones mercantiles creadas por la disuelta sociedad de J. Julià e Hijo». Además, los dos nuevos gerentes de aquella empresa familiar «se obligaron a no emprender en nombre de la nueva sociedad ninguna operación que no sea de las que ordinariamente verificaba la casa de J. Julià e Hijo».¹⁸⁷ No cabe dudar, por tanto, de la clara continuidad entre una y otra compañía. Quiero resaltar, no obstante, que el cambio en la razón social de la firma naviera permitió triplicar su capital, que pasó de las aproximadamente 125.000 pesetas en que se había valorado J. Julià e Hijo a las 400.000 pesetas con que echó a andar Morera Mir y Cía. ¿Quiénes eran, por cierto, los dos nuevos gerentes de la nueva compañía? ¿En quién confiaron las hermanas Julià la continuidad del negocio familiar?

En la escritura fundacional de la nueva empresa, Nicolás Mir Julià firmó como «piloto» de mar. Sabemos que había nacido, en 1839, en Vilassar de Mar en el seno de una familia de marineros y suponemos que pudo ser, tal vez, familiar directo de las medio hermanas Julià, con las que compartía apellido. Gracias al trabajo de Tate Cabré y de Mireia Olivé sabe-

¹⁸⁶ AHPB, Pablo Cardellach, manual de 1877, 2ª parte, fols. 1109-1112, 27.06.1877; manual de 1878, 1ª parte, fols. 843-849, 02.05.1878; fols. 1195-1198, 14.06.1878. Su capital líquido, de 224.600 pesetas, se dividía de la siguiente manera: efectivo, 78.805 pesetas; participación en buques, 74.600 pesetas; créditos a su favor, 57.995 pesetas y cartera de valores, 13.200 pesetas.

¹⁸⁷ AHPB, Pablo Cardellach, manual de 1878, 2ª parte, fols. 999-1006, 18.05.1878. El capital se repartía de la siguiente manera: Juan Pàmies, 125.000 pesetas; Amalia Julià, 100.000 pesetas; Juana Julià, 100.000 pesetas; Juan B. Morera, 50.000 pesetas y Nicolás Mir, 25.000 pesetas. Acordaron, por cierto, una duración para la nueva sociedad de 9 años, 7 meses y 13 días, o sea, hasta el último día de 1887.

mos también que había realizado numerosos viajes transatlánticos, entre Cataluña y América, hasta que obtuvo, en 1866, el título de Capitán de buques. Sabemos que un año después, en 1867, convenció a su hermano Lorenzo y a otros dos socios para comprar un pequeño bergantín, al que llamaron *Pisogas*, así como para armar en dicho velero una expedición en la llamada ruta del tasajo. Expedición en la que unos y otros invirtieron unos 18.000 pesos fuertes y que se saldó con unas ganancias netas del 100 por 100. Y sabemos también, por último, que Nicolás Mir Julià abandonó Vilassar, en 1872, para establecerse en Barcelona (Cabré, Olivé, 2012: 53-56). Seis años después, en 1878, aceptó suceder a Lorenzo Julià Calvell al frente de la antigua naviera Julià, rebautizada entonces como Morera Mir y Cía.

El socio principal de la nueva razón social no fue, sin embargo, Mir sino el otro gerente, o sea Morera. Juan B. Morera Bargalló había nacido en Barcelona, en 1849, y sumaba entonces veintinueve años. Era hijo del polifacético Antonio M. Morera Colom, quién fuera, a lo largo de su vida, maestro de primeras letras, experto contable así como profesor de contabilidad mercantil en la patronal Fomento del Trabajo Nacional. Antonio M. Morera Colom ejerció también como perito y como liquidador de los Tribunales de Comercio de Barcelona y sobre todo como revisor (y también autor) de libros y editor de revistas. En 1875 empezó a publicar, por ejemplo, el *Calendario del Ermitaño de los Pirineos* y poco después, a finales de 1876, ingresó en la Sociedad Económica Barcelonesa de Amigos del País. Años antes, en 1864, había inaugurado por cierto una capilla junto a su residencia, consagrada a la Virgen de la Salud, que daría nombre al futuro barrio barcelonés igual nombre (Tomás, 2012: 8-11).

Aunque Antoni M. Morera Colom no tenía vínculos directos ni con el mundo de la navegación ni con el de la marina mercante lo cierto es que la muerte de Lorenzo Julià Cayol permitió a su único hijo, Juan Bautista Morera Bargalló, incorporarse como socio gestor de la naviera Morera Mir y Cía., en mayo de 1878, pese a su juventud e inexperiencia en el sector. Todo indica que hubo un reparto de funciones entre los dos nuevos gerentes: mientras que el capitán mercante Nicolás Mir Julià aportaba sus conocimientos técnicos en navegación de altura así como su experiencia práctica en viajes transatlánticos, el joven Morera aportaba su dominio de las técnicas propias de un escritorio mercantil (teneduría de libros y contabilidad, gestión de la correspondencia, contacto con corresponsales, ...). La aportación de capital de Morera a la citada compañía doblaba, por cierto, a la del otro gerente, o sea, Nicolás Mir: 50.000 y 25.000 pesetas, respectivamente.

Aquella sociedad entre ambos no duró, sin embargo, más de tres años. Sabemos que Mir acabaría formando su propia firma armadora, la

sociedad Nicolás Mir y Cía. «una de las compañías navieras más importantes del Maresme» (Cabré, Olivé, 2012: 55).¹⁸⁸ Morera, por su parte, optaría por emprender también su camino en solitario, creando así mismo su propia firma naviera. Lo hizo secundado por su padre. Uno y otro fundaron, el 7 de julio de 1881, la sociedad mercantil comanditaria J. B. Morera y Cía. El capital social de la nueva empresa sumaba 150.000 pesetas (o sea, menos de la mitad del caudal inicial propio de la firma precedente, Morera Mir y Cía.), aportado casi en su totalidad por Morera hijo (145.000 pesetas). Cabe indicar que, en tres años y dos meses, entre mayo de 1878 y julio de 1881, Juan B. Morera Bargalló casi había triplicado el capital invertido en sus negocios, que había sido de 50.000 pesetas en Morera Mir y Cía.. En la escritura fundacional de J. B. Morera y Cía. acordaron, por cierto, que Antonio M. Morera, en su condición de mero socio comanditario, tan sólo tenía derecho a investigar los actos de la sociedad, su contabilidad o los documentos propios de la misma en la época de aprobación de su balance; ni antes ni tampoco después.¹⁸⁹ Tanto la escasa aportación de capital por parte de Morera padre (apenas 5.000 pesetas) como su nulo papel en la marcha de la nueva empresa abona la idea de que la constitución de aquella sociedad mercantil comanditaria tenía como único objeto salvaguardar la fortuna particular de los Morera ante el riesgo de una eventual quiebra de sus negocios, en el futuro, separando así los inversiones empresariales propias de Juan B. Morera Bargalló del resto de su patrimonio y del de su familia.

La fundación de la firma J. B. Morera y Cía. tuvo lugar en el verano de 1881, es decir, en plena *Febre d'or*. Aquel año culminaba una etapa de euforia inversora tanto en la ciudad de Barcelona como en el conjunto de Cataluña. Y los Morera no fueron ajenos a aquella fiebre, en buena medida especulativa. Una euforia que afectó también al sector de la marina mercante con base en Barcelona. El hecho más significativo del impacto de la *febre d'or* fue la creación de nuevas empresas armadoras, todas ellas como sociedades de responsabilidad limitada. Sin ir más lejos, la principal naviera catalana y española, la antigua A. López y Cía., fundada en 1857 en forma de sociedad regular colectiva, se transformó en 1881 en una nueva sociedad anónima bautizada como Compañía Trasatlántica. De forma parecida y como antes describí, los hermanos Federico y Pablo Nicolau Condominas, únicos socios de la firma Nicolau Hermanos, quisieron utilizar su amplia experiencia en el sector del comercio marítimo para crear, en

¹⁸⁸ Cabré, Olivé (2012), p. 55.

¹⁸⁹ AHPB, Gerónimo Cauhó, manual de 1881, 3ª parte, fols. 2074-2079, 01.07.1881.

octubre de 1881, la nueva Compañía Catalana de Vapores Trasatlánticos. Y tal como hicieran los hermanos Nicolau, o sea, aprovechando su experiencia previa en el sector de la navegación, Juan B. Morera Bargalló no supo o no quiso restar ajeno a la euforia capitalista desatada entonces. Así, apenas seis meses después de haber constituido junto a su progenitor la sociedad comanditaria Juan B. Morera y Cía., pudo firmar la escritura fundacional de una nueva empresa, en este caso una sociedad anónima, a la que llamaron Compañía Barcelonesa de Vapores Trasatlánticos.

Cuadro 17 SOCIOS FUNDADORES DE LA COMPAÑÍA BARCELONESA DE VAPORES TRASATLÁNTICOS	
Juan Bautista Morera Bargalló	3.200 acciones
Román Macaya Gibert	2.000 acciones
José Carbonell Brugés	1.000 acciones
Antonio Morera Colom	500 acciones
Eusebio Pi Torrents	500 acciones
Victoriano Casas Bley	500 acciones
Jaime Ferro Rabassa	500 acciones
Carlos Reifferscheid	500 acciones
Juan Gualberto Morera Martínez	200 acciones
Francisco Prats Ferriol	200 acciones
Leoncio Sanmartí Busquets	200 acciones
Manuel Roca Fiter	200 acciones
José Pedro Roca Fiter	200 acciones
José Rosich Escofet	200 acciones
Pedro Garriga Nogués	100 acciones
TOTAL	10.000 acciones

FUENTE: AHPB, Gerónimo Cauhé, manual de 1881, 5ª parte, fols. 4181-4210,31.12.1881.

Se trataba de una empresa nacida tan sólo siete semanas después de su competidora Compañía Catalana de Vapores Trasatlánticos y con un fin social casi idéntico; o sea, «para explotar la navegación por medio de buques de vapor con las Antillas españolas y demás puntos del globo que convenga, fomentando las relaciones mercantiles con aquellas». El capital social de la nueva naviera impulsada por Morera se fijó igualmente en cinco millones de pesetas, repartidos también en 10.000 acciones al portador

de 500 pesetas cada una.¹⁹⁰ Quince fueron los socios fundadores de la nueva firma armadora, los cuales se repartieron aquellas diez mil acciones tal como se resume en el cuadro 17:

Se aprecia que Juan B. Morera fue el principal socio capitalista de la nueva naviera, en la que también participó su padre así como su primo Juan Gualberto Morera Martínez. Morera Bargalló fue nombrado así mismo uno de los dos directores de la Barcelonesa de Vapores Trasatlánticos; el otro fue Román Macaya Gibert. Por otro lado, José Carbonell fue elegido primer presidente de la nueva empresa mientras que Jaime Ferro fue su primer vicepresidente. El primer secretario de aquella compañía fue, por cierto, el padre de su impulsor, Antonio M. Morera Colom. Completaron el primer consejo de administración de la nueva sociedad dos vocales titulares (Eusebio Pi y Victoriano Casas) y dos vocales suplentes (Francisco Prats y Leoncio Sanmartí). Vale la pena señalar que al menos tres de los miembros de aquel consejo de administración eran indianos que se habían enriquecido previamente en Puerto Rico: me refiero a Jaime Ferro, Eusebio Pi y Victoriano Casas. Este último era natural de Reus (Baix Camp) y había emigrado a Puerto Rico en 1846 para trabajar con su hermano Salvador, comerciante establecido en Aguadilla (Cifré, 1975: 147). Tiempo después, con unos capitales acumulados en aquella Isla, regresó a Cataluña donde acometió diferentes inversiones como, por ejemplo, en dicha firma naviera. También fue en 1846 cuando Eusebio Pi Torrents, natural de Vilanova i la Geltrú (Garraf) solicitó permiso para zarpar rumbo a San Juan de Puerto Rico (Soler, 2003: 197). En aquella Isla estuvieron también sus hermanos José, Miguel, Juan y Pedro Pi Torrents. Este último se casó, en 1852 y en San Juan, con la criolla María Dolores Huertas Delgado (Cifré, 1975: 64-65; Sonesson, 1995: 114-120). Cabe añadir, por otro lado, que el primer vicepresidente de la Compañía Barcelonesa de Vapores Trasatlánticos fue Jaime Ferro Rabassa un hombre de negocios nacido en Tossa de Mar y enriquecido también en Puerto Rico.

Apenas cinco días después de la creación de la Compañía Barcelonesa de Vapores Trasatlánticos, la prensa de la ciudad recogía una información según la cual parecía «muy probable que dentro de breves días tenga lugar la entrada en este puerto de uno de los primeros vapores de nueva y moderna construcción que a última hora acaba de adquirir dicha Compañía, cuyo buque podrá cargar unas siete mil balas de algodón en los Estados Unidos», concluía la nota. Y dos semanas más tarde otro medio local

¹⁹⁰ AHPB, Gerónimo Cauhcé, manual de 1881, 5ª parte, fols. 4181-4210, 31.12.1881.

concretaba aquella noticia informando de que «uno de los primeros vapores que acaba[ba] de adquirir la Compañía Barcelonesa de Vapores Trasatlánticos, recién estrenada en nuestra plaza, llevará el nombre [...] de *Cristóbal Colón*», un buque al que se esperaba en Barcelona para mediados de febrero.¹⁹¹ Se trataba de un vapor de hélice de 2.677 toneladas de registro bruto construido dos años antes, en 1880, por los astilleros de William Doxford & Sons en Sunderland (Inglaterra) y bautizado inicialmente como *Rossmore*. En resumen, al empezar su andadura, la nueva naviera impulsada merced a la iniciativa de Juan B. Morera parecía avanzar camino del éxito.

En un primer momento, a los accionistas fundadores de la nueva Barcelonesa de Vapores Trasatlánticos se les exigió un desembolso equivalente al 30 por 100 del valor nominal de sus títulos (o sea, 150 pesetas por acción). De aquella manera, el capital inicial de la nueva sociedad no fue en realidad de cinco millones sino de un millón y medio de pesetas. Una cifra igualmente respetable. Ahora bien, tal como novelara magistralmente Narcís Oller, a la euforia financiera propia de aquella peculiar fiebre del oro pronto le sucedió *l'estimbada*, o sea, la crisis. Una crisis que apareció tan rápidamente como antes había llegado el optimismo inversor. Y que afectó profundamente a muchas empresas, tanto financieras como no financieras. Unas empresas que habían nacido al calor del boom bursátil registrado entre 1880 y 1881, buena parte de las cuales acabaron desapareciendo. Algunas se esfumaron con la misma rapidez con la que se habían creado. Así pasó, como acabamos de ver, con la Compañía Catalana de Vapores Trasatlánticos, impulsada por los hermanos Nicolau, firma competidora de la naviera dirigida por Morera y Macaya.

Algo parecido acabaría sucediendo también con la Compañía Barcelonesa de Vapores Trasatlánticos. Y es que aquella sociedad anónima no llegaría siquiera a cumplir dos años. En su lugar se creó, en julio de 1883, la nueva J. B. Morera y Cía., una sociedad regular colectiva cuyo único gerente fue Juan Bautista Morera Bargalló. La continuidad entre la difunta sociedad anónima Compañía Barcelonesa de Vapores Trasatlánticos y la nueva sociedad regular colectiva J. B. Morera y Cía. parece remarcable. Al menos siete de los doce socios de la nueva firma, provenían de la compañía anterior, empezando por el propio Juan B. Morera Bargalló y por su padre y siguiendo por su antiguo presidente (Jaime Ferro) así como por Victoriano Casas, Eusebio Pi, Francisco Prats y Manuel Roca. Encontra-

¹⁹¹ *La Vanguardia*, 05.01.1882-tarde, p. 106; *Diario de Barcelona*, 18.01.1882, p. 739.

mos también a Amalia Julià Cayol, cuya participación en aquella empresa provenía de la época en que la naviera había estado dirigida por su difunto padre.

Al compás de aquel cambio en la razón social de la susodicha firma armadora, hubo también cambios sustantivos entre los partícipes de la misma: su anterior gerente, Román Macaya Gibert, salió entonces, en 1883, de la empresa armadora quedando Morera como su único director. Desaparecieron también entonces de la sociedad otros inversores como Leoncio Sanmartí, Carlos Reifferscheid, José Carbonell, José Rosich, José Pedro Roca Fiter, Pedro Garriga Nogués o Juan G. Morera. Y se incorporaron, en su lugar, otros cuatro individuos, con sus respectivos capitales. Me refiero a dos mujeres, las hermanas Dolores e Isabel Huertas Delgado y a dos hombres, o sea, Jaime Rabassa Barceló y sobre todo, Juan Forgas Bayó, quién se convirtió entonces en el principal socio capitalista de la firma dirigida por Morera, como se aprecia en el siguiente cuadro.

Cuadro 18 SOCIOS Y CAPITAL DE J. B. MORERA Y CÍA (1883)	
Juan Forgas Bayó	62.500 pts.
Victorino Casas Bley	50.000 pts.
Jaime Ferro Rabassa	40.000 pts.
Juan B. Morera Bargalló	38.750 pts.
Eusebio Pi Torrents	33.750 pts.
Manuel Roca Fiter	31.250 pts.
Antonio M. Morera Colom	28.750 pts.
Jaime Rabassa Barceló	28.750 pts.
Amalia Julià Cayol	25.000 pts.
Dolores Huertas Delgado	25.000 pts.
Francisco Prats Ferriol	18.750 pts.
Isabel Huertas Delgado	17.500 pts.
TOTAL	400.000 pts.

FUENTE: AHPB, Manuel de Bofarull, 1883, 2, fols. 1790-1799.

Cabe destacar que si bien el capital fundacional de J. B. Morera y Cía., según consta en la escritura de su reconstitución, otorgada el 23 de julio de 1883, era de 400.000 pesetas, un día después y de forma privada sus socios firmaron un acta mediante la cual «acordaron elevar el capital social hasta

la cantidad de 1.600.000 pesetas en las proporciones que constan en dicha acta».¹⁹² En otras palabras, la disolución de la antigua sociedad anónima y su sustitución por una sociedad regular colectiva sólo significó un descenso del capital social en términos nominales (de 5.000.000 a 400.000 pesetas) porque en términos reales, el capital desembolsado se mantuvo estable o, en todo caso, creció ligeramente, pasando de 1.500.000 a 1.600.000 pesetas.

Quiero insistir que las incorporaciones de cuatro nuevos socios en la naviera dirigida por Morera sirvieron para reforzar la conexión puertorriqueña de aquella empresa. Así, por ejemplo, Dolores Huertas Delgado, natural de Caguas (Puerto Rico) era la viuda de Pedro Pi Torrents, hermano a su vez del otro socio, Eusebio Pi. Su incorporación facilitó sin duda la de su hermana Isabel, representada a su vez por el indiano Eusebio Pi Torrents. Viviendo todavía en Mayagüez (Puerto Rico), Jaime Rabassa Barceló aceptó invertir parte de sus caudales en la empresa, haciéndose representar por el socio Jaime Ferro Rabassa, el cual había regresado a Cataluña. También seguía viviendo entonces en Puerto Rico el catalán Juan Forgas Bayó, quién se convirtió en el principal socio capitalista de la firma armadora, preparando su inminente y definitivo regreso a Cataluña. Unos y otros comprometieron sus caudales en el impulso de una naviera que adoptó, en el verano de 1883 y pasada la euforia inversora de la *fièvre d'or*, la forma jurídica de una sociedad comanditaria que contaba con un único gerente, Juan B. Morera. Una empresa cuyo domicilio social se fijó en el Pasaje de la Paz, número 10 bis, bajos.

Teniendo en cuenta los vínculos de aquellos inversores con Puerto Rico se entiende mejor que una de las primeras líneas de la naviera Morera uniese la ciudad de Barcelona con diversos puertos de las Antillas españolas. En concreto con San Juan, Mayagüez y Ponce, en Puerto Rico, y con La Habana, en la isla de Cuba. Una línea que se alargaba después, por cierto, desde las Antillas hasta los Estados Unidos de América. Para el servicio de aquella línea trasatlántica, Morera dispuso en primer lugar del vapor *Cristóbal Colón*, adjudicado en enero de 1884 a J. B. Morera y Cía. por la comisión liquidadora de la Barcelonesa de Vapores Trasatlánticos. Pronto, sin embargo, amplió aquella flota en dos unidades más mediante la compra de los vapores *Hernán Cortés* y *Ponce de León*, en marzo de 1884 y mayo de 1885, respectivamente. El primero de aquellos buques, que sumaba 3.527 toneladas de registro bruto, se había botado al mar por primera vez en 1883 en Hull (Inglaterra). Navegó durante varios meses bajo el nombre de *Stewart King* hasta que su propietario,

¹⁹² AHPB, Miguel Martí Sagristá, manual de 1885, 4ª parte, fols. 3283-3291, 22.11.1885.

Richard Britge, lo vendió a J. B. Morera y Cía, el 5 de marzo de 1884. Llegó a Barcelona unos días después, el 17 de marzo, y su bautizo solemne, celebrado por el Obispo de Barcelona, tuvo lugar el 3 de abril de 1884 (Tomás, 2012: 17-19). Al informar, por cierto, de aquella ceremonia afirmaba *La Vanguardia* «que el [vapor] *Hernán Cortés* ocupa el séptimo lugar entre los buques españoles de mayor porte».¹⁹³

Un año después, exactamente el 11 de abril de 1885, arribó al puerto de Barcelona el tercero de los vapores de la naviera Morera, el paquebote *Ponce de León*. Aquel día se conmemoraba precisamente la llegada, 373 años antes, del castellano Juan Ponce de León al «territorio donde más tarde se formó la que hoy es ciudad de Ponce, en Puerto Rico». Por dicha razón, el nuevo buque fue bautizado justamente con aquel nombre. Igual que el *Hernán Cortés* hablamos de un buque construido en los astilleros de la casa Garbutt, en Hull, con un tonelaje neto de 2.294 toneladas «siendo su desplazamiento total de máximo calado 6.134 toneladas». Con la compra de aquel tercer vapor y bajo la batuta de su único gerente, la naviera J. B. Morera y Cía. parecía abrirse hueco en el difícil mundo de la navegación transatlántica. Un mundo en el que debía competir con otras navieras españolas como, por ejemplo, la subvencionada Compañía Trasatlántica o la gaditana Pinillos Saenz y Cía, entre otras. Y en competencia también con navieras italianas o francesas, que servían así mismo líneas que enlazaban Barcelona con los principales puertos de las Antillas españolas y de los Estados Unidos. Así, al dar cuenta del bautizo del vapor *Ponce de León*, el diario *La Vanguardia* se alegraba de poder «felicitarse a la casa propietaria del ‘Ponce de León’ por haber adquirido tan hermoso buque, que unido a los que poseía, honran a la marina mercante española, cuyo pabellón pueden ostentar con orgullo en los lejanos países que frecuentan».¹⁹⁴

A aquellas alturas, Juan B. Morera Bargalló había conseguido hacerse valer entre los armadores de la ciudad. Así, como un cierto reconocimiento a su trayectoria en el sector, el 16 de junio de 1885 se incorporó a la Junta de Obras del Puerto de Barcelona. Además, los acaudalados socios que le habían confiado sus capitales financiando su firma J. B. Morera y Cía. (copropietarios, por lo tanto, de los vapores *Cristóbal Colón*, *Hernán Cortés* y *Ponce de León*) podían estar satisfechos de su labor gerencial: En apenas tres años y medio (entre julio de 1881 y diciembre de 1884) los beneficios de aquella naviera alcanzaron, al parecer, la respetable cifra del 44 por 100 respecto al capital realmente desembolsado en la misma (un 11 por 100, en el segundo se-

¹⁹³ *La Vanguardia*, 4 de abril de 1884.

¹⁹⁴ *La Vanguardia*, 12 de mayo de 1885.

mestre de 1881; un 15 por 100, en 1882; un 9 por 100, en 1883 y otro 9 por 100, en 1884, aunque en aquel último ejercicio se tratase de «beneficios no obtenidos realmente».¹⁹⁵ No cabe duda de que, a aquellas alturas, la naviera Morera había conseguido superar, y con nota, *l'estimbada* posterior a la *febre d'or*. Cabe señalar que otra naviera, igualmente cimentada sobre capitales acumulados en las Antillas españolas, la firma Antonio López y Compañía, supo aprovechar aquella etapa para transformarse en una sociedad anónima (la Compañía Trasatlántica) y para consolidar su liderazgo entre las navieras de vapor de Barcelona. Lo hizo a partir de las iniciativas impulsadas sobre todo por su principal gerente, el cántabro Antonio López.

6.4 La Febre d'or en la marina mercante (III): de la sociedad colectiva A. López y Cía. a la sociedad anónima Compañía Trasatlántica.

Antonio López y López, el principal impulsor de la naviera A. López y Cía. había sabido desarrollar, desde Barcelona, una intensa actividad empresarial que fue más allá de la navegación transoceánica, destacando especialmente su dedicación al mundo de las finanzas. En 1863, por ejemplo, López apareció como uno de los fundadores de la sociedad de Crédito Mercantil. Y unos años después, en 1876, como el principal impulsor de un nuevo y poderoso banco, el Banco Hispano Colonial. Hablo de una entidad financiera que nació para prestar al gobierno un total de 125 millones de pesetas con que afrontar los gastos derivados de la guerra, en Cuba. Una parte importante de aquel empréstito sirvió, precisamente, para el pago del transporte de soldados que venían efectuando los vapores de A. López y Cía.¹⁹⁶ Para Antonio López, la Guerra de los Diez Años estaba resultando un negocio redondo: al beneficio obtenido como accionista y Presidente del Banco Hispano Colonial cabe sumar el beneficio obtenido por su naviera. El principal inconveniente de esta gran dependen-

¹⁹⁵ *Demanda civil presentada el 31 de octubre de 1904 por el procurador Rogelio Alemany Briche en representación de Dolores Traval, viuda de Morera.* Copia digitalizada facilitada amablemente por Norbert Tomàs.

¹⁹⁶ El 11 de octubre de 1877 el Ministro de Ultramar comunicaba al representante en Madrid de A. López y Cía: «con esta fecha doy orden al Presidente del Comité Delegado en Madrid del Banco Hispano Colonial, para que dicho establecimiento abone a la empresa que V.E. representa la suma de 1.500.000 pesetas correspondiente al 15 de setiembre último e igual cantidad el día 15 del corriente, por cuenta de servicios de transportes», v. MMB, fondo Compañía Trasatlántica, Real Orden 590.

cia del erario público era, precisamente, que su déficit crónico provocaba demoras importantes en el pago, tanto en las Cajas de Ultramar como en la península. En abril de 1876 el Tesoro adeudaba a la compañía nada menos que 13 millones de pesetas. Un año más tarde, en marzo de 1877, el Ministro de Ultramar solicitaba al Gobernador General de Cuba «un balance general de las cantidades que en fin de año último se adeudaban a la Empresa», y cuando el 25 de julio de 1878 la Caja de La Habana se declaró en suspensión de pagos, ésta debía a la empresa 1.950.160 pesetas, cantidad que había ascendido a 6 millones en julio de 1879.¹⁹⁷

Al iniciarse 1878 tuvo lugar una nueva licitación pública para otorgar el servicio de vapores-correo a las Antillas. Ese concurso, de hecho, no fue más que un puro trámite para revalidar las privilegiadas relaciones de López con el Estado: el Ministerio de Ultramar rechazó incluso la oferta presentada por el Marqués de Campo que, aunque superior en 7.500 pesetas por viaje redondo a la oferta de A. López y Cía., al aceptar el pago en moneda fiduciaria resultaba la oferta más ventajosa para las arcas del Estado, como reconoció la propia naviera de López.¹⁹⁸ La prórroga del servicio en favor de la naviera A. López y Cía. permitió a su principal gerente iniciar, desde entonces, su acelerado proceso de expansión con vistas a consolidarla como la principal naviera del país.

A mediados de 1878, es decir cuando su hijo Claudio alcanzó la mayoría de edad, López reformó la escritura de la empresa para darle entrada como socio industrial, incorporando en el mismo acto a su futuro yerno, Joaquín del Piélago.¹⁹⁹ Sobrino de Antonio Sánchez de Movellán, Del Piélago se había incorporado como uno de los tres socios gestores de la sociedad Angel B. Pérez y Cía en 1873, antes, incluso, de alcanzar la mayoría de edad civil.²⁰⁰ Al ingresar como socio industrial de A. López y Cía. dejó de ser gerente de la empresa cántabra, y su participación pasó a engrosar la comandita de la naviera de López en la misma. Su ingreso definitivo en la familia se produjo meses después, en enero de 1879, al casarse con María Luisa López Bru, que aportó al matrimonio medio millón de pesetas como dote.²⁰¹

¹⁹⁷ AHN, Ultramar, legajo 4760. MMB, fondo Compañía Trasatlántica, Reales Órdenes 33, 155, 171 y 671. Llorca (1990), p. 44.

¹⁹⁸ Compañía Trasatlántica (1882): *Consulta y dictamen de letrados*: «Es verdad que, posteriormente al concurso, el Sr. Marqués de Campo hizo presente que su propósito era recibir la subvención en moneda fiduciaria, con lo cual su propuesta resultaba más ventajosa».

¹⁹⁹ AHPB, Luis Gonzaga Soler y Pla, manual de 1878, 3ª parte, 02.05.1878.

²⁰⁰ Para actuar como gerente de la casa de comercio siendo menor de edad Joaquín recibió la pertinente autorización paterna, v. NSVB, Florencio Cacho Herrera, 31.10.1873.

²⁰¹ AHPB, Luis Gonzaga Soler y Pla, manual de 1879, 1ª parte, 16.01.1879.

Una vez alcanzado un nuevo contrato con el Estado para los diez años siguientes, y fortalecido el carácter familiar (y, por lo tanto, el control) de la naviera, López planificó la expansión de la misma, haciéndola pivotar sobre tres ejes: la adquisición de nuevos vapores, la ampliación de sus líneas, y la construcción de unos astilleros en Cádiz (Rodrigo, 1998a). El momento no podía ser más adecuado: fue precisamente, como antes señalé, entre los años de 1878 y 1886, cuando se produjo una clara aceleración en el proceso de transición de la vela al vapor en la flota mercante española (Valdaliso, 1991). En 1883 (el año de la muerte de Antonio López y también el año en que el tonelaje de los vapores superó por vez primera al de los veleros) un observador perspicaz como Joaquín Costa señalaba que en los años anteriores se había producido una verdadera revolución en la flota mercante; revolución que se había traducido en un aumento significativo de los vapores mercantes y de su tonelaje: entonces España aparecía como la tercera potencia naval mundial por el número de vapores en relación a sus habitantes.²⁰² La naviera López tuvo también su parte de responsabilidad en aquel proceso. A la altura de 1878 la sociedad A. López y Cía. contaba ya con trece vapores para sus líneas regulares de Santander y Cádiz a San Juan de Puerto Rico y La Habana: El *Alfonso XII*, el *Santander*, el *Méndez Núñez*, el *Habana*, el *Guipúzcoa*, el *Pasajes*, el *Comillas*, el *Gijón*, el *Coruña*, el *Ciudad Condal*, el *Puerto Rico*, el *España* y el *Antonio López*. Aun así, inició a partir de entonces una política de renovación y ampliación de su flota. Ese mismo año encargaron a la casa Lobint Boulboy y Cía. de Renfrew (Escocia) la construcción de un buque con aparejo de barca de 3 palos, que recibieron en marzo de 1879, y al cual bautizaron como *Ciudad de Cádiz*. Dos años después, en 1881, encargaron dos nuevos vapores: el *M.L. Villaverde* y el *Antonio López 2º*. Este último fue construido por Denny Hermanos de Dumbarton, y, según José Planas, era «el mayor y más veloz de los vapores de nuestra Marina, tanto mercante como de guerra, y el primero con casco de acero y luz eléctrica» (Planas, 1965). No en vano, la Trasatlántica debió pagar por él 2.625.000 pesetas, en marzo de 1882.²⁰³

La forma jurídica de la naviera, una sociedad regular colectiva, apareció pronto como un obstáculo a las potencialidades de crecimiento de la empresa. A lo largo de 1881, es decir, en plena *febre d'or*, y como un paso necesario en la expansión de la naviera, el primer marqués de Comillas decidió transformar

²⁰² Costa (1912). El regeneracionista aragonés aportaba esos datos en su ponencia «Estado de la marina española y medios de fomentarla», presentada en el Congreso Español de Geografía colonial y Mercantil de 1883.

²⁰³ BTG, fondo Compañía Trasatlántica, Copia del título de registro del vapor *Antonio López*, a 21 de marzo de 1882 ante el notario de Cádiz Narciso M^º Lozano y Roldán.

Vapores Correos de A. Lopez y C.^a



**DE CADIZ
PARA PUERTO RICO Y HABANA.**
El vapor correo

HABANA

capitan D. Francisco Cimiano, saldrá el 20 de Noviembre EN VIAJE EXTRAORDINARIO.
ADMITE PASAJE PARTICULAR Y CARGA. Consignatario Isabel la Católica 5, A. LOPEZ Y C.^a

ESTIPELA WAZUCA, Grabador (Barcelona) T.

Cartel de anuncio de los Vapores Correos A. López y Cia, 1880.
Autor: B. Massey. (Museu Marítim de Barcelona)

la firma A. López y Cía. en una sociedad anónima, creando así la Compañía Trasatlántica.²⁰⁴ Una sociedad de responsabilidad limitada, como la nueva Trasatlántica, ofrecía una serie de ventajas por encima de las sociedades personalistas, singularmente la capacidad de atraer capital por medio de obligaciones. Cabe señalar que la liquidación de la vieja A. López y Cía. demuestra su extraordinario nivel de rentabilidad: según los datos que figuran en el acta de disolución de la misma los socios se reintegraron de los 5.000.000 de pesetas de capital social más 2.393.246 pesetas de beneficios (lo cual se traduce en unas plusvalías del 48 por ciento) repartidos de la siguiente manera:

Cuadro 19			
DISOLUCION DE 'A. LOPEZ Y CIA' (1882) [cifras en pesetas]			
	Capital	Beneficios	Total
ANTONIO LOPEZ	3.000.000	1.166.707	4.166.107
CLAUDIO LOPEZ	500.000	269.240	769.707
P. DE SATRUSTEGUI	750.000	329.071	1.079.071
C. DE EIZAGUIRRE	750.000	329.071	1.079.071
CLAUDIO LOPEZ BRU	---	149.577	149.577
JOAQUIN DEL PIELAGO	---	149.577	149.577

FUENTE: AHPB, Luis Gonzaga Soler y Pla, 1882, 2ª parte, 21.03.1882

Para la constitución de la Trasatlántica, López contó con la colaboración de dos de sus más allegados colaboradores, José Carreras y Xuriach, y Pedro de Sotolongo, vocal y gerente, respectivamente, del Hispano Colonial. El tercer socio fundador fue A. López y Cía., que aportaba la concesión del servicio de correos y toda la parte de su haber social destinado al mismo, valorado en 19 millones de pesetas, de un total de 20 millones a que ascendía el capital desembolsado de la empresa: el capital total se fijó en 50.000.000 de pesetas representado por 20.000 acciones de 2.500 pesetas, pero de entrada sólo se pusieron en circulación 16.000 títulos a los que se exigía un desembolso del 50 por ciento.

El trámite que se podía prever más delicado era la subrogación del contrato con el Ministerio de Ultramar en favor de la recién creada Compañía Trasatlántica. Éste tuvo lugar durante el verano de 1881, precisamente cuando Alfonso XII y el resto de la familia real pasaban sus vacaciones en Comi-

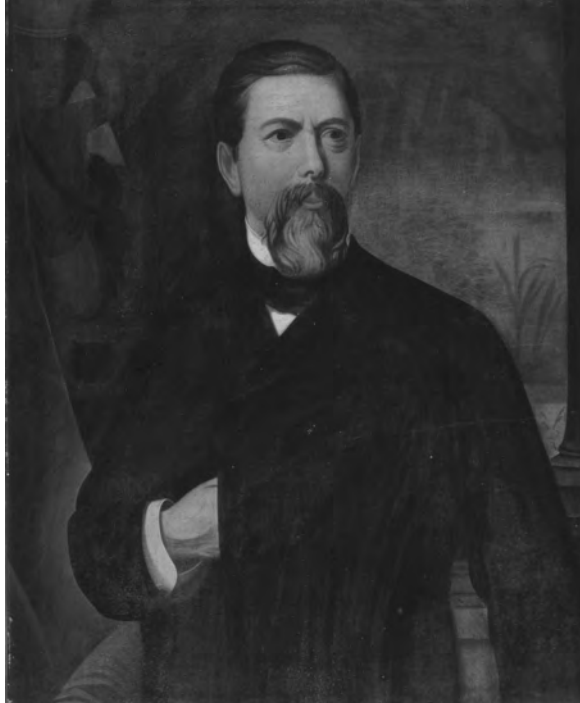
²⁰⁴ AHPB, Luis Gonzaga Soler y Pla, manual de 1881, 3ª parte, 01.06.1881.

llas, hospedados por el marqués, su hermano Claudio y Patricio Satrústegui. A pesar de la campaña del marqués de Campo, no hubo ningún obstáculo y la autorización del gobierno llegó el 1 de septiembre, es decir, pocos días antes que el rey, agradecido por su estancia en Cantabria, otorgase al marqués de Comillas la grandeza de España.²⁰⁵

Tras nombrar a Joaquín del Piélago, yerno de López, gerente de la Trasatlántica, la primera iniciativa que tomó la Junta de Gobierno fue acordar una emisión de 30.000 obligaciones de 500 pesetas cada una, para incorporar a la compañía un total de 15 millones de pesetas como recursos líquidos.²⁰⁶ Al hacerlo en forma de obligaciones, las cuales no otorgaban a sus poseedores ningún tipo de derechos políticos sobre la empresa, el marqués de Comillas pudo seguir manteniendo su control efectivo sobre el haber social. Al ser, por cierto, la nueva Trasatlántica una sociedad por acciones, el control sobre la composición del accionariado se revelaba vital para seguir manteniendo el poder sobre la empresa. Es por ello que, junto a los antiguos socios de A. López y Cía., quienes siguieron manteniendo una participación destacada, López constituyó un núcleo estable integrado por los bancos que, o bien presidía (Banco Hispano Colonial y Crédito Mercantil), o bien estaban relacionados con ellos. Por ejemplo, el Banco de Castilla asumió un 2,5 por 100 del capital de la naviera al interesar 500.000 pesetas; también el Hispano Colonial y el Mercantil tomarían desde el primer momento un buen paquete de acciones: no dispongo de datos concretos de su participación hasta 1888, año en que ambos bancos tenían en sus respectivas carteras el 14'21 por 100 del total de las acciones de la naviera. De hecho, junto al porcentaje del capital en manos de los Comillas, que osciló en esos primeros años en torno al 20 por 100, el instrumento de control de la nueva sociedad anónima iba a ser el Hispano Colonial. Más de la mitad de los 15 consejeros de la Trasatlántica tenían a su vez asiento en el Consejo de Administración del Hispano Colonial. Los siete que no eran dirigentes del Banco, eran, no obstante, hombres muy cercanos al primer marqués de Comillas: su hermano Claudio, Pedro de Sotolongo (gerente del Hispano Colonial y vocal de dicho banco a partir de 1889), Manuel Arnús (cuñado de su hijo Claudio), Angel Bernardo Pérez (socio de López ya en Cuba, y su consignatario en Santander), Antonio Sánchez de Movellán (su paisano, socio y amigo) junto a José de Ulloa y a Romero Robledo.

²⁰⁵ MMB, fondo Compañía Trasatlántica, Real Orden 779. El gobierno había exigido que en los títulos de las acciones figurase expresamente que éstas no podían ser transferidas a extranjeros, y que el Ministerio de Ultramar se reservaba la potestad de nombrar al Administrador Gerente de la naviera, a propuesta en terna de la Compañía; matizaciones ambas aceptadas por Antonio López.

²⁰⁶ AHPB, Luis Gonzaga Soler y Pla, manual de 1881, 3ª parte, 28.06.1881, doc. 861.



Retrato de Antonio López López, 1881. Pintura al óleo.
Autor desconocido. (Museu Marítim de Barcelona).

Este último, que había sido Subsecretario de Ultramar desde la Gloriosa hasta junio de 1869 y Ministro de Fomento en la monarquía amadeísta, se había destacado como el activista y orador principal en la oposición parlamentaria a las reformas en las Antillas. Sus vínculos con el *partido español* de Cuba se reforzaron mediante su enlace en 1875 con Josefa Zulueta y Samá, sobrina-nieta del primer marqués de Marianao e hija de Julián Zulueta. Romero fue, además, uno de los artífices del sistema político de la Restauración, ejerciendo como Ministro de Gobernación con el Partido Conservador en diversos gabinetes, de 1875 a 1879, en 1880-1881 y 1884-1885. Con su incorporación como Consejero de la Trasatlántica López se aseguraba una vía de comunicación directa con los gobiernos de Cánovas.

La identificación entre el Banco Hispano Colonial y la Compañía Trasatlántica se reforzó en la primera junta de accionistas de la naviera, al incorporarse como Consejeros de dicha empresa el vicepresidente del banco, Manuel Girona, y uno de sus vocales, Eusebio Güell Badigalupi. Una tercera incorporación al consejo de administración de la naviera fue la del senador Atanasio de Oñate, conde de Sepúlveda, miembro destacado de la Casa Real: si con Romero Robledo López sancionaba su cercanía al partido conservador, con el conde de Sepúlveda se visualizaba la alianza entre los negocios de Comillas y la familia real. De hecho, sin aquella cercanía a los círculos de poder de la Villa y Corte, la antigua sociedad A. López y Cía. (transformada en la nueva Compañía Trasatlántica) no habría podido convertirse en la principal naviera española. A la altura de 1881, sin ir más lejos, contaba con una flota de catorce vapores, la fuerza de cuyas máquinas superaba los 300 caballos. Y contaba, además, con otros seis vapores, de menores dimensiones. En suma, tal como se recoge en el cuadro 20, un total de veinte buques de vapor que la convertían en la gran naviera de Barcelona y de España.

Frente al liderazgo de la Compañía Trasatlántica, otras navieras quisieron competir también desde el puerto de Barcelona. Algunas nacieron bajo la iniciativa y particular financiación de empresas familiares. Ya vimos como los Plandolit se hicieron con la propiedad del vapor *Mahonés* (en 1854) y del vapor *María* (en 1863). También como Joaquín Gurri hizo lo propio con el vapor *Castilla*, cuya propiedad mantuvo entre 1870 y 1882. Voy a relatar, a continuación, los esfuerzos de sendos empresarios catalanes para armar una pequeña flota de vapores a partir de una naviera familiar. Me refiero a la firma Sala y Vidal, nacida precisamente en 1876, el mismo año en que se fundó la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona.

Cuadro 20
BUQUES DE LA COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA EN 1881

Nombre	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Pasages	1872	150	70,0	8,3	--	--
Guipúzcoa	1863	400	89,6	12,2	1578	823
España	1856	500	87,2	12,2	1593	495
Santander	1872	350	87,8	11,6	--	--
Méndez Núñez	1870	370	84,2	11,1	--	--
Antonio López	1881	400	89,6	12,2	1568	370
Comillas	1863	400	89,6	12,2	1568	370
Coruña	1872	300	93,9	11,0	1608	1092
Habana	1872	450	96,5	11,2	--	--
Allfonso XII	1876	460	107,5	11,5	--	660
Ciudad Condal	1872	450	96,0	11,2	--	--
Ciudad de Denia	---	20	23,8	4,6	47	22
Puerto Rico	1862	400	88,4	12,2	1331	431
Ciudad de Cádiz	1878	600	112,0	11,7	--	--
Gijón	---	300	93,9	11,0	1442	936
Auxiliar	---	60	35,0	6,0	192	60
Piloto	---	--	17,0	4,0	30	14
Manila	---	--	19,2	6,0	76	64
Montañesa	---	--	16,5	5,5	45	
San Francisco de Paula	---	--	--	---	--	
(1) Año de construcción	(4) Manga de construcción, en metros					
(2) Fuerza, en caballos de vapor	(5) Toneladas de registro bruto					
(3) Eslora, en metros	(6) Tonelaje neto					

FUENTES: AHPB, Luis G. Soler Pla, Manual de 1881, 22.10.1881, docs. 1322-1324.

6.5 La Naviera Sala y Vidal.

La firma Sala y Vidal ofrece un caso singular en el que dos industriales catalanes decidieron, al final de su vida empresarial, convertirse también en armadores de buques de vapor. Me refiero a los fabricantes Isidro Sala Basany y José Vidal Valldenué, únicos promotores de la naviera Sala y Vidal, que ambos crearon, en Barcelona y en febrero de 1876, para la explotación de uno o más vapores dedicados a la navegación transatlántica. Isidro Sala y José Vidal sumaban entonces 61 y 62 años, respectivamente. En este caso, ambos individuos afirmaban que la creación de aquella nueva compañía se hacía con el objeto de «explotar la navegación de uno o más buques cuyo objeto principal a que será destinado [sic] ha de ser la carrera de Barcelona a La Habana, de La Habana al puerto de los Estados Unidos que más convenga para cargar algodón, y desde este último punto de América a Barcelona» aunque añadían, a continuación, que dicho buque (o buques) podrían «igualmente cambiar de ruta siempre que los negocios de América no permitiesen seguir la ruta antes citada».²⁰⁷ Parece claro, por lo tanto, que la incursión de ambos industriales en el mundo de la navegación transatlántica se explica, sobre todo, por su voluntad de asegurarse el necesario aprovisionamiento de algodón para sus respectivas fábricas, ahorrándose los costes propios de la intermediación mercantil. Parece tratarse, en definitiva, de un proceso de integración vertical aunque aprovechando, a la vez, las posibilidades que podía ofrecer la actividad naviera. Cabe señalar que mientras que la participación de Isidro Sala se hizo a título particular, la de José Vidal Valldenué tuvo lugar en su condición de socio principal de la firma José Vidal e Hijos (rebautizada después como Vidal e Hijos), una empresa textil participada también por sus hijos Antonio y Pedro M. Vidal Horta. Así, a los cinco años de su creación tuvo lugar una limitada reforma de la escritura social de la naviera Sala y Vidal: en mayo de 1880 se volvieron a reunir Isidro Sala y José Vidal Valldenué, así como también el hijo de este último, Pedro M. Vidal Horta, para ampliar el objeto social de la susodicha compañía. Una empresa que, según consignaron entonces, además «del negocio de buque o buques de vapor o de vela va a seguir dedicándose a toda clase de negocios y compra y venta de efectos comerciales».²⁰⁸ Fue aquella, por cierto, una empresa claramente familiar. No en vano, dos de las hijas

²⁰⁷ AHPB, Fernando Moragas Ubach, manual de 1876, 1ª parte, 24.02.1876, fols. 346-351.

²⁰⁸ AHPB, Miguel Martí Sagristá, manual de 1880, 2ª parte, 24.05.1880, fols. 1333-1336.

de Isidro Sala Basany (las hermanas Isabel y Dolores Sala Viñas) se habían casado con sendos hijos de José Vidal Valldeneu (con Antonio y con Pedro M. Vidal Horta, respectivamente). En consecuencia, Isidro Sala y José Vidal eran, además de socios, consuegros y por partida doble.

El primer vapor de la firma Sala y Vidal lo compraron apenas seis semanas después de la constitución de la empresa. Un buque de fabricación británica. Formalizaron aquella adquisición en Londres, el 13 de abril de 1876. Allí, el apoderado de la nueva naviera, Enrique Ramon Unthoff, compró «el vapor de hélice *Richard Cobden* que bajo el nombre de *Vidal Sala* sale con pasaporte provisional para Barcelona, tocando de tránsito en Cardiff para recibir cargamento», consignaba el vicecónsul de España en la capital inglesa al otorgarle la documentación preceptiva.²⁰⁹ La naviera Vidal y Sala estableció, por cierto, sus oficinas en el piso principal del número 21 en la Rambla de Santa Mónica mientras que sus agentes de aduana, la razón Sintés y Orfila, tenía su despacho en el número 5 de la calle Cristina. Justo encima de las oficinas de Sala y Vidal, en el entresuelo, estableció entonces su residencia Isidro Sala Basany. Desde allí despachaban el el vapor *Vidal Sala* en sus viajes regulares entre Barcelona y La Habana, con escala en San Juan de Puerto Rico.²¹⁰ El negocio naviero debió ir lo suficientemente bien como para que cuatro años después de haber comprado su primer buque, o sea, en 1880, Isidro Sala y José Vidal optasen por ampliar la flota de su naviera comprado un segundo vapor. Un buque al que quisieron bautizar como *Ana de Sala* y que realizó su primer viaje en el otoño de aquel año dirigiéndose a los puertos de La Habana (en Cuba) y de Savannah (en los Estados Unidos).²¹¹ Así, al llegar la época de las migraciones en masa hacia Uruguay y, sobre todo, hacia la República Argentina, los socios de la firma Sala y Vidal intentaron aprovechar sus dos vapores, el *Sala y Vidal* y el *Ana de Sala* para transportar emigrantes al río de la Plata. En enero de 1885, por ejemplo, el primero de aquellos buques estaba a punto de emprender su segundo viaje rumbo a Montevideo, Buenos Aires y Rosario. En los periódicos se anunciaba que un pasaje en tercera costaba 200 pesetas (mientras que un billete en primera alcanzaba las 700 pesetas y en segunda, 500 pesetas). Había regresado aquel vapor poco antes del Río de la Plata, de lo cual pronto dio cuenta la prensa barcelonesa. Según el *Diario de Barcelona*, el vapor *Vidal Sala* había sido «el primero de la marina mercante nacional que ha atracado en los muelles de Rosario de Santa Fe, en cuya población pro-

²⁰⁹ AHPNM, Consulado de España en Londres, protocolo 34145, fol. 93, 13.04.1876.

²¹⁰ *El Teléfono*, 11.12.1879, p. 182; 01.01.1879, p. 760.

²¹¹ *El Bien Público*, 18.12.1880, p. 1.

dujo muy buen efecto la llegada de un vapor de porte de nuestra matrícula. El *Vidal Sala* fue saludado al echar anclas en Rosario de Santa Fe [seguía la crónica] por varios buques españoles», cabe suponer que eran veleros mercantes, «que se hallaban surtos en el río Paraná, frente a la población citada», y que probablemente se dedicaban al tráfico de tasajo.²¹²

Unas semanas después de la publicación de aquella crónica falleció uno de los fundadores de la naviera, el industrial manresano Isidro Sala Basany. Sus herederos optaron entonces por mantener el nombre de la empresa, Sala y Vidal, y no rebautizarla como Viuda de Sala y Vidal.²¹³ Pudo ser, tal vez, la muerte de Isidro Sala la que acabó desencadenando la decisión de liquidar aquella peculiar naviera. Sea como fuere, el 6 de septiembre de 1886 la viuda de Sala, Ana Viñas Casanovas, apoderó a su yerno Antonio Vidal Horta, para vender los dos vapores de la empresa, «denominados el uno *Vidal Sala* y el otro *Ana de Sala*, los cuales se hallan anclados actualmente en uno de los puertos de la ciudad de Marsella».²¹⁴ Terminó entonces, a los diez años de su fundación, la vida de una peculiar naviera dedicada al transporte de mercancías y de personas ente América y Europa, capaz de hacerse un hueco en el negocio naviero del momento frente a firmas consolidadas como, por ejemplo, la naviera decana Navegación e Industria.

6.6 La pionera sociedad de Navegación e Industria (1869-1916)

Desde el mismo momento de su creación, la sociedad de Navegación e Industria acreditó una estructura empresarial moderna, a partir, sobre todo, del proceso de transformación que le había permitido transformarse de una primigenia sociedad civil (la Compañía Catalana de Vapor) en una sociedad mercantil de responsabilidad limitada (Navegación e Industria). De hecho, la nueva sociedad (anónima) de Navegación e Industria fue pionera en muchos aspectos y, singularmente, en la profesionalización de su actividad gerencial. En una ciudad como la Barcelona de mediados del siglo XIX, caracterizada por la hegemonía de un capitalismo personalista, con un claro predominio de las

²¹² *Diario de Barcelona*, 01.01.1885, p. 43; 04.01.1885, p. 157.

²¹³ AHPB, Miguel Martí Sagristá, manual de 1885, 1ª parte, 05.03.1885, fols. 601-604.

²¹⁴ AHPB, Jacinto Demestre Carbó, manual de 1886, 2ª parte, 06.09.1886, fols. 1080-1082.



Vapor *Vidal Sala* de la Compañía Sala y Vidal en 1886. Pintura al óleo.
Autor: Josep Mongay Torné. (Museu Marítim de Barcelona)



Vapor *Ana de Sala* de la Compañía Sala y Vidal en 1881. Pintura al óleo.
Autor: Josep Mongay Torné. (Museu Marítim de Barcelona).

empresas constituidas como sociedades regulares colectivas (tanto en el ámbito comercial como en el sector industrial e incluso, en cierta manera, también en el sector financiero); es decir, en una ciudad donde las empresas se caracterizaban por no separar propiedad y gerencia, los accionistas propietarios de Navegación e Industria optaron por profesionalizar la dirección de la empresa. Lo hicieron desde su constitución como sociedad anónima y mediante lo que hoy denominaríamos un contrato de gerencia.

Superada la etapa fundacional de la compañía, en la que su principal promotor y socio capitalista, Juan Reynals Granell, actuó además como su único gerente, con la rúbrica de Director de la sociedad, los accionistas de la nueva Navegación e Industria acordaron, en julio de 1841, nombrar Administrador de la misma a Gerónimo Merelo Sayró, a quien optaron por retribuir con una cantidad fija de 12.000 reales al año.²¹⁵ Merelo ejerció su cargo durante los cinco años siguientes, hasta marzo de 1846 en que fue sustituido por el alicantino Miguel Díaz de Brito, quien firmó un contrato privado para los siguientes cinco años. Al cumplirse ese primer contrato, o sea, en la primavera de 1851, la Junta de Gobierno de la sociedad de Navegación e Industria «satisfecha como se halla [...] del comportamiento y buen desempeño con que ha servido dicho encargo [Díaz de Brito], acordó [que] se le prorrogue por seis años» más, con los mismos pactos que ambas partes habían acordado tiempo atrás.²¹⁶

Las denominadas entonces Juntas de Gobierno actuaban con funciones similares a los actuales Consejos de Administración y, como tal, estaban compuestas por algunos de los principales accionistas de las empresas en cuestión. En los primeros años de la sociedad Navegación e Industria, la actividad de los individuos que participaban en su Junta de Gobierno (denominada inicialmente Junta Directiva) fue, podríamos decir, altruista. No obstante, en la junta de accionistas de la compañía reunida el 15 de abril de 1852 el entonces Presidente de la misma, Ramon Vieta, «manifestó que se ponía a discusión la proposición que hace la [propia] Junta [de Gobierno] para que sean retribuidos sus individuos con el 6 por 100 sobre los beneficios líquidos» generados por la empresa; proposición que fue inmediatamente aprobada por todos los accionistas presentes.²¹⁷ En aquel

²¹⁵ AHPB, José Manuel Planas Compte, manual de 1841, 12.07.1841, fols. 173-176. Acordaron, a la vez, nombrar como apoderado de la sociedad en Madrid al banquero José Safont y, un mes más tarde, el propio Merelo nombraba a quien fuera primer capitán del vapor *Balear*, Francisco Granell, representante de la empresa en Mallorca, encargado de la explotación de sus minas; cfr. AHPB, José Manuel Planas Compte, manual de 1841, 16.08.1841, fols. 212-213.

²¹⁶ AHPB, José Manuel Planas Compte, manual de 1851, 15.04.1851, fols. 215-216.

²¹⁷ AHPB, José Manuel Planas Compte, manual de 1852, 13.06.1852, fols. 482-485.

entonces, Díaz de Brito se mantenía todavía como administrador (léase gerente) de Navegación e Industria y así se mantuvo hasta fines de 1855, un año y varios meses antes de que expirase su contrato.

La importancia de la figura del administrador era tal que la Contribución Industrial de la sociedad de Navegación e Industria no la pagaba la empresa sino que lo hacía directamente su gerente, y bajo su propio nombre. Así, en el libro registro de la Contribución Industrial de Barcelona correspondiente a 1855, por ejemplo, aparece «Miguel Díaz de Brito. Administrador de la Sociedad de Navegación e Industria por 10.000.000 de reales efectivos y por sus industrias de Taller de construcción de máquinas y Navieros por los buques de vapor *Barcino*, *Cid*, *Balear* y *Mercurio*», 11.300 reales.²¹⁸ Díaz de Brito ejerció como administrador de la empresa entre 1846 y 1855. Tras un breve período en el que la gerencia de la Navegación e Industria fue asumida interinamente por Miguel de Izco, natural de Vinarós, la Junta de Gobierno de la compañía, acordó encomendar la gerencia de la misma a José Renart Sacanell.²¹⁹ Nacido en el municipio de Sarrià, vecino a Barcelona, Renart empezó a ejercer su responsabilidad el 29 de febrero de 1856, si bien apenas debió durar un año y poco más como máximo responsable de la compañía. En junio de 1856, por ejemplo, le substituyó (nuevamente con la coletilla de «interino») Miguel de Izco quien a su vez, fue substituido por Eusebio Golart, el cual acabó asumiendo la gerencia de Navegación e Industria en la primavera de 1857.

Nacido en Mataró, a Golart le correspondía no sólo encargarse de los asuntos relativos a los vapores de la empresa sino también a supervisar la marcha de los Talleres Nuevo Vulcano y encargarse de los impagos de sus clientes. Una de las primeras gestiones que tuvo que realizar Golart fue reclamar a los herederos y sucesores de Feliciano Novella Secall el pago de 37.856 reales que el difunto había dejado como deuda por la compra de una máquina, o molino, construido varios años antes en los talleres Nuevo Vulcano «para la empresa de asfalto de Torre de la Paja [*sic*]», un municipio aragonés cercano a la provincia de Soria.²²⁰ Este tipo de encargos, a los que debían atender los gestores de Nuevo Vulcano, pone de relieve la relativa escasez de pedidos que llegaban a la factoría por parte de las empresas navieras y, por lo tanto, la obligada aceptación de aquellos pedidos que podían llegar a la factoría desde otros sectores de actividad, algunos ciertamente leja-

²¹⁸ ACA, Hacienda, Contribución Industrial de Barcelona, 1855, Inv 1, 12.587.

²¹⁹ AHPB, José Manuel Planas Compte, manual de 1856, 1ª parte, 08.02.1856, fols. 91-92; y 27.04.1856, fol. 301.

²²⁰ AHPB, José Manuel Planas Compte, manual de 1857, 1ª parte, 03.05.1857, fol. 477; véase también AHPB, José Manuel Planas Compte, manual de 1854, 03.12.1854, fols. 566-567.

nos al mundo de la construcción y la reparación naval. Y pone también de relieve, la capacidad técnica de la factoría Nuevo Vulcano, capaz de atender pedidos de índole tan diversa como heterogénea.

Eusebio Golart no fue, por supuesto, el último administrador de la sociedad Navegación e Industria. Entre quienes ocuparon posteriormente idéntica responsabilidad como gerentes de la citada empresa podemos destacar a Joaquín Santamaría Sanz, a Enrique García Corrons así como a Francisco Navarro, quién ejercía como tal en 1916, es decir, en el momento en que la sociedad Navegación e Industria desapareció para integrarse en la nueva Compañía Transmediterránea. Merelo, Díaz de Brito, Izco, Renart, Golart, Santamaría, García Corrons y Navarro, entre otros, debían rendir cuentas ante la Junta de Gobierno de la empresa, en primera instancia, y ante el conjunto de sus accionistas, en última. Unos accionistas que esperaban obtener beneficios de su inversión, en forma de dividendos, ejercicio tras ejercicio.

Los mismos accionistas que tuvieron que sufrir el impacto de la crisis naviera de los años 1860 precisamente en forma de ausencia de dividendos. Y es que en los cinco ejercicios transcurridos entre 1866 y 1870, Navegación e Industria fue incapaz de generar beneficios. No debe extrañar, por lo tanto, que la cotización de sus acciones se situase, en 1869, en un tipo medio del 19,5 por 100. Aquella delicada situación obligó a sus socios a aceptar una dolorosa reducción del 40 por 100 de su capital social (un capital que pasó de 2.500.000 a 1.500.000 pesetas). Como señalé antes, aquella notable reducción tuvo lugar merced a la conversión de las antiguas acciones nominales de 5.000 reales de vellón (o sea, de 1.250 pesetas) en nuevas acciones al portador de 3.000 reales (o 750 pesetas). Un canje que se verificó en febrero de 1870. Y fue a partir de entonces cuando los accionistas de Navegación e Industria volvieron a percibir dividendos. En abril de 1870 recibieron, por ejemplo, 50 pesetas por acción; el mismo mes de 1871 percibieron 17,5 pesetas por título (aunque como dividendo del primer semestre, a falta de dividendo del segundo semestre) y en abril de 1872 volvieron a percibir 50 pesetas por acción, equivalentes al 6,66 por ciento del valor nominal de las mismas. Es más, a partir de 1875 Navegación e Industria retomó, sin lugar a dudas, una dinámica capaz de generar sustanciosos beneficios y de repartir remuneradores dividendos entre sus accionistas.

Tal como se aprecia en el cuadro 21, en apenas cinco años (no hay datos para 1879) Navegación e Industria repartió en forma de dividendos casi seiscientos mil pesetas entre sus accionistas, ofreciéndoles una remuneración media anual equivalente al 8,9 por 100 del valor de sus títulos. En esas condiciones, los gestores de la compañía presentaron el pertinente balance ante la junta de accionistas de la empresa, reunida en Barcelona el 10 de marzo de 1881, en términos halagüeños. Tras destacar, de forma positiva, la asunción en 1866 del «servicio de correos a Canarias», afirmando que «desde aquel

momento ha cambiado por completo la faz» de la empresa, consignaban: «Si bien nuestros beneficios han sido modestos, han sido constantes, habiéndose podido repartir durante diez años un dividendo activo de diez duros por acción, por término medio, o sea algo más de 6 y medio por ciento; adquirir un buque, emplear 75.000 duros en la reparación de otro, montar otras dos nuevas máquinas de vapor en nuestros talleres, cambiar casi todos sus tornos y adquirir nuevos útiles» (Cabana, 1992: 52).

Cuadro 21
DIVIDENDOS REPARTIDOS POR NAVEGACIÓN E INDUSTRIA
(1875-1880)

Ejercicio	Dividendo (pesetas)	Dividendo (porcentaje)	Total repartido
1875	60	8	96.000 pts.
1876	50	10	100.000 pts.
1877	40	5,3	80.000 pts.
1878	60	8	120.000 pts.
1879	sin datos		
1880	100	13,3	200.000 pts.

FUENTE: Almanaque del Diario de Barcelona.

La mejora de la marcha de la empresa fue, también, el resultado de una clara mejoría en la actividad de los Talleres Nuevo Vulcano. A la altura de 1871, por ejemplo, se contabilizaban unas doscientas máquinas de vapor vendidas. El año siguiente, la factoría pudo presentar una de esas máquinas, con una fuerza de 60 caballos, de media presión, en la exposición industrial catalana. Eran unos años, por cierto, en los que dirigía el establecimiento Nuevo Vulcano el ingeniero inglés Joseph White; el cual seguía la estela del primer director de la factoría, también británico y apellidado Kent.²²¹ La expansión en la actividad de Nuevo Vulcano explica que, en 1876, su firma propietaria, Navegación e Industria, pidiese autorización para poder ampliar su factoría en el Muelle Nuevo de Barcelona, haciéndolo sobre la base de ganar terrenos al mar (Cabana, 1992: 54).

A la altura de 1884 trabajan en Nuevo Vulcano unos doscientos empleados. Un año más tarde, se construyeron allí las máquinas y calderas para

²²¹ El peso de técnicos e ingenieros británicos en el desarrollo de la industria metal-mecánica en España puede reseguirse en el trabajo de Raveaux (1994).

el vapor de guerra *Elcano* y un año después, en 1886, varias lanchas cañoneras construidas por encargo del Ministerio de Marina. En aquellos años, Navegación e Industria seguía manteniéndose como una firma capaz de generar ganancias. En los cinco ejercicios transcurridos entre 1882 y 1886, por ejemplo, los beneficios netos declarados por la compañía sumaron casi novecientas mil pesetas.²²² Una parte de dichas ganancias se repartió a los accionistas en forma de dividendos pero la otra se acumuló en forma de reservas. Una sucesión de buenos ejercicios llevó al principal accionista de la compañía, Alejandro de Bacardí, a proponer, en abril de 1887, «que habiendo en la caja social fondos sobrantes y no sabiendo [sus gestores] como emplearlos lo mejor [era] devolverlos [a los accionistas] no intentando fijar la cantidad [a devolver] sino que lo deja[ba] al arbitrio de la Junta de Gobierno».²²³

Cuadro 22
ACCIONISTAS DE NAVEGACIÓN E INDUSTRIA (1887)

	Acciones	Votos
Alejandro de Bacardí	395	98
Ignacio Villavecchia Sagnier	241	60
Joaquín Santamaría	180	45
Enrique Martínez	157	39
Joaquín Villavecchia Busquets	130	32
Luis Villavecchia Busquets	110	27
Bernabé Mónaco	88	22
José Coll	50	12
Felipe Linati	50	12
Celestino Cusachs	30	7
Juan Canganelli	11	2
Cayetano Carreras	11	2
Eduardo Font	7	1
Francisco Navarro	5	1
Juan Soler	4	1
TOTAL	1.463	360

FUENTE: AHPB, Manuel de Larratea, Manual de 1887, 2ª parte, fols. 1254-1257, 06.07.1887

²²² Un resumen del balance correspondiente al ejercicio de 1885 en: *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona*, 09.04.1886, p. 4.

²²³ AHPB, Manuel de Larratea, manual de 1887, 2ª parte, fols. 1254-1257, 06.07.1887.

La propuesta de Bacardí fue aceptada y la asamblea de accionistas facultó a la Junta de Gobierno a «resolver la devolución de todo o de la parte del capital social que estime conveniente». El capital de Navegación e Industria pasó entonces, en 1887, de 1.500.000 pesetas a 1.250.000 pesetas. Una reducción del 16,6 por 100 que se hizo mediante un abono proporcional de dinero a todos los accionistas de la compañía. En los años posteriores, la capacidad de producir ganancias de Navegación e Industria parece haberse mantenido, aunque en términos más reducidos que en los años precedentes. Así, en los cuatro ejercicios transcurridos entre 1887 y 1890 los beneficios generados por aquella naviera sumaron poco menos de 190.000 pesetas. Aun reducida, no obstante, la capacidad de producir ganancias de Navegación e Industria de repartir dividendos entre sus accionistas se mantuvo asimismo en la última década del siglo XIX y en el primer lustro del siglo XX, tal como se recoge en el siguiente cuadro:

Cuadro 23 DIVIDENDOS REPARTIDOS POR NAVEGACIÓN E INDUSTRIA (1891-1905)	
Ejercicio	Dividendo (en pesetas)
1891	10
1892	10
1893	25
1894	10
1895	15
1896	25
1897	20
1898	25
1899	40
1900	10
1901	10
1902	10
1903	sin datos
1904	20
1905	50

FUENTE: Almanagues del Diario de Barcelona.

La longevidad de una firma como Navegación e Industria que funcionó durante setenta y cinco largos años permite hacer un cierto análisis sobre la evolución de su accionariado, en particular, un primer análisis sobre

algunos nombres propios que se destacaron al frente de la empresa. En primer lugar y dada su intensa vinculación con la firma propietaria de los talleres Nuevo Vulcano podemos destacar a la familia Villavecchia, empezando por Ignacio Villavecchia Viani, quien fuera socio capitalista de la Compañía Catalana del Vapor. Nacido en Génova, en 1792, Ignacio llegó a Barcelona con quince años de edad para trabajar junto a su tío, el comerciante Ignacio Villavecchia de Ferrari. Tras la muerte de éste, Ignacio Villavecchia Viani acabó casándose en la capital catalana, en 1825, con Rosa Busquets Carrera, con la que tuvo varios hijos e hijas. Empezó, mientras tanto, una intensa actividad empresarial que le llevó a participar, por ejemplo, en la creación de la Compañía Catalana de Vapor así como en su posterior transformación en la sociedad Navegación e Industria. Villavecchia fue, de hecho, uno de los seis accionistas fundadores de Navegación e Industria, en 1841, cuyo capital equivalía a ciento ochenta mil pesetas, dividido entre 144 acciones. Aunque vendió posteriormente parte de sus títulos, Ignacio Villavecchia se mantuvo siempre entre los principales accionistas de Navegación e Industria (con 50 acciones, en 1850, y 46, en 1853). Al fallecer, el 8 de junio de 1874, Ignacio Villavecchia Viani acreditaba la propiedad de 68 acciones de la empresa, unos títulos que pasaron a poder de su primogénito, su hijo Luis Villavecchia Busquets (Calosci, 1999).

Tras la muerte de Ignacio Villavecchia Viani, sus hijos y nieto (es decir, Joaquín y Luis Villavecchia Busquets y el hijo de este último, Ignacio Villavecchia Sagnier) aumentaron su participación en Navegación e Industria hasta convertirse, en la década de 1880, en los principales accionistas de la empresa. Nacido en Barcelona, en 1826, Luis Villavecchia Busquets aparece como propietario de cinco acciones de Navegación e Industria en la junta de accionistas celebrada en 1853. Como queda dicho, en 1874 heredó 68 títulos de su padre, recién fallecido, y fue comprando además otras acciones de la compañía. Así, en 1887, acreditaba la propiedad de 110 acciones de Navegación e Industria. Aun más destacadas eran las participaciones accionariales de su hermano Joaquín Villavecchia Busquets (con 130 títulos) y, sobre todo, de su hijo Ignacio Villavecchia Sagnier (con 241 títulos más). En suma, a la altura de 1887 la familia Villavecchia poseía, en su conjunto, al menos, 581 acciones, lo que se traducía en el 39,7 por 100 del total de acciones presentes en su junta de accionistas de aquel ejercicio y en el 33 por 100 de los votos. No es casual, por lo tanto, que Luis Villavecchia Busquets ejerciese entonces como presidente de la compañía.²²⁴

²²⁴ AHPB, Manuel de Larratea, manual de 1887, 2ª parte, 06.07.1887, fols. 1254-1257.

Aunque su participación en el accionariado de Navegación e Industria parece haber descendido en la última década del siglo XIX y en la primera década del XX no por ello dejaron los Villavecchia de mantener una destacada presencia en la empresa. En 1900, por ejemplo, el anciano Luis Villavecchia Busquets y su hijo Ignacio Villavecchia Sagnier sumaban 168 acciones. Una cifra muy parecida a los 170 títulos que poseían, en 1910, los hermanos José María e Ignacio Villavecchia Sagnier y el hijo de este último, Fernando Villavecchia Dahlander, representante de la cuarta generación Villavecchia implicada directamente en la sociedad de Navegación e Industria y en sus talleres Nuevo Vulcano.

Cuadro 24
ACCIONISTAS DE NAVEGACIÓN E INDUSTRIA (1900)

Accionistas	Acciones	Votos
Alejandro de Bacardí	411	102
Luis de Dalmases	338	84
Joaquín Santamaría Sanz	180	45
Luís Villavecchia	118	29
Enrique Martínez	72	18
Felipe Linati	70	17
José Coll Masadas	70	17
Juan A. Molinas	56	14
Narciso Nunell	52	13
Orestes Mora	52	13
Ignacio Villavecchia	50	12
Enrique García	36	9
Francisco Navarro	18	4
Juan Soler Lines	10	2
Luis Aznar Beya	8	2
TOTAL	1.541	381

FUENTE: AHPB, Manuel de Larratea, Manual de 1900, 2ª parte, fols. 955-966, 07.04.1900.

En el tercer lustro del siglo XX y, sobre todo, en los primeros años de la Gran Guerra, los Villavecchia aumentaron su interés en la susodicha empresa al incrementar, por ejemplo, su participación accionarial. Así, en

1916, la firma Ignacio Villavecchia y Cía. tenía 787 títulos de Navegación e Industria, a los que cabe sumar los 128 títulos del propio Ignacio Villavecchia Sagnier, los 50 títulos propiedad de su primo Luis Villavecchia Rabassa y los 100 títulos propiedad de sus hijos, los hermanos Fernando y Joaquín Villavecchia Dahlander. En suma, la familia Villavecchia era la propietaria de 1.065 acciones, o sea, del 36,7 por 100 de los títulos presentes o representados en la última junta de accionistas de Navegación e Industria, es decir, en la asamblea que acordó la desaparición de la sociedad, como tal, para su integración en la nueva Compañía Transmediterránea.

Cuadro 25 ACCIONISTAS DE NAVEGACIÓN E INDUSTRIA (1910)		
Accionistas	Acciones	Votos
Luis de Dalmasas Olivart	376	94
Orestes de Mora	176	44
Alejandro Linati	157	39
Concepción de Bacardí	147	36
Ignacio Villavecchia Sagnier	66	16
José María Villavecchia Sagnier	52	13
Fernando Villavecchia Dahlander	52	13
Enrique García	52	13
José María Mónaco	50	12
Enrique Martínez	45	11
Francisco Navarro	33	8
Narciso Nunell	22	5
Felipe Linati	20	5
Javier Tort Martorell	13	3
Francisco Font	8	2
Santiago Estapé	8	2
Joaquín Solanich	4	1
TOTAL	1.281	317

FUENTE: AHPB, Manuel de Larratea, Manual de 1910, 3ª parte, 16.06.1910, fols. 1150-1171.

Otras dos familias que merecen destacarse, básicamente por su participación inversora en la sociedad de Navegación e Industria y en sus ta-

lles Nuevo Vulcano, aunque en diferentes momentos, fueron los Bacardí y los Fontanellas. Francisco Fontanellas Calaf (Capellades, 1772 – Barcelona, 1851) representa, en primera persona, el mejor ejemplo del «comerciante-banquero en la época del capitalismo romántico» (Jacobson, 200). A lo largo de su vida, Fontanellas acreditó una intensa y variada actividad empresarial, con participación en sectores diversos de la economía catalana, llegando pronto a consolidarse como una de las principales fortunas del país. Llegó incluso a ser ennoblecido, en 1849, por la joven Isabel II con el título de marqués de Casa Fontanellas. Unos pocos años antes, en su vejez, Francisco Fontanellas se había incorporado como accionista de la recién creada sociedad de Navegación e Industria. A la altura de 1850, es decir, un año antes de morir, Francisco Fontanellas tenía 60 acciones de dicha empresa, a las que cabe sumar los 50 títulos en manos de su hijo Lamberto. Y tres años después, en 1853, Lamberto Fontanellas aparece como tenedor de 210 acciones, cifra que le convertía entonces en el máximo accionista de la empresa. El interés de los Fontanellas por Navegación e Industria no sobrevivió, sin embargo, al segundo marqués de Fontanellas y aquel apellido desapareció de las juntas de accionistas de la compañía.

En sentido inverso, una vez los Fontanellas hubieron desaparecido del accionariado de Navegación e Industria aparecieron con fuerza los Bacardí. El primero en hacerlo fue el hacendado Alejandro de Bacardí y de Janer (1816-1905). Si a la altura de 1853 Bacardí acreditaba la propiedad de tan sólo nueve acciones de la firma naviera e industrial, treinta y cuatro años después, en 1887, se había convertido en el principal accionista de la empresa (sólo superado por los Villavecchia), con un total de 395 títulos. A dicha cifra cabría sumarle, además, las 88 acciones propiedad entonces de su yerno Bernabé Mónaco y las 50 de su otro yerno Felipe Linati (casados respectivamente con Concepción y Josefa Bacardí). Es más, a la altura de 1900, la participación de Alejandro de Bacardí alcanzaba las 411 acciones, a las que cabría añadir los 70 títulos de Felipe Linati, los otros 70 de su yerno José Coll Massadas y los 52 de su otro yerno Orestes Mora, totalizando nada menos que 603 acciones (es decir, el 39 por 100 de los títulos representados en su junta de accionistas de aquel año). La participación de la familia Bacardí no desapareció con la muerte del patriarca, Alejandro, acaecida en 1905: cinco años después, por ejemplo, las 147 acciones de su hija Concepción, más las 176 acciones de su yerno Orestes Mora, así como las 20 acciones de su otro yerno Felipe Linati y los 157 títulos de Alejandro Linati mantenían a la familia, en su conjunto, como los segundos principales accionistas de Navegación e Industria, por detrás de los Villavecchia. Y todavía en 1916 Concepción de Bacardí mantenía 197 títulos de una empresa participada todavía por sus familiares, los Mora y los Linati.

Llama poderosamente la atención que en aquel año, en plena guerra mundial, cinco de los diez principales accionistas de Navegación e Industria fuesen mujeres: me refiero, por este orden, a Amalia de Mora, a Florentina Santamaría, a Concepción de Bacardí, a Rosa Ricart y a Josefa Linati.

Cuadro 26 ACCIONISTAS DE NAVEGACIÓN E INDUSTRIA (1916)		
Accionistas	Acciones	Votos
Ignacio Villavecchia y Cía.	787	196
Luís de Dalmases	430	107
Amalia de Mora	224	56
Florentina Santamaría	198	49
Concepción de Bacardí	197	49
Ignacio Villavecchia Sagnier	128	32
Orestes de Mora	116	29
Rosa Ricart	95	21
Alejandro Linati	74	18
Josefa Linati	74	18
Felipe Linati	73	18
Luis de Dalmases	60	12
Enrique García	52	13
Luis Villavecchia Rabassa	50	12
Fernando Villavecchia Dahlander	50	12
Joaquín Villavecchia Dahlander	50	12
Fernando Vidal Quadras	50	12
Enrique Martínez	45	11
Francisco Navarro	40	10
Juan Amell Sala	28	7
Narciso Nunell	28	7
José Garcí Gimeno	25	6
Francisco Font	12	3
Santiago Estapé Pagés	6	1
Francisco Crespo	5	1
TOTAL	2.897	715

FUENTE: MMB, fondo TNV (MHCB), caja 577, carpeta 18

Tanto aquellas cinco mujeres, inversoras o rentistas, como el resto de accionistas de Navegación e Industria fueron percibiendo, año tras año, ganancias netas en forma de dividendos. Si nos fijamos, por ejemplo, en los ocho ejercicios transcurridos entre 1898 y 1905, recogidos en el cuadro 27, veremos como Navegación e Industria repartió en aquellos años y en forma de dividendos, 1.193.000 pesetas. No hubo año en que no hubiese reparto de beneficios entre sus socios.

Cuadro 27								
BALANCES DE NAVEGACIÓN E INDUSTRIA (1898-1905)								
(Cifras en miles de pesetas)								
ACTIVO								
	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905
Vapores	543,6	504,7	479,5	455,5	512,4	513,9	510,5	511,6
Mobiliario para vapores	1,2	0,5	2,5	1,1	0,8	0,5	1,1	0,8
Talleres	968,9	937,5	1.055,3	983,8	956,2	1.082,3	1.073,8	1.270,2
Edificios	25,0	24,6	24,1	23,6	23,1	22,7	22,2	21,8
Varadero y terrenos	----	----	----	----	464,4	469,9	477,0	-----
Depósitos en garantía	41,0	41,0	41,0	41,0	39,1	40,2	40,2	39,3
Caja	95,4	330,3	126,4	290,0	99,2	116,3	146,8	64,8
Deudores varios	460,4	440,9	607,7	567,4	359,8	358,9	349,2	703,9
Obligaciones a cobrar	98,6	91,0	86,3	-----	-----	25,0	19,3	4,6
Valores en cartera	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	5,1
TOTAL	2.234,1	2.370,5	2.422,8	2.362,4	2.455,2	2.629,7	2.640,1	2.622,1
PASIVO								
	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905
Capital	1.250,0	1.250,0	1.250,0	1.250,0	1.250,0	1.250,0	1.250,0	1.250,0
Fondo de reserva	514,6	631,4	713,1	790,1	834,5	917,2	968,2	968,2
Obligaciones	26,2	20,9	20,9	20,4	20,4	20,4	20,4	20,4
Acreedores varios	248,0	275,4	317,8	173,8	212,4	306,2	265,4	201,9
Obligaciones a pagar	11,4	-----	11,4	-----	-----	-----	3,3	9,1
Beneficios por liquidar	183,9	192,8	109,6	128,1	137,9	135,9	132,8	172,5
TOTAL	2.234,1	2.370,5	2.422,8	2.362,4	2.455,2	2.629,7	2.640,1	2.622,1

FUENTE: Elaboración propia en base a las memorias presentadas por la sociedad Navegación e Industria en las juntas de accionistas de la compañía y a información publicada por el Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona.

La buena salud de Navegación e Industria en aquellos primeros años del siglo XX contrasta, por ejemplo, con la escasa rentabilidad ofrecida entonces por la Línea de Vapores Tintoré, como se verá más adelante. Los caminos de una y otra naviera acabarían, por cierto, coincidiendo poco tiempo después. Y es que ambas compañías acabarían desapareciendo al participar, en 1916, en la fundación de la Compañía Transmediterránea. Los antiguos accionistas de una y otra naviera pudieron convertir entonces sus viejos títulos (de Navegación e Industria o de Pablo María Tintoré y Cía.) en acciones de la nueva compañía Transmediterránea. Precisamente a la marcha de la Línea de Vapores Tintoré en los años de la Restauración quiero dedicar el próximo epígrafe.

6.7 La Línea de Vapores Tintoré (1876-1916)

Al culminar el proceso de transformación de la primitiva Pablo M. Tintoré y Cía., sociedad en comandita, en la nueva Pablo M. Tintoré y Cía., sociedad comanditaria por acciones, el 18 mayo de 1877, sus socios acordaron que la nueva razón social o compañía volvería a tener dos gerentes: el fundador, Pablo M. Tintoré Pastor, y su sobrino Joaquín M. Tintoré Mercader, «quienes para el caso de ausencia o enfermedad podrán nombrar un apoderado bajo su responsabilidad». El resto de socios (hasta un número de cincuenta y cinco) seguirían manteniendo su carácter de meros comanditarios con la salvedad de que entonces sus títulos de propiedad pasaron a ser «acciones transferibles por endoso» (véase apéndice 3). Eso sí, aquellas acciones eran nominativas e indivisibles y sus propietarios tenían la libertad para cederlas a cualquier otro socio pero no «a otra persona extraña a la sociedad sin dar antes aviso a la Gerencia. Esta reunirá a la Comisión Consultiva para resolver si podrá o no el cesionario ser admitido como socio», consignaban sus estatutos. Quedaba claro que, a pesar del cambio jurídico, los Tintoré seguirían asegurándose un estricto control sobre los socios capitalistas de una firma naviera que seguiría llevando su nombre. Se fijó entonces en cinco el número de miembros de la Comisión Consultiva de la misma y se eligió, al acabar la reunión y a tal fin, a Cristóbal Taltabull Mascaró, Toribio Durán Garrigolas, Francisco Borrás Clavell, Esteban Gatell Padrines y Juan Barba.²²⁵ Los comanditarios que se retiraron, por cierto, en aquel momen-

²²⁵ AHPB, José Falp, manual de 1877, 2ª parte, fols. 1721-1740, 18.05.1877.

to de la naviera Tintoré representaban el 28 por 100 de su capital; hablamos de un total de 508 acciones que Tintoré tuvo que ir colocando en el mercado barcelonés, a partir de entonces.

No cabe duda de que el impulsor de aquella firma, Pablo M. Tintoré Pastor, era un verdadero hombre de empresa. De hecho, cuatro años antes de haber impulsado la creación de la Línea Hispano Inglesa de vapores, o sea, en junio 1848, había participado en la creación de la sociedad Güell Ramis y Cía., aportando entonces un capital de 50.000 pesetas. Una firma industrial impulsada por el indiano de Torredembarra Juan Güell Ferrer y participada, entre otros, por el también indiano (natural asimismo de Torredembarra) Esteban Gatell Roig, a quien Tintoré acabaría incorporando, por cierto, como socio comanditario de su firma naviera. Pablo M. Tintoré Pastor acabó retirándose de aquella firma industrial promovida por Juan Güell en junio de 1856 (reintegrándose entonces de 64.804 pesetas), una retirada que coincidió precisamente con el necesario proceso de ampliación de capital de la Línea Hispano Inglesa para la compra de su vapor *Duero*.²²⁶ Resulta plausible suponer que Tintoré retiró sus caudales de la firma textil para invertirlos, precisamente, en la compra de aquel nuevo vapor.

Es cierto que, desde 1852, Pablo M. Tintoré quiso vehicular su actividad principal como hombre de negocios en la dirección de la naviera que llevaba su nombre pero no es menos cierto que supo también diversificar sus intereses, en otros ramos y en otras empresas. Unas empresas en las que fue invirtiendo una parte significativa de las ganancias obtenidas como socio (capitalista y gerente) de la susodicha naviera. Y es que no fue precisamente en la Línea Hispano Inglesa en la empresa en la que quiso invertir la mayor parte de sus capitales. En uno de sus testamentos, otorgado en septiembre de 1871, afirmaba Pablo M. Tintoré: «La mayor parte de mis capitales los tengo en la sociedad que sigo con mi hermano D. Joaquín Tintoré Pastor, la cual gira en esta plaza bajo la denominación de Tintoré Hermanos y en cuenta corriente en dicha compañía». Mediante dicha empresa familiar ambos hermanos habían participado, por ejemplo, en la constitución de la empresa López Cenizo y Cía., una sociedad radicada en la industrial ciudad de Béjar (Salamanca) y dedicada desde julio de 1871 «a la compra y venta de carbones nacionales y extranjeros». Muerto poco después su hermano Joaquín, a Pablo M. Tintoré le correspondió acentuar su carácter de patriarca familiar, especialmente en el ámbito de su cada vez más diversa actividad empresarial, una actividad a la que fue

²²⁶ AHPB, José Manuel Planas Compte, manual de 1848, 10.06.1848; y Magín Soler Gelada, manual de 1856, 28.06.1856 y 15.09.1856, fols. 353-354.

incorporando a algunos de los hijos varones de sus hermanos y hermanas. Así, por ejemplo, quiso financiar, en febrero de 1872, la creación de una compañía radicada en Madrid bajo la razón Sobrinos de Tintoré y Cía., una sociedad cuyo objeto era la «compra y venta de géneros del país y extranjeros». Con un capital de 250.000 pesetas, Pablo M. Tintoré Pastor aportó prácticamente la totalidad del mismo (230.000 pesetas), dejando que tanto su sobrino Pablo Bertrán Rubio como su otro sobrino Joaquín María Tintoré Mercader aportasen 10.000 pesetas más cada uno.²²⁷

En marzo de 1873, Pablo M. Tintoré quiso dar entrada, por otro lado, a su sobrino Joaquín M. Tintoré Mercader en la escritura de sociedad de la empresa que tenía establecida en Salamanca, dedicada también (como su homóloga madrileña) a la «compra y venta de géneros nacionales y extranjeros». Una empresa administrada por Pedro Junqueras Pérez y por José Buxaderas Aguilar, que giraba bajo la razón social de Junquera Buxaderas y Cía., y que contaba con un capital de 150.000 pesetas aportado también, casi en su totalidad, por Pablo M. Tintoré Pastor. Y a partir de 1874 quiso asociar asimismo al que parece su sobrino favorito, Joaquín M. Tintoré Mercader, en la empresa que tenía establecida en Sevilla, «en escritura de sociedad con los señores Blanco, Llorente y Sáez, de dicha ciudad», en la que uno y otro, tío y sobrino, pasaron a tener sendas participaciones de 68.500 y 17.000 pesetas, respectivamente.²²⁸

Más allá de su actividad como gerente de la naviera que llevaba su nombre, Pablo M. Tintoré Pastor parece haber tejido una red de empresas en el interior peninsular (alcanzando, al menos, a Madrid, Sevilla y Salamanca) para la venta de unos géneros que, con frecuencia, enviaba el propio Tintoré desde Barcelona, importados tal vez en los buques de la susodicha naviera. Aprovechando, por otro lado, su conocimiento del mercado del carbón (el combustible principal para los buques a vapor), Tintoré fomentó la creación de otras empresas dedicadas a su compra y venta, como la citada López Cenizo y Cía. (de Béjar) o también como una nueva Tintoré Hermanos, que creó en Barcelona, en octubre de 1874, junto a un familiar cercano, Pablo Bertrán Pastor, para «la compra y venta de carbón piedra, la compra de géneros en comisión y todo lo demás que el gerente [Pablo Bertrán] crea conveniente».²²⁹

²²⁷ AHPB, Luis G. Soler Pla, manual de 1871, 3ª parte, fols. 51-52, 14.09.1871 y fols. 824-829, 14.09.1871; José M. Planas Compte, manual de 1872, fols. 191-192, 10.02.182 y fols. 467-470, 06.04.1872.

²²⁸ AHPB, José M. Planas Compte, manual de 1873, 1ª parte, fols. 203-211, 10.03.1873; José Falp, manual de 1874, 3ª parte, fols. 2149-2150, 01.10.1874.

²²⁹ AHPB, José Falp, manual de 1874, 3ª parte, fols. 2349-2350, 27.10.1874.

Aquella red de empresas impulsadas en el tercer cuarto del siglo XIX por el naviero Pablo M. Tintoré sirvió para facilitar la incorporación al mundo de los negocios de algunos de sus hermanos y sobrinos quienes le reconocían como el verdadero patriarca familiar y quienes, a su vez, le proporcionaban cierta garantía de confianza.²³⁰ A dicha táctica cabe sumarle otra estrategia, complementaria: la alianza de Pablo M. Tintoré Pastor con determinados empresarios locales (así fue en Béjar, en Salamanca, en Sevilla y tal vez en otros lugares) quienes le garantizaban un puntual conocimiento con cada mercado, en concreto. De aquella manera, pudo Tintoré centrarse en la administración de su naviera sin dejar de buscar sinergias con esas otras empresas, fomentadas por él, en las que hubo invertido parte de sus ganancias y que fueron, en algunos casos, fuente de más beneficios y, en otros, de pérdidas. Así sucedió con la sociedad Sobrinos de Tintoré y Cía., de Madrid, que tuvo que disolverse en mayo de 1878, con una pérdida total del capital invertido seis años antes por Pablo M. Tintoré Pastor (un caudal que había puesto bajo la negligente administración de su sobrino Pablo Bertrán Rubio).²³¹

Pablo María Tintoré Pastor falleció el 16 de junio de 1880, en su casa de Barcelona, sita en la calle Mendizabal, número 19 (hoy calle Junta de Comerç). A partir de aquel momento, la Línea Hispano Inglesa quedó bajo la única administración de Joaquín M. Tintoré quien rápidamente incorporó a su hermano Francisco María Tintoré Mercader a las tareas de gerencia, otorgándole unos poderes ciertamente amplios.²³² Ahora bien, pese a dichos poderes Francisco M. Tintoré tardaría todavía otros diecisiete años en adquirir la condición formal de socio gerente. De aquella manera, y a partir de 1880, la línea de vapores Tintoré quedó bajo la dirección de los miembros de una nueva generación, la segunda, de la saga de los Tintoré, representada por los dos hermanos Tintoré Mercader. Así lo fue durante, al menos, los veinticinco años siguientes (1880-1905) hasta que la muerte de Joaquín M. Tintoré Mercader acabaría abriendo una nueva etapa en la naviera con la incorporación de la tercera generación de la

²³⁰ Tal vez la residencia en Londres (en Charlott Street, 32) de Ignacio María Tintoré Mercader, años después de la muerte de su tío Pablo M. Tintoré Pastor, respondía a la misma lógica y tenía que ver con los negocios de la naviera Tintoré, una empresa dedicada de forma preferente a su línea hispano-inglesa, cfr. AHPNM, Consulado de España en Londres, protocolo 37.125, fols. 67-69, 25.07.1891.

²³¹ AHPNM, Ramón Sánchez Suárez, manual de 1878, 2ª parte, fols. 1134-1145, 08.05.1875; 3ª parte, fols. 1537-1540, 23.10.1878. Al acordar su disolución consignaban: «Que a consecuencia de las malas ventas y desgracias experimentadas en operaciones mercantiles se encuentra la sociedad con la pérdida total del capital aportada».

²³² APJMTB, Línea de Vapores Tintoré, Caja Escrituras, escritura de poderes a 21.09.1880 ante José Falp.

susodicha saga, representada por el hijo del gerente difunto, el joven Joaquín María Tintoré Punyed, como detallaré más adelante.

No cabe duda de que Pablo María Tintoré Pastor dejó a su muerte un notable legado empresarial y patrimonial. En tanto que gerente de la Línea Hispano Inglesa legó a los socios que le sobrevivieron una empresa saneada que contaba con la nuda propiedad de cuatro vapores, llamados *Dnero, Tajo, Ter* y *Francolí*. La identificación de su persona con dicha empresa era tal que, pese a su fallecimiento, aquella siguió conservando su primigenio nombre de Pablo María Tintoré y Cía. durante otros diecisiete años más, hasta 1897. Vale la pena también recordar, por otro lado, el patrimonio que Pablo M. Tintoré dejó a sus dos hijas y herederas, las hermanas Tecla y Dolores Tintoré Serra. El difunto naviero no sólo les transmitió una porción significativa del capital comanditario de la firma que llevaba su nombre (334 acciones que representaban el 18,55 por 100 de su capital total) sino también el caudal que aportara como participaciones en varias otras empresas, domiciliadas en su mayoría en Cataluña, tal como se resume en el cuadro 28:

Cuadro 28	
CAPITAL INVERTIDO EN DIFERENTES COMPAÑÍAS POR PABLO M. TINTORÉ PASTOR (1880)	
Sociedad	Capital (en pts.)
Pablo María Tintoré y Cía.	167.000 *
A. Farrés y Cía.	130.605
Bresca y Cía.	126.669
Clavell y Cía. (Mataró)	104.000 *
Rafael Llusá y Cía.	85.000
Jaumandreu y Cía.	43.500 *
Riera y Cía.	17.000
Ricart y Cía.	10.500
Lloyd Barcelonés de Seguros Marítimos	6.750 *
Almacenes Generales de Depósito	6.000 *
Tintoré Hermanos.	4.500
Sociedad Catalana de Seguros contra Incendios	2.500 *
TOTAL	704.024

(*) Valor nominal

FUENTE: AHPB, Luis G. Soler Pla, manual de 1880, 5ª parte, fols. 3312-3343, 14.09.1880

En su inventario de bienes no hay noticia alguna de aquellas otras empresas (de Béjar, Sevilla, Salamanca, Madrid, ...) que Tintoré había fomentado, años atrás. En los últimos años de su vida, el naviero Tintoré parece haberse retirado, de hecho, de aquel tipo de compañías para invertir los caudales recuperados en forma de seguros préstamos hipotecarios, otorgados siempre en Barcelona y con garantía de fincas urbanas o de instalaciones fabriles. No en vano, once prestatarios diferentes, particulares o empresas, adeudaban al rico naviero Tintoré una suma total de 299.569 pesetas, siempre en forma de préstamos hipotecarios y a un interés del 5 o del 6 por 100. A la muerte de Pablo M. Tintoré Pastor sus dos hijas recibieron una cuantiosa herencia mientras que su sobrino Joaquín M. Tintoré Mercader se convirtió en su «heredero *in pectore*» en la gerencia de una naviera que disponía entonces de cuatro buques a vapor.

Se trataba de unos buques bastante viejos. Tanto el *Duero* como el *Tajo* llevaban, por ejemplo, al menos veinticuatro años navegando por mares y océanos. Siendo así, el único gerente de la Línea Hispano Inglesa quiso proceder a la venta del primero a favor de la Sociedad Mahonesa de Vapores, que lo compró por 125.000 pesetas. Juntando aquella cantidad con el dinero que habían ido guardando previsoramente en caja (y que, en diciembre de 1881, sumaba la respetable cifra de 275.011 pesetas), la naviera Tintoré acabó comprando, en 1882, un nuevo vapor, mucho más grande y moderno que sus otros tres paquebotes, al que bautizaron simplemente *Tintoré*. Quiero llamar la atención de que, a partir de 1882, el valor contable otorgado a los buques de la naviera superaba el capital de la misma (en aquel año, 1.175.000 versus 900.000 pesetas); un hecho que se iría repitiendo, ejercicio tras ejercicio, en los sucesivos balances. Y quiero también destacar que en los primeros años de marcha de la empresa, tras la muerte de su fundador, aquella siguió repartiendo ganancias entre sus socios capitalistas.

Tal como se aprecia en el cuadro 29, entre 1881 y 1883, por ejemplo, la firma Pablo M. Tintoré y Cía., Sociedad comanditaria por acciones, repartió 171.000 pesetas en forma de dividendos, lo que equivalía a una tasa anual de beneficios netos algo superior al 6 por 100. Cabe colegir que en aquellos mismos tres años, su gerente debió percibir unas 19.430 pesetas como remuneración por su trabajo mientras que los miembros de la Comisión Consultiva debieron repartirse otras 3.886 pesetas como compensación por su dedicación a la naviera. A partir de 1884, sin embargo, la rentabilidad de aquella compañía descendió significativamente. En aquel año y en el siguiente, los dividendos repartidos entre sus socios capitalistas apenas alcanzaron el 2 por 100 sobre el valor de su inversión. Es más, hubo incluso tres ejercicios

(los correspondientes a 1886, a 1894 y a 1895) en que la firma Pablo M. Tintoré y Cía., Sociedad comanditaria por acciones, no pudo repartir dividendos entre sus socios. Ciertamente, entre 1888 y 1890 las ganancias repartidas por dicha naviera fueron del 6 ó del 7 por 100 pero no fue aquella la tónica predominante en las dos últimas décadas del siglo XIX. En aquel tiempo y en términos generales podemos decir que la rentabilidad de la Línea Hispano Inglesa de vapores tuvo un signo positivo aunque moderado. Así, la rentabilidad media de la susodicha naviera en los años que mediaron entre 1881 y 1896 (es decir, en los dieciséis últimos ejercicios de su existencia como sociedad comanditaria por acciones) fue del 3,8 por 100.

Cuadro 29			
DIVIDENDOS REPARTIDOS POR LA SOCIEDAD COMANDITARIA PABLO MARÍA TINTORÉ Y COMPAÑÍA (1881-1896)			
Año	Dividendos (pesetas)	(1)	(2)
1881	58.500	32,5	6,5
1882	58.500	32,5	6,5
1883	54.000	30,0	6,0
1884	18.000	10,0	2,0
1885	18.000	10,0	2,0
1886	---	--	--
1887	36.000	20,0	4,0
1888	54.000	30,0	6,0
1889	63.000	35,0	7,0
1890	63.000	35,0	7,0
1891	36.000	20,0	4,0
1892	36.000	20,0	4,0
1893	36.000	20,0	4,0
1894	---	--	--
1895	---	--	--
1896	18.000	10,0	2,0

(1) Dividendo por acción, en pesetas.

(2) Porcentaje de ganancias, sobre el valor desembolsado de las acciones.

FUENTE: Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona.

Cuadro 30
BALANCES DE PABLO MARÍA TINTORÉ Y CÍA (1881-1885).

	1881	1882	1883	1884	1885
ACTIVO					
Valor de los vapores (*)	725.000	1.175.000	1.175.000	1.175.000	1.175.000
Material de oficina	1.747	1.747	1.747	1.747	1.747
Producto en la venta <i>Duero</i>	125.000	----	----	----	----
Premios pagados por seguros no vencidos	8.962	12.377	12.377	12.377	12.377
Gastos de instalación	7.459	5.957	4.455	2.953	1.452
Existencia en caja	275.011	50.771	66.066	16.792	100.035
Efectos a cobrar	----	800	----	----	----
Viajes pendientes de los vapores	4.975	7.704	10.664	9.036	7.035
Cuentas deudoras	248.943	215.899	238.718	238.702	42.451
TOTAL	1.397.097	1.470.255	1.509.027	1.456.608	1.340.097
PASIVO					
Capital	900.000	900.000	900.000	900.000	900.000
Beneficios por pagar de ejercicios anteriores	2.880	892	----	----	920
Cuentas acreedoras	9.579	123.580	104.587	31.734	43.988
Fondo para nuevo vapor (<i>Tintoré</i>)	125.000	296.555	292.955	292.955	292.955
Fondo de renovación de calderas	186.776	60.000	106.945	152.297	60.000
Fondo de seguros	105.545	23.750	48.750	59.750	23.996
Efectos a pagar	----	6.067	----	----	----
Gerencia y Comisión Consultiva	8.078	----	----	----	----
Dividendos repartidos	58.500	58.500	54.000	18.000	18.000
Saldo que se destina para el próximo balance	739	911	1.790	210	237
Viajes pendientes de los vapores	----	----	----	1.662	----
TOTAL	1.397.097	1.470.255	1.509.027	1.456.608	1.340.097

(*) En el balance de 1881 son tres vapores: *Tajo*, *Ter* y *Francoli*. A partir de 1882 se añade el vapor *Tintoré*.

CUADRO 31
BALANCES DE LA NAVIERA TINTORÉ, 1894-1899 (PABLO MARÍA
TINTORÉ Y CÍA, 1894-1896; TINTORÉ Y CÍA, 1897-1899)

	1894	1895	1896	1897	1898	1899
ACTIVO						
Valor de los vapores (*)	1.525.000	1.579.000	1.579.000	1.340.000	1.340.000	1.665.000
Saldos cuenta vapor <i>Tormes</i>	46.802	----	----	----	----	----
Material de oficina	1.747	1.747	1.747	1.747	1.747	1.747
Seguros	20.348	19.438	18.214	20.517	20.517	26.663
Existencia en caja	35.161	9.679	10.422	44.069	56.705	14.891
Efectos a cobrar	161	----	----	163	----	----
Viajes pendientes de los vapores	5.137	8.684	3.821	25.060	26.370	87.250
Cuentas deudoras	220.878	168.332	198.261	68.182	115.241	39.481
Daños y lucros (**)	87.121	151.916	----	----	----	----
Pérdidas (***)	----	87.121	239.137	----	----	----
Lastre del vapor <i>Tordera</i>	----	----	9.752	----	----	----
TOTAL	1.942.357	2.025.918	2.074.074	1.499.738	1.560.580	1.835.032
PASIVO						
Capital	900.000	900.000	900.000	900.000	900.000	900.000
Fondo del vapor <i>Tintoré</i>	292.955	292.955	292.955	----	----	----
Fondo del vapor <i>Turia</i>	221.184	221.184	221.184	----	----	----
Efectos a pagar	225.000	225.000	----	562	----	----
Beneficios por pagar de ejercicios anteriores	4.300	1.090	1.090	4.330	1.360	4.000
Viajes pendientes de vapores	3.138	----	6.119	28.211	43.428	19.816
Cuentas acreedoras	295.780	385.689	633.471	530.286	559.260	836.126
Dividendos repartidos	----	----	18.000	36.000	54.000	72.000
Sobrante	----	----	1.255	349	2.532	3.090
TOTAL	1.942.357	2.025.918	2.074.074	1.499.738	1.560.580	1.835.032

(*) En 1894, vapores *Ter*, *Francoñá*, *Tintoré* y *Turia*. Entre 1895 y 1898 el *Tordera* sustituye al *Ter* mientras que en 1899 se le suma un nuevo vapor *Ter*.

(**) En 1894 incluye «la pérdida del vapor *Tajo*» y en 1895 «la pérdida por desguace del vapor *Ter*».

(***) Las pérdidas recogidas en 1895 corresponden al balance de 1894. Las de 1896 suman 87.121 pesetas de 1894 y 151.916 pesetas de 1895.

FUENTE: Elaboración propia en base a información publicada por el Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona y en los Balances de la Sociedad Comanditaria de vapores Tintoré y Cía.

Siete años después de la defunción de Pablo M. Tintoré Pastor, su hijo y sucesor al frente de la gerencia de la naviera que llevaba su nombre quiso convocar una reunión extraordinaria de socios para modificar cinco artículos de su escritura social. Una reunión que aceptó todas sus propuestas y que se celebró en el despacho de la sociedad (sito todavía en el número 19 de la calle Mendizábal, hoy Junta de Comerç), el 22 de marzo de 1888.²³³ No hubo más juntas extraordinarias de accionistas ni más cambios relevantes hasta la primavera de 1897, cuando vencía el plazo social (de veinte años) acordado en vida de Pablo M. Tintoré Pastor.

El 26 de marzo de 1897 Joaquín M. Tintoré Mercader convocó una reunión extraordinaria de socios. Una junta que acordó, por unanimidad, la prórroga de la naviera «por veinte años más, prorrogables de diez en diez años» y que aprovechó para realizar algunos significativos cambios en sus estatutos. Tal como informaba su único gerente: «Debía manifestarles con harto sentimiento que por exigencia de la ley española no podía la Compañía continuar con la misma razón social que había tenido hasta ahora, pues se hacía preciso eliminar de ella el nombre de pila del respetable fundador de la sociedad». Su propuesta fue que la sociedad debía girar «en lo sucesivo bajo la razón de Tintoré y Compañía», lo que mereció el acuerdo unánime de los socios presentes. Hubo también otro cambio remarkable y es que Joaquín M. Tintoré Mercader aprovechó la reunión de la junta para proponer «que creía que en adelante deberían ser dos los gerentes» de la naviera, «esto es, además del que les dirigía la palabra su hermano Don Francisco». En consecuencia, propuso también una reducción de los miembros que debían conformar la futura Comisión Ejecutiva de la sociedad, hasta limitarla a sólo tres individuos; propuestas ambas que fueron aceptadas por los socios. Los tres miembros elegidos entonces para integrar tal comisión fueron Antonio Rovira Borrell, Narcisco Campmany Sandiamente y Luis Pérez Gil.²³⁴

Los socios capitalistas de la naviera acordaron, por otro lado, mantener intacto su capital social (cifrado en 900.000 pesetas) así como el número de sus acciones (1.800) y el valor nominal de las mismas, desembolsado completamente (500 pesetas por título). Cabe destacar que, apenas dos meses después de aquella reunión, o sea, a fines de mayo de 1897, Joaquín María Tintoré Mercader otorgó amplísimos poderes a favor de su

²³³ *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona*, 08.03.1888, p. 8; APJMTB, Línez de Vapores Tintoré, Caja Escrituras, escritura de reforma a 17.05.1888 ante J. Nicolau.

²³⁴ APJMTB, Línez de Vapores Tintoré, Caja Escrituras, escritura de prórroga y modificación de la sociedad a 10.04.1897 ante J. Nicolau.

hijo, Joaquín María Tintoré Punyed «dependiente de comercio [y] vecino de esta capital», Barcelona, a quien facultó, entre muchas otras cosas, para negociar letras de cambio, retirar depósitos, asistir a reuniones y realizar pagos, todo en nombre de la sociedad.²³⁵ Bajo la batuta de su padre, la incorporación del joven Joaquín M. Tintoré Punyed significó la asunción de responsabilidades en la cotidiana gestión de la Línea de Vapores Tintoré por parte de la tercera generación de miembros de la saga familiar que daba nombre a la compañía. Una realidad que se materializó cuarenta y cinco años después de que su abuelo fundara dicha empresa. Y en un momento en que la flota de la susodicha naviera Tintoré sumara cuatro vapores.

Y es que tras el desguace del *Ter*, acaecido en 1894, y la compra, en su lugar, de un nuevo paquebote (al que quisieron llamar *Tordera*), en 1895, cuatro fueron los buques propios de la naviera Tintoré: los vapores *Franco-lí*, *Tintoré*, *Turia* y el nuevo *Tordera*. Aquellos cuatro buques se dedicaban al «servicio regular entre Liverpool y Barcelona con escalas en los puertos de la península», tan característico de la compañía. Un servicio que realizaban, por cierto, consorciados con otra naviera de Barcelona, la línea de vapores Serra, con la cual los Tintoré habían firmado un acuerdo de fletes y de frecuencias. Todavía entonces la naviera Tintoré operaba como una clásica naviera con servicios regulares de línea. No tardaron mucho, sin embargo, en plantearse operar también en la navegación *tramp*. Se conserva, de hecho, un borrador manuscrito, fechado en 1898 y redactado probablemente por su gerente Joaquín M. Tintoré Mercader, que pone de relieve su voluntad de que la naviera, sin dejar de prestar sus característicos servicios de línea, pudiese asumir también nuevos servicios *tramp*. Según sus palabras:

«Los vapores de Tintoré y Cía. afectados a la línea de Liverpool a Barcelona y escalas no pueden aumentar el número de vapores ni pueden aspirar a que los beneficios sean mucho mayores de lo que han venido siendo durante estos últimos años. No puede aumentar el número de vapores porque dada la continuación establecida con la casa Serra de ésta, solamente podemos dedicar a la línea de Liverpool 4 vapores que son los que actualmente poseemos. No puede aspirar a que los beneficios sean mucho mayores que los habidos en los últimos años porque siendo línea fija la que sirven y las salidas

²³⁵ APJMTB, Línez de Vapores Tintoré, Caja Escrituras, escritura de poderes a 29.05.1897 ante J. Nicolau.

semanales, sea por ser mucha la carga, tienen de salir en el día fijado y bajo los tipos de flete ya convenidos, que no es posible aumentar ni para [ilegible] por temor de la competencia que en varias ocasiones se han presentado. La experiencia nos ha demostrado en algún viaje extraordinario que han hecho algunos de nuestros vapores que hay campo donde obtener mucho mayor rendimientos que los que obtenemos ahora. Los viajes con carbón de Avilés y los hechos con vino a Francia nos lo han demostrado palpablemente y las flotas de vapores que se van creando en Bilbao sin línea fija corroboran plenamente nuestra idea sobre el asunto. Para poder aprovechar estas circunstancias no hay más medio que aumentar el número de vapores», concluía.²³⁶

Mientras tanto, la línea que vinculaba a Barcelona con Liverpool (y puertos intermedios) seguía siendo la fuente principal de actividad y de negocio para la Línea de Vapores Tintoré. Una firma que fue capaz de seguir repartiendo dividendos entre sus accionistas, también tras la prórroga acordada en la primavera de 1897. Tal como se recoge en el cuadro 32, los cuatro últimos años del siglo XIX (1897-1900) fueron buenos años para una empresa capaz de repartir entre sus socios unos dividendos cuya media fue del 6 por 100. A la Línea de Vapores Tintoré le afectó también la crisis de fletes registrada por el conjunto de la marina mercante (española e internacional) en los primeros años del siglo XX, bien estudiada por Jesús M. Valdaliso.²³⁷ En este caso, el impacto de la crisis se notó en la reducción de las ganancias repartidas en aquellos años entre sus socios. Así, la media de los dividendos percibidos por sus accionistas en los siete ejercicios que mediaron entre 1901 y 1907 fue tan sólo del 2,5 por 100. La posibilidad de cotejar la información que se veía obligada a hacer pública, mediante notas en el Boletín Oficial de la Provincia, la sociedad Tintoré y Cía. con la documentación impresa de sus balances permite apreciar hasta que punto la actuación de sus gerentes estuvo marcada por la prudencia. Y es que los hermanos Tintoré Mercader dedicaron sólo una parte de las ganancias brutas de la compañía, ejercicio tras ejercicio, como remuneración de las acciones de la empresa. Entre 1901 y 1907, por ejemplo, tan sólo el 42,2 por 100 de los beneficios de la naviera se convirtieron en dividendos. El resto sirvió para otros menesteres y, sobre todo, para su aplicación a diferentes fondos de reserva que debían

²³⁶ APJMTB, Caja Tintoré y Cía, carpeta Números viajes, memoria de 1898.

²³⁷ Valdaliso (1991).

servir para afrontar el coste de inesperadas reparaciones o de inevitables reformas así como también para la compra de nuevas unidades con las que renovar su flota.

Cuadro 32
**DIVIDENDOS REPARTIDOS POR LA SOCIEDAD COMANDITARIA DE
VAPORES TINTORÉ Y COMPAÑÍA (1897-1907).**

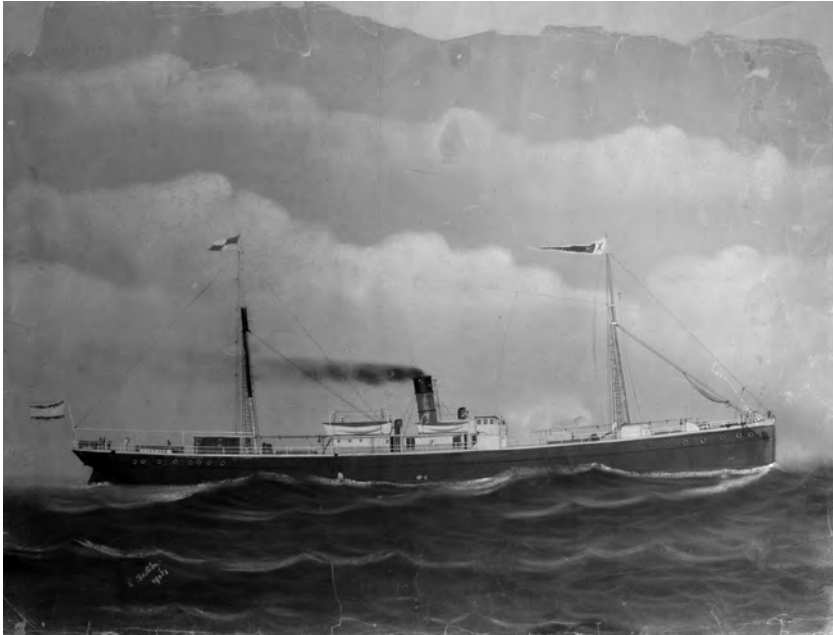
Año	Utilidades (pesetas)	Dividendos (pesetas)	(1)	(2)
1897	79.305	36.000	20,0	4,0
1898	124.441	54.000	30,0	6,0
1899	180.330	72.000	40,0	8,0
1900	145.575	54.000	30,0	6,0
1901	66.040	36.000	20,0	4,0
1902	44.159	18.000	10,0	2,0
1903	43.699	18.000	10,0	2,0
1904	45.166	19.800	11,0	2,2
1905	sin datos	36.000	20,0	4,0
1906	sin datos	14.400	8,0	1,6
1907	sin datos	18.000	10,0	2,0

(1) Dividendo por acción, en pesetas.

(2) Porcentaje de ganancias, sobre el valor desembolsado de las acciones.

FUENTE: Elaboración propia en base a los datos publicados en el *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona* y en los *Balances de la Sociedad Comanditaria de vapores Tintoré y Cía.* (1897-1904)

La política que Joaquín M. Tintoré Mercader aplicó a la naviera tendía a penalizar los intereses de los accionistas en la medida que reducía los dividendos que se repartían año tras año con el objetivo de mantener una naviera saneada y en búsqueda de su pervivencia, a largo plazo. Parece bastante claro que en la pugna entre la mentalidad propia de unos socios capitalistas (que aspiraban a buscar la máxima rentabilidad para su inversión, en el plazo más corto posible) y la mentalidad y las prácticas de una dirección o administración gerencial de carácter profesional (que velaba, por el contrario, por los intereses de la empresa como tal, a medio y largo plazo) se impuso esta última. Una mentalidad que significó un cierto sa-



Vapor Tintoré, 1905. Tempera.
Autor: José de la Bastida y Hernández Espino. (Museu Marítim de Barcelona).

crificio de los dividendos repartidos pero que consiguió la completa autofinanciación de la empresa.

Así fue, al menos, hasta julio de 1908 cuando tuvieron que emitir una serie de obligaciones para allegar más capitales a la naviera. Aquel año, en efecto, se vieron obligados a captar nuevos fondos por valor de 300.000 pesetas. En lugar de proceder a una ampliación de capital optaron por emitir 600 obligaciones (de 500 pesetas cada una), a un interés del 5 por 100 al año, unos títulos que ofrecieron a los propios socios de la compañía, en primer lugar.²³⁸ Hacía treinta y ocho años desde la primera (y única) emisión de obligaciones efectuada por la naviera Tintoré. Una muestra más de su saneada marcha en todo aquel tiempo.

Podemos asegurar, en definitiva, que los socios capitalistas de la Línea de Vapores Tintoré sabían que no iban a obtener grandes ganancias por su inversión en dicha empresa pero tenían, a cambio, la seguridad de que difícilmente iban a perder las cantidades que habían invertido. Una política gerencial que buscó (y consiguió), por encima de todo, la solidez de la empresa. Aún así, el capital invertido por sus socios obtuvo una rentabilidad moderada, pero rentabilidad, al fin y al cabo.

Cuadro 33
BALANCES DE LA NAVIERA TINTORÉ
(SOCIEDAD COMANDITARIA TINTORÉ Y CÍA, 1900-1905)

	1900	1901	1902	1903	1904	1905
ACTIVO						
Valor de los vapores (*)	1.340.000	1.720.000	1.720.000	1.720.000	1.720.000	1.720.000
Material de oficina	1.747	----	----	----	----	----
Seguros	20.597	29.106	29.106	29.106	29.106	29.106
Existencia en caja	38.765	39.656	9.538	25.820	17.839	33.090
Viajes pendientes de liquidación	94.123	61.913	38.625	37.347	8.436	34.953
Cuentas deudoras	316.861	87.650	53.250	82.561	120.346	146.370
TOTAL	1.812.013	1.938.325	1.850.519	1.894.834	1.895.727	1.963.521

²³⁸ APJMTB, Línea de Vapores Tintoré, Caja Escrituras, escritura de emisión de obligaciones de 30.07.1908 ante J. Nicolau.

	1900	1901	1902	1903	1904	1905
PASIVO						
Capital	900.000	900.000	900.000	900.000	900.000	900.000
Beneficios por pagar de ejercicios anteriores	4.900	5.450	7.090	7.060	1.330	2.584
Viajes pendientes de liquidación	79.773	8.685	4.871	1.259	3.576	----
Cuentas acreedores	769.634	988.075	919.058	967.419	970.435	1.023.992
Dividendos repartidos	54.000	36.000	18.000	18.000	19.800	36.000
Sobrante	3.706	115	1.500	1.096	568	944
TOTAL	1.812.013	1.938.325	1.850.519	1.894.834	1.895.727	1.963.521

(*) En 1900, vapores *Francolí*, *Tintoré*, *Turia* y *Tordera*. A partir de 1901 se les suma el vapor *Tambre*.

FUENTE: Elaboración propia en base a los datos publicados en el *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona* y en los *Balances de la Sociedad Comanditaria de vapores Tintoré y Cía.* (1897-1904)

La actitud de prudencia mostrada por Joaquín M. Tintoré Mercader en su condición de gerente de la naviera se aprecia también en la forma en que valoró la flota de la misma. Cinco eran, a la altura de 1904, los vapores de la firma Tintoré. Cinco buques cuyo valor total (establecido en 1.720.000 pesetas) superaba ampliamente el capital-acciones de la compañía (fijado en 900.000 pesetas).

Cuadro 34 VALOR DE LA FLOTA DE VAPORES DE TINTORÉ Y CÍA (1904).	
Vapor <i>Turia</i>	500.000
Vapor <i>Tambre</i>	380.000
Vapor <i>Tintoré</i>	375.000
Vapor <i>Francolí</i>	265.000
Vapor <i>Tordera</i>	200.000
VALOR TOTAL	1.720.000

Se trataba de una vieja práctica, adoptada ya en 1882, y que demostraba la prudencia con la que su principal gerente, Joaquín M. Tintoré Mercader, había querido impregnar aquella naviera fundada por su tío Pablo M.

Tintoré Pastor. Destaco su figura porque, a diferencia de su hermano Francisco, Joaquín supo conservar siempre una muy buena relación con los socios de la compañía que llevaba su nombre. No fue así en el caso del otro gerente, Francisco M. Tintoré Mercader. De hecho, apenas ocho años después de que éste hubiese asumido, de pleno derecho, el rol de co-gerente de la sociedad comanditaria de vapores Tintoré y Cía., se produjo un abierto enfrentamiento entre él y la mayor parte de los accionistas de la misma. Aquellas diferencias «se habían suscitado (...) por distintas y variadas causas, coexistiendo con otras cuestiones que el propio Don Francisco María Tintoré había de sostener con personas extrañas a la sociedad, todas las cuales habían alejado a dicho señor del ejercicio de la gerencia» de la empresa. Aquel larvado enfrentamiento entre uno y otros (que tuvo también el carácter de división en el seno de la propia familia Tintoré) acabó de estallar el 28 de marzo de 1905, en una Junta Extraordinaria de socios de la empresa. Fue aquella una reunión presidida por Narciso Campmany Sandiumenge (quien representaba las acciones de las hijas y yernos del difunto fundador de la naviera Pablo M. Tintoré Pastor). Una reunión que se había convocado a espaldas de Francisco M. Tintoré Mercader y sin su visto bueno; y a la que concurrieron veinte accionistas, quienes representaban además a otros treinta y un socios más. Nada más iniciarse dicha junta, el co-gerente Francisco M. Tintoré tomó la palabra «para una cuestión previa ya que la convocatoria para la junta general extraordinaria que se estaba celebrando la consideraba ilegal», afirmó entonces. A continuación intentó leer un escrito «viéndose interrumpido por el murmullo de desaprobación de los socios y por la orden de la Presidencia». Indignado, el todavía cogente de la compañía, «después de manifestar que protestaba del acto a su juicio ilegal que se celebraba, [...] se retiró del salón». En aquella reunión y tras su marcha, los accionistas presentes aprobaron una reforma de los estatutos sociales dirigida claramente a prescindir de Francisco M. Tintoré como gerente de la naviera. Acordaron entonces añadir un párrafo a dichos estatutos según el cual «el embargo o retención judicial de las acciones depositadas por cualesquiera de los gerentes producirá desde luego la suspensión en el ejercicio de su cargo del gerente que se halle en tal caso».²³⁹ Aquella modificación venía motivada, sin duda, por las consecuencias de un pleito que estaba afrontando entonces Francisco M. Tintoré, quien debía a Vicente Gallart Oller, vecino de Orán y consignatario en aquel puerto de los vapores de la compañía, una cantidad cercana a las 20.000 pesetas. Como Tintoré se había

²³⁹ APJMTB, Línea de Vapores Tintoré, Caja Escrituras, escritura a 28.03.1905 ante Joaquín Nicolau.

negado a reconocer dicha deuda, Gallart se había visto obligado a interponer una querrela criminal contra él, en un juzgado de Barcelona. Cabe señalar que el otro gerente, o sea, Joaquín M. Tintoré Mercader no dudó entonces en enfrentarse a su hermano, situándose al lado de los accionistas de la naviera.

Se trataba, en definitiva, de unas diferencias que implicaban a tres actores diferentes, dirimidas en diversos espacios de negociación y de conflicto, en los que el concurso de diferentes abogados acabó resultando fundamental. El mandatario de Francisco M. Tintoré en todo aquel asunto fue, por cierto, el letrado (y político de la Lliga Regionalista), Luís Duran Ventosa. La situación se complicó once meses después de aquella turbulenta reunión, con el fallecimiento del otro gerente de la firma, Joaquín M. Tintoré Mercader, acaecido el 20 de febrero de 1906; un hecho luctuoso que añadió más incertidumbre al horizonte de la empresa, al menos a corto plazo.²⁴⁰ La mayor parte de socios capitalistas de la naviera seguían oponiéndose a que Francisco M. Tintoré ejerciese la dirección de la compañía, y más que lo hiciese en solitario. Fue entonces cuando las negociaciones tuvieron que acelerarse. El acuerdo final llegó cinco semanas después de la muerte de Joaquín M. Tintoré Mercader. En primer lugar, el cogerente Francisco M. Tintoré convino en reconocer la susodicha deuda con Gallart y aquel se comprometió, a cambio, a personarse en el juzgado presentando «un escrito apartándose de la querrela por él promovida y reconociendo» que aquel asunto no podía «acarrear la responsabilidad criminal» del denostado Francisco M. Tintoré Mercader. Tres de los abogados implicados en el asunto redactaron, a su vez, un texto para evitar la tentación de que éste pudiese acusar a Gallart de calumnia o de denuncia falsa. En segundo lugar, el propio Tintoré renunciaba a su carácter de socio gerente (o colectivo) de la naviera «quedando únicamente como socio comanditario por las acciones de que se halla ser poseedor». A continuación, los accionistas se comprometieron a abonar al gerente dimisionario tanto las mensualidades a que tenía derecho por su responsabilidad como el 10 por 100 de las utilidades que le correspondían del último ejercicio. Y se comprometieron a abonarle también una indemnización (para la que reservaron, por si acaso, la mitad de los beneficios correspondientes a 1905), cuyo montante debía fijarse en un ulterior laudo dictado por tres

²⁴⁰ La fortuna de Joaquín M. Tintoré Mercader se cifró, a su muerte, en 812.512 pesetas, a repartir entre su viuda y sus diez hijos (los seis habidos en su primer matrimonio, con Joaquina Punyed, y los cuatro habidos en su segundo, con Carmen Grau Vallespinós); cfr. APJMTB, Liquidación de bienes de Joaquín M. Tintoré Mercader (1847-1906).

individuos no directamente implicados en el litigio (los abogados Manuel Planas Casals y Joaquín Almeda Roig y el empresario Luis Martí-Codolar Gelabert).²⁴¹ Aquellos acuerdos se rubricaron, en privado, el 30 de marzo de 1906.

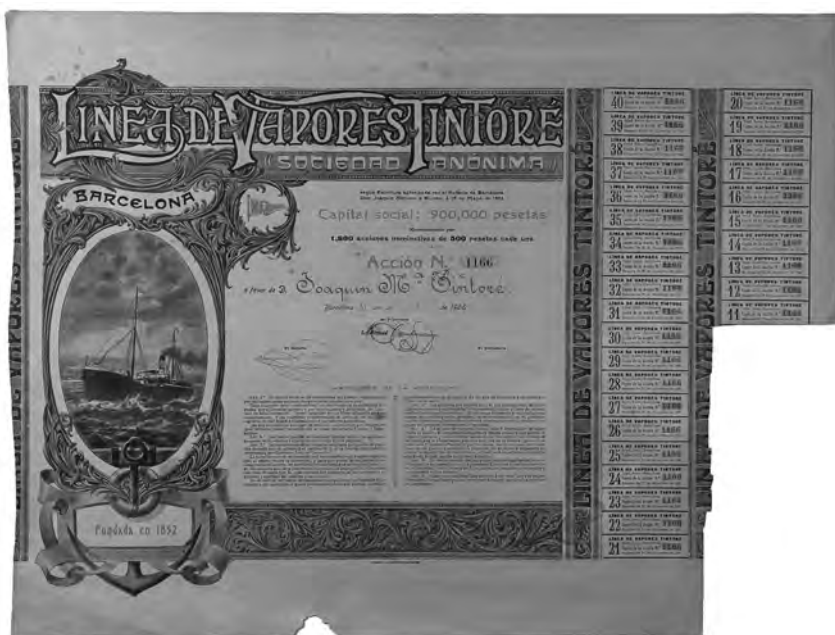
Tan sólo un día después tuvo lugar en el domicilio social de Tintoré y Cía. (Pasaje del Comercio, 1-3) una nueva junta general extraordinaria de socios. Entonces, recién resuelto aquel grave problema merced a la dimisión del gerente Francisco M. Tintoré Mercader, los accionistas de la naviera acordaron nombrar al joven Joaquín María Tintoré Punyed, hijo del difunto Joaquín M. Tintoré Mercader, gerente interino de la misma. Lo hicieron teniendo en cuenta que «ya en vida de su padre y bajo la dirección de éste llevaba materialmente el peso de la administración social» de la compañía, decían. Aún así, el principal acuerdo que adoptaron entonces, el 31 de marzo de 1906, fue iniciar un proceso de transformación jurídica de la naviera; de una sociedad hasta entonces comanditaria por acciones en una nueva sociedad anónima, bajo la razón de Línea de Vapores Tintoré. Con aquel cambio, acabaría desapareciendo el blindaje jurídico de la figura (y la persona) del gerente (quien había mantenido hasta entonces las funciones y prerrogativas que el Código Mercantil otorgaba a los socios colectivos, en las firmas personalistas). A partir de entonces, el nuevo gerente mantendría sus funciones aunque tan sólo como el más alto ejecutivo de la nueva sociedad anónima, al que los socios capitalistas podrían despedir, si lo consideraban oportuno, en cualquier momento.²⁴²

Aquel proceso de creación de la nueva Línea de Vapores Tintoré SA fue realmente rápido. Así, apenas cinco semanas después de haberse tomado el citado acuerdo, exactamente el 12 de mayo de 1906, tuvo lugar otra reunión de socios en la que acabó de constituirse la nueva razón social y se eligió a su primer Consejo de Administración; un Consejo presidido por Narcisco Campmany Sandiumenge e integrado, además, por José de Pol Baralt, Ramón Oller Bosch, Ramón Sala Perera, Pablo María Lafont Tintoré, Juan Ratés Homs y José Gatell Padrines. No quisieron variar entonces ni el capital de la empresa (que siguió cifrado en 900.000 pesetas) ni tampoco el número de sus títulos (1.800 acciones) o el valor de cada uno de ellos (500 pesetas).²⁴³ Quiero destacar, por cierto, el carácter más o menos familiar de aquel primer Consejo de Administración. No

²⁴¹ El laudo arbitral cifró finalmente en 46.750 pesetas la cantidad de la indemnización a Francisco M. Tintoré Mercader, cfr. AHPB, Joaquín Nicolau, manual de 1906, 3ª parte, fols. 1322-1326, 04.05.1906.

²⁴² AHPB, Joaquín Nicolau, manual de 1906, 2ª parte, fols. 925-934, 31.03.1906.

²⁴³ AHPB, Joaquín Nicolau, manual de 1906, 3ª parte, fols. 1414-1425, 12.05.1906 y fols. 1531-1542, 19.05.1906.



Acción número 1166 de la Línea de Vapores Tintoré sociedad anónima, por valor de 500 pesetas a favor de Joaquín María Tintoré, 1906. (Museu Marítim de Barcelona).

sólo formaban parte del mismo José Gatell Padrines (hijo de uno de los fundadores de la naviera, Esteban Gatell Roig, quien había participado en la Junta Consultiva de la misma desde, al menos, 1857) y Ramón Sala Perera (hijo de otro de los fundadores, el manresano Ramón Sala Brugués) sino que encontramos también a dos miembros de la familia Tintoré; me refiero a Pablo María Lafont Tintoré (hijo de Tecla Tintoré Serra y por lo tanto nieto de Pablo M^a Tintoré Pastor) y a Ramón Oller Bosch (quien se había casado años atrás con Dolores Tintoré Punyed). El propio presidente de la Línea de Vapores Tintoré, Narciso Campmany Sandiumenge, era hijo de Pedro Campmany, fundador asimismo de la naviera y uno de los mejores amigos de Pablo M. Tintoré Pastor, quien le había querido dejar, precisamente a él, un sobre con las instrucciones de cómo debía ser su entierro.²⁴⁴

Bajo la forma jurídica de una sociedad anónima y el nombre de Línea de Vapores Tintoré, la naviera fundada en 1852 por Pablo M. Tintoré Pastor funcionaría todavía otros diez años más, hasta 1916. El último de los balances de la Línea de Vapores Tintoré se fechó el último día de diciembre de 1915. Entonces, aquella naviera fundada en Barcelona sesenta y tres años antes, acreditaba la propiedad de siete vapores diferentes (llamados *Francolí, Tintoré, Turia, Tordera, Tambre, Torreblanca* y *Telmo*) y seguía rindiendo beneficios tanto a sus accionistas como a sus gerentes. Unos beneficios, eso sí, moderados (máxime si tenemos en cuenta la coyuntura favorable para las navieras españolas derivadas de la neutralidad del país en la Gran Guerra). En su último ejercicio social, correspondiente a 1915, la Línea de Vapores Tintoré apenas repartió 100.667 pesetas como utilidades: 90.000 pesetas como dividendo a sus accionistas (a razón del 10 por 100 del valor nominal de dichos títulos), 5.333 pesetas como remuneración variable para su gerencia y la misma cantidad para que se la repartiesen los miembros de su Consejo de Administración. Apenas unos meses después, la veterana Línea de Vapores Tintoré aceptó integrarse en un nuevo y ambicioso proyecto empresarial impulsado básicamente desde Valencia como fue la Compañía Transmediterránea; un proyecto al que también se quiso sumar otra naviera igualmente domiciliada en Barcelona, aún más veterana incluso que la naviera Tintoré, como fue Navegación e Industria. Pero esa historia va más allá de los objetivos de este libro.

Antes, sin embargo, de desaparecer como una firma con personalidad jurídica propia, la Línea de Vapores Tintoré SA supo también aprove-

²⁴⁴ AHPB, Luis G. Soler Pla, manual de 1877, 4^a parte, fols. 3474-3477, 03.11.1877.



Placa homenaje a D. Joaquín María Tintoré Punyent del personal de la Compañía, 1916. (Museu Marítim de Barcelona).

charse de la coyuntura de especulación abierta en el sector de la marina mercante española precisamente a consecuencia de la Gran Guerra. Valga como muestra lo que aconteció con el vapor *Tirso*. El 29 de marzo de 1916 la naviera Tintoré compró a la Compañía Levantina de Navegación (representada por su director, Diego Ibars Cabrera) el vapor *Argelia*, un longevo buque de casi cincuenta años, construido en Greenock (en 1867), al que pronto rebautizaron como *Tirso* y por el que pagaron 292.500 pesetas. Apenas un año después, el 6 de marzo de 1917 y ante el mismo notario, Juan Francisco Sánchez García, la Línea de Vapores Tintoré optó por vender dicho vapor *Tirso* a la sociedad colectiva Hijos de Enrique Gironella, una firma «dedicada a la compra y venta de vinos y sus similares en el país», a cambio de 800.000 pesetas. En una sola operación Joaquín M. Tintoré Punyed supo obtener para la susodicha naviera unas plusvalías netas del 273 por 100.

7. Historias de éxito y de fracaso en la barcelona naviera *Fin de Siècle*

Pese a las dificultades, de todo tipo, que tuvieron que arrostrar parece bastante claro que tanto la trayectoria de Navegación e Industria (fundada en 1841) como la de la Línea de Vapores Tintoré (en 1852) merecen ser definidas como trayectorias de éxito. Ambas empresas no sólo acreditaron una larga vida sino que llegaron relativamente saneadas a los primeros lustros del siglo XX, pudiendo entonces enfrentarse a un escenario de profundos y acelerados cambios. Unos cambios registrados en el sector de la marina mercante por efecto de la Gran Guerra y notables, sobre todo, para las navieras de un país neutral como España. Abordaré, así, en este último capítulo la descripción y el análisis de la trayectoria de otras dos compañías navieras, también en aquellos años de fines del siglo XIX y principios del siglo XX: me refiero (1) a la sociedad que, tras diferentes cambios de nombre y de razón social, acabó transformándose en la Sociedad Anónima de Navegación Trasatlántica y (2) a la Compañía Trasatlántica. Pero antes de entrar a analizar sus respectivas trayectorias, me detendré en el análisis, en aquel mismo período, de la labor de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona. Lo haré en tanto que se trataba de la principal entidad patronal del sector, creada esencialmente para actuar como un clásico grupo de presión y que había aspirado a representar los intereses de los navieros domiciliados en la capital catalana, también de aquellos navieros que gestionaban vapores.

7.1 La impotencia de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona

A partir de 1884 los dirigentes de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona concentraron sus esfuerzos, prácticamente, en dos únicas líneas de trabajo: (1) la edición de una revista y (2) la transmisión de su opinión a diferentes instituciones en asuntos estrictamente locales, vinculados generalmente al ámbito portuario; cosa que habían venido haciendo, por cierto, con anterioridad. A título

lo de ejemplo, en noviembre de 1879 la entidad había pedido al Ayuntamiento «que acordara alumbrar, aunque fuese de un modo provisional, los muelles de debajo la muralla de Mar para impedir los robos y las escenas desagradables que tienen allí lugar desde hace tiempo» mientras que en diciembre de 1881 se habían dirigido al ministro de Fomento «sobre el importante asunto de la terminación de las obras interiores del puerto de Barcelona» oponiéndose al proyecto del ingeniero José de Olano que proponía ceder la gestión portuaria a una empresa privada a cambio de que ésta asumiese el coste de las obras del puerto.²⁴⁵

Por otro lado, la edición de una revista mensual (la cual, si hemos de creer a sus promotores, era «casi la única de esta clase que se publica[ba] en España, pues la *Revista de la Marina* ... [era la] representante de la marina de guerra») concentró a partir de 1884 gran parte de los esfuerzos de la Asociación.²⁴⁶ Con el título de *Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona* dicha publicación se convirtió en la plataforma desde la cual los dirigentes de la entidad pudieron divulgar sus escritos proteccionistas así como dar publicidad a las diferentes instancias elevadas por la Asociación a los diferentes ministerios. Sus páginas sirvieron, por ejemplo, para que el entonces tesorero de la Asociación, Francisco Gusi, respondiese en 1886 al poderoso Manuel Girona, el cual en un discurso ante el Ateneo Barcelonés se había opuesto abierta y resueltamente al restablecimiento del derecho diferencial de bandera y a la instauración de primas (o subvenciones) a los navieros del país.²⁴⁷ Ese enfrentamiento evidencia un hecho de mayor alcance: tras el empuje inicial y el relativo fracaso ulterior de sus gestiones en el período 1878-1883, la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona se había ido quedando cada vez más sola, incapaz de sumar más voluntades que las de sus socios (ni en el plano local ni entre los navieros de otros puertos).

En los últimos años 1880 la susodicha entidad parecía haberse convertido en un selecto club de amigos reunidos en torno a su presidente, Federico Nicolau, con escasa capacidad para condicionar o modificar las políticas públicas que afectaban al sector. Así, por ejemplo, Joaquín del Piélago, gerente de la principal naviera de la matrícula de Barcelona (y del conjunto español), la Compañía Trasatlántica, abandonó la Junta Directiva de la Asociación de Navieros Consignatarios de Barcelona a principios de 1886, mientras que un año después, en 1887, era Rómulo Bosch y Alsina quién seguía sus

²⁴⁵ *Diario de Barcelona*, 31.01.1880, p. 1290; 17.01.1882, p. 682.

²⁴⁶ *Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona*, 1889, p. 8.

²⁴⁷ *Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona*, 1886, pp. 26-33.

pasos, dejando vacante la vicepresidencia de la entidad. De esa manera, aquella entidad perdió dos de sus principales activos; el propio Bosch era entonces uno de los navieros más destacados (y con mayor proyección) del puerto de Barcelona. Fundador junto a Nicolau de los Almacenes Generales de Depósito en 1872, Bosch se había asociado en 1878 a la compañía Lloyds Catalan de Seguros Marítimos mientras que en 1881 se había integrado en la Alianza de Aseguradores de Barcelona. En esa coyuntura Bosch compaginó su actividad como armador de veleros de un cierto porte (en 1884 acreditaba la propiedad de siete corbetas) con el vapor: ese mismo año acreditaba la propiedad del vapor mixto *Apolo*, amén de asociarse entonces al gaditano Antonio Martínez de Pinillos incorporándose como socio de Pinillos Sáenz y Cía, a quienes sirvió como consignatario en Barcelona. En 1885 Rómulo Bosch (recién incorporado a la Junta de Obras del Puerto de Barcelona) asumió también la consignación de los barcos de la andaluza Ybarra y Cía. Y tres años más tarde, en 1888, fundaría su propia compañía de vapores: Vapores de Rómulo Bosch (Sella, Rodrigo, 2002: 176-185).

El aislamiento de la entidad catalana se expresó en el Congreso o Junta de Navieros Españoles reunido en 1886 «en la corte para tratar de la situación actual de la marina mercante española», cita a la que asistió el marqués de Comillas (presidente de la Compañía Trasatlántica) en representación de Barcelona pero a la que declinó asistir Federico Nicolau, alegando motivos de salud. No obstante, el mismo Nicolau usó poco después las páginas de la *Revista* para desmarcarse de las declaraciones del Presidente del Congreso quien había afirmado públicamente «no pedimos protección ni privilegios, sino franquicias y libertades». Indignado, Nicolau replicó desde Barcelona que por ese camino los navieros «acabaremos de perder los pocos restos que nos quedan. Por esto pedimos nosotros protección». ²⁴⁸ A Federico Nicolau le correspondió entonces un mayor protagonismo, si cabe, al frente de la Asociación de Navieros de la capital catalana, apareciendo noticias como la que refería el 13 de abril de 1887 que «la Junta Directiva de la Asociación de Navieros y Consignatarios fue ayer en corporación a visitar a su presidente el diputado a Cortes Excmo. Señor don Federico Nicolau, para hacerle entrega, en nombre de la Asociación y de varios comerciantes de esta plaza, de la gran cruz del Mérito Naval, adornada de brillantes ... [obra] de los señores hijos de don Francisco de A. Carreras». ²⁴⁹ No debe extrañar que los discursos, escritos y alegatos de Nicolau ocupasen buena parte de los contenidos de la *Revista* de la Aso-

²⁴⁸ *Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona*, 1886, pp. 24.

²⁴⁹ *Diario de Barcelona*, 13.04.1887, p. 4323.

DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE BARCELONA
MUSEO MARÍTIMO



*C^{IA} DE LOS VAPORES TRASATLÁNTICOS
DE LOS S.S. MORERA Y C^{IA}
BARCELONA.*

DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE BARCELONA
MUSEO MARÍTIMO



*E. PI Y C^{IA}, ANTES MORERA
BARCELONA*



*S.A. DE NAVEGACION TRASATLAN-
TICA. BARCELONA.*

LISTA OFICIAL DE BUQUES

AÑO 1912

" 43

Evolución de la contraseña (de arriba a abajo)
Contraseña Compañía Barcelonesa de Vapores Trasatlánticos de los S.S. Morera y
Cía. Contraseña E. Pi y Cía.
Contraseña de Sociedad Anónima de Navegación Transatlántica.
Fichas de documentación. (Museu Marítim de Barcelona).

DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE BARCELONA
MUSEO MARÍTIMO



*C^{ta}. DE LOS VAPORES TRASATLÁNTI-
COS DE LOS S.S. NICOLAU H^{nos}.
BARCELONA.*

Contraseña de Compañía Catalana de Vapores Trasatlánticos
de los S.S. Nicolau Hnos.
Fichas de documentación. (Museu Marítim de Barcelona).

DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE BARCELONA
MUSEO MARÍTIMO



*JOAQUIN GURRI
BARCELONA*

DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE BARCELONA
MUSEO MARÍTIMO



*JOAQUIN GURRI
BARCELONA.*

Contraseñas de Joaquin Gurri y Cia.
Fichas de documentación. (Museu Marítim de Barcelona).

DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE BARCELONA
MUSEO MARÍTIMO



TINTORÉ
BARCELONA.

Contraseña Línea de Vapores Tintoré.
Fichas de documentación. (Museu Marítim de Barcelona).



CIÁ. TRASATLANTICA "
BARCELONA

LISTA OFICIAL DE BUQUES.

<i>Δ</i> ÑO	1912	;	<i>Δ</i> ÑO	1934
"	13	"	"	35
"	18	"	"	36
"	19	"	"	39
"	20	"	"	43
"	23	"	"	44
"	25	"	"	45
"	26	"	"	46
"	27	"	"	48
"	30	"	"	49
"	32	"	"	51
"	33			

Contraseña de Compañía Trasatlántica Española.
Fichas de documentación. (Museu Marítim de Barcelona).

ciación. A título de ejemplo: en los ocho primeros meses de 1886 las páginas de la *Revista* recogieron las valoraciones de Nicolau en relación al citado Congreso Naviero, sus peticiones al Ministro de Hacienda demandando primas a la navegación y pesca de altura siguiendo los ejemplos francés e italiano así como sus discursos en el Congreso los días 19, 20 y 21 de julio del mismo año impugnando la autorización para prorrogar los tratados comerciales en vigor hasta 1892 (Serrano, 1987). A menudo, resulta difícil discernir los acuerdos colectivos de la asociación de las opiniones personales de su Presidente, el cual, por otro lado, acabaría consolidándose como el segundo hombre fuerte del Círculo Conservador Liberal en Barcelona, siempre a la sombra del ínclito Manuel Planas y Casals.²⁵⁰ El doble protagonismo de Nicolau (como prohombre conservador y como portavoz naviero) en un lustro como el de 1885-1890 en que el gobierno estuvo en manos de los fusionistas sagastinos puede explicar, precisamente, la escasa receptividad de los sucesivos gabinetes liberales a las peticiones cursadas entonces por la asociación que aspiraba a representar a los armadores y consignatarios de la capital catalana. En un contexto en el que el propio Nicolau acabaría sufriendo, como vimos, la desaparición de su propio negocio naviero. Y es que aquella Compañía Catalana de Vapores Transatlánticos que había fundado en 1881 entraría en liquidación en enero de 1887 tras haber registrado notables pérdidas.

El empuje, de hecho, de la marina mercante catalana que había situado a la matrícula de Barcelona como la primera de España y sus colonias a lo largo de casi todo el siglo XIX había perdido gas para dar paso a una situación, en general, de pérdida de importancia relativa de las navieras catalanas y de retroceso de los empresarios catalanes del sector. Así, la matrícula de Barcelona pasó de representar el 33'2 por 100 del tonelaje total español en 1885 al 24'7 por 100 quince años después. Por el contrario, el peso de los navieros de Bilbao crecía en el conjunto peninsular, en función de su apuesta decidida por el vapor: en 1891, por ejemplo, eran 133 los vapores matriculados en la capital vizcaína mientras que en Barcelona no había más que 82.²⁵¹ Fue entonces cuando la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona dio una serie de pasos buscando ampliar la base social de la entidad, al intentar aumentar (o, al menos, evitar una eventual disminución de) su ya escasa capacidad de influencia. En una Junta Extraordinaria de la citada entidad, celebrada el 19 de enero de 1887, se acordó «reconocer como asociados al lado de los navieros a los capitanes co-

²⁵⁰ *Diario de Barcelona*, 18.02.1894, p. 2108.

²⁵¹ *Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona*, 1892, p. 143.

partícipes de los buques inscritos en el registro de la Asociación, así como también que entren a formar parte de la misma las Compañías de seguros marítimos, las de construcción naval y las demás sociedades, corredores y agentes que se dediquen al comercio marítimo y a los demás ramos relacionados con el mismo». Paralelamente se creó entonces la figura del socio corresponsal en otros puertos. Un año después, en enero de 1888, partiendo de la afirmación explícita de que «la unión hace la fuerza» acordaron además que podrían «figurar en adelante en [el] Registro [de la entidad] sin distinción de matrícula y residencia todos los buques españoles» buscando no sólo «estrechar las relaciones de los navieros» sino también «dar si cabe mayor importancia a nuestra representación marítima y comercial».²⁵²

No parece, sin embargo, que estos acuerdos fuesen algo más que un brindis al sol. Pese a su explícito deseo, la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona no llegó a transformarse en una entidad de carácter nacional y su capacidad para transformar sus demandas en actos legislativos siguió manteniéndose en la misma tónica. Todavía en la memoria de la Junta Directiva de la Asociación, presentada por su secretario, Juan de Arana, el 28 de enero de 1893, al hablar del «programa que viene realizando [la Asociación] desde 1876» Arana afirmaba con claridad: «Poco es ciertamente lo que se ha conseguido si se compara con nuestro deseo», aunque añadía voluntariosamente: «Pero confesemos que es algo». Ese *algo* no era sino el arancel de 1891 para las islas Filipinas, el cual incluía *el derecho diferencial de procedencia*. No habían conseguido, sin embargo, evitar la firma de nuevos tratados comerciales con los principales socios comerciales de España, como tampoco habían conseguido «quitar a la marina muchas de las gabelas actuales que por distintos conceptos la agobian y empobrecen» ni conseguir la aprobación de primas a la marina mercante española ni, por supuesto, la restauración del derecho diferencial de bandera.²⁵³ Ni lo habían conseguido entonces ni tampoco lo conseguirían en los últimos años del siglo XIX.

El *desastre naval* de 1898 tuvo efectos diversos para los diferentes sectores relacionados con el mar. Uno de esos *efectos* se expresó en la organización de una entidad, nacida en Madrid en 1900, con el objeto de representar «los intereses colectivos [...] del conjunto colosal de España en los mares»: la Liga Marítima Española (Rodrigo, 2003).²⁵⁴ Así, desde la fun-

²⁵² *Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona*, 1887, p. 16; 1888, pp. 24-31.

²⁵³ *Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona*, 1893, p. 26.

²⁵⁴ La cita sale de la pluma de Antonio Maura, primer presidente de la Liga Marítima, cfr. *Vida Marítima*, núm. 1, 10.01.1902, pp. 2-3.

dación de la Liga Marítima, la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona pasó a tener un papel secundario, casi subalterno, respecto a la nueva entidad, a la que acabó correspondiendo todo el protagonismo en la representación de los intereses mercantes españoles. El propio Federico Nicolau acabaría presidiendo la sección de asuntos políticos, económicos y militares de la Liga mientras que el poderoso marqués de Comillas, presidente de la Compañía Trasatlántica, encabezaría, primero, la sección de navegación y comercio, y, a partir de 1903, la sección de construcciones y armamentos. Por otro lado, también en 1900, los navieros vizcaínos crearon su propia representación, la Asociación de Navieros de Bilbao, cuyas demandas no fueron del todo coincidentes con las de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona (Valdaliso, 1990). Finalmente, en noviembre de 1903, acabaría tomando cuerpo una Asociación General de Navieros Españoles, entidad en la que el protagonismo correspondería especialmente a los navieros vascos, como ilustra el hecho que su presidente-fundador fuese el bilbaíno Ramón de la Sota. En cualquier caso, y aunque la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona se mantuvo vigente durante varios años, con el nuevo siglo perdería cualquier protagonismo en sus esfuerzos por representar a navieros y consignatarios.²⁵⁵

La Liga Marítima y la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona compartieron, al menos, dos rasgos que las hicieron entidades relativamente similares: (1) por un lado, ambas instituciones se constituyeron explícitamente como grupos de interés y de presión. Así, en la asamblea de la Liga de noviembre de 1900 se dijo que la nueva entidad nació dispuesta a «representar ante la opinión y los poderes públicos las aspiraciones» de los diferentes sectores marítimos del país;²⁵⁶ por otro lado (y 2), si la entidad de los armadores barceloneses había contado con un portavoz autorizado en el parlamento en la persona de su presidente, Federico Nicolau, la Liga Marítima aupó a su secretario, Fernando Navarrete, a la condición de diputado a cortes por el distrito de Tortosa. Navarrete pudo así actuar como secretario de la Comisión Parlamentaria que presentó al pleno el definitivo Proyecto de Ley de Fomento de las Industrias y

²⁵⁵ La Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona siguió funcionando, al menos, hasta 1914 y, probablemente, hasta 1920. En la primera fecha, Ricardo Ramos seguía siendo vicepresidente de la misma, cfr. AHCOCINB, caja 629, exp. 10, dictamen de Juan Gubern de 20 de octubre de 1914, p. 3. Por otro lado, sabemos que en 1920 se creó la Asociación de Consignatarios de Barcelona (impulsada, entre otros, por Ricardo Ramos Cordero, vicepresidente de la Asociación de Navieros y Consignatarios desde 1905) y su fundación puede interpretarse como fruto de la ruptura entre consignatarios y navieros y, probablemente, expresión de la muerte de la Asociación que aspiraba a representar a ambos sectores en su conjunto.

²⁵⁶ *Manual de la Liga Marítima Española. Cinco años de labor, 1900-1905*, Madrid, 1906.

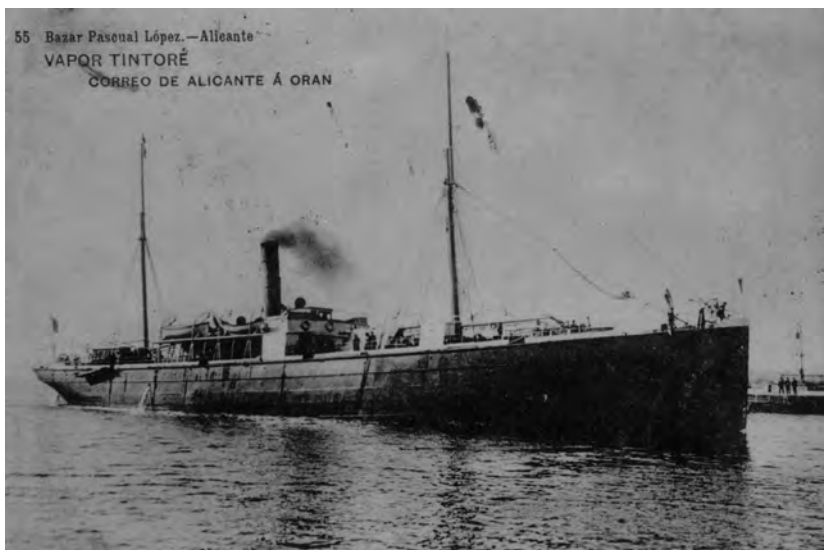
Comunicaciones Marítimas Nacionales por el que tanto había trabajado la Liga Marítima.²⁵⁷ No obstante, a mi juicio, entre la Liga y la Asociación catalana destacan más las diferencias que las semejanzas.

A diferencia de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona, la Liga Marítima Española se distinguió desde su génesis por su capacidad para integrar en una misma institución el diverso mundo relacionado con el mar. En su seno confluyeron tres proyectos, diferentes aunque complementarios: un primer proyecto surgido entre oficiales de la Armada preocupados por el impacto que las derrotas de Cavite y de Santiago había tenido para el poder naval español; un segundo, encarnado por individuos preocupados, como los marinos pero en clave esencialmente política, por la supuesta decadencia naval del país en aras a la definición de un determinado proyecto nacional; y un tercero emanado entre aquellos navieros interesados en alcanzar mayores cotas de protección para la marina mercante española y, en general, para los diferentes sectores de la economía marítima del país. Es más, en la Liga Marítima no sólo se alcanzó una cierta unidad entre destacados políticos, oficiales de la Armada y empresarios del sector sino que se consiguió, especialmente, una gran unidad entre el conjunto de empresarios implicados. El camino no fue fácil y los dirigentes de la Liga Marítima se tomaron todo el tiempo necesario en la consecución de la unidad entre sectores con intereses a veces contrapuestos, buscando siempre la obtención de «una fórmula de conciliación entre los diversos intereses [...] a fin de que las gestiones de la Liga sean eficaces por la suma de autoridades que la apoyen», o, en otras palabras, intentando «resumir todas las opiniones y presentar al Gobierno [...] un proyecto que desarrolle con asentimiento colectivo los acuerdos del Congreso Marítimo [de 1901] en preceptos legislativos». La Liga Marítima fue siempre del parecer que: «cuantas más entidades marítimas se agrupen en la Liga para dar impulso al proyecto [...] lo harán más viable y facilitarán considerablemente la acción del Estado».²⁵⁸

Esta fue, a mi entender, la clave del éxito de la Liga Marítima. Así, en su seno convivieron diferentes asociaciones, alumbradas por la entidad matriz, tales que la Hullera Nacional (desde 1904) o la Asociación de Constructores Navales Nacionales (desde 1909). La capacidad por ofrecer

²⁵⁷ Ambas experiencias corroboran la afirmación de Miguel Martorell en el sentido de que «muchos diputados y senadores eran *lobbyist* de grandes empresas [y de que] los dirigentes de las principales organizaciones patronales agrarias, industriales o mercantiles solían tener reservado un escaño en cualquiera de las dos Cámaras», cfr. Martorell (2000), p. 30.

²⁵⁸ *Vida Marítima*, núm. 18, 30.06.1902, p. 11; núm. 53, 20.06.1903, pp. 331-332; núm. 58, 20.07.1903, pp. 390-392.



Tarjeta postal del vapor *Tintoré* en el puerto de Alicante.
Editor: Bazar Pascual López. (Museu Marítim de Barcelona)

un único discurso de cara a la opinión pública y a los poderes ejecutivo y legislativo así como conseguir que la entidad matriz se convirtiera en una verdadera casa común para diferentes sectores empresariales ayuda a explicar las ulteriores conquistas de la Liga Marítima, especialmente la Ley de Comunicaciones Marítimas y la Ley de la Escuadra. Mientras que en la primera se estableció el mecanismo de asignación de primas a los armadores y constructores españoles (reivindicado por la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona desde, al menos, 1881) en la segunda se dotó de presupuesto a la demanda de reconstrucción de la Armada española, cediendo la gestión de los arsenales del Estado a una empresa construida *ad hoc* con participación de los mismos empresarios que habían impulsado la Liga. A la luz del análisis comparado entre los fracasos relativos de la aislada Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona a finales del siglo XIX y los éxitos, también relativos, de la Liga Marítima Española a principios del XX, me atrevo a afirmar que las aportaciones de Mancur Olson resultan poco útiles para entender la verdadera lógica de la acción colectiva (Olson, 1992).

7.2 Una truculenta y turbulenta historia: de J. B. Morera y Cía a la Sociedad Anónima de Navegación Trasatlántica (1885-1906)

A mediados de 1885 la sociedad J. B. Morera y Cía. parecía navegar con viento en popa. Y su único gerente se había incorporado, por méritos propios, en el selecto grupo de los grandes navieros de Barcelona. Contaba la empresa con una flota de tres vapores, de reciente construcción: los buques *Cristóbal Colón*, *Hernán Cortés* y *Ponce de León*, que servían para la explotación de la línea de las Antillas. Un luctuoso acontecimiento vino a truncar, sin embargo, aquella feliz trayectoria. El principal socio capitalista de la naviera J. B. Morera y Cía., el indiano Juan Forgas Bayó falleció en Caldes d'Estrach, el 3 de enero de 1885. Y unos meses después, a finales de agosto, su sobrino, socio y heredero universal abandonó Puerto Rico para venir a la península. Lo hizo tras pasar por París y por Londres; arribando a Cataluña a principios de octubre de 1885. Una vez aquí, José Gallart Forgas se enfrentó pronto con el gerente de la empresa, o sea, con Juan B. Morera. Las versiones sobre el origen del conflicto desatado entre ambos empresarios no coinciden. Según afirma el hijo del primero, «a su llegada a Barcelona mi padre descubre el desfalco

de Juan Bautista Morera», lo cual le hizo intervenir rápidamente, tomando el timón de la empresa. Siguiendo dicho testimonio, Morera había gestionado hasta entonces la sociedad J. B. Morera y Cía. sin rendir cuentas ante nadie mientras que los socios comanditarios no se habían preocupado por fiscalizarle, convencidos como estaban de que «la marcha del negocio era buena». Gallart descubrió, sin embargo, que «la situación era bastante diferente» y que «si bien Morera les presentaba la situación como floreciente, y el negocio de vapores lo era en realidad, les ocultaba cuidadosamente los compromisos personales que, en sus jugadas de bolsa, había adquirido y que saldaba con fondos de la sociedad [...] Fue la muerte de tío Juan a primeros de 1885 y la llegada de mi padre en octubre del mismo año lo que permitió desenmascarar a Morera y encaminar por sanos derroteros un negocio que por mala administración estaba al borde de la ruina», recordaría después Juan Gallart Folch (Gallart, 1971: 57).

Así y con el apoyo de la mayoría de los socios comanditarios de Juan B. Morera y Cía., Gallart consiguió que Morera renunciase por escrito a su cargo de gerente. Lo hizo el 19 de noviembre de 1885 y un día después los socios nombraban, en su lugar, al indiano Eusebio Pi Torrents, antiguo vocal del Consejo de Administración de la Compañía Barcelonesa de Vapores Transatlánticos y luego socio comanditario de J. B. Morera y Cía.²⁵⁹ En aquel conflicto, por cierto, Morera sólo contó con el apoyo de su padre y de los hermanos Manuel y José Pedro Roca Fiter, antiguo cajero este último de la sociedad. El resto de socios se alinearon claramente con José Gallart. No hay que olvidar que en su mayor parte hablamos de inversores que, como el propio Gallart, venían de Puerto Rico y que habían establecido, por lo tanto, unos estrechos lazos entre ellos basados en su común estancia en aquella Antilla así como en su ulterior retorno a Cataluña. Gallart escribió, por cierto, el 23 de noviembre de 1885, una interesante carta «a su abogado y amigo José Gallostra», vecino de Madrid, a quien confiaba lo siguiente:

«El nuevo gerente [Eusebio Pi] es persona de toda confianza y está unido conmigo, así como los otros socios, menos el gerente saliente, su padre y otros de sus cómplices, que tienen un capital de unos noventa mil duros en la casa, es decir, que para todos los casos tenemos nosotros mayoría personal y de capital social. Ahora bien, como tenemos el convencimiento de que [en un futuro próximo] se

²⁵⁹ AHPB, Miguel Martí Sagristá, Manual de 1885, 4ª parte, fols. 3265-3266, 19.11.1885; fols. 3271-3274, 20.11.1885 y fols. 3279-3282, 21.11.1885.

presentarán varios documentos por el gerente saliente por fuertes sumas de deudas simuladas, sabemos quiénes son los cómplices, y para este caso, es en primer lugar que necesitaríamos a usted a fin de rechazar el reconocimiento de deuda que consideráramos ilegal y pudiéramos hacerlo con arreglo a la ley, hasta ahora no sabemos cuánto subirá el desfalco, pero sí contamos [que] será a la raya de doscientos mil duros» (Gallart, 1971: 57).

La versión que tuvo de aquel conflicto José Gallart Forgas nos ha llegado a partir del testimonio de su hijo homónimo, José Gallart Folch, quien consignaba además en sus memorias que «en realidad el desfalco alcanzó una cifra de unos 340.000 duros». Una situación que Gallart pudo afrontar con el consejo legal no sólo de Gallostra sino también de dos prestigiosos abogados de Barcelona, José Vilaseca Megas y José Milà Pi. Hablamos, en este último caso, de un sobrino carnal de su nuevo gerente, hijo de José Milà Mestre y de su hermana Teresa Pi Torrents. De alguien que sería, años después, alcalde de Barcelona (en sustitución del ínclito Bartolomé Robert) así como tío carnal del promotor de La Pedrera, o Casa Milá, su sobrino Pedro Milà Camps.

Los Morera ofrecen, por su parte, una versión radicalmente diferente de aquel conflicto. Estanislaou Tomàs Morera, nieto de Juan Bautista Morera Bargalló, redactó hace unos años una síntesis explicativa del enfrentamiento entre su abuelo y Gallart en la que culpabilizaba a este último de la situación. Teniendo en cuenta que la llegada de José Gallart Forgas desde Puerto Rico había coincidido con una mortal epidemia de cólera, en Barcelona, afirma Estanislaou Tomás que el sobrino de Juan Forgas tuvo que alojarse inicialmente en «Caldes d'Estrac (Caldetes), al domicili que hi tenia Joan B. Morera». Allí, continúa el nieto de Juan B. Morera:

«en les converses amb el matrimoni Morera, Gallart demostrà certa falta d'escrúpols respecte als negres que treballaven per a ell a Puerto Rico. Això creà certa alarma als Morera. Però el pitjor fou quan proposà, per a fer anar endavant l'empresa naviliera, simular una suspensió de pagaments, eliminar els altres socis amb minva dels seus capitals i quedar-se el negoci ells dos (o sigui Morera i Gallart). El pla fou rebutjat per Juan B. Morera amb indignació. Alesjores, J. Gallart, que anà a viure al passatge Méndez Vigo de Barcelona, celebrà a casa seva una sèrie de reunions amb altres socis (alguns dels quals també havien fet negocis a Puerto Rico) i amb el capità Zaragoza. En aquestes reunions es creà un ambient de desconfiança contra J. B. Morera i es feren plans per a expulsar-lo de la gerència.

Aprofitant que la situació de la societat era crítica (s'havien comprat tres vapors entre 1884 i 1885), s'havien contret deutes i la comptabilitat estava endarrerida (degut principalment a l'epidèmia de còlera, que havia fet fugir de la ciutat a J. B. Morera i a alguns dels seus dependents), Gallart l'acusà de mala administració. I, amb l'amenaça de la suspensió de pagaments, l'obligà a renunciar a la gerència (19 novembre 1885) (Tomàs, 1997)».

La versión que cuenta el hijo de José Gallart Forgas, o sea, José Gallart Folch, de aquellos encuentros entre Gallart y Morera resulta diferente. En sus memorias dejó escrito: «No permitió mi padre que las atenciones que con él tuvo Morera, buscándole incluso una casa en Caldetes donde refugiarse al llegar a España, le distrajeran de examinar los asuntos que la herencia de tío Juan [Juan Forgas Bayó] le planteaba» (Gallart, 1971: 57). Según narra, por el contrario, el nieto de Juan B. Morera, un día después de haber firmado su renuncia, el 20 de noviembre de 1885, intentó Morera acceder al escritorio de la empresa pero no pudo hacerlo pues fue rápidamente expulsado con violencia e insultos, por Gallart, Casas y Zaragoza, quienes le prohibieron tajantemente volver a pisar las oficinas de la sociedad. No debió ser exactamente así pues consta fehacientemente que Morera estuvo presente, en efecto, en el inventario de la documentación contable de la empresa que los socios realizaron, ante notario, los días 22, 23, 24 y 25 de noviembre de 1885.²⁶⁰ Afirma, por cierto, Estanislau Tomàs i Morera que en aquel inventario «es donaren per certs uns descoberts en la comptabilitat» (lo cual vendría a confirmar las sospechas o acusaciones de Gallart) y que «per a compensar els suposats descoberts es feren retallades en el capital dels socis (a Joan Gualbert Morera l'amenaçaren amb obrir un procés criminal contra ell, si no acceptava la rebaixa)», insistiendo en el eje central de su argumentario, o sea, en la crítica a las prácticas deshonestas de los adversarios de su abuelo (Tomàs, 1997).

La explicación más convincente sobre la conducta de Morera la expresó hace tiempo su abogado, quién la debió recoger directamente del interesado. Según éste, había un desfase notable entre el escaso capital de la empresa (apenas 438.000 duros) y el crecido valor de su activo. Aquel desfase se hizo aún mayor tras la adquisición del vapor *Ponce de León*, en la primavera de 1885. Según Morera, había sido Juan Forgas «quien continuamente [le] estaba animando [...] para que comprase el tercer buque de la Compa-

²⁶⁰ AHPB, Miguel Martí Sagristà, Manual de 1885, 4ª parte, fols. 3283-3291, 22.11.1885; fols. 3291-3302, 23.11.1885; fols. 3305-3314, 24.11.1885 y fols. 3319-3324, 25.11.1884.

ña», es decir, el verdadero responsable de que se concretase aquella operación. Forgas opinaba que con tres paquebotes la naviera Morera podría lanzar una verdadera línea regular a las Antillas, con una salida mensual desde Barcelona. Aceptó Juan B. Morera la compra del vapor *Ponce de León* y, al poco, tuvo que arrostrar la muerte del principal socio capitalista de la naviera; aquel que le había prometido un aumento de su capital en la compañía antes de acabar el año para sufragar precisamente la compra de dicho buque. Afirmaba, entonces, el abogado de Morera que para financiar aquella adquisición (y, en general, para cubrir aquel desfase entre el escaso capital y el crecido activo de la naviera) tuvo el empresario que buscar fondos hasta debajo de las piedras. Consiguió, en primer lugar, 110.700 duros mediante «la emisión de unas cédulas de participación en el negocio» a favor de distintas personas, socios y no socios de la compañía. Y se le ocurrió, en segundo lugar y mientras se procedía a la ampliación de capital, pignorar o empeñar «los valores que aquellos [socios] tenían en las Cajas de la compañía, previa autorización [decía] de dichos socios».²⁶¹ No hay que olvidar, como digo, que el capital social de J. B. Morera y Cía. apenas cubría el 42 por 100 del valor de los buques de la empresa, según los datos aportados por dicho abogado, que se resumen como sigue:

Cuadro 35 ACTIVO DE LA NAVIERA J. B. MORERA Y CÍA (1885)	
Coste del vapor <i>Cristóbal Colón</i>	255.814 duros
Coste del vapor <i>Hernán Cortés</i>	277.743 duros
Coste del vapor <i>Ponce de León</i>	226.285 duros
Coste de la corbeta <i>Barcelona</i>	30.000 duros
Coste de las cámaras construidas	96.108 duros
COSTE total de las naves	885.950 duros
Importe de lo desembolsado por Habilitaciones, seguro marítimo, Provisiones y mercancías embarcadas De cuenta expedicional	150.000 duros
TOTAL DESEMBOLSADO	1.035.950 duros

FUENTE: Demanda civil presentada el 31 de octubre de 1904 por el procurador Rogelio Alemany Briche en representación de Dolores Traval, viuda de Morera.

²⁶¹ Demanda civil presentada el 31 de octubre de 1904 por el procurador Rogelio Alemany Briche en representación de Dolores Traval, viuda de Morera.

Aquellos valores, propiedad de los socios pero no de la empresa, los cuales sirvieron a Morera para obtener fondos, fueron pignorados en el Banco de Préstamos y Descuentos y en el Crédito y Docks de Barcelona. Gallart afirmaba, sin embargo, que hubo una apropiación indebida por parte de Morera puesto que el gerente de la naviera no contaba con la aprobación de los legítimos propietarios de aquellos títulos. Sea como fuere, las diferencias entre el principal socio capitalista (Gallart) y el único socio gerente (Morera) de la empresa armadora impidieron cualquier entente y Morera se vio obligado a renunciar a la gerencia de una empresa que había nacido por su sola iniciativa. Aquella renuncia forzada significó un cambio en el nombre de la sociedad, que inmediatamente pasó a denominarse E. Pi y Cía. Una nueva razón social que impulsó, el 16 de diciembre de 1885, el primero de los diferentes pleitos donde se acabaron sustanciando las diferencias entre una y otra parte; entre Morera, de un lado, y Gallart y sus acólitos, del otro.

Necesitado de liquidez, por cierto, una de las primeras acciones del nuevo gerente fue poner a la venta su velero *Barcelona* (antes *Pedro Plandolit*), aquella corbeta que Juan B. Morera había comprado en julio de 1880 y había aportado al activo de la firma J. B. Morera y Cía. Eusebio Pi vendió en efecto dicho buque, en febrero de 1886, a la sociedad Jané y Cía. (de la cual era socio gerente Marcelino Jané Formosa) quienes pagaron entonces cuarenta mil pesetas; una cantidad que estaba muy lejos de las ciento cincuenta mil pesetas en que Morera había cifrado el valor de aquel velero en los libros de su empresa.²⁶² A partir de entonces, los únicos buques propiedad de E. Pi y Cía. fueron los vapores *Cristóbal Colón*, *Hernán Cortés* y *Ponce de León*.

Un nuevo y luctuoso acontecimiento vino pronto a modificar la marcha de la sociedad E. Pi y Cía. El 9 de octubre de 1887 falleció su único gerente, Eusebio Pi Torrents, quién no llegó a estar ni siquiera dos años al frente de la empresa. A Pi le sustituyó inmediatamente Victoriano Casas Bley, un viejo amigo del difunto Juan Forgas Bayó y de su sobrino José Gallart Forgas. Según consigna, en sus memorias, José Gallart Folch, mientras Pi estuvo al frente de la sociedad, o sea en 1886 y 1887, la naviera no fue capaz de generar ganancias. Tampoco las generó en 1888. Ahora bien, en el siguiente ejercicio social, en 1889 y una vez superadas las dificultades heredadas (o, como decía Gallart, vencido «el temporal que el desfalco de Morera les había ocasionado»), la sociedad E Pi y Cía. consiguió un beneficio neto del 10 por 100. La misma tasa de ganancia que al-

²⁶² AHPB, Agustín Muñoz, manual de 1886, 1ª parte, fols. 728-733, 24.02.1886.

canzó también aquella empresa en 1890 (Gallart, 1971: 60). Aquella información no concuerda, sin embargo, con los datos aportados por el abogado de Morera, según el cual entre el 1 de enero de 1886 y el 21 de octubre de 1891, la naviera rindió unas ganancias de 610.533 duros. El defensor de los Morera relativizaba así, por lo tanto, el peso del presunto desfaldo, cifrado por Gallart en 323.784 duros. Según las palabras de aquel letrado, «en relación con el capital social que era de 438.000 duros resulta un beneficio de 139 por ciento. Sin comentarios»:²⁶³

Cuadro 36 BENEFICIOS DE E. PI Y CÍA., SEGÚN BALANCES (1886-1891):	
Beneficio durante el año 1886	61.162 duros
Beneficio durante el año 1887	93.498 duros
Beneficio durante el año 1888	118.035 duros
Beneficio durante el año 1889	136.347 duros
Beneficio durante el año 1890	120.705 duros
Beneficio hasta 21 de octubre de 1891	80.786 duros
Beneficio en 5 años y 9 meses	610.533 duros

FUENTES: Las mismas que el cuadro 35.

Pronto hubo, por otro lado, un nuevo cambio en la gerencia de la empresa. El 21 de enero de 1889 Victoriano Casas amplió los poderes que previamente había otorgado al socio Francisco Prats Ferriol a quien facultó entonces «para regir y gobernar los negocios de la misma [empresa] y usar la firma social». Inmediatamente después, Casas se retiró de la gerencia efectiva de la naviera, encomendada a Francisco Prats, alegando problemas ciertos de salud. De aquella manera, fue a Prats a quien le correspondió iniciar el proceso de disolución de la sociedad E. Pi y Cía. (sucesora de J. B. Morera y Cía.), a caballo de los años 1891 y 1892. Así, el 13 de octubre de 1891 Prats convocó una reunión de socios quienes acordaron poner la empresa en liquidación y facultaron al abogado José Milá Pi (sobrino y albacea de su antiguo gerente Eusebio Pi Torrents) y al inspector de buques Enrique de Ibarrola Abaña para llevarla a cabo. Una semana después, exactamente el 20 de octubre, el gerente formal de la empresa, Victoriano Casas Bley, afirmó expresa y explícitamente que se sujetaba a

²⁶³ *Demanda civil presentada el 31 de octubre de 1904 por el procurador Rogelio Alemany Briche en representación de Dolores Traval, viuda de Morera.*

los acuerdos de la mayoría de los socios y que aceptaba la disolución y liquidación de la compañía; una liquidación que comenzó aquel mismo día. Aquellos acuerdos no tenían otro objeto, en realidad, que permitir la creación de una nueva empresa a la que poder transmitir la propiedad de los tres vapores de la naviera; una nueva razón social que asumiese exactamente el mismo tipo de negocio que había llevado a cabo la compañía creada por Juan Bautista Morera diez años antes. Así, en noviembre de 1891, Francisco Prats consiguió que el socio Manuel Roca Fiter (antiguo aliado de los Morera) se separase completamente de la compañía, a la que cedió todos sus derechos e intereses en la misma.²⁶⁴

Tal vez aquel proceso de disolución de una empresa que, en términos jurídicos era formalmente continuadora de la sociedad J. B. Morera y Cía., tenía que ver con la dinámica de la causa penal que José Gallart Forgas y el capitán Vicente Zaragoza seguían desde hacía varios años contra Juan Bautista Morera Bargalló. Un proceso que estaba entonces, por cierto, en su fase final. En efecto, el 23 de junio de 1892 empezó por fin el juicio oral de una causa cuyo fallo y sentencia se leyeron apenas unos días después, exactamente el 8 de julio de 1892. Dos de los tres magistrados dictaron entonces sentencia condenatoria contra Morera por dos delitos de falsedad en documento privado así como por un tercer delito de estafa. Y le condenaron a una pena de prisión mayor, o sea, de privación de libertad.

Los Morera destacaron ciertas irregularidades procesales, sobre todo en la fase final del juicio: (1) sospecharon del hecho que el magistrado ponente de la causa hubiese sido sustituido a última hora; (2) alegaron que el delito de estafa no era tal pues la pignoración de ciertos valores depositados por algunos socios en la sociedad (como garantía de préstamos) se había hecho con el consentimiento de los interesados; y (3) afirmaron que los errores que hubiesen podido contener ciertos «documentos privados» no fueron cometidos con mala intención sino que se podían explicar como consecuencia de la epidemia de cólera que asoló Barcelona, en 1885. Se agarraron también al voto particular del tercer magistrado del tribunal, quien no apreció delito alguno. Y destacaron, por último, que la petición de indulto elevada en agosto de 1893 por la Audiencia de Barcelona al Ministro de Gracia y Justicia había sido «extraordinariamente favorable» a Juan B. Morera (Tomàs, 1997). A pesar de todo, lo cierto es que el condenado ingresó en la Cárcel Modelo de Bar-

²⁶⁴ AHPB, Miguel Martí Beya, manual de 1891, 4ª parte, fols. 3702-3719, 06.11.1891.

celona el 12 de enero de 1894, donde pasó los siguientes cuatro meses hasta la definitiva concesión del indulto.

Dos años antes, en marzo de 1892 había culminado por cierto el proceso de creación de aquella nueva sociedad naviera (bautizada F. Prats y Cía.), una firma que incorporaba a su activo los tres vapores que Morera había comprado, entre 1884 y 1885. La nueva sociedad nació en Barcelona el 30 de enero de 1892, conformada por once socios comanditarios y un único socio gerente, Francisco Prats Ferriol, quienes se repartieron su capital fundacional de la siguiente manera:

Cuadro 37		
SOCIOS FUNDADORES DE F. PRATS Y CÍA. S. en C. (1892)		
	(1)	(2)
José Gallart Forgas	617.500	48,05
Pedro Serrallés Pont	125.000	9,72
Francisco Altuna Noaín	100.000	7,78
Paula Rabassa Barceló	85.000	6,61
Asunción Folch Parellada	80.000	6,22
Nicolás Magraner Morell	75.000	5,83
Francisco Prats Ferriol	52.500	4,08
Ana Rabassa Blanco	50.000	3,89
Jaime Rabassa Barceló	50.000	3,89
Luis Rubert Catalá	50.000	3,89
Dolores Huertas Delgado	40.000	3,11
Jaime Prats Freixas	20.000	1,55
CAPITAL	1.285.000	100,00

(1) Capital, en pesetas.

(2) Porcentaje del capital

FUENTE: AHPB, Miguel Martí Beya, manual de 1892, primera parte, fols. 261-274, 30.01.1892.

La subasta de los vapores *Cristóbal Colón* y *Ponce de León* tuvo lugar en las oficinas de la sociedad E. Pi y Cía, en liquidación (Pasaje de la Paz, 10 bis, entresuelo interior) el 4 de marzo de 1892. Los ingenieros Juan A. Molinas Sooler y Pedro Calopa Pera habían peritado previamente el valor de ambos buques en 725.000 y 710.000 pesetas, respectivamente. A la

puja se presentaron solamente Francisco Prats Ferriol y Juan Bautista Morera quien afirmó que «protestaba del acto» sin perjuicio de presentarse como postor «afectando la parte correspondiente del capital que dice tener en la sociedad». Los liquidadores de la empresa naviera no reconocieron a Morera como posible postor por no haber efectuado el depósito preceptivo y por no ser socio de E. Pi y Cía. ni tener capital alguno en aquella compañía. Entonces, en su condición de gerente de la nueva F. Prats y Cía., el único postor, Francisco Prats Ferriol, se ofreció a comprar los dos paquebotes por su valor de tasación, a lo que accedieron inmediatamente los dos liquidadores de E. Pi y Cía.²⁶⁵ La subasta del vapor *Hernán Cortés* tuvo lugar unos días más tarde, el 15 de marzo, y la dinámica fue exactamente la misma. Morera quiso estar presente aunque los dos liquidadores de E. Pi y Cía. no le dejaron intervenir. Así, el único postor fue Francisco Prats quien se hizo para la nueva empresa con la propiedad de aquel buque por el valor fijado en su tasación, en este caso, 635.000 pesetas.²⁶⁶

A partir de aquella fecha, los tres vapores pasaron a formar parte del activo de la nueva F. Prats y Cía., una empresa domiciliada en Barcelona cuyo único objeto era la «explotación de los transportes marítimos con buques» y que contaba con un solo gerente, Francisco Prats Ferriol. El principal socio capitalista de la empresa, el indiano José Gallart Forgas, quien representaba aproximadamente por sí solo la mitad del capital de la naviera, se reservó para sí el cargo de Inspector de la misma (en representación también del resto de socios comanditarios), con facultad para fiscalizar las decisiones del gerente. Aprovechando el cambio en la escritura social, desaparecieron algunos socios mientras que hubo otros que se incorporaron entonces a la empresa. Destacan, entre estos últimos, cinco nuevos indianos enriquecidos como Gallart también en Puerto Rico. Me refiero al mallorquín Luis Rubert Catalá y a Francisco Altuna Noain, vecinos respectivamente de Ponce y de Juana Díaz, los dos municipios colindantes en donde Gallart tenía repartidos sus cinco ingenios (llamados Fortuna, Reparada, Cristina, Río Cañas y Escalabrado). Me refiero también a los hermanos Paula y Jaime Rabassa Barceló, vecino este último de Mayagüez. Y me refiero, por último, al también mallorquín Nicolás Magraner Moret, oriundo como los Rubert de la villa de Sóller.²⁶⁷ Con aque-

²⁶⁵ AHPB, Miguel Martí Beya, manual de 1892, 1ª parte, fols. 915-940, 11.03.1892.

²⁶⁶ AHPB, Miguel Martí Beya, manual de 1892, 1ª parte, fols. 1178-1197, 17.03.1892.

²⁶⁷ Sobre los Rubert, cfr. Cifré (1975), p. 82 y p. 391; así como Cubano (1993). Sobre Gabriel Magraner Moret, hermano de Nicolás, natural de Palma de Mallorca, cfr. Cifré (1975): 368. Sobre la emigración de Sóller a Puerto Rico, cfr. Cubano (1993).

llas cinco incorporaciones culminaba el proceso de incorporación de acaudalados indianos puertorriqueños a una firma naviera con domicilio en Barcelona pero basada en capitales boricuas.

Cuadro 38
REPARTO DE LA PROPIEDAD DE LOS VAPORES DE F. PRATS Y CÍA.
(1892) [en pesetas]

SOCIOS	Ciudad de Barcelona (antes <i>Cristóbal Colón</i>)	Puerto Rico (antes <i>Ponce de León</i>)	Gran Antilla (antes <i>Hernán Cortés</i>)
José Gallart Folch	316.217	309.915	277.217
Francisco Prats Ferriol	88.151	86.273	77.205
Herederos de Jaime Ferro	81.555	79.878	71.488
Nicolás Magraner	77.207	75.623	67.640
Herederos de Jaime Rabassa	71.409	69.945	62.503
Herederos de Eusebio Pi	42.045	41.195	36.783
Dolores Huertas Delgado	31.169	30.537	27.316
Isabel Huertas Delgado	12.540	12.296	10.975
Jaime Prats Freixas	4.418	4.338	3.873
VALOR TOTAL	725.000	710.000	635.000

FUENTE: AHPB, Miguel Martí Beya, manual de 1892, 1ª parte, fols. 915-940 y 1178-1197.

Cabe añadir, por último, que la nueva F. Prats y Cía. decidió pronto cambiar el nombre de aquellos tres vapores adquiridos en sendas subastas, tal vez como una muestra de ruptura definitiva con un pasado asociado a Juan B. Morera: el antiguo *Cristóbal Colón* pasó a ser el *Ciudad de Barcelona*, el *Hernán Cortés* fue rebautizado como *Gran Antilla* mientras que el *Ponce de León* cambió su nombre al de *Puerto Rico*.

Los socios de F. Prats y Cía. acordaron pronto ampliar la flota de vapores de la empresa con tres nuevas adquisiciones. Así, pocos meses después de crear la nueva sociedad, compraron un cuarto vapor, bautizado *Juan Forgas* en recuerdo del tío materno de José Gallart, quien fuera socio comanditario de J. B. Morera y Cía., fallecido siete años antes. En junio de 1893 compraron un quinto buque, un vapor de cuatro años llamado *Suffolk* al que rebautizaron inmediatamente como *Berenguer el Grande*. Compraron además un sexto buque; un vapor al que optaron por llamar *Miguel Gallart*,



Vapor *Juan Forgas* de F. Prats y Cía. 1892. Tempera.
Autor: Josep Pineda Guerra. (Museu Marítim de Barcelona).

en recuerdo del padre del principal socio capitalista de la empresa. Aquel gesto ponía de relieve la ascendencia que José Gallart Folch tenía sobre dicha naviera, una sociedad que nunca llegó a dirigir en términos formales. Ahora bien, en tanto que principal socio capitalista de la misma (quién había implicado además a buena parte de sus amigos, enriquecidos como él en Puerto Rico), Gallart seguía la marcha de la empresa prácticamente a diario. Le correspondió supervisar personalmente, sin duda, la compra de aquellos tres nuevos vapores así como de autorizar unas operaciones que obligaron a la sociedad F. Prats y Cía. a ampliar notablemente su capital. Un capital que llegó a situarse, en diciembre de 1896, en 4.165.528 pesetas.

Con la labor de José Gallart Folch como Inspector General de la naviera y, sobre todo, con el trabajo de su gerente, Francisco Prats Ferriol, la sociedad F. Prats y Cía. se convirtió en una firma armadora ciertamente rentable. Lo fue, además, desde el primer día; capaz de repartir dividendos suculentos entre sus socios capitalistas. Unos dividendos cuya media, en sus cinco primeros ejercicios, se situó en el 13,5 por 100 anual. No en vano, entre enero de 1892 y diciembre de 1896 F. Prats y Cía. pudo repartir entre sus socios comanditarios unas ganancias netas de 2.803.172 pesetas, equivalentes al 67 por 100 de su capital. A dicha cifra habría que sumarle las 742.006 pesetas que se repartieron entonces en concepto de «gerencia y dirección» de la empresa, una cantidad que debió beneficiar singularmente a su socio gerente, Francisco Prats Ferriol, pero también a su Inspector General, José Gallart Folch.

Cuadro 39 Resumen de los beneficios producidos por los vapores, desde la fundación de la sociedad F. Prats y Cía. hasta el 31 de diciembre de 1896 [en pesetas].	
Vapor <i>Puerto Rico</i> (15 viajes)	886.532
Vapor <i>Gran Antilla</i> (13 viajes)	886.340
Vapor <i>Ciudad de Barcelona</i> (3 viajes)	146.673
Vapor <i>Juan Forgas</i> (15 viajes)	1.135.833
Vapor <i>Miguel Gallart</i> (10 viajes)	983.890
Vapor <i>Berenguer el Grande</i> (10 viajes)	960.840
Vapor <i>Pelayo</i> (fletado, 1 viaje)	5.932
Total de beneficios en 67 viajes	5.006.040
Productos varios, ajenos a las expediciones	21.790
Beneficios brutos	5.027.830



Vapor *Miguel Gallart* de A. Folch y Cia. 1903. Tempera.
Autor: Josep Pineda Guerra. (Museu Maritim de Barcelona).

Estos beneficios se distribuyen como sigue:

Gastos generales	390.425
Dividendos repartidos entre los socios	2.803.172
Gerencia y dirección	742.006
Gratificaciones (2 %)	92.778
Reformas en los buques	929.479
TOTAL	4.957.860
Al fondo de reserva	69.970
	5.027.830

FUENTE: Gallart (1971), p. 63.

Cabe tener presente que la ampliación de su flota de vapores, de tres a seis paquebotes, había permitido a la naviera F. Prats y Cía. atender dos líneas transatlánticas independientes: a la tradicional línea de las Antillas (que había dejado, por cierto, de llegar a la isla de Puerto Rico para centrarse en la de Cuba, arribando concretamente a los puertos de Guantánamo, Santiago de Cuba, Manzanillo, Cienfuegos y La Habana) se le había sumado una segunda línea hacia América del Sur, una línea que comunicaba directamente Barcelona con Montevideo, Buenos Aires y Rosario.

Con el cambio de siglo, por cierto, diversos acontecimientos forzaron cambios sustanciales tanto en la distribución del capital social de F. Prats y Cía. como en su denominación. Cabe recordar, en primer lugar, el fallecimiento en Barcelona, el 1 de julio de 1898, de José Gallart Folch, su principal socio capitalista amén de su único Inspector General. Y añadir también que dos años después de la muerte de Gallart, o sea, a principios de julio de 1900, el vapor *Gran Antilla* (antes *Hernán Cortés*) quedó varado en la costa de Almería, partiéndose en dos.²⁶⁸ Además, apenas seis meses después de aquella pérdida, exactamente el 21 de diciembre de 1900, falleció en la capital catalana «el Señor Don Francisco Prats y Ferriol, gerente de la sociedad F. Prats y Compañía», como recordaba su esquila.²⁶⁹ Se produjo entonces, al parecer de forma inmediata, un cambio en la razón social de una empresa que dejó de llamarse como

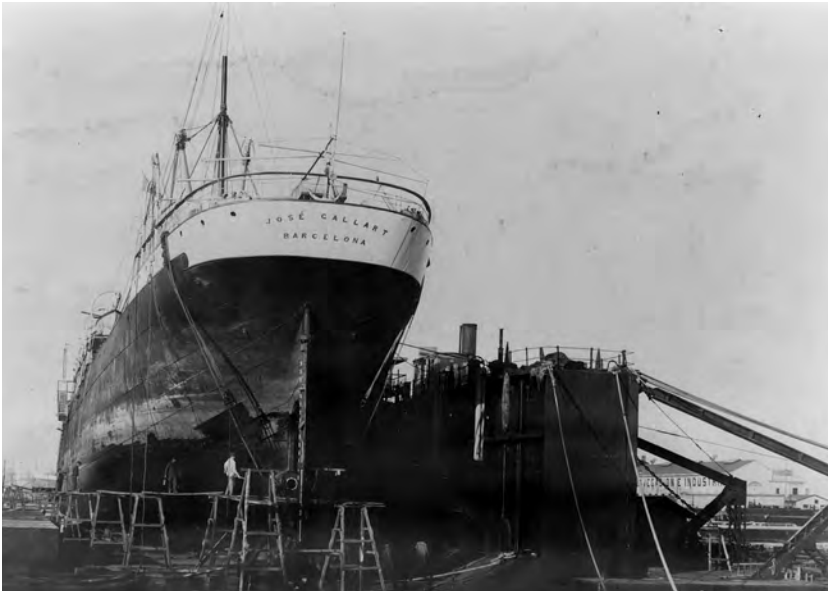
²⁶⁸ *La Vanguardia*, 13 de julio de 1900, p. 2 y 15 de julio de 1900, p. 2.

²⁶⁹ *La Vanguardia*, 1 enero 1901, p. 1.

su difunto gerente, Francisco Prats, para adoptar el de su sustituto, o sea, A. Folch y Cía., Sociedad en Comandita. Se trataba del enésimo cambio en la denominación de aquella empresa armadora, aunque no sería el último. De una compañía que había perdido a su gerente y a su inspector general en dos años y que funcionaría bajo la nueva razón de A. Folch y Cía. durante los cinco años siguientes, o sea, entre enero de 1901 y el mismo mes de 1906.

A los pocos meses de la muerte de Francisco Prats y del cambio en la razón social de la empresa, la naviera A. Folch y Cía. compró un nuevo vapor, en substitución del desaparecido *Gran Antilla*. Un vapor de 3.794 toneladas de registro bruto construido tres años antes, en 1898, en Dumbarton (Escocia) por encargo de la naviera Elder & Dempster. Un buque denominado inicialmente *Montclair* pero que bajo pabellón español fue conocido como *José Gallart*, en recuerdo del antiguo Inspector General y principal socio capitalista de la naviera que lo compró y fletó (Rodrigo, 2005: 112). Un vapor dedicado, como el resto de sus buques, a prestar servicio en alguna de las dos líneas trasatlánticas de A. Folch y Cía., la de las Antillas o la de América del Sur. Unas líneas, por cierto, que en el siglo XX ampliaron su recorrido para comunicar Barcelona con nuevos puertos. Con ciudades portuarias de la República Dominicana, por ejemplo, pero también de México, de Estados Unidos o de Brasil. Aquellos buques sirvieron no sólo (o, más bien, no tanto) para el transporte de carga sino sobre todo para el transporte de pasajeros hacia la América hispana. Eran los tiempos de la emigración en masa, cuando muchos españoles buscaban labrarse un futuro mejor en tierras americanas. Y la naviera vinculada a los Gallart fue una de las empresas que puso sus barcos al servicio de la emigración. Y que hizo, en consecuencia, de aquel hecho una fuente de negocio.

A principios de 1906 hubo un último cambio en la sociedad A. Folch y Cía. No se limitó, en este caso, a un mero cambio de nombre sino que se produjo también un cambio en la forma jurídica de la compañía, con todo lo que aquella decisión comportaba. La naviera dejó de ser una sociedad comanditaria para convertirse en una sociedad por acciones. Así, el 30 de enero de 1906 se transformó «la antigua sociedad comanditaria A. Folch y Cía. en anónima, denominada Sociedad Anónima de Navegación Trasatlántica, cuya gerencia se ha encomendado [informaba la prensa especializada] a los Sres. D. Pedro Serrallés y Pont, D. José María de Sentmenat y de Fontcuberta y D. Juan Miguel Gallart y Dubocq, como directores, los que a su vez han nombrado administradores a Luis Folch y Parellada y D. Joaquín Arumí y Saurí». Tal como recogía la revista decenal *Vida Marítima*, «la nueva Sociedad Anónima de Navegación Trasatlántica se dedicará a la explotación de los transportes marítimos y demás anexos, continuan-



Vapor *José Gallart* en el dique flotante del puerto de Barcelona a principios del siglo XX.
Autor desconocido. (Museu Marítim de Barcelona).

do los negocios de A. Folch y Cía. de cuyos derechos y obligaciones se ha hecho cargo».²⁷⁰

Aquel cambio puso de relieve hasta qué punto la relación de la familia Gallart con la susodicha firma naviera no había desaparecido tras la muerte, en 1898, del patriarca, José Gallart Forgas, La transformación, de hecho, de aquella empresa en una sociedad por acciones, registrada en 1906, hizo precisamente posible la incorporación como gerente del hijo mayor del difunto Gallart, fruto de su primer matrimonio con la criolla Julia Dubocq Roux; o sea, del boricua Juan Miguel Gallart Dubocq, quien había alcanzado la mayoría de edad civil apenas dos meses antes. Aquel cambio permitió también la incorporación a la empresa de Luis Folch Parellada, en su caso como administrador de la nueva Sociedad Anónima de Navegación Trasatlántica. Luis era hermano de Carmen Folch Parellada, la segunda y joven esposa del patriarca José Gallart Forgas, con quién se había casado, ya en Barcelona, en 1888. No en vano el apellido Folch estaba presente en la denominación de la naviera desde 1901, o sea, tras la muerte de Francisco Prats. También José María de Sentmenat y de Fontcuberta formaba parte, por matrimonio, del clan Gallart. Cabe añadir, por otra parte, que el tercero de los gerentes, el abogado Pedro Serrallés Pont, llevaba catorce años vinculado a la naviera, a la que se había incorporado en 1892.

Aquella firma armadora, que hundía sus raíces en la flota velera impulsada a mediados del siglo XIX por un comerciante de Vilassar llamado Juan Julià Brell, adoptó en 1906 la forma de una compañía por acciones así como el nuevo nombre de Sociedad Anónima de Navegación Trasatlántica. Fue aquella la última denominación de una empresa que apenas cinco años después, en 1911, entró en liquidación. Poco podían imaginar sus socios que tres años más tarde, en 1914, el inicio de la Gran Guerra abriría una inesperada fase de esplendor para la marina mercante catalana y, en general, española. Una fase de grandes ganancias que no llegó a alcanzar, sin embargo, a la Sociedad Anónima de Navegación Trasatlántica, disuelta pocos años antes. Acabó entonces, en 1911, la peculiar y en ciertos momentos turbulenta historia de una empresa naviera que reflejó, como pocas otras, el cambiante escenario de la marina mercante catalana en unos tiempos en los que los buques de vapor acabaron sustituyendo a los tradicionales veleros mercantes. Y que en algunas de sus rutas tuvo que competir con una naviera, domiciliada también en Barcelona, generosamente subvencionada por el Estado: la Compañía Trasatlántica (antigua A. López y Cía.).

²⁷⁰ *Vida Marítima*, núm. 148, 10 de febrero de 1906, p. 74.



El vapor *Miguel Gallart* atracado en el muelle de la Barceloneta del puerto de Barcelona a principios del siglo XX. Tarjeta postal. Autor desconocido. (Museu Maritim de Barcelona).

7.3 La Compañía Trasatlántica, la principal naviera de Barcelona y de España

Fundada en Madrid, en 1857, la naviera Antonio López y Compañía había tenido su primer domicilio en Alicante, puerto de salida de sus primeras líneas y vapores. Once años después, en 1868, sus responsables optaron por trasladar la gerencia de la naviera de Alicante a Barcelona, ciudad en la que residía su principal promotor y gerente, el cántabro Antonio López y López. Fue, precisamente, desde su residencia barcelonesa que López, convertido ya en primer marqués de Comillas, quiso y supo transformar años más tarde aquella sociedad regular colectiva A. López y Cía. en una sociedad anónima, por acciones, a la que quiso llamar Compañía Trasatlántica. Lo hizo en 1881, al calor de la *Febre d'Or*: En aquel año, la Trasatlántica era ya la primera naviera del conjunto español. Y tres años después de su creación, en 1884, le correspondió a su hijo, Claudio López Bru, culminar la absorción de la flota de vapores de la segunda firma naviera del país, la que había impulsado el valenciano José Campo Pérez, primer marqués de Campo. Con aquella absorción, la poderosa Compañía Trasatlántica pudo de hecho consolidar y ampliar su liderazgo en el sector, no sólo en el marco de Barcelona sino del conjunto español.

Ahora bien, también en aquel año de 1884 se hizo evidente la obsolescencia de algunos de sus buques. Y la adquisición de los nueve vapores de la naviera del marqués de Campo pronto le añadió un nuevo problema: la obsoleta flota de la Compañía Trasatlántica quedó, además, sobredimensionada. Pronto la naviera de los López debió costear abundantes reparaciones para reformar sus buques más antiguos, de los que sólo podrían haberse desprendido con fuertes quebrantos.²⁷¹ Uno de los vapores recién reparado, el *Gijón*, naufragó frente a La Coruña el 21 de julio de 1884. Unos meses después, en febrero de 1885, el vapor *Alfonso XII* también naufragó al salir del puerto de Las Palmas. Además, en agosto de 1884 habían explotado las calderas del *Vizcaya* y una avería acabaría inutilizando, en

²⁷¹ El Consejo de Administración de la naviera informó en la Junta de Accionistas de 29 de diciembre de 1885: «no haber juzgado procedente desprendernos del material que hoy tenemos sobrante, en momentos en que la Compañía aborda grandes reparaciones en sus antiguos buques, y en vista de la gran depreciación que sufre el valor del material naval».

mayo de 1885, las viejas máquinas del vapor *Veracruz*. La poderosa Compañía Trasatlántica se vió obligada a salir al paso de las, cada vez más abundantes, informaciones que cuestionaban la valía de sus buques.²⁷² Para más inri, la naviera tenía entonces por costumbre dejar sus buques sin asegurar, debiendo asumir por entero los resultados de los accidentes.²⁷³

La eliminación de la competencia de Campo permitió que la Trasatlántica pasase, en 1887, a ser la plena propietaria de los cuatro paquebotes encargados cuatro años antes por la Compañía General de Tabacos de Filipinas, en pleno pulso con el marqués de Campo. Me refiero a los vapores *Isla de Mindanao*, *Isla de Panay*, *Isla de Luzón*, e *Isla de Cebú*. Los naufragios siguieron sucediéndose poco después: a la avería en Port-Said del *Isla de Luzón* en mayo de 1887, le sucedieron las pérdidas del *Isla de Cebú* (en febrero de 1889, frente a la costa cantábrica) y del *Vizcaya* (que había sido ampliamente reformado y ampliado en 1887), naufragado en octubre de 1890 en las costas de New Jersey.²⁷⁴ Para compensar parte de las pérdidas, la Trasatlántica decidió vender el *Isla de Mindanao* en 1889. El coste de los accidentes y reparaciones era para la susodicha naviera un problema menor, que se añadía sin embargo al principal obstáculo que miraban de sortear: la dificultosa digestión de la flota del Marqués de Campo.

De hecho, la forma de pago de los 10.000.000 de pesetas en que se valoró la línea de Filipinas (más los nueve vapores afectos a su servicio) se realizó de la siguiente manera: el Marqués de Campo recibió 2.000 acciones de la Trasatlántica (que aun restaban en autocartera) por valor de 2.500.000 pesetas; recibió además 5.000 obligaciones de la citada empresa valoradas también en 2.500.000 pesetas. Los 5.000.000 de pesetas restantes los entregó la antigua naviera López en efectivo después de colocar

²⁷² Compañía Trasatlántica (1885) *Memorándum sobre los siniestros de los vapores Gijón y Vizcaya*, Cádiz. Esta publicación de 128 páginas es un verdadero alegato de autodefensa frente a los «prematurados e incompletos juicios que casi siempre resultan extraviados», y que se habían multiplicado en España, Cuba e Inglaterra. En algunos casos, el coste de las reparaciones fue realmente elevado: por ejemplo, el *Veracruz* (comprado en 1884 a Olano Larrinaga y Cía) fue dotado, en 1887, en el Reino Unido con «máquinas y calderas nuevas de triple expansión y tiro forzado, cámaras nuevas y de gran lujo, instalaciones eléctricas en las cámaras, sollado y maquinaria», resultado para la Compañía Trasatlántica un gasto cercano a 1.000.000 de pesetas, v. *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 104, 10.10.1892.

²⁷³ Compañía Trasatlántica (1885) *Memorándum sobre los siniestros de los vapores Gijón y Vizcaya*, Cádiz. del *Gijón* decían «que el buque *no estaba asegurado* por la mucha confianza en su Capitan y tripulación» (p. 9). A su vez, al dar cuenta de la explosión de las calderas del *Vizcaya* la Trasatlántica informaba que «salió de Santander el 20 de agosto de 1884 para la Coruña [...] sin que nada pudiera hacer prever el accidente que le ocurrió ni ningún otro y por consiguiente *sin asegurar* ni tomar precauciones especiales» (p. 47).

²⁷⁴ MMB, fondo Compañía Trasatlántica, Reales Órdenes 1501, 1978, 2135, 2805 y 2828. *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 12, 31.01.1890; núm. 37, 10.11.1890. Sobre la catástrofe del vapor *Vizcaya*, v: *Revista General de Marina*, 1891, febrero, pp. 189-193; 1891, marzo, pp. 431-435; 1891, julio, pp. 33-38.

Cuadro 40
BENEFICIOS DE LA COMPAÑÍA TRASATLANTICA (1881-1905)

	Beneficios	Dividendos pts. % sobre capital		Capital desembolsado	Obligaciones en circulacion
1881	1.768.003	50	4	20.000.000	15.000.000
1882	2.005.767	87'5	7	20.000.000	14.865.000
1883	2.156.321	--	-	20.000.000	14.585.000
1884	1.846.157	--	-	20.000.000	14.290.000
1885	- 772.055	--	-	22.500.000	23.800.000
1886	- 571.666	--	-	22.250.000	23.275.000
1887	0	--	-	22.250.000	22.715.000
1888	0	--	-	22.250.000	22.125.000
1889	0	--	-	24.920.000	17.098.314
1890	0	--	-	24.920.000	20.667.470
1891	0	--	-	24.920.000	20.656.400
1892	445.000	25	1'78	24.920.000	20.212.400
1893	445.000	25	1'78	24.920.000	19.898.400
1894	713.773	40	2'85	24.920.000	19.278.400
1895	1.439.727	80	5'71	24.920.000	18.782.400
1896	1.982.000	112	8	24.920.000	18.262.400
1897	1.491.400	84	6	24.920.000	17.892.400
1898	1.997.400	112	8	24.920.000	17.162.400
1899	1.740.175	98	7	24.920.000	16.578.400
1900	1.425.875	80	5'71	24.920.000	15.974.400
1901	533.525	30	3'57	14.952.000	8.886.900
1902	354.975	20	2'38	14.952.000	9.504.750
1903	356.000	20	2'38	14.952.000	8.822.550
1904	356.000	20	2'38	14.952.000	8.100.450
1905	356.000	20	2'38	14.952.000	7.350.250

FUENTE: Elaboración propia en base a las memorias presentadas por la Compañía Trasatlántica en sus juntas de accionistas.

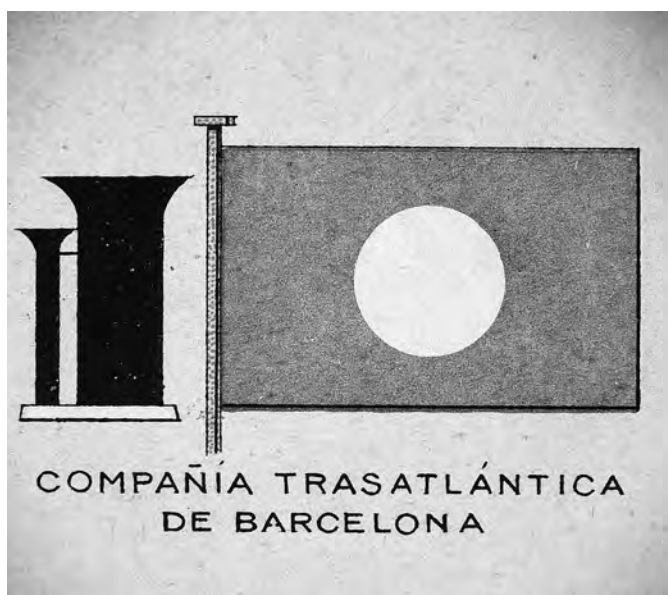
10.000 obligaciones más en el mercado. La citada empresa emitió en 1884 otras 5.000 obligaciones más, para financiar las reparaciones en sus buques. En conjunto, la Compañía Trasatlántica «emitió [en 1884] 20.000 obligaciones, serie B, de a 500 pesetas una, con interés del 6 por 100 anual, amortizables en 25 años»²⁷⁵. Con aquella nueva emisión aumentaron notablemente las cargas financieras de la susodicha naviera. Al finalizar el ejercicio de 1884 sus obligaciones en circulación ascendían a 23.800.000 de pesetas, superando el capital-acciones de la compañía. En 1885, por ejemplo, la naviera presidida por el segundo marqués de Comillas debió pagar más de 1.400.000 pesetas como intereses por dichas obligaciones, a la par que dedicó otras 525.000 pesetas a amortizar 1.050 títulos.

El coste de las reformas, averías y naufragios, de los vapores de la Trasatlántica se sumó a las consecuencias del plan financiero diseñado para absorber la flota de Campo. El resultado fueron los notables quebrantos que conoció la naviera en aquella coyuntura: en el bienio 1885-1886 la Trasatlántica perdió más de 1.300.000 pesetas. La difícil coyuntura se alargó durante varios años, siendo así que hasta 1892 la naviera no fue capaz de repartir dividendos entre sus accionistas.²⁷⁶ Así, junto a medidas parciales y urgentes, aunque de dudoso alcance, como la reducción general de sueldos para todo el personal (y de retribuciones a los organismos directivos de la naviera) acordada en 1884 por la Junta de Gobierno, los máximos gestores de la naviera intentaron forzar un nuevo convenio con el Ministerio de Ultramar: buscaban una ampliación de las líneas subvencionadas para dar, de esa manera, servicio a los buques inactivos de la empresa.

Las negociaciones se iniciaron en otoño de 1885 y en la Junta de Accionistas de 29 de diciembre de dicho año, el Consejo de Administración daba cuenta de las mismas, al hablar de: «la probabilidad de que [el material naval que hoy nos resulta excedente] pueda sernos pronto necesario si llegaran a ultimarse nuestras negociaciones con el Gobierno sobre nuevas extensiones de servicios». Las exigencias finales de la Trasatlántica se resumen en los acuerdos de su Junta de Gobierno, reunida el 4 de octubre de 1886, que decidió: (1) solicitar al gobierno la creación de una línea directa con el Río de la Plata, haciendo escala en Río de Janeiro; (2) el establecimiento de un servicio postal y comercial a la costa de Marruecos, posesiones de la costa sahariana y de la costa

²⁷⁵ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España, 1925*, p. 29.

²⁷⁶ Resulta difícil compartir la idea de Llorca (1990, p. 90), quien señala los años 1884-1894 como un período de bonanza para la naviera: «Desembarazada la Trasatlántica de la feroz competencia de Campo, reforzada su flota con los barcos del valenciano y ampliado el servicio a Filipinas [...] la naviera conocerá un insólito impulso en estos años».



Contraseña de la Compañía Trasatlántica. Lista Oficial de Buques, 1926.
(Museu Marítim de Barcelona)

de Guinea; (3) la conexión de la línea de las Antillas con México, Nueva York, Colon, La Guayra, Puerto Cabello y Sabanilla «con la previsión de que abierto el Canal de Panamá pueda continuar esta línea por la costa occidental de América»; y (4) el establecimiento de una línea auxiliar para enlazar la línea de Filipinas con Calcuta y Hong Kong.²⁷⁷ Claudio López Bru negoció con el entonces ministro de Ultramar, el fusionista Víctor Balaguer, consiguiendo un nuevo convenio que recogía la práctica totalidad de estas aspiraciones. Tras la aprobación del mismo por el Consejo de Ministros el 17 de noviembre de 1887, tuvo lugar el correspondiente trámite parlamentario. A pesar del acalorado debate que en medios periodísticos había suscitado el nuevo contrato, y de los esfuerzos de algunos parlamentarios, como el asturiano José María Celleruelo (de los que Elena Hernández Sandoica nos ha brindado una documentada descripción) lo cierto es que las Cortes ratificaron el nuevo convenio con una amplia y holgada mayoría parlamentaria, que expresaba el consenso de Conservadores y Fusionistas en este asunto.²⁷⁸

Tres son los principales elementos que, a mi juicio, aportaba el convenio de 1887. El primero, de carácter aparentemente técnico, radicaba en la modificación de la forma de pago de la subvención. A partir de entonces, la Trasatlántica recibió las ayudas públicas según una cantidad fija por cada milla recorrida en las rutas subvencionadas (que variaba entre unas líneas y otras) y no por *viaje redondo* como se había hecho hasta entonces. El cambio era sólo aparentemente técnico. En realidad, la nueva modalidad encubría notables aumentos en las ayudas estatales. Por ejemplo, si hasta entonces la Compañía Trasatlántica había recibido 49.500 pesetas como subvención directa por cada viaje de ida y vuelta a Manila, a partir de 1887 recibió alrededor de 145.000 pesetas, lo que suponía un incremento en las aportaciones del Ministerio de Ultramar del 293 por 100. Si bien en las líneas de Santander o Cádiz a La Habana se registraba un aparente descenso en la subvención, cifrado en un 13 por 100, las ayudas que se otorgaban *ex novo* a las diversas rutas complementarias (que conectaban la línea principal de las Antillas con otros puertos del Caribe, de México y de Estados Uni-

²⁷⁷ AHPB, Luis Gonzaga Soler y Pla, manual de 1886, 4ª parte, 21.10.1886, fols. 5195-5242. Quien negoció con el gobierno en nombre de la Compañía Trasatlántica fue su Presidente, que recibió a tal efecto amplísimos poderes de la Junta de Gobierno.

²⁷⁸ Hernández Sandoica (1989). En el Congreso la votación celebrada el 19 de abril de 1887 arrojó el siguiente resultado: 260 votos a favor por 17 votos contrarios. Asimismo, la discusión que se produjo días más tarde en el Senado mantuvo una proporción semejante: 126 votos a favor y solo 10 en contra.

dos) compensaban con creces el descenso apuntado.²⁷⁹ De la misma manera, también el precio del pasaje oficial subió notablemente a resultas del nuevo contrato de 1887.²⁸⁰ Es preciso apuntar, además, que el aumento de las subvenciones a la Compañía Trasatlántica se produjo en un contexto de caída generalizada de los fletes en las rutas transoceánicas.²⁸¹

La segunda novedad a destacar radica, como queda dicho, en el aumento de las líneas subvencionadas por el Ministerio de Ultramar a partir de 1887. Unos servicios que la naviera se aprestó pronto a servir con diligencia: «a los 12 días de sancionada por S.M. la ley de nuestro contrato empezamos a desempeñar en cumplimiento del mismo, los servicios principales y las extensiones a Veracruz, Nueva York y Colón; a los 4 meses la expedición mensual de Vigo [...] y en el presente mes de Diciembre [de 1887] se han inaugurado las líneas de Marruecos, Fernando Poo y Buenos Aires». ²⁸² De hecho, la tercera conclusión que cabe extraer del nuevo convenio resume las otras dos: a partir de 1887, la dependencia de la susodicha naviera del Tesoro fue total.

Antes de abordar con cierto detalle las diferentes líneas de la Compañía Trasatlántica quiero hacer un alto en el camino para fijar la atención en la composición de su accionariado. Me detendré en 1889, o sea, justo dos años después de que la Trasatlántica hubiese revalidado y ampliado aquel privilegiado y sustancioso contrato con el Estado. Valga señalar, en primer lugar, que a la junta de accionistas celebrada en Barcelona el 12 de marzo de 1889 tan sólo asistieron trece individuos. Un número reducido para la principal naviera del país. Y valga resaltar también el gran poder que acumulaba entonces el presidente de la compañía, el segundo marqués de Comillas, Claudio López Bru. Sumando sus propias acciones (2.664 títulos) más las 4.730 acciones cuya representación ostentaba, López acudió a aquella junta con 147 votos sobre un total de 227. O sea que el presidente de la Trasatlántica concentraba

²⁷⁹ Según la propia Compañía Trasatlántica [*Itinerarios de la línea de Filipinas. 1889*], las millas náuticas que recorrían sus vapores en el trayecto Liverpool-Santander-Coruña-Cádiz-Valencia-Barcelona-Port Said-Suez-Adén-Colombo-Singapur-Manila eran 10.153, que a razón de 7'15 pesetas por milla recorrida se transformaban en 72.594 pesetas. Al seguir una derrota muy parecida a la vuelta, es de suponer que el total de millas recorridas apenas variaría en el viaje de regreso. De los datos que aparecen en la guía *Itinerarios de las líneas de las Antillas. 1890-1891* se deduce que un viaje Santander-Habana-Santander era remunerado con 87.283 pesetas, mientras que uno Cádiz-Las Palmas-Habana-Cádiz recibía entonces 87.160 pesetas de subvención, frente a las 100.000 pesetas establecidas en el convenio de 1878.

²⁸⁰ Hernández Sandoica (1989), especialmente pp. 618-619.

²⁸¹ Valdalisó (1991), pp. 312-332.

²⁸² *Compañía Trasatlántica. Memoria leída en la Junta General de Accionistas celebrada en Barcelona el día de 30 de diciembre de 1887.*

entonces, en sus manos, el 65 por 10 de los votos posibles. El segundo accionista con más votos (44 votos, es decir, el 19 por 100 del total) era José Carreras Xuriach, quien ostentó en aquella reunión la representación del Banco Hispano Colonial y del Crédito Mercantil, bancos presididos igualmente por el marqués de Comillas. Y el tercero era Joaquín del Piélago Sánchez de Movellán, gerente entonces de la naviera además de cuñado de su presidente, con 9 votos. En general, las acciones de la Compañía Trasatlántica se concentraban entonces en pocas manos. Así, por ejemplo, sus once principales accionistas concentraban aquel año el 40,4 por 100 del conjunto de los títulos de la compañía, como se aprecia en el cuadro 41.

Cuadro 41
**PRINCIPALES ACCIONISTAS DE LA COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA
 (1889)**

	Títulos	Porcentaje
Claudio López Bru	2.664	13,3
Banco Hispano Colonial	1.100	5,5
Carlos de Eizaguirre	982	4,9
Crédito Mercantil	856	4,3
Prudencio Álvarez	577	2,9
Joaquín del Piélago y Sánchez de Movellán	463	2,3
Antonio Sánchez de Movellán	397	2,0
Duque de la Unión de Cuba	334	1,6
Carlos Calderón Vasco	334	1,6
Eusebio Güell Bacigalupi	200	1,0
Manuel Girona Vidal	200	1,0
TOTAL ONCE PRINCIPALES ACCIONISTAS	8.107	40,4
Resto de accionistas presentes o representados	3.505	17,6
Acciones que no acudieron a la junta	8.388	42,0
TOTAL ACCIONES DE LA TRASATLÁNTICA	20.000	100,0

FUENTE: AHPB, Luis G. Soler Pla, manual de 1889, 2ª parte, 12.03.1889, fols. 1440 y ss.

La Compañía Trasatlántica era, ciertamente, una empresa catalana y entre sus accionistas predominaban quienes residían en Barcelona. Ahora bien, contaba también la susodicha naviera con un número importante de accionistas domiciliados en diferentes ciudades de la península, algunos de los cuales en la capital española. Valgan, a título de ejemplo, Prudencio Álvarez Sotomayor, el otrora jefe de la casa Real, Atanasio de Oñate, y los políticos (y empresarios) Carlos Calderón Vasco o Francisco Romero Robledo. Contaba entonces, de hecho, la Trasatlántica con diversos accionistas vinculados al ejército y a la política tanto como otros pertenecientes a la aristocracia del país, muchos relacionados directamente con las colonias españolas de Ultramar, tal que Ramón Blanco Erenas, (la viuda de) Antonio Caballero de Rodas, el duque de la Unión de Cuba o el marqués de Guadalest, entre otros. Una naviera, la Compañía Trasatlántica, dependiente de las subvenciones del Estado y participada, como se ve, por individuos partícipes de alguna de las esferas del poder. Y una naviera que, en virtud de sus acuerdos con el Estado, cubría diferentes servicios de línea, en su mayor parte subvencionados.

Las líneas de la Compañía Trasatlántica

En enero de 1882 y a raíz de su pugna con el marqués de Campo, la Compañía Trasatlántica había creado una línea Habana-Veracruz como extensión de la línea Cádiz-Habana.²⁸³ En los siguientes meses establecieron «con vapores auxiliares [otros] servicios que enlazaban los principales puertos de nuestras Antillas entre sí, y a la Península con ellos y con Colon y toda la costa del Pacífico, desde Valparaiso hasta San Francisco».²⁸⁴ Esta verdadera red interantillana se instituyó al margen del contratista oficial, que no era otro que Ramon Herrera. No obstante, dos años más tarde y para evitar una competencia perjudicial para ambas compañías, la Trasatlántica estableció con aquel empresario cubano un acuerdo duopólico en torno a la frecuencia y a los precios del servicio.²⁸⁵

²⁸³ AHN, Ultramar, legajo 4.813.

²⁸⁴ *Compañía Trasatlántica. Memoria leída en la Junta General de Accionistas celebrada en Barcelona el día 22 de junio de 1882.* La conexión con el Pacífico la hacían «en combinación con el ferrocarril de Panamá y los vapores que frecuentan aquellas costas».

²⁸⁵ En la memoria correspondiente a 1883 los gestores de la naviera afirmaban que los «ramales de Antillas y Colon han mejorado en sus resultados y mejorarán, aún más, merced a las modificaciones introducidas y a los acuerdos a que hemos llegado con nuestros competidores». El año siguiente insistieron en la mejora merced a la «retirada de los buques del señor Marqués de Campo de esa navegación» y la «inteligencia con los que hoy desempeñan el servicio oficial interantillano».

La línea de Veracruz alcanzó una frecuencia de cuatro viajes al mes, en los que los vapores de la Compañía Trasatlántica transportaban una media de 852 Toneladas de carga y 52 pasajeros por viaje.²⁸⁶ En enero de 1886, las gestiones de Carlos Calderon Vasco permitieron a la naviera establecer un convenio con el Gobierno de México merced al cual esta república subvencionaba la línea Habana-Veracruz de manera indirecta: es decir, aceptando la rebaja de un pequeño porcentaje en los aranceles que gravaban a las mercancías transportadas en los buques de la Trasatlántica.²⁸⁷ El propio Carlos Calderon fue comisionado por la naviera para negociar con otros gobiernos acuerdos semejantes. En abril de 1888, la antigua naviera López firmaba un convenio con el Gobierno de Costa Rica que les obligó a modificar ligeramente el itinerario de la línea, a cambio de otorgarles beneficios similares.²⁸⁸ Poco después, también en 1888, la Compañía actualizó el convenio firmado con el gobierno mejicano, que decidía limitar entonces las rebajas arancelarias para aumentar la subvención directa a la naviera, lo que tuvo efecto hasta 1891.

Las otras dos líneas de aquella red interantillana establecidas en 1882 unían (por separado) los puertos de San Juan-Mayagüez y Ponce (en Puerto Rico); y los de la Habana-Gibara-Nuevitas y Santiago (en Cuba) con La Guaira, Puerto Cabello, Cartagena y Colon (en Venezuela). Merced al nuevo convenio, por cada una de esas tres líneas auxiliares la naviera de los Comillas percibió a partir de 1887 la misma subvención establecida para la línea de Santander o Cádiz a La Habana: 10,18 pesetas por milla recorrida.

El contrato de 1887 obligaba a la Trasatlántica a crear, como extensión de la línea Cádiz-Habana, un nuevo servicio remunerado con la mis-

²⁸⁶ *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 49, 10.03.1891: a lo largo de 1890 los vapores de la Trasatlántica transportaron un total de 41.120 toneladas de carga y 2.482 pasajeros, en los 48 viajes que efectuaron entre La Habana y Veracruz.

²⁸⁷ AHPB, Luis Gonzaga Soler y Pla, manual de 1886, 1ª parte, 30.01.1886, fols. 414-416; 04.02.1886, fols. 469-474. La Junta de Gobierno de la Trasatlántica apoderó a Calderon para ultimar «en Méjico con aquel Gobierno el contrato del servicio bajo las bases que se acaban de leer» en la reunión celebrada el 21 de enero. Calderon comisionó, además, a José Toriello Guerra y a Ramon Toriello Vallarino como representantes de la Compañía Trasatlántica en México, v. AHPB, Luis Gonzaga Soler y Pla, manual de 1886, 6ª parte, 03.11.1886, fol. 5442 y ss. No obstante, a partir de 1890 el Delegado mexicano de la naviera fue José Daniel Bousquet y Soler, fallecido en 1909, v. AHPB, Luis Gonzaga Soler y Pla, manual de 1890, 2ª parte, 07.03.1890, fol. 924 y ss.

²⁸⁸ *Revista de la Cámara de Comercio Española en Tánger*, núm. 10, marzo-abril 1888, pp. 26-27: «la Compañía Trasatlántica ha llegado a un convenio con el Gobierno de la República de Costa Rica, merced al cual, a cambio de que nuestros vapores correos toquen al menos una vez al mes en el puerto de Limon y conduzcan la correspondencia de aquel país, obtendrán las mercancías que importen por el referido puerto una rebaja de 5 % en los derechos de aduanas».

ma cantidad, que enlazaba la capital cubana con la ciudad de Nueva York. De hecho, esta nueva ruta se consolidó pronto como la más rentable de todas las líneas servidas por la naviera. Por otro lado, a resultas de diferentes presiones nacidas en la ciudad de Vigo, Práxedes M. Sagasta había accedido, de acuerdo con la naviera, a ampliar el primer contrato con la Compañía Trasatlántica añadiendo una nueva línea que uniese dicho puerto con los de San Juan (en Puerto Rico) y Colon. Los viajes, que debían tener una periodicidad mensual, se iniciaron el 30 de enero de 1888,²⁸⁹ y si bien se había establecido un año de prueba, lo cierto es que el resultado de la línea aconsejó su mantenimiento, al menos hasta finales de 1891, fecha en que acabó desapareciendo.

En octubre de 1894, la antigua naviera López estableció un nuevo servicio para enlazar, con una periodicidad mensual, los puertos de Santander y Vigo con San Juan de Puerto Rico. A pesar de que dicha línea no estaba contemplada en el contrato de 1887, los administradores de la naviera consiguieron una «subvención por cada travesía de ida o retorno, [de] 8.333 pesetas, pagaderas en metálico mensualmente» en Madrid por el Ministerio de Ultramar.²⁹⁰ Sin embargo, los resultados de esta nueva línea no debieron responder a las expectativas, y así su vida sería tan efímera como la que había cubierto la ruta Vigo-Colon. Aceptando, por otro lado, las sugerencias de la Trasatlántica, el contrato de 1887 recogía el establecimiento de un nuevo servicio, de periodicidad bimestral, que debía unir los puertos de la península con los del Río de la Plata. La línea comenzó a funcionar en 1888, servida por el vapor *Buenos Aires*, construido *ex profeso* en Dumbarton (Escocia), en 1887, por los astilleros William Denny and Brothers, a los que la Trasatlántica pagó 2.450.000 pesetas.²⁹¹

En la memoria leída a finales de 1888 en la Junta de Accionistas, el Presidente de la Compañía Trasatlántica afirmaba (en relación a los nuevos servicios) que «los resultados económicos de los mismos no han sido mejores de lo que era de esperar en líneas de nueva creación»; no

²⁸⁹ En abril de 1889 se acordó adelantar la salida de los buques de Vigo al día 25 de cada mes. En realidad, los administradores de la Trasatlántica los hacían zarpar de Barcelona diez días antes, para recorrer después varios puertos de la península; v. MMB, fondo Compañía Trasatlántica, Reales Órdenes 1711 y 2.145. *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 1, 15.08.1889.

²⁹⁰ *Revista General de la Marina Militar y Mercante Española*, agosto 1894, núm. 41, pp. 642-643. Recogen una Real Orden de 6 de agosto publicada en la Gaceta de Madrid.

²⁹¹ MMB, fondo Compañía Trasatlántica, Real Orden 1904: «su andar medio con tiro natural es de 13^{'''}7 millas y de 15 1/2 a 16 con tiro forzado; sus cabidas de 9.300 toneladas y su estado general completamente nuevo». Una copia del título de registro de dicho vapor en: BTG, fondo Compañía Trasatlántica, carpeta Vapor Buenos Aires.

obstante, resaltaba los buenos resultados de la línea de Buenos Aires, la cual «es ya una de las más favorecidas, por no decir la más favorecida del público».²⁹² De hecho, en aquellos años se había desatado ya el importante flujo migratorio de la península hacia Argentina, y así los vapores de la Trasatlántica ocuparan un lugar destacado en la nómina de los barcos de la emigración.²⁹³ En abril de 1889 la sociedad Antonio López y Cía. de Buenos Aires firmó un contrato con el gobierno de su país merced al cual el Estado argentino financiaría «la conducción de inmigrantes» españoles en los barcos de la Trasatlántica.²⁹⁴ La casa Díaz y Taranco de Montevideo (Uruguay) recibió en julio de 1890 poderes homólogos a la firma de Buenos Aires, para actuar en representación de la susodicha naviera ante el gobierno uruguayo.²⁹⁵ En noviembre de 1889, los gestores de la misma consiguieron firmar un nuevo contrato con el gobierno argentino, con una vigencia prevista de diez años, merced al cual aquella república suramericana se comprometía a subvencionar regularmente a la naviera por el servicio del Río de la Plata. Los comisionados de la Compañía Trasatlántica negociaron, asimismo, un contrato similar con el gobierno uruguayo, que, sin embargo, no llegó a firmarse.²⁹⁶ Por otro lado, al finalizar 1889 los gestores de la naviera propusieron «al gobierno la conversión de dicho servicio en mensual [...] ante la evidente insuficiencia de nuestro servicio actual».²⁹⁷ Pocos meses después, el Consejo de Ministros accedió a la solicitud, doblándose desde entonces la frecuencia de la línea del Plata. A corto plazo, no obstante, dicho servicio dejó de remunerar a la naviera para pasar a ser deficitario.

²⁹² *Compañía Trasatlántica. Memoria leída en la Junta General de Accionistas celebrada en Barcelona el día 29 de diciembre de 1888.*

²⁹³ Llorca (1994).

²⁹⁴ AHPB, Luis Gonzaga Soler y Pla, manual de 1889, 4ª parte, 03.07.1889, fol. 3410 y ss.

²⁹⁵ AHPB, Luis Gonzaga Soler y Pla, manual de 1890, 4ª parte, 01.07.1890, fol. 2776 y ss.

²⁹⁶ *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 4, 30.09.1889. En la Memoria presentada a la Junta de accionistas de la empresa de diciembre de 1889, el Presidente de la Trasatlántica informó a los accionistas de que, aprobado el contrato con el Gobierno Argentino, está pasando el preceptivo trámite parlamentario en tanto que «proyecto de ley, concediendo a nuestra compañía una subvención que sería la única otorgada a la bandera extranjera en aquella república».

²⁹⁷ *Compañía Trasatlántica. Memoria leída en la Junta General de Accionistas celebrada en Barcelona el día 30 de diciembre de 1889. Revista de Navegación y Comercio*, núm. 4, 30.09.1889; núm. 11, 15.01.1890, pp. 1-2.



Vapor *Joaquín del Piélago* de la Compañía Trasatlántica Española, fue el primer vapor construido en la factoría de Matagorda. Pintura al Oleo. Autor desconocido. (Museu Marítim de Barcelona).

La línea de Filipinas

Mención especial merece la línea que unía Barcelona con Manila. Un análisis detallado del devenir del servicio de Filipinas nos ofrece una buena atalaya desde la que otear los resultados que tuvo el convenio de 1887 tanto para los objetivos del Estado como para los intereses de la Trasatlántica. He comentado ya que el principal cambio aportado por dicho convenio, en la línea filipina, radicaba en el notable incremento de la subvención directa del Ministerio de Ultramar (que casi se triplicaba en relación al contrato anterior). Se aumentó, asimismo, ligeramente el número de expediciones hasta alcanzar los trece viajes al año. Se mantuvo el puerto de Barcelona como cabecera española de la línea, si bien los vapores de la Compañía Trasatlántica zarpaban de Liverpool y (antes de llegar a la ciudad condal) hacían escala en Santander, La Coruña, Cádiz y Valencia. Después de Barcelona, los buques recalaban en los puertos de Port-Said, Adén, Colombo y Singapur antes de llegar a Manila.

El Ministerio de Marina, sin infraestructura propia en el mediterráneo y en el índico, se vio obligado a utilizar «los depósitos [de Carbón] que esa Compañía tiene establecidos en todo el trayecto hasta aquellas islas» Filipinas en diferentes ocasiones, y especialmente en marzo de 1890, al enviar los cruceros *Castilla*, *Ulloa* y *Don Juan de Austria* al Apostadero de Cavite.²⁹⁸ De hecho, había sido precisamente la negativa de la Trasatlántica (y de otras navieras) la que había dado al traste con los intentos de crear una base española en el mar Rojo como avanzadilla hacia las Filipinas (Salom, 1989). Con esas mutuas dependencias, el Ministerio de Ultramar no quiso aprovechar el nuevo contrato de 1886-87 para acabar con las notables deficiencias observadas en la prestación del servicio. Unas deficiencias que podemos clasificar en dos grupos: aquellas relativas a la calidad del mismo (sobre todo, el mal trato al pasaje); y las que destapaban la inadecuación de la línea a los objetivos supuestamente perseguidos por el Ministerio de Ultramar.

Sobre la calidad del servicio nos han llegado varios testimonios. Por ejemplo, Joaquín Beneyto, Juez de Primera Instancia de Ilocos Norte, denunció en julio de 1886 al llegar a la península en el vapor *España* la negligencia del personal del buque, y la mala calidad de las comidas: «En el mar rojo no sólo no [se] ha puesto algunos días el doble toldo sino que en dos noches [se] suprimió el único, aunque al pasaje le fuera dable el acos-

²⁹⁸ MMB, fondo Compañía Trasatlántica, Real Orden 2466.

tarse o estar sobre cubierta [...] En cuanto a la alimentación corren versiones a bordo que nada se le puede advertir al mayordomo, por ser este sobrino de un empleado de influencia en la Compañía, siendo una potencia a bordo».²⁹⁹ Aquella no fue la única queja registrada. Cuatro años más tarde se registró una protesta colectiva de veinticinco pasajeros del vapor *San Ignacio de Loyola*, que hacían hincapié en que dicho buque era manifiestamente inferior a los que servían las líneas de vapores-correo de otras metrópolis europeas. Centraban su exposición en el sistema de iluminación del buque, y proponían «que aquel se varíe por luces eléctricas, [... lo] que colocaría a nuestros correos a la altura de otras líneas».³⁰⁰ Pero lo realmente importante era la inadecuación de la línea de Filipinas a los objetivos supuestamente perseguidos por el Ministerio de Ultramar. El senador Félix S. Alonso se quejaba de que los vapores venían tan cargados desde Liverpool que al recalar en los puertos españoles (y muy especialmente en el de Barcelona, cabecera de la línea) no tenían espacio en sus bodegas para cargar mercancías con destino a Manila. En mayo de 1888 denunció en la Cámara Alta que: «En el último viaje del vapor *Reina Mercedes* se quedaron las mercancías sin embarcar, no obstante haber sido aceptadas por los consignatarios para su transporte en dicho vapor».³⁰¹

Cuadro 42
FLOTA DE LA COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA EN 1890

NOMBRE	(1)	Ton. total	Ton. neto	(2)	Material
Patricio de Satrústegui	1866	2.171	1.281	400	Hierro
Baldomero Iglesias	1866	1.822	1.115	300	«
San Ignacio	1867	3.227	2.298	350	«
Méndez-Núñez	1870	2.331	1.501	370	«
Ciudad Condal	1872	2.595	1.616	350	«
Larache	1872	1.543	980	173	«
Rabat	1872	869	514	150	«
España	1872	2.678	1.734	270	«
Habana	1872	2.678	1.573	450	«

²⁹⁹ MMB, fondo Compañía Trasatlántica, Real Orden 1402.

³⁰⁰ MMB, fondo Compañía Trasatlántica, Real Orden 2693.

³⁰¹ MMB, fondo Compañía Trasatlántica, Real Orden 1865.

NOMBRE	(1)	Ton. total	Ton. neto	(2)	Material
Vizcaya	1872	2.458	1.387	350	«
Veracruz	1875	2.909	1.898	400	«
Panamá	1875	2.085	1.347	300	«
Tánger	1875	234	124	70	«
Méjico	1876	2.101	1.359	300	«
Santo Domingo	1877	2.911	1.856	300	«
Ciudad de Cádiz	1878	3.084	1.841	600	«
Reina Mercedes	1878	3.181	2.074	500	«
Mogador	1879	437	217	55	«
Antonio López	1881	3.709	1.979	700	Acero
Isla de Mindanao	1881	4.142	3.036	500	Hierro
Isla de Panay	1882	3.550	2.332	500	«
Isla de Luzón	1882	4.252	2.773	860	«
Manuel Villaverde	1882	1.501	951	250	«
San Agustín	1882	2.359	1.542	400	«
San Francisco	1882	2.635	1.720	400	«
Cataluña	1883	3.785	2.217	760	«
Ciudad de Santander	1883	3.869	2.296	760	«
Fernando Poo	1885	128	68	(?)	«
Buenos Aires	1887	5.311	3.765	627	Acero
Alfonso XII	1888	5.206	3.418	700	«
Alfonso XIII	1889	5.125	3.585	614	«
Montevideo	1889	5.297	3.673	614	«
Reina María Cristina	1889	5.161	3.634	614	«

(1) Año de construcción

(2) Fuerza en caballos (nominales)

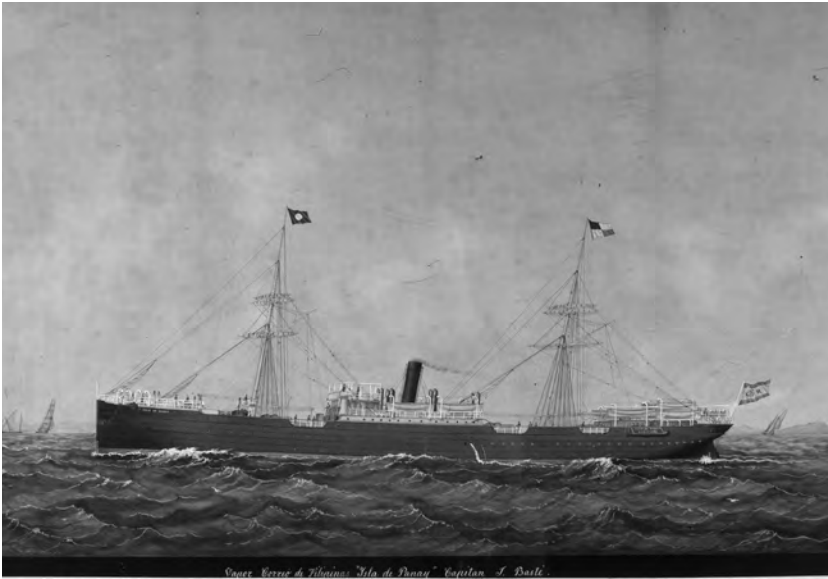
FUENTE: *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 31, 10.11.1890.

La justificación política del esfuerzo presupuestario del Ministerio de Ultramar radicaba en el carácter oficial del servicio: un instrumento para aumentar el intercambio comercial (y, por ende, las relaciones económicas) entre la metrópoli y el archipiélago asiático. Los resultados de la línea

fueron bien distintos; por ejemplo, un conocedor de las relaciones mercantiles entre la Península y Filipinas afirmaba en 1888 (a los ocho años del establecimiento de la línea de vapores) que la apertura del Canal de Suez había sido mejor aprovechada por otras naciones europeas: «más han ganado los extranjeros con la apertura del canal que nuestros compatriotas de aquende, respecto al archipiélago: las extranjeras naciones conocen palmo a palmo Filipinas hasta en sus intrincados bosques, mientras España, con ser posesión suya, todo lo ignora»³⁰². La Compañía Trasatlántica, sin renunciar al flete por el tabaco y a la subvención oficial, cargaba sus bodegas en Gran Bretaña prescindiendo de tales consideraciones. El expediente que siguió a la denuncia de Félix S. Alonso concluyó cuando la Cámara de Comercio de Barcelona quiso silenciar las quejas reconociendo, únicamente, «que sólo una vez, un vapor, dejó de tomar unas 42 toneladas». Pero no debemos olvidar que el entonces Presidente de dicha Cámara de Comercio, Manuel Girona y Agrafel, era miembro del Consejo de Administración de la Trasatlántica.

Estos hechos se volvieron a repetir, sin embargo, con cierta frecuencia, lo cual explica que en los últimos años de la dominación española sobre Filipinas (en concreto, en diciembre de 1897, casi diez años después de la denuncia de Félix S. Alonso) el Ministro de Ultramar se interesara nuevamente por «si la Compañía Trasatlántica completa la carga de sus buques en Liverpool y al llegar estos a Barcelona tienen poca o ninguna cabida [...] y por] si el hecho de que queden en los muelles de Barcelona mercancías sin encontrar cabida en las expediciones ordinarias de la Compañía Trasatlántica, es resultado de un aumento constante del comercio con el Archipiélago, o producto de circunstancias accidentales». La respuesta del negociado de vapores-correos resulta significativa: en 1896 los buques de la naviera subvencionada «reservaron hueco para las mercancías nacionales [...] en una proporción de 43 %, y en el año 1897, en más de un 70 %, resultando además, que la carga que dejaron en tierra los correos, la tomaron los vapores extraordinarios en su totalidad». Sólo puede disfrazar, aunque no esconder, que de un total de 21.664 toneladas métricas transportadas de Europa a Filipinas por la Trasatlántica en 1896, 10.394 habían

³⁰² *Conferencias dadas ...* (1890): Conferencia 10ª: «Filipinas en la exposición universal de Barcelona por D. Graciano López Jaena», p. 252. También la *Revista General de la Marina Mercante Española*, núm. 2, septiembre 1892, p. 61, señala como frente a los 26 vapores españoles, habían salido de Liverpool en 1891 un total de «48 buques [no españoles], conduciendo cuando menos de 70 a 75.000 toneladas». No obstante, a raíz del Arancel de 1891 se modificó esta situación, y España incrementaría notablemente sus exportaciones a Filipinas, cfr. Elizalde (1998).



Vapor *Isla de Panay* de la Compañía Trasatlántica Española, 1891. Tempera.
Autor: Josep Pineda Guerra. (Museu Marítim de Barcelona).

sido embarcadas en Liverpool.³⁰³ Un hecho que contrasta con el notable aumento de las exportaciones españolas a Filipinas en 1896, cuyos valores se habían incrementado en un 160 por 100 en relación al año anterior. Y con las apreciaciones de la patronal catalana, el Fomento del Trabajo Nacional, cuyos responsables apuntaban en 1897 que, las exportaciones aún habían «de adquirir mayor vuelo, por irse acostumbrando la población filipina, al consumo de artículos peninsulares y por el hecho de fabricarse ya especialmente para aquel mercado, prestando atención a sus gustos y necesidades, buscando compensación a las irreparables pérdidas que han experimentado en el mercado de las Antillas».³⁰⁴

Aunque no respondía a los objetivos establecidos en el contrato, la Trasatlántica sacó rentabilidad a su línea de Filipinas. De hecho, la naviera obtuvo más beneficios, incluso, que los que ingresó por la línea de las Antillas, cuya explotación había empezado veintidos años antes. De sus cinco rutas transoceánicas sólo la línea de Vigo-Colon registró pérdidas. De las cuatro que proporcionaron beneficios, el servicio de Filipinas resultó el más rentable: por cada milla recorrida la Trasatlántica ingresaba 3'11 pesetas. A su vez, ingresaba 2'96 por milla recorrida en el servicio a Nueva York, 2'3 pesetas en la línea de Cuba y 0'75 pesetas en la de Buenos Aires.

La ampliación del número anual de viajes al Río de la Plata se tradujo en un descenso de la rentabilidad neta de la línea. No fue el único cambio registrado: en 1890 habían desaparecido los deficitarios servicios menores de Málaga-Ceuta y Marruecos. En ese año, la línea de Nueva York apareció como la línea más rentable. De hecho, se puede establecer una relación directa entre subvención pública y beneficios. Por otro lado, en la línea Habana-Nueva York la aportación del Estado representa en 1890 un 57'2 por 100 de los ingresos brutos. Aunque a primera vista puede parecer que en 1890 la línea de Filipinas (la segunda más rentable) está menos subvencionada que la de Cuba (un 23'4 por 100 *versus* un 28'3) debemos tener en cuenta que una parte importante de las 946.051 pesetas que obtuvieron de los fletes se derivaban del suministro de tabaco en rama, o bien para el monopolio español (que había dejado de gestionar directamente el Ministerio de Hacienda para traspasarlo a la Compañía Arrendataria de Tabacos), o bien para hacer frente a los contratos y compromisos de otra empresa del *holding*: la Compañía General de Tabacos de Filipinas.

Eran, de hecho, las subvenciones oficiales recibidas del Estado las que garantizaban la supervivencia de una empresa que, sin las mismas, se

³⁰³ AHN, Ultramar, legajo 4981.

³⁰⁴ *ibidem*.

hubiese declarado en quiebra. No es exagerado afirmar que, sin las ayudas estatales, la Trasatlántica era un negocio ruinoso. En 1889 la compañía obtuvo unos beneficios de explotación de 1.973.548 pesetas, cifra que apenas se diferencia de la subvención directa del Estado: 1.721.194 pesetas. El siguiente ejercicio, en 1890, las ayudas del Estado representaron el 93% por 100 de los beneficios de explotación. A estas cifras cabe sumar las subvenciones percibidas por la Trasatlántica de otros estados hispanoamericanos (como México, Costa Rica y Argentina) que fueron de 289.600 pesetas en 1889, y de 288.061 en 1890.

Volviendo a la línea de Filipinas cabe señalar que el fin de la soberanía española sobre aquel archipiélago, tras el Tratado de París, no comportó el fin de la misma. Ni tampoco significó el fin de la subvención del Estado. De hecho, si la naviera presidida por Comillas mantuvo, en las primeras décadas del siglo XX, la única línea regular que comunicaba el archipiélago filipino con España, era merced a la ayuda que seguía percibiendo del Tesoro gracias al convenio de 1887, firmado con una vigencia de 20 años. No obstante, cada vez se alzaban más voces que cuestionaban la utilidad de la aportación del Estado. En la Fundación Antonio Maura se conserva un interesante documento (sin fecha ni autor, pero que parece ser de 1905 y obra de la Trasatlántica) titulado «Inconvenientes y ventajas de la supresión de la Línea de Filipinas y su repercusión sobre el costo total de los demás servicios».³⁰⁵ Por medio de este informe la Trasatlántica pretende responder a un Dictamen oficial que cuestionaba la vigencia de la relación privilegiada entre dicha naviera y el Estado. Los argumentos que utiliza la naviera descubren lo poco que habían cambiado los resultados de la después del 98. Tras constatar que la línea de la naviera subvencionada era «la única comunicación directa que nos une a aquellas regiones» se arrogaba una importancia económica que no se correspondía con la realidad, afirmando que si se suprimiese la línea «España abandonaría la posición conquistada en aquellos lejanos países». No tuvieron más remedio que reconocer, a continuación, que es una «posición muy modesta hoy, pero que sería difícil y costoso volver a adquirir si se abandonase».

También tras el 98 la línea seguía dependiendo de las cargas embarcadas en puertos británicos, y así lo reconocen implícitamente al hablar de «Inglaterra, cuyo tráfico proporciona alimento indispensable a esta línea». Si aquella línea de Filipinas servía para transportar mercancías de otros

³⁰⁵ FAM, fondo Antonio Maura Montaner, legajo 404-1, carpeta 18.

países hacia un archipiélago que había dejado de ser colonia española, y cuyas relaciones económicas con su ex-metrópoli eran mínimas, cabe preguntarse ¿a qué venía solicitar el mantenimiento de la subvención? La respuesta es obvia: sólo la ayuda directa del erario público seguía permitiendo mantener una empresa, como la Trasatlántica, que en un supuesto de libre mercado y competencia no hubiese sido capaz de sobrevivir. De aquella manera los hombres del grupo Comillas se aseguraban además la pervivencia de una línea naviera regular que beneficiaba, especialmente, a otra empresa del *holding*: la Compañía General de Tabacos de Filipinas. En efecto, por medio de los vapores de la Trasatlántica, Tabacos de Filipinas pudo dar salida a su producción tabacalera (y de otros productos) destinados a los mercados español y europeo, así como cumplir con sus múltiples contratos de suministro a los diferentes monopolios tabacaleros estatales (Italia, Austria-Hungría, ...). La firma tabaquera pudo beneficiarse, además, de unos fletes reducidos merced a los cuales disminuyó el coste final de la mercancía a su entrega.

El arsenal civil de Barcelona

De la misma manera que la pionera Compañía Catalana de Vapor había impulsado la creación en Barcelona de una factoría de construcciones mecánicas (los Talleres Nuevo Vulcano), también la Compañía Trasatlántica impulsaría una factoría con objetivos similares. Me refiero al Arsenal Civil de Barcelona, una firma industrial con una notable actividad productiva entre 1891 y 1899. El origen de aquella iniciativa nació, en realidad, a partir de la iniciativa de Alejandro Wohlguemuth, Ingeniero Civil de Artes y Manufacturas nacido en Bélgica pero diplomado en París, quien optó por instalarse en Barcelona tras culminar sus estudios. Mediada la década de 1870 Wohlguemuth se ofrecía desde su despacho particular de la céntrica Rambla para la «venta e instalación de toda clase de máquinas y material de fábrica de gas, filatura y tejido, de algodón, lana, yute [y] lino [... para la realización de] estudios, planos y presupuestos para instalaciones y reformas de fábricas», así como para instalar «hornos, calderas, máquinas de vapor y transmisiones privilegiadas y garantizadas por un consumo mínimo de carbón».³⁰⁶ Precisamente con objeto de dar curso al negocio,

³⁰⁶ Carta de A. Wohlguemuth a Sres. Asbert Soucheron y Cía, en Barcelona a 25 de mayo de 1877. Información facilitada amablemente por Raimon Soler.

Wohlguemuth se asoció en 1879 con el mecánico Teodoro Allard y con el fundidor Alejandro Jannuaire constituyendo A. Jannuaire Allard y Cía, una sociedad impulsada por el deseo de «reunir y explotar en beneficio común los conocimientos teóricos y prácticos que poseen los [tres] comparecientes en el arte de la fundición de metales y construcciones mecánicas» y cuyo taller ubicaron en la barcelonesa calle de Vilà i Vilà.³⁰⁷

Como ha señalado Francesc Cabana, Wohlguemuth quiso ampliar años después las actividades de aquel taller para convertirlo en una factoría naval (Cabana, 1992). En efecto, el ingeniero belga decidió ampliar su «casa constructora establecida hace largos años en Barcelona» y disponerla «a ofrecer sus servicios al Estado para la construcción de la escuadra votada en Cortes» en junio 1886, movido por la esperanza de contratar con el Ministerio de Marina algunos de los buques contemplados en la famosa Ley de la Escuadra. Recogiendo, en cierta medida, un proyecto similar propuesto un año antes por Isidro Bertran, Wohlguemuth hacía gala de un optimismo desmesurado al asegurar que la inversión inicial (que cifraba en 12'5 millones de pesetas) quedaría muy pronto amortizada.³⁰⁸ Secundado por el también ingeniero Francisco Pascual Puig, vecino del Masnou, en una subasta celebrada por las autoridades de Marina el 30 de junio de 1886 Wohlguemuth arrebató a Navegación e Industria (léase, Nuevo Vulcano) y a La Maquinista la construcción de «tres juegos de calderas tipo Pelicano con sus chimeneas, piezas de respeto y demás accesorios» que entregó antes de acabar ese año.³⁰⁹ Las cosas pintaban bien y el ingeniero belga recibió permiso, en septiembre de 1886, para edificar el «taller de construcción de cascos, primera de las edificaciones que constituyen su proyectado Arsenal Civil» en las barcelonesas playas de Casa Antúnez.³¹⁰ Un lugar privilegiado para la construcción naval, donde se fundarían años más tarde los astilleros Burell y Cía (1895), los astilleros Cardona (1914), los astilleros Minguell (1916) y los astilleros B.B.G. (1919).³¹¹

³⁰⁷ AHPB, José Falp, manual de 1879, 2ª parte, 24.03.1879, fols. 885-891. La referencia al domicilio de la fundición así como a la nacionalidad de Wohlguemuth en Cabana (1992), pp. 98-100. Según Moreno (1990) Wohlguemuth no era belga sino alemán.

³⁰⁸ Wohlguemuth (1886). Sobre el proyecto anterior, v. Bertran (1885).

³⁰⁹ AHPB, José María Vives y Mendoza, manual de 1886, 3ª parte, 23.08.1886, fols. 2539-2551. Las calderas fueron presupuestadas en apenas 61.837 pesetas.

³¹⁰ *Arsenal Civil: quan ...* (1996). Otro trabajo similar, basado también en recopilar fotocopias de materiales diferentes y recortes de prensa sobre el Arsenal Civil en: Baños (1995).

³¹¹ García (1997).

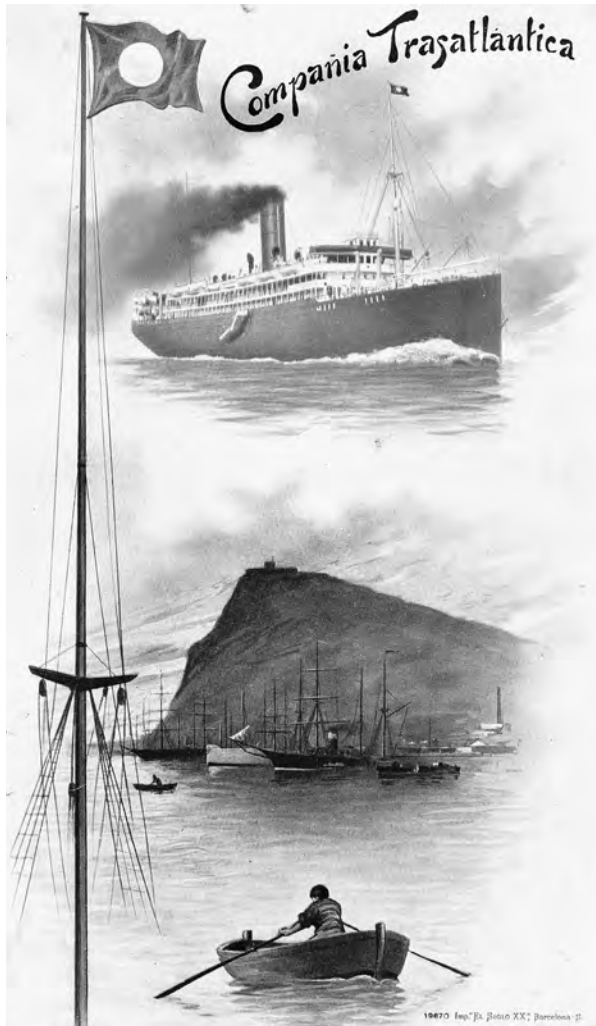
Wohlguemuth no consiguió, sin embargo, hacerse más que con la construcción de aquella «pequeña maquinita» del *Cóndor* (botada en diciembre de 1887) y de las tres calderas a que he hecho referencia. Precisamente, la falta de pedidos de la Armada situó a la factoría Wohlguemuth en una encrucijada crítica: tres años después de su inicio, la viabilidad económica del proyecto estaba seriamente amenazada, especialmente, en relación a la incapacidad de amortizar la inversión realizada y de encontrar fuentes de financiación para culminar el proyecto. La principal naviera de la matrícula de Barcelona, la Compañía Trasatlántica, mostró entonces un marcado interés por la factoría de Casa Antúnez. Y es que a finales de los años 1880 la propia Trasatlántica estaba completando el complejo industrial que había desarrollado en la bahía de Cádiz añadiéndole unos astilleros en las playas de Matagorda.³¹² En abril de 1890, la naviera del *holding* Comillas contrató con el ingeniero belga la construcción en su factoría de la maquinaria del primer vapor construido en las nuevas atarazanas de Matagorda, el *Joaquín del Piélagos*.³¹³ La Compañía Trasatlántica no se limitó, sin embargo, a servirle pedidos. De entrada, debió financiar la propia construcción de la máquina del buque; además (y paralelamente) sus responsables entablaron conversaciones directas con Wohlguemuth para comprarle la factoría. Las negociaciones culminaron en otoño de 1891 y así, el 11 de noviembre de aquel año, pudo constituirse la sociedad anónima Arsenal Civil de Barcelona.³¹⁴ La memoria que los administradores de la Trasatlántica presentaron a la Junta de Accionistas de diciembre de 1891 resume el proceso de constitución de la nueva empresa: «El propósito de facilitar la construcción de las máquinas del *Joaquín del Piélagos* en un establecimiento nacional, nos impuso la necesidad de prestar algunas cantidades al que elegimos, viniendo como consecuencia de esos anticipos, a representar nuestra Compañía una parte del Capital de la Sociedad que ha sustituido a dicho establecimiento en la nueva organización que recientemente se le ha dado».³¹⁵

³¹² Romero (1999); Houpt, Ortiz-Villajos (1998) y Rodrigo (1998a).

³¹³ BTG, fondo Compañía Trasatlántica, «Vapor Joaquín Piélagos. Resumen de la cuenta de costo y comparación con el de un buque igual construido en Inglaterra. Cádiz, 28 de junio de 1892». La construcción del vapor *Joaquín del Piélagos* permitió a la Trasatlántica realizar una campaña publicitaria de sus instalaciones industriales, con descripciones elogiosas de las cualidades del nuevo vapor como las que aparecieron en todos los números de la *Revista de Navegación y Comercio* a partir del número 38, correspondiente al 30 de junio de 1892, y, especialmente, en el número extraordinario del 20 de enero de 1893 dedicado íntegramente al mismo.

³¹⁴ ANC, fondo Güell-Comillas, 2.1.1.

³¹⁵ *Memoria presentada por la Compañía Trasatlántica en la Junta General Ordinaria de Accionistas de 30 de diciembre de 1891.*



Portada de la carpeta que la Compañía Trasatlantica Española daba a los pasajeros con la documentación del viaje.
(Museu Marítim de Barcelona).

Con un capital inicial de 1.250.000 pesetas, los socios fundadores del Arsenal Civil fueron la Compañía Trasatlántica, por un lado, y, por otro, el propio presidente de la naviera, Claudio López Bru, segundo marqués de Comillas. El objeto social de la nueva empresa no era otro que «dedicarse a la fundición y construcción de máquinas, buques y demás trabajos análogos en hierro y otros metales». Para ello, compraron los talleres construidos por Wohlghemuth así como el solar donde se ubicaba la Factoría.³¹⁶ Y tras tomar posesión del establecimiento, la Trasatlántica desplazó rápidamente a Alejandro Wohlguemuth de la dirección técnica, colocando en su lugar al ingeniero Enrique Satrústegui Barrie, segundo Barón de Satrústegui, nombrado Administrador Gerente de la Factoría e hijo de uno de los fundadores de la firma A. López y Cía., en 1857, el guipuzcoano Patricio Satrústegui. Al parecer, durante un tiempo el ingeniero belga colaboró con la Dirección técnica del establecimiento aunque en marzo de 1893 optó por retirarse de la compañía.³¹⁷

La Compañía Trasatlántica proporcionó la inyección de capital necesaria para ampliar aquellas instalaciones de Casa Antúnez hasta convertirlas en una verdadera factoría de construcciones mecánicas. Apenas catorce meses después de la creación de la sociedad Arsenal Civil de Barcelona, en enero de 1893, las citadas instalaciones, ubicadas «en las playas del Llobregat a 3.500 metros en línea recta de la boca del puerto de Barcelona», contenían «varios edificios destinados a las diferentes secciones en que se dividen los trabajos [...] El edificio principal, construido de ladrillo, hierro y madera, consta de tres naves adosadas [...] Una de las naves está destinada a calderería y fragua, y las otras dos a maquinaria y ajustaje, carpintería y sala de trazados. Un patio separa este edificio del de fundición [...] Las gradas cubiertas y el edificio de galvanización son construcciones ligeras [...] Últimamente se ha construido un edificio para carpintería y modelos y en breve se hará el destinado para almacén general y otro para oficinas técnicas y administrativas». En general, sus terrenos sumaban entonces 210.000 metros cuadrados, de los que 14.860 estaban cercados y más de 10.000 estaban construidos.³¹⁸

Tras el cambio de propietarios, los pedidos al Arsenal Civil empezaron a multiplicarse. Para el éxito de una empresa de esas características, la pericia técnica fue una condición necesaria pero no imprescindible; de mayor importancia resultaron las relaciones de sus propietarios con el po-

³¹⁶ AHPB, Luis Gonzaga Soler y Pla, manual de 1893, 5ª parte, 30.09.1893, fols. 3703-3724.

³¹⁷ AHPB, Luis Gonzaga Soler y Pla, manual de 1893, 2ª parte, 27.03.1893, fols. 1320-1323.

³¹⁸ *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 113, 15.01.1893, pp. 23-26.

der político y, especialmente, la demanda surgida por otras compañías del grupo empresarial Comillas. Poco después, sus nuevos gestores consiguieron contratar con la Marina la fabricación de otras dos cañoneras, nombradas *Águila* y *Cuervo*.³¹⁹ Las pruebas de la cañonera *Águila* tuvieron lugar en Barcelona el 20 de abril de 1892: se trataba de una pequeña embarcación de apenas 27 metros de eslora, con casco de acero galvanizado y que podía alcanzar una velocidad de diez millas por hora.³²⁰ Con posterioridad, en los talleres del Arsenal Civil se realizaron asimismo las calderas y máquinas de vapor para otros buques de la Armada, como el *Argos*, el *Otalora*, el *Samar* y el *Panay*.³²¹ En manos de la Compañía Trasatlántica, el Arsenal Civil no se limitó al ramo de la construcción naval sino que intentó especializarse, igualmente, en la construcción de material ferroviario, sirviendo pedidos para diferentes empresas del sector. Y es que tal como le había sucedido a La Maquinista Terrestre y Marítima o a los talleres de Alexander Hermanos, la escasez de pedidos de construcción de maquinaria empujó al Arsenal Civil a dedicarse a las construcciones metálicas, un tipo de producto con un valor añadido inferior. Hablamos de un proceso diversificador inducido por la parvedad de la demanda.³²² No obstante, buena parte de los pedidos a la factoría de Casa Antúnez vinieron de su casa matriz, la Compañía Trasatlántica, y de otras empresas de la corporación Comillas: no sólo de la compañía ferroviaria Norte sino también de la Sociedad Hullera Española y, especialmente, de la Compañía General de Tabacos de Filipinas. En general, desde la constitución del Arsenal Civil sus administradores recibieron numerosos encargos de empresas e instituciones que operaban en el archipiélago filipino. A lo largo de 1892 construyeron seis barcasas de acero para servicio de la Compañía Trasatlántica en Manila, cuatro grandes almacenes con entramado metálico para Tabacos de Filipinas así como una casa metálica (de 400 metros cuadrados) con sus dependencias para el director de la fábrica de azúcar de dicha compañía, también en la capital filipina. Además, recibieron el encargo de una grua-draga para el archipiélago y de calderas y motores para la Sociedad de Luz Eléctrica en Manila.³²³

³¹⁹ Moreno (1990).

³²⁰ *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 92, 20.05.1892.

³²¹ Publicado por la *Revista Tecnológica-Industrial*, vol. 30, marzo de 1897 y recogido en *Arsenal Civil: quan ...* (1996).

³²² AHPB, Luis Gonzaga Soler y Pla, manual de 1894, 3ª parte, 16.05.1894, fol. 1958 y ss. Su agente en Galicia era el ingeniero Esteban Sala Corbera, seguramente promotor de los puentes que el Arsenal Civil construyó en Taboada, Fagina, San Pedro y Abatán.

³²³ *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 113, 15.01.1893, pp. 23-26.

En enero de 1893 la Comisión Delegada de la firma constructora tomó el acuerdo de «nombrar Agente General del Arsenal Civil de Barcelona en las Islas Filipinas a la Compañía General de Tabacos de Filipinas». ³²⁴ Merced a las gestiones de la empresa tabacalera, el Arsenal Civil se adjudicó el «concurso celebrado con el objeto de dotar a la dársena de Subic-Olongapó de un completo material de dragado», compuesto de una draga, cuatro gánguiles y un vapor remolcador, botado en Barcelona en diciembre de 1897. ³²⁵ Recibieron, además, el encargo de «dragas para los puertos de Ilo-Ilo y Manila [...] tinglados en el puerto de Manila [...] y una cúpula giratoria para el Observatorio que los RR.PP. Jesuitas tienen en Manila». ³²⁶ Construyeron, asimismo, las máquinas del vaporcito *Padre Capitán* dedicado al «servicio de remolcador del tren de descargas en Manila» de la Compañía Trasatlántica (en 1893), así como las máquinas y el casco del vapor *Eduardo Pelayo* (en 1894), encargado por la Tabacos de Filipinas para la comunicación interior entre las islas Visayas (González, 1981). Un año después entregaron la máquina del *Isidoro Pons*, construido en Cádiz también por encargo de la firma tabacalera. El Arsenal Civil de Barcelona recibió, asimismo, algún encargo de la Sociedad Hullera Española, firma minera presidida igualmente por el marqués de Comillas, como la construcción de un buque carbonero, bautizado simplemente como *Carbonero número 10* o la fabricación de una caldera, también en 1893, caldera para el vapor *Ardanaç*, comprado tres años antes por el marqués de Comillas para transportar (entre 1890 y 1896) el carbón extraído en las minas de Asturias. ³²⁷

En diciembre de 1891, la Junta de Obras del Puerto de Barcelona acabó de redactar un primer Pliego de Condiciones mediante el cual pretendía licitar la construcción de un dique flotante y deponente del tipo Clark & Stanfield en la ciudad condal. El Arsenal Civil aspiró, entonces, a adjudicarse esa notable obra por la vía de hacerse con la patente de invención

³²⁴ AHPB, Luis Gonzaga Soler y Pla, manual de 1893, 1ª parte, 25.01.1893, fol. 217 y ss.

³²⁵ *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 224, 28.02.1898, pp. 81-83: «Se compone este tren de limpia del vapor remolcador [...] de cuatro gánguiles de una capacidad total en las cántaras de 500 toneladas, y una draga con formas a propósito para la navegación por mar, y motor a hélice que imprimirá al aparato una velocidad de seis millas por hora».

³²⁶ *Arsenal Civil: quan ...* (1996).

³²⁷ Sobre el vapor *Ardanaç*, v: AHPB, Luis Gonzaga Soler y Pla, manual de 1890, 1ª parte, 10.01.1890, fol. 127 y ss. La información sobre la nueva caldera construida en el Arsenal Civil en: *Revista de Navegación y Comercio*, 15.04.1893, pp. 149-151. En otoño de 1890, desde la administración de las minas de Aller informaban a su director Félix Parent: «continuamos la descarga del material recibido por *Ardanaç* con toda actividad», v. HUNOSA, Archivo de la Sociedad Hullera Española, Actividades económicas, O.3, contabilidad, 1890. Su venta en: AHPB, Luis Gonzaga Soler y Pla, manual de 1896, 2ª parte, 21.03.1896, fol. 1337 y ss.

(o más exactamente, de introducción) en España, y por cinco años, de ese sistema de construcción de diques. Así, en julio de 1892, la firma constructora solicitó dicha patente, a la que accedió la Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio apenas un mes más tarde. Sin embargo, los trámites preceptivos se demoraron hasta tal punto que hasta el 16 de abril de 1894 no se falló el concurso.

El Arsenal Civil no solamente no pudo hacer valer su patente, sino que perdió el concurso ante la oferta común de La Maquinista Terrestre y Marítima y la firma británica Clark & Stanfield, inventora del nuevo sistema.³²⁸ A pesar del litigio planteado por Enrique Satrústegui, en tanto que Administrador-Gerente del Arsenal Civil, La Maquinista acabó por hacerse definitivamente con la concesión de la obra.³²⁹ No obstante, como compensación, el Arsenal Civil recibió en octubre de 1895 «por la suma íntegra de su presupuesto de contrata», es decir, por 423.754 pesetas, la concesión por parte de la Junta de Obras del Puerto de la construcción de los tableros metálicos que acompañaban los careneros del susodicho dique. Poco después, en la factoría de Casa Antúnez fabricaron dichos tableros, entregándolos puntualmente a finales de 1899.³³⁰ Ese fue, probablemente, el último gran encargo del Arsenal Civil.

Si bien algún autor ha afirmado que «el Arsenal Civil de Barcelona desapareció a mediados de la década de los noventa», lo cierto es que el establecimiento de Casa Antúnez se mantuvo activo hasta 1900.³³¹ No obstante, en la coyuntura del cambio de siglo las dificultades que atravesaba la factoría barcelonesa acabaron aconsejando su cierre. Una inspección municipal descubrió, en junio de 1900, la existencia en las instalaciones del Arsenal Civil de cuatro generadores de vapor, aunque sus administradores sólo habían legalizado tres. La respuesta que su director facultativo, Juan Brunet, ofreció a título de excusa ilustra muy bien el decaimiento productivo de la Factoría: «de los cuatro generadores uno sólo está en funcionamiento, estando otro, hace ya bastante tiempo, retirado de servicio y puesto a la venta con otra maquinaria de estos talleres».³³² Concebi-

³²⁸ Barca; Moreno (1993). De las tres opciones presentadas, la más cara era la del Arsenal Civil de Barcelona: 3.023.000 pesetas frente a los 2.716.900 pesetas de la oferta de La Maquinista Terrestre y Marítima y los 2.563.999 pesetas de la oferta de Material para Ferrocarriles y Construcciones.

³²⁹ Buena parte del litigio se puede seguir en: MMB, Archivo del Puerto de Barcelona, proyectos, carpetas 41 y 138.

³³⁰ *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras del Puerto de Barcelona durante el año 1900*; AHPB, Luis Gonzaga Soler y Pla, manual de 1896, 4ª parte, 11.08.1896, fols. 3383-3386.

³³¹ Esa afirmación literal en: Moreno (1990), p. 64. Una apreciación que choca con la de Cabana (1992), p. 100, quien sitúa justamente en 1895 «el momento de la máxima expansión» del Arsenal Civil.

³³² Expediente municipal recogido en: *Arsenal Civil: quan ...* (1996).

da, de hecho, como un complemento a los Astilleros de la Compañía Trasatlántica en Matagorda (Cádiz), cabe relacionar la crisis de la factoría barcelonesa con las dificultades que aquejaban a la instalación andaluza, bien documentadas por Jesús Romero (Romero, 1999).

El 23 de marzo de 1905 los accionistas del Arsenal Civil de Barcelona acordaron suspender definitivamente las operaciones de la sociedad, acometiendo a partir de entonces su liquidación. Diez años después estaban «vendidas casi todas las existencias, quedan[do] solamente la báscula fija y parte del mobiliario». Sin embargo, los ingresos percibidos fueron insuficientes para liquidar las deudas de la empresa; es decir, para pagar a los accionistas y a los acreedores por cuenta corriente. Entonces, como años antes, los principales accionistas del Arsenal Civil eran, por este orden, la Compañía Trasatlántica y el marqués de Comillas: en 1915, por ejemplo, la naviera acreditaba 1.750 títulos (el 70 por 100 del capital), Claudio López Bru otras 550 acciones (el 22 por 100), mientras que los 200 títulos restantes se los repartían su presidente Enrique Satrústegui Barrie, los hermanos de éste, Jorge y Patricio Satrústegui, así como José Many Comerma y Juan Monturiol (hijo de Narciso Monturiol, Juan estuvo siempre empleado en la naviera de los Comillas, donde ejerció como Contador Interino, como Sub-administrador y finalmente como Gerente). La vida de aquella empresa languidecería hasta noviembre de 1928, en plena dictadura de Primo de Rivera, cuando el Consorcio del Puerto Franco de Barcelona ofreció su última y definitiva oferta para la expropiación forzosa de los terrenos propiedad del Arsenal Civil de Barcelona en Casa Antúnez; una *dolorosa transacción* que los administradores de dicha sociedad tuvieron que aceptar resignadamente. Por sus terrenos el veterano Arsenal Civil de Barcelona percibió únicamente 385.000 pesetas; de esa manera, no pudo más que cubrir un 7'5 por 100 de las deudas a los acreedores por cuenta corriente. A la Compañía Trasatlántica, por ejemplo, sólo le pudieron pagar 60.494 pesetas, cuando el saldo de su cuenta corriente ascendía a 801.554 pesetas. El valor de las acciones se dio entonces por completamente perdido; y se aceptó que la sociedad debía liquidarse ineludiblemente. Las pérdidas fueron, ciertamente, cuantiosas.³³³

³³³ La documentación referida a la disolución del Arsenal Civil en: ANC, fondo Güell-Comillas, 2.1.7-2.1.18. Con esa documentación se aprecia que el proceso de liquidación de la compañía fue más complejo del que apunta Cabana: «L'empresa passarà -sembla- a les mans de la Societat de Construcció Naval», cfr. Cabana (1992), p. 100.

Apéndice 1

SOCIOS DE LA NAVIERA BOFILL MARTORELL Y CÍA. (junio de 1857)		
	Capital (en pesetas)	
Antonio Salvadó	187.500	6,25
Rafael Sabadell	187.500	6,25
Carlos Torrents Miralda	187.500	6,25
José Vidal Ribas	175.000	5,83
Francisco Setti	150.000	5,00
Manuel Roca	87.500	2,92
José Navarro	75.000	2,50
Herederos de José Robert Girona	75.000	2,50
Simón Playá	75.000	2,50
Francisco Coma	75.000	2,50
Joaquín Robert	62.500	2,08
José Almirall	62.500	2,08
Pedro Robert	62.500	2,08
Bofill y Martorell	57.500	1,92
Miguel Chacart	50.000	1,67
Viuda de Martínez	50.000	1,67
Magín Parladé	37.500	1,25
Auferil Hermanos	37.500	1,25
Francisco Rahola	37.500	1,25
Antonio Pijoan	37.500	1,25
José Falp Robert	37.500	1,25
Hemeterio Camps	37.500	1,25
Fernando Puig	37.500	1,25
Juan Busquets	37.500	1,25
Pedro Arús	37.500	1,25

	Capital (en pesetas)	
José Grimany	37.500	1,25
Juan Armengol	37.500	1,25
Ventura Gris	35.000	1,17
José A. Llopis	33.330	1,11
Juan Manuel Bofill Pintó	32.500	1,08
Miguel Martorell Peña	32.500	1,08
Jaime Castellá	31.250	1,04
Esteban Vila	29.165	0,97
Manuel Martorell Peña	25.000	0,83
Federico Molins	25.000	0,83
Bartolomé Bassós	25.000	0,83
Félix Sanjuan	25.000	0,83
Manuel Romeu	25.000	0,83
Juan Comas	25.000	0,83
José Bosch	25.000	0,83
José Artís	25.000	0,83
López y Lemonier	25.000	0,83
Juan Curbera	25.000	0,83
Eduardo Gibert	25.000	0,83
Ramón Milá de la Roca	25.000	0,83
Amell Hermanos	25.000	0,83
Pedro Puig Escardó	25.000	0,83
Salvador Banty	25.000	0,83
Quirico Palet	25.000	0,83
José Llinás	25.000	0,83
Mariano Sirvent	25.000	0,83
José de Jesús Puig	20.830	0,70
Félix Puig	18.750	0,62
José Romeu	18.750	0,62
Mariano Llobet	18.750	0,62
Pablo Casades	18.750	0,62

	Capital (en pesetas)	
Juan Ballesté	18.750	0,62
Francisco Gabaldá	16.665	0,55
Francisco Mercadal	12.500	0,42
Alejandro Guasch	12.500	0,42
José Martorell Guitart	12.500	0,42
Juan María de Matas	12.500	0,42
Ramón Camprubí	12.500	0,42
Antonio Morera	12.500	0,42
Francisco Guasch	12.500	0,42
Jaime Baulenas	12.500	0,42
Antonio Zulueta	12.500	0,42
Pedro Mártir Espriu	12.500	0,42
Francisco Camps	12.500	0,42
Eulalia Muntadas	12.500	0,42
Francisco de Delás	8.330	0,28
José Gabaldá	8.330	0,28
José Antonio Fábregas	5.000	0,16
Joaquín Ballesteros	5.000	0,16
Antonio Valldejuli	4.165	0,14
Manuel Llopis	4.165	0,14
Bernardino Llopis	2.500	0,08
José Just	2.500	0,08
Diego Bravo Flores	2.500	0,08
TOTAL	3.000.000	100,00

FUENTE: AHPB, José Falp, manual de 1857, fols. 284-294, 02.06.1857.

Apéndice 2

SOCIOS DE PABLO M^a TINTORÉ Y CÍA., S. EN C. (marzo de 1857)

Nombre	Capital (en pesetas)
Pablo M ^a Tintoré Pastor	235.650
Toribio Durán	113.900
Pablo Tintoré	112.750
Fernando Puig	83.750
José Manuel Lopetegui	70.350
Rafael Puget Romá	56.950
Herederos de Jaime Torrents Serramalera	55.275
Esteban Gatell Roig	50.250
Juan Coma	50.250
Juan Mullerat	50.250
Herederos de Pedro Dublé	48.475
Juan Torner	45.225
Ruperto Santaló	43.550
Antonio Rovira	40.200
José Vidal Ribas	38.525
Ramón Sala Brugués	35.175
Joaquín Tintoré	33.500
Joaquín Fontanals	33.500
Joaquín Casas	33.500
Erasmus Ciuró	28.475
Jaime Clavell	28.475
Pedro Campmany	28.475
Salvador Ferrer	28.475
Domingo Carles	28.475

Nombre	Capital (en pesetas)
Sandiumenge y Campmany	28.475
José Caballer	23.450
Félix María Portals	21.775
Francisco Badia	21.775
Brunet y Serrat	21.775
José Jover	21.775
Mariano Llobet	21.775
Aurelio Alcón	21.775
José Larrea	21.775
Carlos Torrents Miralda	16.750
Jose Robert Girona	16.750
Simón Playa	16.750
Rafael Curas	16.750
Joaquín Carsi	16.750
Magdalena Almera	16.750 *
José Albareda	15.075
Juan Quintana Vilajona	15.075
Antonio Faura	15.075
Narciso Castells	15.075
José Serra Calsina	15.075
José Serra Font	13.400
Valentín Badia	13.400
Narciso Masoliver	13.400
Jaime Vallés	13.400
Sagristá e Hijos	13.400
Urtelegui y Colom	13.400
Juan y Bruno Bartolomé	13.400
Carsi Hermanos	6.700
Luis Garrido	6.700
Francisco Borrás	6.700
Calle Sans y Cía.	6.700

Nombre	Capital (en pesetas)
Miguel Albareda	6.700
Francisco Gili	6.700
Jacinto Quintana	6.700
Simón Ros	6.700 *
José Roselló	6.700 *
Manuel Castro	6.700 *
Antonia Torrents de Falp	5.025
Ignacio Coll	5.025 *
Juan Molins	5.025 *
Juan Merló Francoy	5.025 *
Miguel Coma Santacana	5.025 *
Magín Soler Gelada	5.025 *
Cristóbal Taltavull	5.025 *
Pedro Nubiola	5.025 *
José B. de Avalo	5.025 *
Félix Rich	3.350 *
Pablo M ^a Tintoré (a repartir entre futuros suscriptores)	23.450
TOTAL	2.010.000

(*): Socios incorporados en marzo de 1857.

FUENTE: AHPB, José Falp, manual de 1857, fols. 131-141, 27.03.1857.

Apéndice 3

**SOCIOS FUNDADORES DE LA SOCIEDAD COMANDITARIA
POR ACCIONES
PABLO MARÍA TINTORÉ Y CÍA (1877)**

Socios	Accs.	Valor nominal (en pesetas)
Pablo María Tintoré Pastor	306	153.000
Toribio Durán Garrigolas	69	34.500
José Manuel de Lopetegui Idoragorri	63	31.500
Fernando Puig Gibert	63	31.500
Juan Torner Cuadros	51	25.500
Rafael Puget Romá	34	17.000
Joaquín María Tintoré Mercader	32	16.000
Juan Mullerat Almirall	32	16.000
Pedro Campmany Majó	32	16.000
Joaquín Casas Gatell	30	15.000
Ramón Casas Gatell	30	15.000
Juan Coma Xipell	27	13.500
Esteban Gatell Padrines	26	13.000
Salvador Ferrer Martí	26	13.000
Erasmus Ciuró Auter	26	13.000
José Serra Font	26	13.000
Magín Sandiumenge Massaguer	24	12.000
Pablo Coll Puig	21	10.500
Anselmo Coma Xipell	20	10.000
Mariano Llobet Mallet	20	10.000
Francisco Torner Cuadros	18	9.000
Ramón Sala Brugués	17	8.500
Antonio Rovira Borrell	17	8.500

Socios	Accs.	Valor nominal (en pesetas)
Francisco Borrás Clavell	15	7.500
Lorenzo Surinach Montané	15	7.500
Joaquín Fontanals del Castillo	15	7.500
Luis Fontanals del Castillo	15	7.500
Antonio Morera Buxó	15	7.500
Ignacio Coll Casellas	14	7.000
Juan Miguel de Gorteguiz	14	7.000
Esteban Vila Casas	12	6.000
José Martorell Guitart	12	6.000
Cayetana Ortega Coder	12	6.000
José Caballer Blancafort	11	5.500
Juan Molins Tomasino	10	5.000
Juan Buenaventura Vidal Mestre	9	4.500
José Albareda Vallés	9	4.500
Rosa Casas Sagristá	9	4.500
José Roselló Maspons	8	4.000
Nicolás Carrió Dibis	8	4.000
Ramón Prats Cuyás	7	3.500
Narciso Castells Comas	6	3.000
Nicasio Calle y Cía.	6	3.000
Manuel de Castro Vernet	6	3.000
Tomás Pedro Mercader Fité	6	3.000
Carlos Torrens Bruguera	6	3.000
Joaquín Prats Roquer	5	2.500
Juan Merlo Frauzoy	5	2.500
José Vila Costa	5	2.500
Ildefonso Par Pérez	5	2.500
Mariano Esteve de Morenés	5	2.500
Cristóbal Taltabull Mascaró	5	2.500
Pedro Nubiola Selvasembrada	5	2.500

Socios	Accs.	Valor nominal (en pesetas)
Joaquín Barba Martorell	3	1.500
José Nieto Bores	3	1.500
Juan Puig Rutllá	3	1.500
Josefa Pascual Naranja	3	1.500
Pendientes de suscripción	508	254.000
TOTAL	1.800	900.000

Fuente: AHPB, José Falp, manual de 1877, 2ª parte, fols. 1721-1740, 18.05.1877

Índice de cuadros

1. Buques de vela españoles en 1836.	18
2. Comercio de importación y exportación por el puerto de Barcelona en 1845.	21
3. Comercio de importación y exportación por el puerto de Barcelona en 1845 (según la matrícula de sus buques).	22
4. Navieros de Barcelona en 1862.	23
5. Cuenta de ganancias y pérdidas de la Compañía Catalana de Vapor (1837-1841).	35
6. Accionistas fundadores de la sociedad de Navegación e Industria.	36
7. Principales accionistas de Navegación e Industria (1850).	44
8. Socios fundadores de la naviera Bofill y Martorell (1852).	46
9. Valor del activo de Bofill Martorell y Cía. (1856).	48
10. Fundadores de Pablo M. Tintoré y Cía., S. en C. (1852).	52
11. Viajes del servicio oficial de vapores-correo a las Antillas (1858-1861).	60
12. Socios fundadores de Gaspar Roig y Cía. (1858).	73
13. Socios y capital de A. López y Cía. (1857-1862).	80
14. Accionistas de Navegación e Industria (1853).	99
15. Cotización de las acciones de Navegación e Industria (1859-1861).	102
16. Accionistas fundadores de la Compañía Catalana de Vapores Transatlánticos (1881).	127
17. Socios fundadores de la Compañía Barcelonesa de Vapores Transatlánticos (1881).	138
18. Socios y capital de J. B. Morera y Cía. (1883).	141
19. Disolución de A. López y Cía. (1882).	148
20. Buques de la Compañía Transatlántica en 1881.	152
21. Dividendos repartidos por Navegación e Industria (1875-1880).	161
22. Accionistas de Navegación e Industria en 1887.	162
23. Dividendos repartidos por Navegación e Industria (1891-1905).	163
24. Accionistas de Navegación e Industria en 1900.	165
25. Accionistas de Navegación e Industria en 1910.	166
26. Accionistas de Navegación e Industria en 1916.	168
27. Balances de Navegación e Industria (1898-1905).	169

28. Capital invertido en diferentes compañías por Pablo M. Tintoré Pastor (1880).....	174
29. Dividendos repartidos por la sociedad comanditaria Pablo M. Tintoré y Compañía (1881-1896).....	176
30. Balances de Pablo M. Tintoré y Cía. (1881-1885).....	177
31. Balances de la naviera Tintoré (1894-1899).....	178
32. Dividendos repartidos por la sociedad comanditaria de vapores Tintoré y Cía. (1897-1907).....	182
33. Balances de la naviera Tintoré (1900-1905).....	184
34. Valor de la flota de vapores Tintoré (1904).....	185
35. Activo de la naviera J. B. Morera y Cía. (1885).....	210
36. Beneficios de E. Pi y Cía., según balances (1886-1891).....	212
37. Socios fundadores de F. Prats y Cía., S. en C. (1892).....	214
38. Reparto de la propiedad de los vapores de F. Prats y Cía. (1892). ...	216
39. Beneficios producidos por los vapores de F. Prats y Cía.	218
40. Beneficios de la Compañía Trasatlántica (1881-1905).....	227
41. Principales accionistas de la Compañía Trasatlántica (1889).....	232
42. Flota de la Compañía Trasatlántica en 1890.....	239

Bibliografía

- Alemaný, Joan; Casanova, Àngels (1987): *La navegació a Catalunya*, Barcelona, Diputació de Barcelona.
- Alonso, Luis (1994) «Comercio exterior y formación de capital financiero: el tráfico de negros hispano-cubano, 1821-1868», en *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, Tomo LI, núm. 2, pp. 75-92.
- Álvarez, Ricardo (2001): *Los barcos de Pérez y Cía*, Santander, Edición del Autor.
- Arana Pérez, Ignacio (1988): *La Liga Vizcaína de Productores y la política económica de la Restauración, 1894-1914*, Bilbao, Caja de Ahorros Vizcaína.
- Barca Salom, Francesc Xavier; Moreno Rico, Xavier (1993): *El dic flotant i deposant del port de Barcelona. Construcció i posada en funcionament*, Barcelona, Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya.
- Blasco, Yolanda (2001): «Los protagonistas de la fundación del Banco de Barcelona», *Estudis Històrics i Documents dels Arxius de Protocols*, XIX, pp. 279-312.
- Cabana, Francesc (1992): *Fàbriques i empresaris. Els protagonistes de la Revolució Industrial a Catalunya*, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, vol. 1.
- Cabré, Tabe; Olivé, Mireia (2012): *El Vilassar de Mar dels indians*, Lleida, Pagès Editors.
- Cabrera, Mercedes (1997): «La modernización política. Los empresarios en la Historia de España», *Papeles de Economía Española*, núm. 73, pp. 272-284.
- Cabrera, Mercedes; Del Rey, Fernando (2002): *El poder de los empresarios*, Madrid, Taurus.
- Calosci, Laura (1999): «Ignazio Villavecchia: due genovesi a Barcellona, a cavallo del XVIII-XIX secolo», *working paper*, Barcelona, 5 de mayo de 1999.
- Carreras, Albert; Yáñez, César (1992): «Un puerto en la era industrial: una síntesis histórica» en DDAA: *Economía e historia del puerto de Barcelona. Tres estudios*, Barcelona, Civitas-Port Autònom de Barcelona, pp. 81-157.
- Del Castillo, Alberto (1955): *La Maquinista Terrestre y Marítima, personaje histórico (1855-1955)*, Barcelona, Seix Barral Hnos.

- Cifré de Loubriel, Estela (1975): *La formación del pueblo puertorriqueño. La contribución de los catalanes, baleáricos y valencianos*, San Juan, Instituto de Cultura Puertorriqueña.
- Corominas Ayala, Miguel (2002): *Los orígenes del Ensanche de Barcelona: suelo, técnica e iniciativa*, Barcelona, Ediciones UPC.
- Cozar, María del Carmen (1998): *Ignacio Fernández de Castro y Cía, una empresa naviera gaditana*, Cádiz, Universidad de Cádiz.
- Cubano Iguina, Astrid (1993): *Un puente entre Mallorca y Puerto Rico: la emigración de Sóller (1830-1930)*, Colombres, Archivo de Indianos.
- DDAA (2002): *Gijón trasatlántico*, Gijón, Lunwerg Editores.
- Delgado Ribas, Josep Maria (1989): «La marina mercante española durante el reinado de Carlos III», en DDAA: *La marina de la Ilustración*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, pp. 63-74.
- Díaz Lorenzo, Juan Carlos (1990): *Naviera Pinillos, 1840-1990: 150 años de historia marinera*, Santa Cruz de Tenerife, Edición Privada de Naviera Pinillos.
- Elizalde Pérez-Grueso, María Dolores (1998): «Filipinas, fin de siglo: imágenes y realidad», en *Revista de Indias*, vol. LVIII, nº 213, pp. 307-339.
- Escudero, Antonio (1990): «El lobby minero vizcaíno», *Historia Social*, núm. 7, pp. 39-68.
- Fàbregas i Barri, Esteve (1961): *Dos segles de marina catalana*, Barcelona, Selecta.
- Fontana, Josep (2001): *Hacienda y Estado en la crisis final del Antiguo Régimen español, 1823-1833*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales [ed. original, 1973]
- Fradera, Josep Maria (1984): «La participació catalana en el tràfic d'esclaus (1789-1845)», *Recerques*, núm. 16, pp. 119-139.
- Fradera, Josep Maria (1987): *Indústria i mercat. Les bases comercials de la indústria catalana moderna (1814-1845)*, Barcelona, Crítica.
- Fraile Balbín, Pedro (1991): *Industrialización y grupos de presión. La economía política de la protección en España, 1900-1950*, Madrid, Alianza.
- Gallart Folch, José (1971): *Mis memorias*, Barcelona, Edición privada no venal.
- Garay Unibasos, Francisco (1987): *Correos marítimos españoles*, Bilbao, Ediciones Mensajero, vol. 1.
- García Domingo, Enric (1997): «La construcció naval a Can Tunis», en DDAA: *Sants i la seva marina al llarg de la història*, Barcelona, pp. 103-110.
- García Domingo, Enric (2007a): *Hijos de José Tayá S. en C. (1915-1926). El miratge de la Gran Guerra*, Barcelona, Museu Marítim de Barcelona.

- García Domingo, Enric (2007b): «El impacto de la Primera Guerra Mundial en la marina mercante española: un apunte sobre el caso catalán (1914-1922)», *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, núm. 13, pp. 123-144.
- García Domingo, Enric (2013): *El trabajo en la marina mercante española en la transición de la vela al vapor (1834-1914)*, Tesis Doctoral, Universitat de Barcelona.
- García López, José Ramón (1987): *Los comerciantes banqueros en el sistema bancario español. Estudio de casas de banca asturianas en el siglo XIX*, Oviedo, Universidad de Oviedo.
- García López, José Ramón (2003): *Historia de la marina mercante asturiana. Vol 1: Apogeo y ocaso de la vela, 1840-1880*, Luanco, Museo Marítimo de Asturias.
- García López, José Ramón (2007): «La marina mercante asturiana, 1849-1900», *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, núm. 13, pp. 146-173.
- García-Martín, Manuel (1989): *El Barri de la platja de Barcelona que la veu popular anomenà Barceloneta*, Barcelona, Catalana de Gas.
- García Sanz, Arcadi (1977): *Història de la marina catalana*, Barcelona, Aedos.
- Gómez Santos, Marino (1991): *Todo avante. Compañía Transmediterránea, 1917-1992*, Madrid, Edición Privada de Compañía Trasmediterránea.
- González Echegaray, Rafael (1981): «La última Compañía de Filipinas», *Revista General de Marina*, marzo, pp. 47-59.
- Hernández Sandoica, Elena (1988): «Transporte marítimo y horizonte ultramarino en la España del siglo XIX: La naviera 'Antonio López' y el servicio de Correos a las Antillas», *Cuadernos de Historia Contemporánea*, núm. 10, pp. 45-70.
- Hernández Sandoica, Elena (1989): «Parlamentarismo y monopolios en la España de la Restauración», *Hispania*, año XLIX, núm. 172, pp. 597-658.
- Herrán, Raúl (2000): *La marina mercante en la II República. La administración marítima*, Vitoria-Gasteiz, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.
- Haupt, Stephan; Ortiz-Villajos López, José María (1998): *Astilleros Españoles, 1872-2000*, Madrid, LID.
- Jacobson, Stephen (2009): «Francisco Fontanellas: el comerciante-banquero en la época del capitalismo romántico», *Historia Social*, núm. 64, pp. 53-78.
- Llorca Baus, Carlos (1990): *La Compañía Trasatlántica en las campañas de Ultramar*, Madrid, Ministerio de Defensa.
- Llorca Baus, Carlos (1994): *Los barcos de la emigración, 1880-1950* Alicante, Edición del autor.

- Llovet, Joaquim (1986): *Alsina, March i Cona (1794-1808)*, Mataró, Caixa d'Estalvis Laietana.
- Maestro Bäcksbäck, Javier (2000): «Las relaciones de comercio y navegación entre Suecia-Noruega y España en el siglo XIX», en A. Ramos Santana (coord): *Comercio y navegación entre España y Suecia, siglos X-XX*, Cádiz, Universidad de Cádiz, pp. 365-456.
- Maixé Altés, Joan Carles (1984): «Las colonias genovesas en Cataluña en los siglos XVII y XVIII: Los Bensi», *Actes de Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya*, Barcelona, pp. 523-532.
- Martorell, Miguel (2000): *El santo temor al déficit*, Madrid, Alianza.
- Masriera, Arturo (1926): *Oliendo a brea*, Barcelona, Editorial Políglota.
- Masriera, Alicia (2006): *El Museu Martorell, 125 anys de Ciències Naturals (1878-2003)*, Barcelona, Monografies del Museu de Ciències Naturals núm. 3.
- Meijide, Antonio (1991): *Eusebio da Guarda y el Instituto de 2ª enseñanza de La Coruña* La Coruña, La Voz de Galicia.
- Meni, Ives; Thoenig, Jean Claude (1992): *Las políticas públicas*, Barcelona, Ariel.
- Moreno Lázaro, Javier (1994): «Empresas y empresarios castellanos en el negocio de la harina, 1778-1913», comunicación presentada al Seminario *Empresas y empresarios en la historia de España*, Santander, Universidad Internacional Menéndez Pelayo, agosto de 1994.
- Moreno Rico, Javier (1990): «Las cañoneras *Cóndor*, *Águila* y *Cuervo* y la construcción naval catalana en el siglo XIX», *Revista de Historia Naval*, núm. 30, pp. 59-64.
- Moreno Rico, Javier (2013): *El piloto de derrota José Ricart y Giralt (1847-1930) y la cultura marítima de su época*, Barcelona, Museu Marítim de Barcelona.
- Nadal Oller, Jordi (1992): *Moler, tejer y fundir. Estudios de historia industrial*, Barcelona, Ariel.
- Nadal, Jordi; Carreras, Albert; Martín-Aceña, Pablo (1988): *España, 200 años de tecnología*, Madrid, Ministerio de Industria y Energía.
- Nerín, Gustau (2015): *Traficants d'ànimes. Els negrers espanyols a l'Àfrica*, Barcelona, Pòrtic.
- Núñez, Pablo (2001): *Relaciones internacionales del Ecuador en la fundación de la República*, Quito, Universidad Andina Simón Bolívar.
- Olson, Mancur (1992): *La lógica de la acción colectiva. Bienes públicos y la teoría de grupos*, México, Noriega Editores.
- Pan-Montojo, Juan; Puig, Núria (1995): «Los grupos de interés y la regulación pública del mercado de alcoholes en España (1887-1936)», *Revista de Historia Económica*, año XIII-núm. 2, pp. 251-280.

- Pascual i Domènech, Pere (1991): «Desenvolupament de la marina de vapor i crisi de la construcció naval i de la marina mercant catalana», en DDAA *Història Econòmica de la Catalunya Contemporània*, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, vol. 3, pp. 299-335.
- Pascual i Domènech, Pere (2000): «La gran decepción. La rentabilidad de las acciones de los ferrocarriles catalanes (1849-1943)», *Revista de Historia Industrial*, núm. 17, 2000, pp. 11-58.
- Pascual i Domènech, Pere (2006): «El nou sistema comercial i la represa de la producció monetària a Barcelona», en Ramon Grau (coord): *La ciutat i les revolucions, 1808-1868. II, El procés d'industrialització* (Barcelona Quaderns d'Història, núm. 11), pp. 145-176.
- Planas, José (1965): *Buques de la Traslàntica en servicios de guerra*, Madrid, Compañía Traslàntica.
- Raveaux, Olivier (1994): «El papel de los técnicos ingleses en la industria metalúrgica y mecánica del norte del Mediterráneo (1835-1875): una primera aproximación», *Revista de Historia Industrial*, 1994, núm. 6, pp. 143-161.
- Ricart y Giralt, José (1924): *El siglo de oro de la marina velera de construcción catalana, 1790-1870*, Barcelona, Memoria de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona, vol. XVIII, número 7, Barcelona, Sobrino de López Robert y Cía.
- Riera i Tuèbols, Santiago (1993): *Dels velers als vapors*, Barcelona, Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya.
- Rodrigo y Alharilla, Martín (1996): «El éxito del vapor en la marina mercante y la Compañía Traslàntica (1878-1886)» en DDAA: *I Simposio de Historia de las Técnicas. La construcción naval y la navegación*, Santander, Universidad de Cantabria, pp. 195-202.
- Rodrigo y Alharilla, Martín (1998a): «Entre Barcelona, Cádiz y Ultramar: la Compañía Traslàntica (1862-1932)» en DDAA: *Catalunya y Andalucía en el siglo XIX. Relaciones económicas e intercambios culturales*, Cornellà de Llobregat, Aquí + Más Multimedia, pp. 105-126
- Rodrigo y Alharilla, Martín (1998b): «La línea de vapores-correo España-Filipinas (1879-1905)», *Cuadernos de Historia del Instituto Cervantes de Manila*, núm. 2-3, pp. 133-150.
- Rodrigo y Alharilla, Martín (1999): «La industria de construccions mecánicas en Cataluña: el Arsenal Civil de Barcelona», *Revista de Historia Industrial*, núm. 16, pp. 163-176.
- Rodrigo y Alharilla, Martín (2000a): *Los marqueses de Comillas, 1817-1925. Antonio y Claudio López*, Madrid, LID Editorial Empresarial.
- Rodrigo y Alharilla, Martín (2000b): «Comerç i navegació a la Catalunya del segle XIX: empreses i formes d'empresa», en *Actes del II Congrés*

- d'Història del Notariat Català*, Barcelona, Fundació Noguera, pp. 231-247.
- Rodrigo y Alharilla, Martín (2002): «De consignataris a armadors durant els anys del vapor: la Casa Ramos (1888-1915)», *Estudis Històrics i Documents dels Arxius de Protocols*, Barcelona, núm. XX, pp. 323-342.
- Rodrigo y Alharilla, Martín (2003): «La casa de comercio de los marqueses de Comillas, 1844-1920: continuidad y cambio en el capitalismo español» en Casado, Hilario; Robledo, Ricardo: *Fortuna y negocios: formación y gestión de los grandes patrimonios*, Valladolid, Universidad de Valladolid, pp. 251-274.
- Rodrigo y Alharilla, Martín (2004a): «Los dividendos de la presión política: la Liga Marítima Española, 1899-1910», *Revista de Historia Económica*, año XII, núm. 3, pp. 707-734.
- Rodrigo y Alharilla, Martín (2004b): «Estrategias de presión de los armadores catalanes: la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona», en Josep Fontana: *Història i projecte social. Reconeixement a una trajectòria*, Barcelona, Crítica, 2º volumen, pp. 1137-1149.
- Rodrigo y Alharilla, Martín (2005): *La Casa Ramos, 1845-1960: más de un siglo de historia marítima*, Barcelona, Museu Marítim de Barcelona.
- Rodrigo y Alharilla, Martín (2007): «Navieras y navieros catalanes en los primeros tiempos del vapor, 1830-1870», *TST Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, núm. 13, pp. 62-92.
- Rodrigo y Alharilla, Martín (2015): «El origen de la Casa de Vapores fue una fragata de vela: de J. Julià e Hijo a la Sociedad Anónima de Navegación Trasatlántica, 1877-1906», en Ramon Grau (coord): *Barcelona i el mar. Activitat portuària i façana litoral, segles XVIII-XXI (Barcelona Quaderns d'Història)*, núm. 22, pp. 157-175.
- Roig, Emerencià (1929): *La marina catalana del vuitcents*, Barcelona, Barcino.
- Roldán, Santiago; García Delgado, José Luis (1973): *La formación de la sociedad capitalista en España, 1914-1920*, 2 vols, Madrid, Confederación Española de Cajas de Ahorro.
- Romero González, Jesús (1999): *Matagorda, 1870-1940. La construcción naval española contemporánea*, Cádiz, Universidad de Cádiz.
- Salom Costa, Julio (1989): «El mar rojo en las comunicaciones con el extremo oriente ibérico en el siglo XIX: Estado de la cuestión» en De Solano, F.; Rodao, F.; y Togores, L. E. (eds.): *Extremo Oriente Ibérico. Investigaciones Históricas: metodología y Estado de la cuestión*, Madrid, AECL, pp. 523-539.
- Sampol Isern, Ramon (1988): *Vapores de las islas Baleares*, Mallorca, Miquel Font editor.
- Sánchez, Alex (1999): «¡Hubiese querido el cielo que no anocheciera jamás!» El proceso de disolución de la sociedad Bonaplata, Vilarre-

- gut, Rull y Cía.», en DDAA, *Doctor Jordi Nadal. La industrialización y el desarrollo económico en España*, Barcelona, Publicacions de la Universitat de Barcelona, vol. 2, pp. 965-989.
- Sella, Antoni; Rodrigo, Martín (2002): *Vapores*, Barcelona, Angle Editorial-Museu Marítim de Barcelona.
- Serrano Sanz, José María (1987): *El viraje proteccionista en la Restauración. La política comercial española, 1875-1895*, Madrid, Siglo XXI.
- Soler Becerro, Raimon (2003): *Emigrar per negociar. L'emigració a Amèrica des de la Comarca de Garraf: el cas de Gregori Ferrer i Soler, 1791-1853*, Vilanova i la Geltrú, El Cep i la Nansa.
- Sonesson, Birgit (1995): *Catalanes en las Antillas. Un estudio de casos*, Colombres, Fundación Archivo de Indianos.
- Sosa Rodríguez, Enrique (1997): *Negros catalanes y gaditanos en la trata cubana, 1827-1833*, La Habana, Fundación Fernando Ortiz, 1997.
- Sudrià i Triay, Carles (2006): «Comerç, finances i indústria en els inicis de la industrialització catalana», en Ramon Grau (coord): *La ciutat i les revolucions, 1808-1868. II, El procés d'industrialització (Barcelona Quaderns d'Història, núm. 11)*, pp. 9-38.
- Tafunell, Xavier (1994): *La construcció de la Barcelona moderna. La indústria de l'habitatge entre 1854 i 1897*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona
- Tafunell, Xavier (1998): «Los beneficios empresariales en España, 1880-1981. Estimación de un índice anual del excedente de la gran empresa», *Revista de Historia Económica*, otoño-invierno, núm. 3, pp. 707-746.
- Tedde de Lorca, Pedro (1974): «La banca privada española durante la Restauración (1874-1914)», en G. Tortella (dir): *La banca española en la Restauración*, Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España.
- Tomàs Bilbeny, Norbert (2012): *Apunts per a una biografia d'en Joan Baptista Morera i Bargalló (1849-1921), empresari navilier*, Ejemplar mecanografiado inédito.
- Tomàs Morera, Estanislau (1997): *Resum de l'assumpte de la naviliera fundada per Joan B. Morera i Bargalló*, Ejemplar mecanografiado inédito.
- Torres Villanueva, Eugenio (1998): *Ramon de la Sota, 1857-1936. Un empresario vasco*, Madrid, LID Editorial Empresarial.
- Torres Villanueva, Eugenio (2003): «Comportamientos empresariales en una economía intervenida: España, 1936-1957», en Glicerio Sánchez; Julio Tascón (eds) *Los empresarios de Franco. Política y economía en España, 1936-1957*, Barcelona, Crítica, pp. 199-224.
- Trasmediterránea. Historia de la flota*, Edición Privada, 1998.
- Valdaliso Gago, Jesús M^a (1990): «Política económica y grupos de presión: la acción colectiva de la Asociación de Navieros de Bilbao, 1900-1936», *Historia Social*, núm. 7, pp. 69-103.

- Valdaliso Gago, Jesús María (1991): *Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*, Bilbao, Instituto Vasco de Administración Pública.
- Valdaliso Gago, Jesús María (1992): «La transición de la vela al vapor en la marina mercante española: cambio técnico y estrategia empresarial», *Revista de Historia Económica*, núm. 1, pp. 63-98.
- Valdaliso Gago, Jesús María (1993): *Desarrollo y declive de la flota mercante española en el siglo XX: la Compañía Marítima del Nervión (1907-1986)*, Fundación Empresa Pública-Programa de Historia Económica, Documento de Trabajo 9305.
- Valdaliso Gago, Jesús María (1998): *La navegación regular de cabotaje en España en los siglos XIX y XX*, Vitoria-Gasteiz, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.
- Valdaliso Gago, Jesús M (2000): «The Rise of Specialists Firms in Spanish Shipping and Their Strategies of Growth, 1860 to 1930», *Business History Review*, núm. 74, verano, pp. 267-300.
- Valdaliso Gago, Jesús María (2001): «Entre el mercado y el Estado: la marina mercante y el transporte marítimo en España en los siglos XIX y XX», *TST Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, núm. 1, pp. 55-79.
- Valdaliso Gago, Jesús María (2007): «Las navieras españolas en el espejo británico (c. 1860 – c. 1914): la transferencia de capitales, sistemas de gestión y modelos de financiación en una industria internacionalizada», *TST Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, núm. 13, pp. 94-121.
- Valdaliso Gago, Jesús M.; López Losa, Ernesto (2001): «Las ‘Cenicientas’ de la historia económica española: la historiografía económica sobre las industrias marítimas desde finales del siglo XIX hasta la actualidad», en A. Di Vittorio; Carlos Barciela: *La storiografia marittima in Italia e in Spagna in età moderna e contemporanea*, Bari, Cacucci Editore, pp. 427-450.
- Varela Ortega, José (1977): *Los amigos políticos. Partidos, elecciones y caciquismo en la Restauración (1875-1900)*, Madrid, Alianza.
- Vilà i Galí, Agustí Maria (1992): *La marina mercant de Lloret de Mar: segles XVIII i XIX*, Lloret de Mar, Ajuntament de Lloret de Mar.
- Vilà i Galí, Agustí Maria (2006): «Construcció i primer viatge d’una nau», *Drassana*, núm. 14, pp. 17-32.
- Villaverde, Cirilo (1996): *Cecilia Valdés*, La Habana, Letras Cubanas.
- Zamora Terrés, Juan (2003): *Notas para una historia del movimiento obrero en la marina mercante española*, Barcelona, Museu Marítim de Barcelona.

Fuentes primarias impresas

- Asociación de Consignatarios de Barcelona. *Memoria de la gestión y actuaciones de la Junta Directiva durante el año 1928.*
- Comité del Tráfico Marítimo. *Su actuación desde 1º de enero de 1919 a 31 de mayo de 1920.*
- Compañía Gijonesa de Vapores, SA. *Ejercicio de 1915. Memoria referente al expresado ejercicio, leída y aprobada en la Junta general ordinaria de Sres. Accionistas celebrada en Gijón el día 9 de marzo de 1916,* Gijón, 1916.
- Conferencias dadas en el Ateneo barcelonés relativas a la Exposición universal de Barcelona,* Barcelona, 1890.
- El Consultor. Nueva Guía de Barcelona,* 1857.
- El Consultor. Nueva Guía de Barcelona,* 1863.
- Contestación al interrogatorio acerca de las consecuencias que ha producido la supresión del derecho diferencial de bandera por la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona,* Barcelona, 1879.
- Contestación del Fomento de la Producción Española al interrogatorio formulado por la Comisión Especial Arancelaria acerca de las consecuencias que ha producido la abolición del derecho diferencial de bandera,* Barcelona, 1879.
- Costa, Joaquín: *Marina española o la cuestión de la escuadra,* Huesca, 1912.
- Dirección de Hidrografía: *Relación de los buques de la marina mercante española con expresión de sus nombres, dimensiones y otros datos estadísticos,* Madrid, 1881.
- Figuerola, Laureano: *Estadística de Barcelona en 1849,* Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, Edición facsímil de 1968.
- Información sobre las consecuencias que ha producido la supresión del derecho diferencial de bandera y sobre las valoraciones y clasificaciones de los tejidos de lana formada con arreglo a los artículos 20 y 29 de la ley de presupuestos del año 1878- 79, por la Comisión Especial Arancelaria, creada por Real Decreto. de 8 de setiembre de 1878,* (3 volúmenes), Madrid, 1879.
- Informe emitido por la Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio contestando al interrogatorio acerca de las consecuencias que ha producido la supresión del derecho diferencial de bandera y las medidas que pueden adoptarse para el fomento de la marina mercante y del comercio nacional,* Barcelona, 1879.

- Jimeno Agius, José: *La marina mercante en España y en el extranjero. Algo sobre Correos. Los telégrafos en España y Ultramar. Las carreteras en España*, Madrid, Imprenta de Enrique Maroto y Hermano, 1889.
- Madoz, Pascual: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid, 1849.
- Nicolau, Federico: *Estudios jurídicos y económicos y discurso pronunciado en Madrid el día 2 de abril de 1880 ante la comisión especial arancelaria, en la información sobre las consecuencias que ha producido la supresión del derecho diferencial de bandera*, Barcelona, 1881.
- Reglamento de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona, aprobado el 24 de marzo de 1876 en sesión extraordinaria de la Junta General presidida por el Excmo. Sr. D. Isidoro Pons y reformado en la Junta general extraordinaria celebrada el 19 de enero de 1887 bajo la presidencia del Excmo. Sr. D. Federico Nicolau*, Barcelona, Imprenta Barcelonesa, 1888.
- Saurí, Manuel; Matas, José: *Manual histórico-topográfico estadístico y administrativo o sea guía general de Barcelona*, Barcelona, 1849.
- Vinent y Vives, Antonio: *Exposición al senado sobre el suministro de víveres y carbones para la escuadra del Pacífico* Madrid, 1865.

Fuentes hemerográficas

Anuario Financiero de Bilbao
Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España,
Boletín Oficial de la Liga Marítima Española
Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona
Diario de Barcelona
El Economista
Lista Oficial de Buques
Lloyd's Register of Shipping
El Mundo Naval Ilustrado
Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona
Revista de la Cámara Española de Comercio en Tánger
Revista General de la Marina Militar y Mercante Español
Revista de Navegación y Comercio
Vida Marítima

Archivos consultados

AAB	ARXIU ADMINISTRATIU DE BARCELONA
ACA	ARCHIVO DE LA CORONA DE ARAGÓN
AHCOCINB	ARCHIVO HISTÓRICO DE LA CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BARCELONA
AHN	ARCHIVO HISTÓRICO NACIONAL
AHMC	ARXIU HISTÒRIC MUNICIPAL DE CALELLA
AHPA	ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE ALICANTE
AHPB	ARCHIVO HISTÓRICO DE PROTOCOLOS DE BARCELONA
AHPC	ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE CÁDIZ
AHPNM	ARCHIVO HISTÓRICO DE PROTOCOLOS NOTARIALES DE MADRID
ANC	ARXIU NACIONAL DE CATALUNYA
ANCU	ARCHIVO NACIONAL DE CUBA
APJMTB	ARCHIVO PRIVADO JOAQUÍN MARÍA TINTORÉ BLANC
BC	BIBLIOTECA DE CATALUNYA
BTG	BIBLIOTECA DE TEMAS GADITANOS
FAM	FUNDACIÓN ANTONIO MAURA
HUNOSA	HULLERAS DEL NORTE, SOCIEDAD ANÓNIMA
MMB	MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

XV Premi de Recerca Ricart i Giralt

estudis24

Este libro pretende ofrecer una visión de conjunto de cuál fue la trayectoria de la marina mercante de vapor en la ca-

museu marítim

pital catalana, en un lapso de tiempo que va desde la botadura del primer buque de vapor matriculado en Barcelona (el célebre vapor Balear), en 1834, hasta el estallido de la Gran Guerra, en 1914. Combinando elementos descriptivos, algunos ciertamente eruditos, con un notable esfuerzo analítico su autor pretende ofrecer una visión panorámica general sobre dicho sector, en el principal puerto catalán y español del período, así como contribuir a mejorar nuestro conocimiento sobre una actividad relevante para la historia económica reciente de Barcelona, de Cataluña y de España.

mmb MUSEU MARÍTIM DE
BARCELONA



Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona

Amb la col·laboració de:



Altres títols publicats

**La Generalitat de Catalunya
a la Drassana Reial de Barcelona
en temps d'Alfons el Magnànim**

Albert Estrada Rius

**Las Reials Drassanes de Barcelona
entre 1700 y 1936**

Francisco Segovia Barrientos

**Aportación de Cataluña
a la arquitectura naval**

Francisco Fernández González

La vida en los faros de España

David Moré Aguirre

**La pesca a la regió de l'Ebre:
el riu, el Delta i el mar**

Emeteri Fabregat Galcerà

La fusta, el ferro i la fibra

Isabel Graupera i Lluís Burillo

**El piloto de derrota José Ricart
y Giralt (1847-1930) y la cultura
marítima de su época**

Javier Moreno Rico

Les dones i el mar

Eulàlia Torra i Eliseu Carbonell

**Els ports i la navegació de la
Catalunya Nova (Tarragona-Delta
de l'Ebre) a l'edat mitjana**

José Javier Guidi Sánchez

**El port de Barcelona: objectiu
militar durant la Guerra Civil
(1936-1939)**

Oriol Dueñas Iturbe