
MARTÍN RODRIGO Y

ALHARILLA, es Licenciado en Filosofía y Letras y Doctor en Economía por la Universitat Autònoma de Barcelona. Ejerce como Profesor de Historia Contemporánea en el Departamento de Humanidades de la Universitat Pompeu Fabra. Entre sus líneas de investigación destacan la historia del colonialismo español en el siglo XIX, la historia de la empresa en España así como la historia de la marina mercante catalana. Ha publicado diferentes artículos en revistas como *Historia Social*, *Revista de Indias*, *Revista de Historia Económica*, *Revista de Historia Industrial*, *Anuario de Estudios Americanos* y *Estudios Migratorios Lationamericanos*. Entre sus libros pueden destacarse *Los marqueses de Comillas, 1817-1925*. Antonio y Claudio López (finalista del III Premio Lid de Biografía Empresarial) y *La Casa Ramos, 1845-1960. Más de un siglo de historia marítima* (finalista del IV Premio de Investigación Josep Ricart i Giralt). Actualmente dirige un proyecto de investigación sobre los negocios de la familia Gil Serra financiado por la Fundación Gas Natural.

Resumen

El artículo describe y analiza quiénes fueron los empresarios que protagonizaron la creación de las primeras compañías navieras de vapor de Barcelona, en un lapso cronológico que va desde los orígenes de la primera de esas compañías, en 1830-1834, hasta el año de 1870. En esos años, la matrícula de buques en el puerto de la capital catalana era la más importante del conjunto español. En el texto se indaga asimismo sobre el origen de los capitales de dichas firmas navieras y sobre su forma jurídica. Y se apuntan y analizan, por último, las profundas diferencias que separaron a aquellas empresas navieras que basaban su negocio en la explotación de buques de vela de aquellas que explotaban buques de vapor.

Palabras clave: Marina mercante; empresas navieras; buques de vapor; financiación.

Abstract

This paper describes and analyzes the profiles of the businessmen who created the first steamship lines in Barcelona, the traditional capital of Catalonia. It begins with the origins of the first of these companies, from 1830 to 1834, and continues until the year 1870. During this time span, the number of ships in the city's port was the highest in Spain. The article discusses how these businesses were juridical constructed and explores the origins of the financial capital of these steamship enterprises. It concludes by highlighting and analyzing the profound differences between those companies that based their business on sailing vessels and those who made the leap into steam power.

Key words: Merchant navy; shipping companies; steamers; financing.

Navieras y navieros catalanes en los primeros tiempos del vapor 1830-1870*

Martín Rodrigo y Alharilla
Universitat Pompeu Fabra

En las décadas centrales del siglo XIX Cataluña se convirtió en *la fábrica de España*. De forma paralela su capital, Barcelona, se fue consolidando como el principal motor económico del país, con un peso especialmente importante en el proceso de generalización y extensión del sistema fabril. 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 superar 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 británica¹. Igualmente, tanto el valor de las mercancías entradas y salidas por el puerto de Barcelona como el número de buques entrados en el mismo (o, mejor aún, su capacidad global de carga) creció durante esos años de forma notable y tendencial, excepto en la década de 1860, cuando se registró una profunda crisis.

* Este trabajo forma parte del proyecto de investigación HUM 2006-07328.

¹ Carreras y Yáñez (1992), pp. 81-157.

[64]

Esta etapa de crecimiento económico, de reforzamiento de la capitalidad económica de Barcelona, de implantación y extensión del sistema fabril tanto en la capital catalana como en los otros pueblos de su llano (Gràcia, Sants, Sant Martí de Provençals, ...) y, sobre todo, de mantenimiento de una economía muy vinculada con su ámbito portuario, debió de tener efectos de arrastre positivos para la actividad naviera catalana. De hecho, no sólo el segundo tercio del siglo XIX registró un gran boom constructor de buques veleros en los astilleros del país (en el contexto de ese famoso “siglo de oro de la marina velera de construcción catalana”) sino que esa marina mercante catalana se mantuvo, en esos años, como un sector extraordinariamente dinámico². La matrícula de Barcelona era entonces la más importante de España. A la altura de 1836, por ejemplo, el 26,8 por 100 de los buques de vela matriculados en el Estado español (255 sobre un total de 952), estaban inscritos en el puerto de Barcelona. Medido según el tonelaje de dichos barcos, el peso de la capital catalana era aún superior pues las 68.033 toneladas que sumaban los 255 veleros reseñados representaban el 35,56 por 100 del tonelaje total de la flota velera mercante española³. Diecinueve años después, en 1855, el número de buques matriculados en Barcelona había crecido en un 20 por 100, hasta situarse en 305, de los cuales diez eran vapores y el resto veleros⁴. Ese fue, sin duda, un año record; durante los años siguientes el número de barcos inscritos se mantuvo elevado 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. En esa última fecha, el número de armadores registrados en Barcelona superaba el centenar; había, concretamente, ciento once navieros matriculados⁵. En su práctica totalidad, eran armadores de barcos de vela y, en su gran mayoría, propietarios solamente de uno o dos buques.

Los 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”⁶. A pesar de esta realidad, el interés manifestado por diversos estudiosos en favor de la navegación a vela ha acabado eclipsando even-

² Ricart (1924); Roig (1929).

³ Jimeno Agius (1889).

⁴ Archivo de la Corona de Aragón [en adelante, ACA], Hacienda, Volúmenes, Inv. 1, 12.587.

⁵ Para 1862, cfr. ACA, Hacienda, Volúmenes, Inv. 1, 12.608; para 1867, cfr. Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona, 10 de diciembre de 1867, p. 2.

⁶ Masriera (1926), p. 231.

tuales estudios sobre la expansión del vapor en la marina catalana⁷. Sólo tres trabajos más o menos recientes han intentado ofrecer sendas aproximaciones a la realidad de la marina mercante catalana de vapor, durante el siglo XIX, obra respectivamente de Pere Pascual, de Santiago Riera y de Antoni Sella y Martín Rodrigo⁸.

De todas formas, a pesar de los avances y aportaciones de esos tres estudios, nuestros conocimientos al respecto siguen siendo escasos e insuficientes. Así, 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. Este artículo intentará responder a uno de ellos. Mi objetivo, a continuación, radica principalmente en intentar describir y analizar quiénes fueron los empresarios que protagonizaron la creación de las primeras compañías navieras de vapor en Barcelona, en un lapso cronológico que va desde los orígenes de la primera de esas compañías, en 1830-1834, hasta el año de 1870. Indagaré igualmente sobre el origen de los capitales de dichas firmas navieras, me interesaré asimismo por su forma jurídica y analizaré, finalmente, en qué medida puede hablarse de continuidad, o de ruptura, entre esas nuevas empresas del vapor respecto a la estructura propia del negocio de la marina mercante de vela.

1. Los vapores de palas: la pionera compañía catalana de vapor

El 9 de marzo de 1830 Juan Reynals obtuvo el “privilegio esclusivo de S. M. [Fernando VII] para construir en Inglaterra un buque de vapor”⁹. Habida cuenta de que Reynals no disponía de capital suficiente para materializar, de su cuenta y riesgo, dicho privilegio se vio obligado a buscar otros socios que contribuyesen a la financiación de su proyecto. Le secundaron, en primer término, tanto José Vilardaga como José Julià, socios del mismo Reynals en la firma Vilardaga Julià y Reynals; entre los tres aportaron la mitad del capital preciso para la 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 el genovés Ignacio Villavecchia como la firma comercial Campi y Brocca, también de Barcelona, cuyo gerente era el milanés Francisco Brocca, 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

⁷ Además de los trabajos clásicos de Josep Ricart i Giral y de Emerencià Roig, citados en una nota anterior, y 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 ha dedicado 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 suman 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*.

⁸ Pascual (1991); Riera (1993); Sella, Rodrigo (2002).

⁹ Arxiu Nacional de Catalunya [en adelante, ANC], Fondo Castañer, 02.04.23, carpeta 2.

[66]

(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 Vapor¹⁰. 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.

El buque comprado por Reynals tenía aparejo de goleta y casco de madera forrado de planchas de cobre por debajo de la línea de flotación, y había sido construido en Liverpool, concretamente en los astilleros de Seddon & Lodley. Se trataba de un pequeño barco que “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”¹¹. 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 ese año, arribando a dicha ciudad en la mañana del día 19, tras un viaje de quince horas, inaugurando entonces la proyectada línea¹². 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 por los cinco socios fundadores.

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 un nuevo viaje¹³. 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 (alar-gándola hasta Palma). De hecho, a los pocos meses de entrar en funcionamiento, El Balear pasó a combinar sus viajes al archipiélago balear con otros viajes de la capital catalana a Marsella, derrota esta última que cubría en menos de 30 horas¹⁴. Como recogieron textualmente los socios de la Compañía Catalana de Vapor,

¹⁰ ANC, Fondo Castañer, 02.04.23, carpeta 1.

¹¹ Sampol (1988), pp. 13-15.

¹² Tomo el dato de ANC, Fondo Castañer, 2.4.23, carpeta 1. La fecha no coincide con la del 2 de marzo de 1834 que recoge Santiago Riera en su libro: *Dels velers ...*, p.170 como el día en que se inició la citada línea Barcelona-Palma.

¹³ Diario de Barcelona, 10.08.1834, p. 1603; 01.08.1834, p. 1616.

¹⁴ 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”. Ese y otros anuncios desmienten a Ramon Sampol quien afirma que El Balear fue retirado de la ruta Barcelona-Palma en el mes de junio, cfr. Sampol (1988), p. 15.

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”¹⁵. Para explotar la nueva línea era preciso hacerse con un segundo vapor. Los socios de la empresa, sin embargo, no estaban dispuestos a invertir ni un duro más en la misma, 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 abril¹⁶. A partir de esa fecha el capital de la Compañía Catalana de Vapor pasó a ser de 360.000 pesetas. Además de comprar unas minas de carbón en la isla de Mallorca, con la ampliación de capital pudieron comprar dos nuevos vapores, nombrados Mercurio y Delfín. Este último 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. No contentos, los socios de la primera Compañía Catalana de Vapor financiaron también la construcción de unos talleres de reparación y de construcción de buques en el puerto de Barcelona, denominados Nuevo Vulcano. Unos talleres que en 1834 ocupaban 2.000 metros cuadrados en la calle Alegría y que uno o dos años después se ampliaron con “otra factoría situada en terrenos del Muelle Nuevo, formada por una sucesión de largas naves”¹⁷.

El marco legislativo resultaba esencialmente favorable a la compañía. 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”¹⁸. Para este autor, fue precisamente “la plena confirmación de la política prohibicionista” 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 como Navegación e Industria. Un

¹⁵ ANC, Fondo Castañer, 2.4.23, carpeta 1.

¹⁶ ANC, Fondo Castañer, 2.4.23, carpeta 2.

¹⁷ García-Martín (1989), pp. 103-105.

¹⁸ Pascual (1991), p. 313.

[68]

proceso que ha sido descrito por Santiago Riera¹⁹. 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). 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 otros 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 otros²⁰.

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 ese 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 estrangeros”, 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 Barcino. Este buque se matriculó, al parecer, en mayo de 1845 y era el mayor de los cinco barcos comprados hasta entonces por la Compañía Catalana de Vapor/Navegación e Industria. Una empresa que tardaría diez años, hasta 1855, en matricular un nuevo vapor. De hecho, entre mayo de 1845 y julio de 1853, no se registró ningún buque de vapor en la matrícula de Barcelona. En ese último mes, no obstante, se inscribió el vapor Tarsis, propiedad de una segunda naviera de vapor catalana, Bofill, Martorell y Cía., de la que me ocuparé a continuación.

¹⁹ Riera (1993), pp. 176-185.

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.*

2. Las sociedades en comandita: Bofill Martorell y Cía., Pablo M. Tintoré y Cía., y La Hispano Alemana De Vapores

En la década de 1850 se constituyeron en Barcelona tres empresas diferentes con idénticas características: las tres tuvieron por objeto la compra y explotación de diversos vapores de hélice (no de palas); las tres se constituyeron como sociedades en comandita, es decir, fueron empresas que nacieron bajo la iniciativa de uno o dos gerentes pero cuyo capital se suscribió a partir de una suma de participaciones individuales aportadas por una amplia nómina de socios capitalistas; y las tres navieras organizaron tres líneas diferentes que conectaban Barcelona con tres importantes puertos europeos: Marsella, Liverpool y Hamburgo.

2.1. Bofill Martorell y Cía.

La primera en nacer fue la naviera Bofill y Martorell. Lo hizo en abril de 1852 a iniciativa de dos hombres de negocio, Juan Manuel Bofill Pintó, natural de Cartagena de Indias, y su cuñado Miguel Martorell Peña, sus verdaderos impulsores y sus dos únicos gerentes. El capital inicial de la compañía fue de 160.000 duros que se dedicaron a la compra de dos vapores, nombrados Tarsis y Pelayo, destinados “a la navegación desde Marsella a Cádiz” y puntos intermedios²¹. Un año después Bofill y Martorell encargaron en Inglaterra la construcción de un tercer vapor, denominado Wifredo, 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, 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”²². Bofill y Martorell pudieron, de esa manera, contratar en Inglaterra la construcción de dos nuevos vapores para la 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

²¹ Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona [en adelante, AHPB], Luis Gonzaga Pallós, 1852, 1ª parte, 07.04.1852.

²² AHPB, José Falp, 1856, fols. 289-290, 20.06.1856.

[70]

10 de septiembre de 1856. En esa fecha, el activo de la compañía estaba representado única y exclusivamente por sus tres buques, que valoraron entonces de la siguiente manera:

Vapor Tarsis	391.760 pesetas
Vapor Pelayo	390.750 pesetas
Vapor Wifredo	410.415 pesetas
Efectivo en caja	7.075 pesetas
TOTAL	1.200.000 pesetas

La junta sirvió también para que los socios acordasen unánimemente que los 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. Asimismo, Juan Manuel Bofill y Miguel Martorell aprovecharon para informar que “particularmente habían contratado en Inglaterra la construcción de dos vapores a hélice”. Los socios capitalistas aprobaron 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”²³. 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 Guarda²⁴. Dos buques que pronto pasaron 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 Cuba²⁵. Hasta entonces, los vapores de la matrícula de Barcelona se habían limitado a navegar por el Mediterráneo o a llegar hasta los puertos británicos o los de la costa Atlántica europea. No obstante, las mejoras técnicas registradas en la construcción de nuevos vapores hicieron posible su dedicación a la navegación trasatlántica. 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). La firma Bofill Martorell y Cía., sin embargo, abandonó años después su línea de las Antillas, para abrir una segunda 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 canario²⁶. Y así fue hasta 1866.

²³ AHPB, José Falp, 1856, fols. 348-356, 10.09.1856.

²⁴ AHPB, José Falp, 1857, fols. 45-46, 20.01.1857; fols. 242-243, 13.05.1857.

²⁵ AHPB, Escribanía de Marina, Pedro M. de Fortuny, 1858, 1ª parte, fol. 548, 18.06.1858; fols. 567-578, 19.06.1858.

²⁶ El Consultor (1863).

El principal legado de la naviera Bofill Martorell y Cía. 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 inversión²⁷; 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”²⁸.

2.2. Pablo María Tintoré y Cía.

Uno de los socios comanditarios de Bofill y Martorell, Pablo María Tintoré Pastor, impulsó por su parte 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 en su familia nadie 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 M^a Tintoré y Cía., Sociedad en Comandita²⁹. Así, apenas unos meses después de la constitución de Bofill y Martorell, en el otoño de 1852, 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”. La nueva compañía naviera se creó en noviembre de 1852 con un capital inicial de 620.000

²⁷ Biblioteca de Catalunya, Manuscritos, 1462/1, Correspondencia recibida por Manuel Martorell Peña, carta 142, remitida el 26.07.1873

²⁸ Revista General de Marina, 1881, mayo, pp. 765-779: “Algunas noticias sobre factorías de máquinas, machinas y varadero, en el puerto de Barcelona”.

²⁹ AHPB, Manuel Lafont, 1857, tomo único, fols. 163-177, 28.03.1857: al fallecer, en marzo de 1857, los albaceas de Pablo Tintoré Boada, padre del futuro naviero, 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. Por otro lado, Pablo M^a Tintoré había participado en la creación de la firma industrial Güell Ramis y Cía, en junio de 1848, aportando entonces un capital de 50.000 pesetas, cfr. AHPB, José Manuel Planas Compte, 1848, tomo único, 10.06.1858. Se retiró ocho años después, en junio de 1856, reintegrándose de 64.804 pesetas, coincidiendo precisamente con un (nuevo) proceso de ampliación de capital de su firma naviera, cfr. AHPB, Magín Soler Gelada, 1856, tomo único, 28.06.1856; José Falp, 1856, tomo único, fols. 353-354, 15.09.1856.

[72]

pesetas, a falta de encontrar más socios que desembolsasen las 80.000 pesetas que faltaban hasta cumplimentar las 700.000 pesetas previstas para la compra de los dos vapores³⁰. Aun con la totalidad del capital suscrito, en el otoño de 1853 Tintoré debió conseguir un préstamo de los socios, por valor de 80.000 pesetas, necesario para afrontar la compra de los dos vapores³¹. 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.

Los dos primeros buques de la Línea de Vapores Tintoré se abanderaron en la primavera de 1854, siendo bautizados como Ebro y Miño³². La vida útil del vapor Miño fue relativamente corta: apenas dos años después de su compra por la naviera Tintoré, exactamente en la noche del 28 de marzo de 1856, 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 lo sustituyese, con cargo a la indemnización de la compañía aseguradora, a los beneficios del ejercicio y, si era preciso, a una nueva aportación. Este nuevo vapor se sumaría a un tercer buque cuya compra estaba negociando entonces el propio Tintoré. De hecho, el 5 de julio de 1856 Pablo M^a Tintoré acabó comprando a los hermanos Dixon, de Liverpool, el buque Arabia (rebautizado por él como Duero), un vapor a hélice con aparejo de goleta de tres palos. Dicha adquisición se hizo por 11.000 Libras Esterlinas. Y sólo unos días después, el 16 de julio de 1856, Tintoré compró a la firma Barch 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 pesetas³³. 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: “pues teniendo la sociedad cuatro buques de vapor estoy en la íntima convicción [decía Tintoré] que nos haríamos exclusivos en nuestra línea”³⁴.

³⁰ AHPB, José Falp, 1852, tomo único, fols. 396-403, 28.11.1852.

³¹ AHPB, José Falp, 1853, tomo único, fols. 103-104, 17.06.1853; fols. 201v-203, 11.10.1853 y fols. 228-234, 21.11.1853.

³² AHPB, José Falp, 1854, tomo único, fol. 74, 07.03.1854. Según los datos de la Comandancia de la Marina, el *Ebro* y el *Miño* cumplimentaron sus respectivas inscripciones en la matrícula de Barcelona en junio y en octubre de 1854, cfr. *Información sobre ...* (1879), p. 256.

³³ AHPB, Escribanía de Marina, Pedro M. de Fortuny, 1858, 1^a parte, fols. 526 y 529-530, 19.06.1858; José Falp, 1856, tomo único, fol. 185, 23.04.1856.

³⁴ AHPB, José Falp, 1856, tomo único, fols. 419-422, 07.11.1856.

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.”. En apenas tres semanas, dicha Comisión desestimó la idea de la fusión entre ambas 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, sus miembros 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[b]ía de ser muy fácil a cualquiera otra compañía el hacernos la oposición en Liverpool, punto el más importante para nosotros”. Autorizado por los socios capitalistas, en diciembre de 1856 Tintoré encargó las gestiones de la compra de ese cuarto vapor a la firma José Vilarrubia y Hermano, de La Coruña³⁵.

Apenas unas semanas después, Pablo M^a. Tintoré reunía a los socios de la naviera para informarles que se acababa de cerrar la adquisición del vapor Egiptian, propiedad del armador Juan T. Nickels, de Liverpool. El vendedor había cobrado por la venta 18.250 Libras esterlinas, aunque la suma de otros gastos (abanderamiento, reformas en las cámaras, ...) hacían pensar a Tintoré que los gastos totales derivados de la compra del nuevo buque se situarían 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. La compra de ese cuarto vapor forzaba a la naviera a ampliar su capital hasta alcanzar los 402.000 duros (o sea, 2.010.000 pesetas), dividido en 1.200 “acciones o cédulas” de 335 duros cada una³⁶. No obstante, a pesar de los deseos de Tintoré de eliminar la competencia, ésta no dejaba de aumentar. En esas fechas se estaba constituyendo, también en Barcelona, una tercera naviera cuyos vapores tenían proyectado tocar asimismo en algunos puertos de la línea Tintoré.

2.3. La Hispano Alemana de Vapores

Buenaventura Solá Amat decidió impulsar una compañía que explotase la línea Barcelona-Hamburgo. Cifró el capital necesario para iniciar la actividad de la empresa en un millón de pesetas aunque la constituyó cuando se había suscrito únicamente la mitad de ese capital. Así, el 17 de marzo de 1856 nacía en Barcelona una nueva naviera: bajo la razón social de Buenaventura Solá Amat y Cía. sus buques debían unir regularmente la capital catalana con el principal puerto alemán, Hamburgo³⁷. En los meses siguientes diferentes hombres de negocio se fueron incorporando como socios comanditarios de esa nueva compañía. No obstante, las nuevas incorporaciones resultaron insuficientes para cubrir la totalidad del capital previsto de manera que algunos socios fundadores debieron

³⁵ AHPB, José Falp, 1856, tomo único, fols. 458-460, 27.11.1856 y fols. 474-475, 02.12.1856.

³⁶ AHPB, José Falp, 1857, tomo único, fols. 87-90, 19.02.1857.

³⁷ AHPB, Fernando Moragas, 1856, 17.03.1856.

[74]

aumentar su participación hasta suscribir la totalidad del mismo; así sucedió en junio de 1856³⁸. De esa manera, Solá pudo cerrar poco después la compra de dos vapores diferentes, bautizados Barcelona y Hamburgo, como los puertos de cabecera de la línea. De hecho, la nueva Hispano Alemana de Vapores empezó su actividad el 25 de febrero de 1857.

Unos meses después, en noviembre del mismo año, falleció prematuramente su impulsor y único gerente, Buenaventura Solá. Los socios de la naviera debieron entonces elegir nuevos gestores. Lo hicieron en las personas de Juan Mata Vendrell y de José Serra Clarós, quienes asumieron la dirección de la naviera el primer día de diciembre de 1857. Desde esa fecha, la Hispano Alemana de Vapores adoptó una nueva razón social: Mata Serra y Cía. Tras intentar (y descartar) una eventual fusión con Bofill Martorell y Cía., sus socios decidieron, en febrero de 1858, transformar la naviera en una sociedad anónima, denominada Hispano Alemana de Navegación por Vapor. La operación debía servir, asimismo, para aumentar su capital en un 75 por 100 hasta alcanzar 1.750.000 pesetas. La operación se planificó en un contexto marcadamente optimista; no en vano, en apenas un año (entre febrero de 1857 e igual mes de 1858) la Hispano Alemana había rendido notables beneficios: aun descontando el 10 por 100 de las ganancias, que se asignaba a un fondo de reserva, el 6 por 100 de la amortización del capital más el 10 por 100 de las utilidades asignado a los dos gerentes como remuneración, los socios comanditarios se repartieron un total de cien mil pesetas, equivalentes al 10 por 100 de la inversión³⁹.

2.4. La Catalana de Vapores Costaneros

En ese momento, febrero 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 transformación de aquellas navieras que se habían constituido bajo la forma de sociedades en comandita en compañías de responsabilidad limitada (acometida por Martorell Bofill y Cía., en el verano de 1856, por Pablo María Tintoré y Cía., en el verano de 1857, y por Mata Serra y Cía., en el invierno de 1858) había buscado –y conseguido– precisamente atraer un mayor número de capitales para la compra de nuevos vapores. No en vano, a la altura de 1860, las tres navieras descritas hasta ahora en este apartado sumaban un capital total de 12.110.000 pesetas repartido entre más de 250 socios, casi todos ellos residentes en Barcelona. A éstos cabría sumar los accionistas de la pionera Navegación e Industria. No debe extrañar, por lo tanto, que otros hombres de negocio decidie-

³⁸ AHPB, Fernando Moragas, 1856, 27.06.1856.

³⁹ AHPB, Fernando Moragas, 1858, 21.02.1858.

sen poco después apostar asimismo por el vapor. Ese fue, por ejemplo, el caso de Gaudencio Masó.

Gaudencio Masó Ruiz de Espejo había nacido en Santiago de Cuba, hijo del comerciante suburense Rafael Masó Pascual y de la cubana Teresa Ruiz de Espejo. La familia al completo regresó a Cataluña, instalándose en Barcelona. El *pater familias* alumbró en la capital catalana 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, se constituyó la firma Rafael Masó e Hijos. Esta sociedad mercantil heredó diferentes veleros de la anterior como la corbeta Santa Rosalía (construida en 1838, reformada ampliamente en 1857 y rebautizada entonces como Nueva Rosalía) o la fragata Paquete de Sitges⁴⁰. No en vano los Masó se habían dedicado de forma preferente al comercio marítimo, tanto en Santiago de Cuba (a través de la firma Masó Primos y Cía.) como después en Barcelona.

A principios de los años 1860, Gaudencio Masó Ruiz de Espejo decidió apostar por la navegación a vapor. Creó entonces la sociedad Gaudencio Masó Espejo y Compañía, cuyo nombre comercial fue el de Catalana de Vapores Costaneros. Para su nueva empresa decidió comprar dos pequeños buques de 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 fuerza de 70 caballos”, con una cabida neta eran 45 “toneladas españolas”⁴¹. Masó compró el buque a sus propietarios, la firma barcelonesa Gaspar Roig y Cía. También les compró un segundo vapor, denominado *Negríto*, que éstos a su vez habían adquirido en Liverpool, a finales de 1857, a J. William Baillie Askle, 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 puntal⁴².

Ambas adquisiciones debió hacerlas Masó en 1862, presumiblemente la fecha de constitución de la sociedad Catalana de Vapores Costaneros. Al poco, renombró respectivamente a ambos buques como Gravina y Galiano, y los dedicó al comercio de cabotaje. En las operaciones de compra, Gaudencio Masó se había asociado con Agustín Marín, quién adquirió una quinta parte de los buques mientras que Masó se quedaba con las cuatro quintas partes restantes. Año y medio después, en agosto de 1863, Gaudencio vendió la mitad de su interés en los vapores Gravina y Galiano a su hermano Rafael Masó Ruiz de Espejo, que se convir-

⁴⁰ AHPB, Escribanía de Marina, Pedro M. de Fortuny, 1857, 1ª parte, fols. 73-74, 26.01.1857; Jaime Rigalt, 1845, fol. 317, 26.09.1845. R. Masó e Hijos actuaban también como consignatarios de otros buques, dedicados singularmente al comercio con Santiago de Cuba, como la corbeta *Nueva Teresa Cubana*, cfr. Diario de Barcelona, 3 de marzo de 1863, p. 2.029

⁴¹ AHPB, Escribanía de Marina, Pedro M. de Fortuny, 1858, 1ª parte, fols. 588-589, 26.06.1858.

⁴² AHPB, Escribanía de Marina, Pedro M. de Fortuny, 1858, 1ª parte, fols. 354-357, 23.04.1858.

[76]

tió en un nuevo copropietario de los buques. En esa fecha, el valor de ambos vapores se cifraba en doscientas mil pesetas⁴³.

3. Una primera crisis

En los años 1860 se registró la desaparición de tres de las navieras de Barcelona: la firma Bofill, Martorell y Cía., la Catalana de Vapores Costaneros y la Hispano Alemana de Navegación por Vapor. Esta firma fue, precisamente, la primera en desaparecer, tras un largo y complicado proceso. De hecho, aunque el acuerdo de convertir la antigua firma comanditaria Mata Serra y Cía. en una sociedad anónima, bajo el nuevo nombre de compañía Hispano Alemana de Navegación por Vapor, se había adoptado en mayo de 1858, la conversión no llegaría nunca a materializarse. En agosto de 1859 los socios capitalistas de la naviera decidieron adquirir un tercer vapor (que se sumaba al Hamburgo y al Barcelona) al que pensaban poner el nombre de Cataluña, pero se negaron a ampliar su participación para afrontar la compra. Prefirieron que la compañía se endeudase, suscribiendo entonces un préstamo, aunque acordaron también que al transformarse la empresa en sociedad anónima los antiguos socios capitalistas cubrirían la mitad del capital que faltase suscribir. La otra mitad la deberían aportar los dos gerentes, Juan Mata Vendrell y José Serra Clarós. No hizo falta, no obstante, cumplimentar dicho compromiso: a finales de 1859 los socios capitalistas de la naviera optaron por prescindir de los gerentes. Descubrieron que uno de ellos, Juan Mata, había recibido 90.000 pesetas del Estado pero no lo había hecho constar en los libros de la empresa. Sin embargo, el principal desencadenante de la ruptura debió ser la constatación de que el último ejercicio se había cerrado 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 100⁴⁴.

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 unanimidad). El capital suscrito en esa fecha era de 1.457.500 pesetas. Las discrepancias internas y la dificultad de transformar la naviera Hispano Alemana en una nueva comandita, no obstante, impidieron la continuidad de una empresa que acabaría liquidándose poco después⁴⁵. De hecho, según información recogida por la Comandancia de Marina de Barcelona, los tres vapores de la naviera corrieron la misma suerte: el Barcelona, el Hamburgo y el Cataluña pasaron a la matrícula de Cádiz, en junio de 1862.⁴⁶

⁴³ AHPB, Escribanía de Marina, Pedro M. de Fortuny, 1864, 1ª parte, fol. 207 y ss, 20.03.1864. El dato de la participación de Agustín Marín lo tomó de Riera (1993), p. 190.

⁴⁴ AHPB, Fernando Moragas, 1858, 09.05.1858 y 17.06.1858; 1859, 07.08.1859; 1860, 29.01.1860.

⁴⁵ AHPB, Fernando Moragas, 1860, 13.04.1860, 01.08.1860 y 19.11.1860.

⁴⁶ *Información sobre ...* (1879), p. 256.

Uno de los individuos que se había incorporado como socio comanditario a la Hispano Alemana en mayo de 1858 era José Serra Font. Su padre, José Serra Calsina, figuraba entonces en el listado de comerciantes de Barcelona (en el ramo de “hilaza y mercería”) así como en la relación de navieros de la ciudad⁴⁷. No en vano, ese mismo mes matriculaba en la capital catalana el vapor Rita, un buque de 598 toneladas de arqueo cuyas máquinas tenían una fuerza de 120 caballos. Un vapor que destinó, probablemente, a servir una línea que enlazaba la capital catalana con Liverpool. Así aparecía en publicaciones de entonces que hablaban, en 1863, de los “Vapores de Serra y Calsina. Hacen la línea de Barcelona a Liverpool, con escalas intermedias”⁴⁸. Todavía cuatro años después, en 1867, Serra Calsina seguía figurando entre los navieros de Barcelona como propietario de dos buques⁴⁹. Según Jesús M. Valdaliso, que cita a José Ricart Giralt, José Serra Calsina era, en realidad, una especie de testaferro de inversores ingleses⁵⁰. Sea como fuere, lo cierto es que tanto él como su hijo José Serra Font abandonaron poco después su actividad naviera desde el puerto de Barcelona⁵¹. Sabemos que, al menos, José Serra Font trasladó su residencia y su negocio a Bilbao⁵². En la capital vizcaína acabó organizando, en 1879, la Línea de Vapores Serra, una firma de capital esencialmente británico que era, a la altura de 1885, la tercera naviera española y que seguía gestionando una línea que enlazaba el puerto de Bilbao con el de Liverpool. Dicha empresa naviera se reorganizó en abril de 1899, con un capital de 4.250.000 pesetas dividido en 1.700 acciones de 2.500 pesetas cada una⁵³.

Los negocios navieros de José Serra Font corrieron mejor suerte que la Hispano Alemana de Vapores o que la sociedad Catalana de Vapores Costaneros, una firma cuyos problemas financieros se pusieron de manifiesto en la primavera de 1864. El 18 de mayo de ese año 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 Masó⁵⁴. Ambos hermanos fueron asimismo incapaces de pagar una parte del pre-

⁴⁷ El Consultor (1857).

⁴⁸ El Consultor (1863).

⁴⁹ Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona, 10 de diciembre de 1867, p. 2.

⁵⁰ Valdaliso (1991), p. 205.

⁵¹ La Matrícula Industrial y de Comercio de Barcelona de 1862 recoge todavía a José Serra y Calsina como armador, únicamente, del vapor *Rita*, aunque los funcionarios anotaron “Baja en Junio por cesar. 1º Enero”, cfr. ACA, Hacienda, Volúmenes, 12.608. En *Información sobre ...* (1879), p. 256, consignan que el vapor *Rita* “naufregó en enero de 1864”.

⁵² Véase al artículo de Jesús M. Valdaliso en este mismo número.

⁵³ Línea de vapores Serra (1899). La afirmación que la firma Serra era la tercera naviera española en Valdaliso (2000), p. 295.

⁵⁴ ACA, Audiencia, Tribunal de Comercio, expediente 684.

[78]

cio 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 pesetas⁵⁵. De hecho, La Maquinista llegó a embargar el vapor Gravina, y sólo después de un complicado proceso se pudo levantar el embargo y los hermanos Masó pudieron liquidar las cargas del buque. El vapor Gravina fue vendido a la firma asturiana Oria y Pinilla (que lo rebautizaron como Eduardo) por 30.000 pesetas⁵⁶. El mismo destino debió registrar el segundo buque de la empresa, el vapor Galiano, habida cuenta que la Catalana de Vapores Costaneros acabó desapareciendo, en el contexto de la crisis del negocio naviero registrada en los años 1860.

Poco después, concretamente entre 1866 y 1867, la naviera Bofill Martorell y Cía. acabaría asimismo liquidándose. Si bien este otro caso fue menos traumático y turbulento que el registrado por la compañía Hispano Alemana de Vapor cabe señalar que resultó igualmente desastroso desde el punto de vista económico. De entrada, al desaparecer Bofill Martorell y Cía. el servicio oficial de conducción del correo a las Canarias pasó, en 1866, a otra naviera catalana, Navegación e Industria⁵⁷. Por otro lado, sus liquidadores anunciaron públicamente el 11 de abril de 1867 la venta de “los vapores de hélice Berenguer 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”⁵⁸. La subasta se realizó el 20 de mayo en las oficinas de la empresa, sitas en la calle Ancha. 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 Tharsis⁵⁹. 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, 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 plaza⁶⁰.

⁵⁵ ACA, Audiencia, Tribunal de Comercio, expediente 2.186.

⁵⁶ Riera (1993), p. 190.

⁵⁷ Riera (1993), p. 185.

⁵⁸ Diario de Barcelona, 19 de mayo de 1867, p. 4.756.

⁵⁹ AHPB, José Falp, 1867, 1ª parte, fols. 485-486, 20.05.1867; fols. 539-541, 25.05.1867.

⁶⁰ AHPB, José Falp, 1867, 1ª parte, fols. 677-678, 21.06.1867; 2ª parte, fols. 778-779,

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 semanas antes 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 siguiente⁶¹. 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 *Pelayo* se mantuvo en el registro de la capital catalana: “hoy [consignaba la Comandancia de Marina en 1878, como] bergantín goleta de tres palos”⁶².

Poco después de la liquidación de la naviera Bofill Martorell y Cía. sus dos gerentes decidieron emprender caminos diferentes. De hecho, 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 creaban la sociedad J. M. Bofill e Hijo⁶³. 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 Naturales⁶⁴. 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 Barcelona⁶⁵.

4. Armadores de buques de vapor: los hermanos Plandolit y Joaquín Gurri Prats

A pesar de las experiencias de empresas como Bofill Martorell y Cía. y a pesar de la crisis del sector, registrada en los años 1860, la navegación a vapor siguió

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.

⁶¹ AHPB, José Falp, 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, 1867, 2ª parte, fols. 1133-1134, 30.11.1867.

⁶² *Información sobre* (1879), p. 256.

⁶³ AHPB, José Manuel Planas Compte, 1867, 17.01.1868.

⁶⁴ Fradera (1993); Masriera (2006).

⁶⁵ *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 82, 10 de marzo de 1892.

[80]

generando un marcado interés empresarial entre diferentes hombres de negocio de la capital catalana de manera que hubo quienes optaron por invertir sus capitales en la compra de vapores, pasando a convertirse en armadores. En algún caso venían del ámbito del comercio marítimo, como los hermanos Plandolit; otros, como Joaquín Gurri, se habían destacado como importadores de maderas. Unos y otro apostaron por la navegación a vapor, como describiré a continuación.

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 social⁶⁶. 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 pesetas⁶⁷. 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 Tintoré⁶⁸.

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 Orleans⁶⁹. 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 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 catalana⁷⁰. Y es que tres años antes, con-

⁶⁶ *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.*

⁶⁷ AHPB, José Manuel Planas Compte, 1858, fols. 382-386, 14.12.1858.

⁶⁸ AHPB, Ramon de Miquelerena, 1857, 1ª parte, 29.05.1857.

⁶⁹ AHPB, José Manuel Planas Compte, 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.

⁷⁰ El Consultor (1857).

cretamente 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. Era éste 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., matricularse su primer buque en Barcelona⁷¹.

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 pesetas⁷². 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 pesetas⁷³. Una parte de ese 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 pesetas⁷⁴.

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 vapor: el primer vapor de los Plandolit, el Mahonés, 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 Mallorca⁷⁵.

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 mer-

⁷¹ *Información sobre ...* (1879), p. 256.

⁷² 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, 1866, 1ª parte, fols. 502-503, 12.06.1866.

⁷³ AHPB, José Manuel Planas Compte, 1866, fols. 467-471, 18.09.1866.

⁷⁴ AHPB, Escribanía de Marina, Pedro M. de Fortuny, 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).

⁷⁵ Dirección de Hidrografía (1881), pp. 62-65.

[82]

cante”. 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,...)⁷⁶. 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 empresa⁷⁷. 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 pesetas⁷⁸. 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 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 esterlinas⁷⁹. 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)⁸⁰. 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.

⁷⁶ Diario de Barcelona, 26 y 28 de noviembre de 1886, páginas 13.539 y 13.641.

⁷⁷ AHPB, José Falp, 1857, fols. 390-406, 31.07.1857. Para la referencia necrológica, ver la nota anterior.

⁷⁸ *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 del autor).

⁷⁹ Archivo Histórico de Protocolos de Madrid [en adelante, AHPM], Consulado de España en Liverpool, protocolo 32.004, fols. 205-208, 28.03.1870.

⁸⁰ *Escritura de inventario de los bienes relictos 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 del autor).

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 Larrínaga 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 península⁸¹. 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 pesetas⁸². De hecho, a los armadores particulares (como Joaquín Gurri o Nonito Plandolit) les resultaba difícil competir con las grandes firmas armadoras y, particularmente, con la principal naviera del país, la A. López y Cía., una empresa creada en 1857 y que trasladó, nueve años después, su domicilio a la capital catalana.

5. Llega la Antonio López y Compañía

La iniciativa de la creación de esta naviera partió de cuatro indianos, enriquecidos en Santiago de Cuba (los hermanos Antonio y Claudio López, Patricio Satrústegui y Carlos Eizaguirre) que implicaron a su vez a los hermanos de los dos últimos (Joaquín Marcos de Satrústegui y Joaquín Eizaguirre), la riqueza de los cuales les permitió aportar, en conjunto, el millón de pesetas en que se fijó su capital social⁸³. Si bien la escritura social de la naviera se protocolizó en Madrid y aunque su principal gerente, Antonio López, aquel que daba nombre a la empresa, residía en Barcelona, el primer domicilio de la nueva compañía se estableció no en la capital española ni en la catalana sino en Alicante, una ciudad que estaba a punto de convertirse en la salida ferroviaria de Madrid al mar Mediterráneo.

Los primeros buques de la firma López fueron el Madrid, el Alicante y el Marsella (comprados, de segunda mano, en enero y febrero de 1858 y en febrero de 1859, respectivamente). Con esos tres vapores, sus gerentes pudieron servir

⁸¹ Rodrigo (1998b).

⁸² AHPB, Antonio de Domènech, 1882, 1ª parte, fols. 85-88, 21.01.1882.

⁸³ Archivo Histórico de Protocolos de Madrid, Sebastián Carbonell, 1857, 11.01.1857.

[84]

una línea que conectaba Alicante con Marsella y puertos intermedios, además de auxiliar al gobierno en la llamada Guerra de África, en el otoño de 1859. Año y medio después, en febrero de 1861, compraron dos buques más, a los que bautizaron como París y Ciudad Condal, los dos primeros vapores de A. López y Cía. capaces de realizar travesías transatlánticas. Unos meses más tarde, exactamente el 10 de octubre de 1861, la firma López se adjudicó precisamente el servicio oficial de conducción de la correspondencia entre España y sus colonias en las Antillas (Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo)⁸⁴. El pliego de condiciones obligaba a la empresa adjudicataria a tener un total de ocho vapores para realizar veinticuatro viajes redondos al año. La naviera A. López y Cía. inició entonces una frenética actividad de adquisición de nuevos buques: en pocos meses compraron seis vapores (bautizados España, Santo Domingo, Isla de Cuba, Puerto Rico, Cantabria y Canarias) que se sumaban a los otros cinco que ya tenían, totalizando una flota de once buques de vapor⁸⁵. Así mismo, el pliego de condiciones obligaba a la naviera a trasladar su centro logístico a Cádiz, puerto de cabecera de la línea de las Antillas, servida por la firma López desde 1862. En consecuencia, seis años después Alicante dejaba de ser el domicilio social de la firma López, concentrada totalmente en la línea de las Antillas.

El nuevo domicilio se ubicó, a partir de 1868, en la ciudad donde residía su principal gerente, Barcelona⁸⁶. En julio de dicho año la A. López y Cía. inscribió todos sus buques en la capital catalana: en esa fecha había 30 vapores registrados en dicha matrícula a los que se sumaron entonces los 13 vapores de la naviera López. En términos globales, el tonelaje total de esos trece buques de A. López y Cía. (14.791 toneladas) pasó a representar a mediados de 1868 más de la mitad del tonelaje total de la matrícula del puerto de Barcelona (27.768 toneladas), exactamente el 53,2 por 100⁸⁷. A partir de entonces la A. López y Cía. (transformada en la sociedad anónima Compañía Trasatlántica en 1881) se convirtió en la principal naviera de la matrícula catalana. Lo era, de hecho, del conjunto de la matrícula española. En los años ulteriores, su incontestable hegemonía en las comunicaciones transoceánicas condicionó en buena medida el sector de la marina mercante de vapor en Barcelona, y en el resto de España⁸⁸. Aunque eso, sin duda, es otra historia.

⁸⁴ Rodrigo (2000a), pp. 25-33.

⁸⁵ Museo Marítimo de Barcelona, Fondo Compañía Trasatlántica, Reales Ordenes, 7, 8, 9, 13, 15, 16, 23 y 28.

⁸⁶ Rodrigo (1998a).

⁸⁷ Baso mis cálculos en los datos que aparecen en *Información sobre ...* (1879), pp. 256-257. Excepto en un caso, el *Duero*, el arqueo de los vapores está calculado según el método Ciscar.

⁸⁸ Sobre esta firma, cfr. Rodrigo (2000a), pp. 106-116, 171-202 y 236-245; Sella, Rodrigo (2002), pp. 101-130.

6. Conclusiones

Entre 1834 y 1870 se matricularon en la capital catalana un total de cincuenta y nueve buques de vapor. El de Barcelona no sólo se mantenía en esa última fecha como el principal puerto en la marina mercante velera del país (tanto si lo miramos por su actividad en la estiba y desestiba de mercancías como por su matrícula) sino que había consolidado igualmente su hegemonía en el ámbito de los buques mercantes de vapor. Era el resultado de la actividad empresarial desarrollada en la capital catalana por un conjunto de hombres de negocio (los Reynals, Bofill, Martorell, Tintoré, Solà, Plandolit y López, entre otros), los cuales habían apostado firmemente por la navegación a vapor. Esta doble realidad nos permite apuntar algunos de los rasgos que diferenciaron, precisamente, a las empresas navieras que basaban su actividad en la explotación de buques de vela de aquellas que se habían especializado en los barcos de vapor⁸⁹.

De entrada, cabe señalar que los armadores de buques de vela más que navieros, propiamente dichos, eran en realidad comerciantes; grandes comerciantes cuya actividad como importadores y exportadores de mercancías les había hecho necesitar la compra o construcción de uno o varios buques, en los que poder transportar sus cargamentos. A la altura de 1862, por ejemplo, de los noventa navieros de Barcelona, sesenta y cinco (es decir, un 72 por 100 del total) contribuían al erario a la vez como comerciantes⁹⁰. Al contrario, los armadores de buques de vapor actuaban (y se consideraban a sí mismos) como navieros, es decir, hombres de negocio que desarrollaban una función empresarial específica, diferente de la estrictamente comercial. Quiero destacar, por otro lado, una segunda diferencia: la mejor manera que encontraron esos armadores de vapores para aprovechar las prestaciones que otorgaban sus naves respecto a los veleros (mayor capacidad de carga y, sobre todo, autonomía, puntualidad y regularidad) fue a través de la organización de diferentes líneas regulares. Unas líneas que conectaban Barcelona con aquellos puertos con los que la capital catalana acreditaba un mayor intercambio comercial. Los buques de vela, por el contrario, sólo zarpaban de un puerto cuando habían acabado de llenar sus bodegas y, lo que es más importante, se dirigían a uno u otro puerto en función de las cambiantes condiciones de los mercados, en el plano internacional. De hecho, era relativamente habitual encontrar a mediados del siglo XIX buques mercantes veleros que en lugar de efectuar “viajes redondos” comunicando dos localidades diferentes entre sí, tocasen diversos puertos, diferentes incluso a la ida y a la vuelta.

No cabe insistir mucho en una tercera diferencia, harto conocida: el coste de construcción de un velero era sensiblemente inferior al de un vapor. Una diferencia que no paró de aumentar en el período analizado, el segundo tercio del siglo XIX, como resultado de la mejora y perfeccionamiento de la tecnología de los

⁸⁹ Otro tipo de aproximación analítica sobre la transición de la vela al vapor en Valdaliso (1992).

⁹⁰ ACA, Hacienda, Volúmenes Inv. 1-12.608. Valdaliso (2000), p. 270 ha señalado que 65 de los 89 armadores registrados en Barcelona en 1863 se definían a sí mismos como “comerciantes”.

[86]

vapores y de unas técnicas de construcción capaces de ampliar las prestaciones de dichos buques. El alto coste, relativo y absoluto, que suponía la construcción de un vapor requirió que multitud de pequeños y grandes inversores debiesen aportar sus capitales para poder materializar las compras de los buques. Así, aunque el principio de la asociación de capitales estaba muy presente en la marina mercante catalana desde la baja Edad Media, la transición hacia la navegación a vapor, a mediados y finales del siglo XIX, tuvo como efecto el notable desarrollo de las empresas basadas precisamente en la asociación de grandes capitales.

Hemos podido ver, de hecho, como las formas jurídicas que adoptaron las primeras empresas navieras catalanas propietarias de buques de vapor fueron diversas (naveros particulares, sociedades de cuentas en participación, sociedades regulares colectivas, sociedades en comandita y sociedades comanditarias por acciones) pero todas las que sobrevivieron acabaron transformándose en sociedades anónimas (Navegación e Industria, en 1841; la Compañía Trasatlántica, en 1881; Línea de Vapores Tintoré, en 1906). También bajo la forma de sociedades anónimas se constituyeron las principales navieras que se fundaron en Barcelona en el último cuarto del siglo XIX (por ejemplo, la Compañía Catalana de Vapores Trasatlánticos y la Compañía Barcelonesa de Vapores Trasatlánticos, en 1881) o se transformaron otras constituidas en primera instancia como sociedades colectivas (la firma A. Folch y Cía. en Sociedad Anónima de Navegación Trasatlántica, en 1906)⁹¹. No en vano, incluso desde sus inicios, las empresas de vapores acreditaban una clara diferencia respecto a aquellas navieras que basaban su actividad en la explotación de buques de vela: mientras que en éstas los propietarios de los barcos desarrollaban a la vez las funciones gerenciales, en aquéllas, sus gerentes (quienes acostumbraban igualmente a dar su apellido a la razón social de la compañía) apenas detentaban una pequeña parte del capital de la misma. Las navieras de vapor se basaban, por lo tanto, en la separación entre propiedad y gerencia; entre socios propietarios (convertidos finalmente en accionistas) y socios gerentes.

Los primeros fueron en su mayoría vecinos de la capital catalana. Así, podemos decir que el capital de esas primeras navieras de vapor de la matrícula de Barcelona era mayoritariamente catalán. Las actividades profesionales y empresariales de esos primeros socios capitalistas era diverso (comerciantes, banqueros, industriales, propietarios, rentistas, ...) de manera que puede afirmarse que los capitales que contribuyeron a impulsar el vapor en Cataluña tuvo igualmente un origen diverso. De cualquier forma, el sector de la navegación a vapor apareció en el segundo tercio del siglo XIX como una alternativa atractiva para quienes disponían de fondos y buscaban diversificar sus inversiones. Entre esos inversores cabe singularizar la presencia de diferentes indianos, es decir, de individuos que habían acumulado sus capitales en tierras americanas. Es más, entre los “socios gerentes” de esas primeras navieras cabe destacar a aquellos que habían nacido en

⁹¹ Sobre la Catalana de Vapores Trasatlánticos y la Anónima de Navegación Trasatlántica, cfr. Sella, Rodrigo (2002), pp. 131-134.

América (Juan Manuel Bofill Pintó, Pedro José Plandolit o Gaudencio Masó Ruiz de Espejo) o que se habían enriquecido en el continente americano (Antonio López y López) antes de avecindarse en la capital catalana. Unos y otros hallaron en la navegación a vapor (un sector entonces nuevo que prometía revolucionar el comercio marítimo a larga distancia) un nicho ideal para la inversión y reproducción de sus capitales así como para el desarrollo de su iniciativa empresarial.

Aunque algunos de estos pioneros del vapor habían sido, en un primer momento, armadores de veleros (los Plandolit, los Masó o Joaquín Gurri, por ejemplo) es preciso insistir en que apenas hay continuidad entre los grandes navieros de la marina mercante de vela, en Cataluña, y los armadores de buques de vapor, aquellos que han centrado nuestro interés. Fijémonos, por ejemplo, en las tres principales flotas veleras catalanas: a la altura de 1867, los 34 buques de Font y Riudor, los 30 de Juan Jover Serra y los 13 de José María Serra e Hijo sumaban el 30 por 100 de los veleros mercantes matriculados en Barcelona. Pues bien ni José María Serra, ni los Font, Riudor o Jover quisieron, ni antes ni después de esa fecha, compaginar su tradicional negocio en el ámbito de la vela con su incorporación al mundo de la navegación a vapor. Sus respectivas desapariciones (José María Serra puso su casa de comercio en liquidación, en 1877, mientras que Juan Jover Serra falleció dos años después, en 1879) coincidieron con el proceso de desaparición de la flota mercante velera catalana y de su sustitución por los modernos vapores⁹². A diferencia de su padre, por ejemplo, los dos hijos de Juan Jover abandonaron la vela para acabar apostando por el vapor: compraron, en 1893, sendos vapores, el Miguel Jover y el J. Jover Serra.

⁹² Juan Jover Serra era el “heredero” de la actividad comercial de las firmas Serra y Parladé, y Serra y Sobrino, ambas promovidas por su tío Joaquín Serra Franch. Al fallecer, en 1879, acreditaba intereses en diversos buques por valor de 320.000 pesetas; cfr. AHPB, José Falp, 1879, 2ª parte, fols. 1315-1364, 22.04.1879. Sobre José María Serra e Hijo, cfr. Rodrigo (2000b).

[88]

Apéndice
Vapores matriculados en Barcelona (1834-1870)

Nombre	Año	Mes	Armador	Observaciones
Balear	1834	Febrero	Navegación e industria	Desguazado en 1848
Delfín	[1836]	Septiembre	Navegación e industria	
Mercurio	1838	Diciembre	Navegación e industria	Desaparición en 1845
Villa de Madrid	1843	Enero	Navegación e industria	Incendiado en 1847
Barcino	1845	Mayo	Navegación e industria	Desguazado en octubre de 1874
Tarsis	1853	Julio	Bofill, Martorell y Cía.	Pasó a la matrícula de Plama en 1872 (Vapor Unión)
Pelayo	1853	Julio	Bofill, Martorell y Cía.	
Ebro	1854	Junio	Pablo M ^a Tintoré y Cía.	Pasó a la matrícula de Sevilla en 1864
Mahonés	1854	Septiembre	José Plandolit	
Miño	1854	Octubre	Pablo M ^a Tintoré y Cía.	Naufragó en marzo de 1856
Wifredo	1855	Febrero	Bofill, Martorell y Cía.	Naufragó en 1863
Europa	1855	Agosto	Navegación e industria	
América	1855	Agosto		
Barcelona	1856	Septiembre	Hispano Alemana de Vapores	Pasó a la matrícula de Cádiz en junio de 1862
Hamburgo	1856	Septiembre	Hispano Alemana de Vapores	Pasó a la matrícula de Cádiz en junio de 1862
Tajo	[1856]	Agosto]	Pablo M ^a Tintoré y Cía.	
Duero	1858	Mayo	Pablo M ^a Tintoré y Cía.	
Ter	1858	Mayo	Pablo M ^a Tintoré y Cía.	
Rita	1858	Mayo	José Serra Calsina	Naufragó en enero de 1864
Negrilo (Galiano)	1858		Gaspar Roig y Cía.	Vendido en Marsella en 1873

Apéndice (Cont.)

Nombre	Año	Mes	Armador	Observaciones
Indio (Gavrina, Gallito)	[1858]		Gaspar Roig y Cía.	
Almogavar (José)	1858	Octubre	Bofill, Martorell y Cía.	Pasó a la matrícula de Bilbao en julio de 1870
Berenguer (Rita)	1858	Octubre	Bofill, Martorell y Cía.	Pasó a la matrícula de Bilbao en julio de 1870
Cataluña	1858	Diciembre		Pasó a la matrícula de Bilbao en julio de 1862
Buenaventura	1860	Octubre	Ministerio de Fomento	
Draga	1860	Octubre	Ministerio de Fomento	
Zaragoza	1860	Diciembre	Cía. de Canalización del Ebro	
Nieta	1861	Abril		Pasó a la matrícula de Bilbao en julio de 1870
San Lorenzo			Crédito Mobiliario Barcelonés	
Niña	1862	Enero		Pasó a la matrícula de Bilbao en 1870
Segre	1862	Julio		
Gallego	1862	Julio		
María	1863	Julio		
Joven Pepe	1863	Octubre		
Francolí	1863	Noviembre		
D. Juan Tenorio (Matilde)	1866	Abril		Incendiado en 1878
Monseny [sic]	1866	Julio		
Támesis (Besós)	1867	Enero		
Gaditana (Clara)	1867	Julio		Pasó a la matrícula de Bilbao en julio de 1870
Catalán				
Aurora (Avon, Anita)	1868			Pasó a la matrícula de Cádiz en junio de 1874

[90]

Apéndice (Cont.)

Nombre	Año	Mes	Armador	Observaciones
Valencia (Provenzal)	1868			Pasó a la matrícula de Bilbao en julio de 1876
Madrid	1868	Julio	A. Lopez y Cía.	Pasó a la matrícula de La Habana en julio de 1874
Alicante	1868	Julio	A. Lopez y Cía.	Pasó a la matrícula de La Habana en julio de 1874
Marsella	1868	Julio	A. Lopez y Cía.	
París	1868	Julio	A. Lopez y Cía.	Vendido en Inglaterra en noviembre de 1871
Isla de Cuba	1868	Julio		
Santander (Sto. Domingo)	1868	Julio	A. Lopez y Cía.	Vendido en Inglaterra en noviembre de 1871
Canarias	1868	Julio	A. Lopez y Cía.	
Puerto Rico	1868	Julio	A. Lopez y Cía.	
España	1868	Julio	A. Lopez y Cía.	
Guipúzcoa (P. Alfonso)	1868	Julio	A. Lopez y Cía.	
Comillas (Infanta Isabel)	1868	Julio	A. Lopez y Cía.	
Auxiliar	1868	Julio	A. Lopez y Cía.	
Antonio López	1868	Julio	A. Lopez y Cía.	
África	1869	Agosto		
Correo de Cète	1869	Septiembre		
Castilla	1870	Julio	Joaquín Gurri	Vendido en Barcelona en enero de 1872
Méndez Núñez	[1870]			

Fuente: 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 R.O. de 8 de septiembre de 1878. Madrid, 1879, Tomo I, pp. 232-279 [Para las informaciones sobre los diferentes armadores, ver texto]

Bibliografía

- CARRERAS, Albert y 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.
- DIRECCIÓN DE HIDROGRAFÍA (1881): *Relación de los buques de la marina mercante española con expresión de sus nombres, dimensiones y otros datos estadísticos*, Madrid.
- El Consultor. Nueva guía de Barcelona, 1857.*
- El Consultor. Nueva guía de Barcelona, 1863.*
- FÀBREGAS I BARRI, Esteve (1961): *Dos segles de marina catalana*. Barcelona, Selecta.
- FRADERA, Josep Maria (1993): “Ciència i negoci amb rerafons colonial al segle XIX català (set vinyetes i un epíleg)”. *L'Avenç*, núm. 172, pp. 30-34 y 51-57.
- GARCÍA-MARTÍN, Manuel (1989): *El barrio de la playa de Barcelona que la voz común llamó Barceloneta*. Barcelona, Catalana de Gas.
- GARCÍA SANZ, Arcadi (1977): *Història de la marina catalana*. Barcelona, Aedos.
- 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 formados con arreglo a los artículos 20 y 29 de la ley de Presupuestos del año de 1878-79, por la Comisión Especial Arancelaria, creada por R. D. de 8 de setiembre de 1878*, Tomo I. Madrid, 1879.
- JIMENO AGIUS, J. (1889): *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.
- Línea de vapores Serra, sociedad anónima por acciones. Capital social: 4.250.000 pesetas. Escritura social*. Barcelona, Tipolitografía de Luis Tasso, 1890.
- MASRIERA, Arturo (1926): *Oliendo a brea*. Barcelona, Editorial Políglota.
- MASRIERA, Alicia (2006): *El Museu Martorell, 125 anys de Ciències Naturals (1878-2003)*. Monografías del Museu de Ciències Naturals, núm. 3.
- PASCUAL I DOMÈNECH, Pere (1991): “Desenvolupament de la marina de vapor i crisi de la construcció naval i de la marina mercant catalana” en CABA-NA, Francesc (Coord.) *Història Econòmica de la Catalunya Contemporània*. Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 1991, vol. III, pp. 299-335.
- RICART Y GIRALT, José (1924): “El siglo de oro de la marina velera de construcción catalana, 1790-1870”, *Memorias de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona, XVIII*. Barcelona, López Robert y Cia.
- RIERA I TUÈBOLS, Santiago (1993): *Dels velers als vapors*. Barcelona, Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya.

[92]

- RODRIGO Y ALHARILLA, Martín (1998a): “Entre Barcelona, Cádiz y Ultramar: la Compañía Trasatlántica (1862-1932)”, en DDAA *Catalunya y Andalucía en el siglo XIX*. Cornellà, Fundació Gresol, 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*, núms. 2-3, pp. 133-150.
- RODRIGO Y ALHARILLA, Martín (2000a): *Los marqueses de Comillas, 1817-1925*. Antonio y Claudio López. Madrid, LID.
- 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*, Fundació Noguera. Barcelona, pp. 231-247.
- ROIG, Emerencià (1929): *La marina catalana del vuit-cents*. Barcelona, Barcino.
- SAMPOL ISERN, Ramon (1988): *Vapores de las islas Baleares*. Mallorca, Miquel Font Editor.
- VALDALISO, Jesús M^a (1991): *Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*. Bilbao, Instituto Vasco de Administración Pública.
- VALDALISO, Jesús M^a (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, Jesús M^a (2000): “The Rise of Specialist Firms in Spanish Shipping and Their Strategies of Growth, 1860 to 1930”, *Business History Review*, núm. 74, pp. 267-300.