



Historia de la Marina Mercante Asturiana

JOSÉ RAMÓN GARCÍA LÓPEZ


EDICIONES
NOBEL

II. LLEGADA Y AFIRMACIÓN DEL VAPOR [1857-1900]





HISTORIA DE LA MARINA MERCANTE ASTURIANA



II. LLEGADA Y AFIRMACIÓN DEL VAPOR [1857-1900]



Historia de la Marina Mercante Asturiana



II. LLEGADA Y AFIRMACIÓN DEL VAPOR [1857-1900]

JOSÉ RAMÓN GARCÍA LÓPEZ



LUANCO, 2006



Esta edición ha sido realizada con el patrocinio de:



Puerto de Avilés

Autoridad Portuaria de Avilés



Autoridad Portuaria de Gijón

© De esta edición:

Ediciones Nobel - Museo Marítimo de Asturias

© Del texto:

José Ramón García López

© De los dibujos y fotografías:

Sus autores

Diseño:

José Luis Peón

Fotomecánica, fotocomposición, impresión
y encuadernación:

Mercantil Asturias, S. A.

Depósito Legal:

As.-5.662/06

I.S.B.N.:

84-8459-176-X

Ilustración de cubierta: El Anselmo y el Cifuentes, óleo de Juan Martínez Abades en Museo de Bellas Artes de Asturias

<u>ÍNDICE</u>	<u>Pág.</u>
INTRODUCCIÓN	15
Presentación y plan del libro	17
Aplicación del vapor a la navegación comercial	19
La llegada del vapor a España	24
La legislación arancelaria	28
Determinantes del aumento de la flota a vapor	35
Notas sobre las unidades monetarias y el tonelaje	42
Agradecimientos	44
I. LA LLEGADA DEL VAPOR A ASTURIAS: EL JOVELLANOS	47
1. El <i>Jovellanos</i> , primer vapor mercante asturiano	49
El entorno gijonés en 1857	50
Surge el proyecto de adquirir un buque de vapor	52
Los promotores de la naviera	54
Entrega del buque y abanderamiento	58
2. Constitución de J. Alvargonzález y Compañía	59
Nuevos socios y formalización de la sociedad	59
3. Trayectoria del vapor <i>Jovellanos</i>	61
Los primeros resultados, halagüeños	62
Continúa la marcha próspera (1861)	64

<u>ÍNDICE</u>	<u>Pág.</u>
Los años finales	68
4. Apéndice: Los Alvargonzález, saga de comerciantes navieros	69
2. LOS NEGOCIOS NAVIEROS	
DE ACEBAL LAVIADA - MACANDREW	73
1. Evolución de la casa de comercio de Manuel Acebal Laviada	75
Manuel Acebal Laviada (hasta 1850)	75
Viuda de Acebal e Hijos (1853-1857)	77
Viuda de Acebal y Compañía (1857-1866)	78
2. Serapio Acebal Laviada, al servicio de los MacAndrew	80
Serapio Acebal y Compañía (1866-1872)	80
Refundación de Serapio Acebal y Cía. por los MacAndrew (1873)	87
3. Última fase de los negocios Acebal Laviada - MacAndrew	88
Venta de vapores a M. Sáenz y Compañía, de Sevilla (1872-1873)	89
El final: ventas a J. Roca y Compañía, de Barcelona (1874-1876)	92
La casa gijonesa, reducida a consignataria. Fallecimiento de Serapio Acebal	95
4. Apéndice: Vapores matriculados en Gijón a nombre de Serapio Acebal Laviada	97
3. LOS VAPORES DE DURO Y CÍA. Y ÓSCAR DE OLAVARRÍA	99
1. La extensión naviera de Duro y Compañía	101
La llegada del vapor <i>Adolfo</i> (1861). Los Olavarría	102
Otros vapores en el puerto de Gijón en 1861	104

ÍNDICE

Pág.

Lanchones para acarrear el mineral de Llumeres	105
Encargo del vapor <i>Bayo</i> (1864)	105
2. La sociedad Óscar de Olavarría y Compañía (1865-1871)	107
Constitución de la sociedad naviera	107
Dos nuevos vapores, y una sustitución por naufragio	110
Se incorporan el <i>Cifuentes</i> y el <i>Arana</i>	110
El negocio del traslado de emigrantes	112
3. Nuevo impulso de Óscar de Olavarría y Compañía (1871-1878)	113
Reconstitución y prórroga de la Sociedad	113
Más buques, en medio de la euforia naviera	115
Proyecto truncado: se abandona la línea de Ultramar	117
4. Última etapa de Óscar de Olavarría y Compañía (1878-1888)	119
Prórroga de la Sociedad por otros diez años	120
Comienzo del declive e intentos de paliarlo	124
Disolución y liquidación de la Sociedad	128
5. Recomposición bajo nuevas bases: Olavarría y Lozano, S. en C. (1889-1902)	129
Constitución de la nueva Sociedad	129
Reestructuración de la flota y recuperación	131
Reconstitución y prórroga de la Sociedad (1899)	133
6. Otros negocios navieros de Óscar de Olavarría	134
Salcedo y Compañía (1868-1872)	134
Olavarría, Marina y Compañía (1872-1899)	135

<u>ÍNDICE</u>	<u>Pág.</u>
Valentín González, S. en C. (1898) - González y Olavarría, S. en C. (1899-1904)	138
7. Apéndice: Buques de las compañías navieras de Duro y Olavarría	139
4. LA SOCIEDAD DE VAPORES MELITÓN GONZÁLEZ Y COMPAÑÍA	143
1. Construcción del vapor <i>Asturias</i> (1869)	145
Encargo del buque a los astilleros escoceses	146
Mientras se construye el vapor, se incorporan nuevos socios	148
El <i>Asturias</i> empieza a navegar	149
2. Construcción del segundo vapor: el <i>Covadonga</i> (1870)	151
Encargo de un segundo vapor	151
La rivalidad con Olavarría y el nuevo Muelle de la Victoria	152
3. La Sociedad de Vapores Melitón González y Compañía (I: 1872-1882)	154
Constitución de Melitón González y Compañía, S. en C.	154
Primera ampliación de la flota (1874-76)	157
Análisis de la marcha de la empresa	160
4. La Sociedad de Vapores Melitón González y Compañía (II: 1883-1892)	162
Llegan tiempos difíciles	162
Intentos para superar la caída de los fletes	165
Recuperación a partir de 1888	167
Fallecimiento de Melitón González y elección de Florencio Rodríguez (1890)	168

ÍNDICE

Pág.

5. La Sociedad de Vapores Melitón González y Compañía (III: 1892-1902)	171
Se sientan las bases para el crecimiento	171
Adquisición de un nuevo vapor: el <i>Melitón González</i>	172
El trienio 1894-1896: naufragio del <i>Covadonga</i> y compra del <i>Carmen</i>	174
Ampliación de la flota y liderazgo regional (1897-1902)	178
6. Apéndice: Buques de la Sociedad de Vapores Melitón González y Compañía, S. en C.	181
5. LA LLEGADA DEL VAPOR AL PUERTO DE AVILÉS	183
1. Pervivencia de la vela y retraso del vapor en Avilés	185
Los condicionantes de la morfología portuaria	185
2. La Real Compañía Asturiana de Minas: barcos para una industria moderna	188
La salida de la producción por mar: del carbón al zinc	189
El patache <i>Amalia</i>	193
El vapor <i>Avilés</i> , esperanza frustrada	197
El vapor <i>Arnao</i>	201
6. OTRAS COMPAÑÍAS Y NAVIEROS DEL VAPOR	209
1. Navieros individuales y pequeñas compañías	211
Jacinto Suárez Navaliega (Gijón)	211
Buenaventura Barbachano (Gijón)	212
Claudio Alvargonzález Sánchez (Gijón)	212
Velasco y Compañía (Gijón)	213
Viña y Compañía (Avilés)	214
Luis Hysern Cará (Madrid)	214
Gutiérrez y Abascal (Avilés)	215

ÍNDICE

	<u>Pág.</u>
Viuda e Hijos de J. M. Canosa (Gijón)	215
Anselmo Palacio García-Pumarino (Gijón)	216
Unión Hullera y Metalúrgica de Asturias	216
Vapores Costeros, S. A. (Luarca-Gijón)	217
Santiago Nájera Alesón (Gijón)	218
Manuel Gutiérrez Herrero (Avilés)	218
Severo Suárez y Compañía (Gijón)	219
Blanco Hermanos y Compañía (Llanes)	220
Manuel Romano (Llanes)	223
Luciano Solache Llanos (Gijón)	223
Obdulio Fernández (Villaviciosa)	224
2. Sociedades anónimas navieras de fin del siglo XIX	224
Compañía Avilesina de Navegación, S. A. (Avilés)	225
Compañía de Navegación Vasco Asturiana, S. A. (Oviedo)	227
Marítima Ballesteros, S. A. (Avilés)	229
3. Los Ballesteros: de carreteros a navieros	230
Ballesteros Hermanos (Oviedo, 1879)	230
Ballesteros y Compañía, S. R. C. (Gijón, 1893)	231
Serafín Ballesteros Vicente	233
E. Ballesteros y Compañía (Avilés, 1894)	234
Otros negocios distintos a la navegación	235
Sindicato Asturiano del Puerto del Musel, S. A.	235
Marítima Ballesteros, S. A. (Avilés, 1900)	237
7. HOMBRES DE MAR, CONSIGNATARIOS Y AGENTES	241
1. Reglamentación de los oficios de a bordo	243
Maquinistas	243
Pilotos y capitanes	246

ÍNDICE	Pág.
2. Pilotos y capitanes de los buques de la matrícula asturiana	250
Reseña por orden alfabético	251
3. Consignatarios y agentes	259
Reseña por orden cronológico	260
4. Apéndice: los barcos y sus capitanes	268
Relación de barcos, con los capitanes que los mandaron	268
8. RECAPITULACIÓN Y CONCLUSIONES	271
1. La rápida transición al vapor en la marina mercante asturiana	276
2. Características de la flota de vapor asturiana	279
3. Estructura formal y organizativa	282
4. Condicionantes de la evolución de la flota	285
4. 1. Los tráficos	285
4. 2. Las infraestructuras	288
4. 3. La financiación	289
FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA	291
ÍNDICES DE NOMBRES	297



Historia de la Marina Mercante Asturiana



Introducción

INTRODUCCIÓN

Presentación y plan del libro

Para este segundo tomo de la Historia de la Marina Mercante Asturiana, que dedicamos al comienzo y afirmación del vapor, hemos acotado el período que se extiende de 1857 a 1900. La primera de esas fechas corresponde a la llegada del primer buque a vapor a la matrícula asturiana, que marca el inicio de la navegación comercial a vapor; y la segunda a la constitución de las (relativamente) grandes sociedades anónimas navieras de fin de siglo, que supusieron la confirmación de la actividad, y dieron paso a un nuevo marco organizativo. El tema que en el trabajo se va a analizar tiene, por tanto, interés desde el punto de vista de la historia económica, ya que se centra en la adopción de un cambio técnico que produjo una drástica transformación de la navegación. Viene a ser este libro la continuación del que hemos dedicado al apogeo y ocaso de la vela (1840-1880), con el que en parte se solapa por corresponder a la época en que ambos sistemas coexistieron, si bien uno en declive y otro en expansión.

Trataremos, pues, de hacer el seguimiento y análisis de la marina mercante asturiana en la primera fase de la aplicación del vapor. Pero, como sucede en todos los fenómenos económicos, explicar su evolución resulta imposible sin incorporar al análisis los condicionantes que lo rodean, que en el caso de Asturias fueron fundamentalmente dos: el de ser fuente de abastecimiento de energía al resto de las regiones españolas —lo que generó el tráfico carbonero—, y el estar iniciando un proceso de industrialización. De este modo, por ambas partes nos encontramos con procesos en formación: en la navegación, por la introducción del cambio técnico más influyente de cuantos experimentó en su evolución; y en la industrialización, por tratarse de sus comienzos, aún titubeantes e incompletos, apoyados en la minería del carbón.

La validez del enfoque regional se sustenta, siguiendo a Jesús María Valdaliso Gago, en el convencimiento de que las investigaciones de carácter sectorial y regional, como sucedió con la industrialización española “son necesarias para construir una base más sólida sobre la que edificar interpretaciones globales” (Valdaliso Gago, 1991: 20). Este enfoque nos permitirá ver cuándo y cómo se constituyeron las navieras, quiénes las promovieron, qué formas adoptaron, cuáles fueron sus fuentes de financiación y sus resultados, qué tipo de buques adquirieron y cuál fue el tráfico en que se implicaron. Bien es verdad que después de la obra de los profesores Valdaliso Gago y Gómez Mendoza poco queda por decir de la marina mercante española, sobre todo en el análisis teórico —quizá solamente matices o aspectos regionales como los que aquí desarrollaremos—, pero aunque la marina mercante asturiana del ochocientos haya tenido escasa entidad comparada con la bilbaína o la de otros puertos españoles, no por eso deja de ser útil su consideración, tanto más porque es muy poco lo que se sabe de ella. El libro pretende, además, y en la línea del primer tomo, ser una historia de los barcos, y, hasta donde nos ha sido posible, también una historia de los hombres que protagonizaron la actividad en sus diferentes facetas.

El ámbito regional en que se desarrollará el análisis no impide que se tenga en cuenta el marco nacional, e incluso el internacional, puesto que, tanto por la procedencia de los buques, como por los tráficos generados, y hasta por los navieros, se constatan extensiones y vínculos extrarregionales que es obligado considerar.

Se justifica este estudio por una doble consideración: por una parte, por la importancia que para el desenvolvimiento económico tiene el transporte, y dentro de él la marina mercante; y por otra, por la carencia de publicaciones que se ocupen de ella para el ámbito asturiano. De lo primero no existe ninguna duda: los transportes tienen una influencia directa sobre los intercambios y por ende sobre el desarrollo económico, y de su mayor o menor eficacia se siguen efectos que contribuyen a acelerarlo o retrasarlo; que los Códigos de Comercio, tanto el de 1829 como el de 1885, dedicaran al comercio marítimo uno de los cuatro Libros en que se dividen, con una parte sustancial de su articulado (418 artículos en el primero y 297 en el segundo), es sobradamente significativo. De lo segundo, aunque hay trabajos que incluyen alguno de sus aspectos parciales, es un hecho objetivo que no se ha publicado ningún tratamiento sistemático de la evolución de la marina mercante en Asturias en la época llamada Contemporánea; carencia, por otra parte, común al resto de España, como subraya el profesor Valdaliso Gago (1991: 22), a quien precisamente se deben gran parte de las aportaciones que han roto la inercia de tan clamorosa omisión.

El trabajo ha sido elaborado utilizando casi exclusivamente documentación primaria (fundamentalmente, los libros de matrícula de buques de las capitanías marítimas y los protocolos notariales), lo que le otorga –sin entrar en su valoración– una innegable fiabilidad. Se ha manejado también información contable y comercial de alguna de las navieras estudiadas, que, aunque incompleta y parcial –bien a nuestro pesar–, tanto por su carácter inédito como por la escasez de este tipo de fuentes, aporta un tipo de información que merece ser destacado.

El libro se estructura en siete capítulos: los cinco primeros se dedican a analizar por separado la formación y evolución de las compañías navieras más importantes; el sexto a las navieras más pequeñas y a las últimas en llegar (las sociedades anónimas constituidas en 1899-1900); y el séptimo a los hombres que con su trabajo y dedicación –tanto a bordo como en tierra–, hicieron posible el desenvolvimiento de la actividad. Van precedidos de una Introducción –en la que se resume la técnica de la propulsión a vapor y su aplicación a la navegación, la legislación arancelaria que la afectó y unas notas sobre los problemas del arqueo– y seguidos de una Recapitulación que sintetiza y sistematiza las que se estiman aportaciones más relevantes del libro, haciendo las veces de una conceptualización teórica elaborada a partir del *corpus* central. Un cuadro-resumen de los buques que constituyeron la matrícula asturiana, una guía de fuentes y de las referencias bibliográficas manejadas, y un índice de nombres, completan el trabajo.

Aplicación del vapor a la navegación comercial

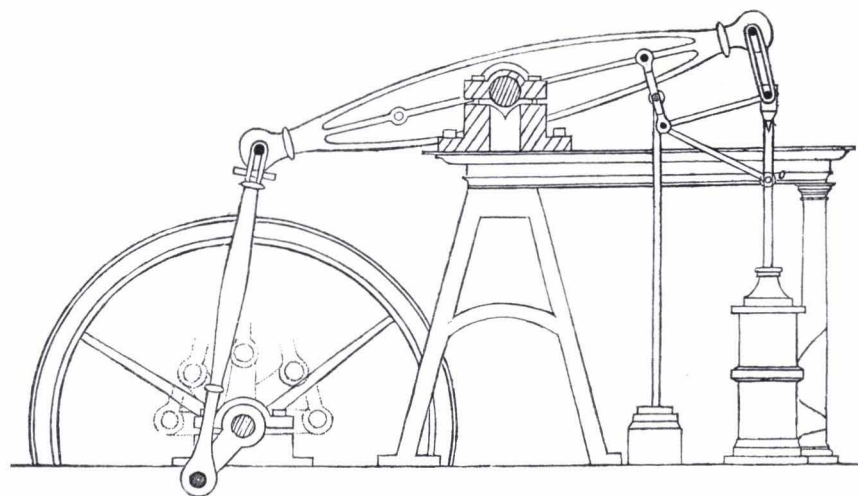
En los procesos industriales o manufactureros, el aprovechamiento de la energía natural fue desplazado a finales del siglo XVIII por la energía producida por una materia “compacta y móvil”, como había intuido Leonardo da Vinci: el carbón. La combustión del carbón, y su consecuencia el aprovechamiento del calor y la presión del vapor de agua, dieron lugar a una profunda revolución técnica que cambiaría radicalmente el panorama productivo dando paso al maquinismo. Lo mismo ocurrió con la propulsión de los barcos, aunque con un cierto retraso respecto a otras aplicaciones.

Es sabido que la fuerza del vapor, conocida desde la Antigüedad, tardó mucho en aplicarse. Las primeras realizaciones efectivas, las “máquinas de fuego”, fueron, en realidad, bombas de succión, utilizadas para elevar agua, y más concretamente para extraer la que inundaba las minas. Thomas Savery, finalizando el siglo XVII construyó la primera máquina que tuvo efectos prácticos —*el amigo del minero*—, y pocos años más tarde, Thomas Newcomen, con la utilización del cilindro y pistón propuestos por Papin, dio nuevos pasos, alcanzando su máquina *atmosférica* un gran éxito y una notable difusión. El perfeccionamiento de la máquina de Newcomen por James Watt en 1765, con la aplicación de un condensador separado del cilindro, supuso un paso de gigante en su aprovechamiento. Éste y otros perfeccionamientos multiplicaron la eficiencia de las bombas de fuego, pero lo que supuso un avance decisivo fue la posibilidad de producir un movimiento rotatorio que, junto con la utilización del vapor a alta presión vendría a completar el conjunto de inventos básicos.

La repercusión de estos inventos e innovaciones sobre los procesos de producción fue enorme, pero no fue menor, y es lo que aquí nos interesa, la ejercida sobre los medios de transporte. Sin embargo, en éstos, a pesar de los importantes avances, quedaba algo decisivo por resolver, y era la cuestión del tamaño y del peso. En las máquinas fijas se buscaba ante todo aumentar la potencia y el rendimiento, pero para la aplicación al transporte era preciso también reducir su tamaño, lo que retrasó sensiblemente su aplicación.

Los transportes marítimos habían ido siempre por delante de los terrestres en eficiencia, consecuencia lógica de la mayor facilidad que para desplazarse supone el medio acuático. Incluso ciñéndonos a la primera Revolución Industrial británica, la revolución de los transportes, que tanto contribuyó a ella, consistió sobre todo en el aprovechamiento de las vías acuáticas internas, lo que evitó la asfixia que la dependencia del solo transporte terrestre hubiera producido.

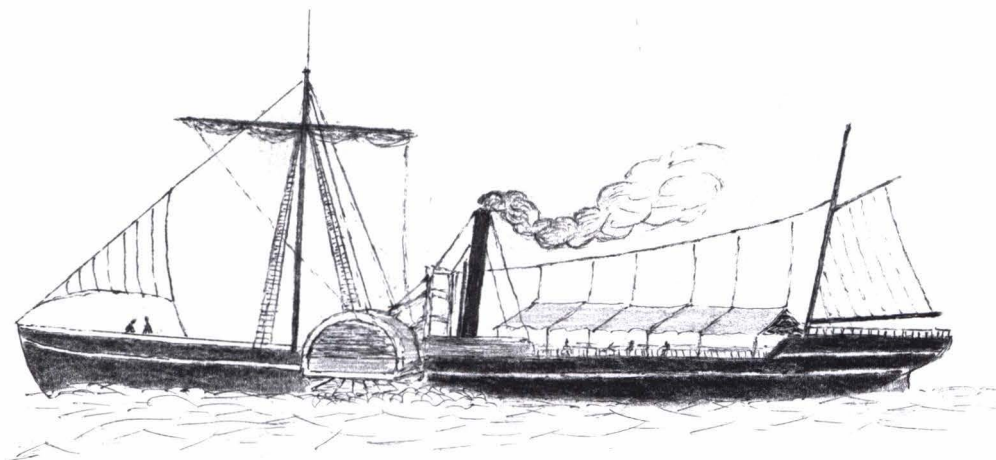
Fue precisamente la gran eficiencia alcanzada por el transporte marítimo por medios no mecánicos —la vela— lo que retrasó en unas décadas la aplicación del vapor al transporte marítimo, lo que no ocurrió con el ferrocarril, cuya aplicación fue inmediata, habida cuenta de la enorme ventaja que suponía sobre carros y carruajes.



Esquema de máquina de vapor de balancín, que por medio de un cigüeñal transformaba el movimiento oscilante en rotatorio, pudiendo así mover las ruedas de paletas de los primeros vapores. Para su aplicación a los buques fue preciso bajar el balancín a nivel del cilindro, para que no sobresaliera de la cubierta y perjudicase la estabilidad del buque (Chacón Orta, 1850: 82).

Pero si la aplicación del vapor a la navegación fue en principio más lenta que en el ferrocarril, pronto esa desventaja fue anulada. Los barcos ofrecían, por lo que hace al volumen, menos inconvenientes que los medios terrestres, aunque también es verdad que planteaban mayores exigencias en orden a la estabilidad. Dos problemas básicos planteaba la aplicación del vapor a la navegación: el peso y volumen de calderas y máquinas, y el peso y volumen del combustible. En el ferrocarril esos problemas se resolvían con relativa facilidad, especialmente lo segundo por la facilidad de repostar, pero en la mar esa solución no era posible —salvo en el cabotaje—, de modo que cruzar el Atlántico resultaba poco menos que imposible. Quizá ese reto fue el estímulo que, como tantas veces en la historia, necesitó la navegación para avanzar y quemar etapas en el perfeccionamiento y consiguiente superación de esos problemas.

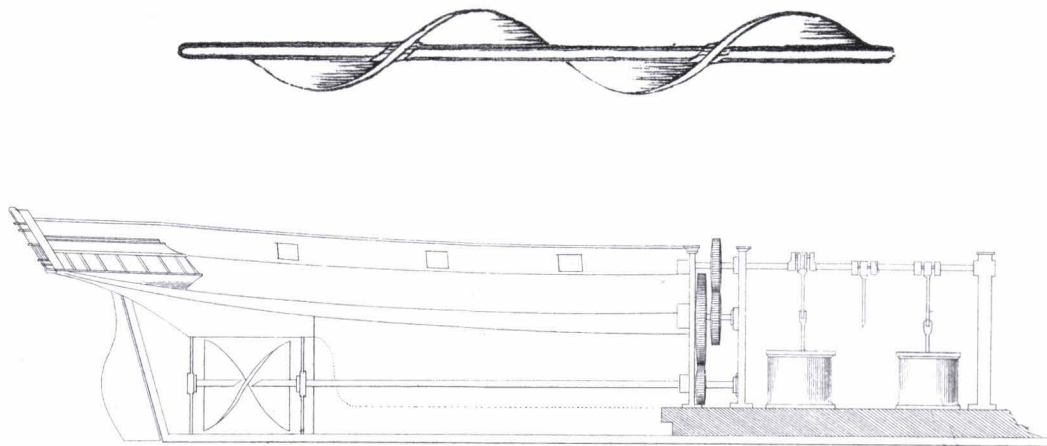
El comienzo de la aplicación de la fuerza expansiva del vapor a la propulsión de los buques está vinculado al invento de la rueda de paletas, y fue en los ríos donde tuvieron lugar las primeras realizaciones. Deben citarse algunas experiencias pioneras más o menos afortunadas, como las del Marqués de Jouffroy en Ruán en 1783 (logró que su mecanismo de paletas funcionara, pero se arruinó y tuvo que abandonar); James Rumsey en 1786 (que navegó contra corriente en el río Potomac, impulsado por propulsión a chorro); John Fitch en 1790 (propulsado por una batería de remos, llevando pasaje en el río Delaware); William Symington en



El vapor *Clermont*, de Robert Fulton, empezó a navegar en 1807. Aunque tuvo precedentes muy notables, pasó a la historia como la primera experiencia sólida.

1802 (que hizo navegar el *Charlotte Dundas*, con rueda de palas a popa),... Pero la que es aceptada como primera realización práctica y duradera fue la de Robert Fulton, que después de haber experimentado con submarinos en 1802, logró un éxito innegable en 1807 al hacer navegar su *Clermont* por el río Hudson, consiguiendo recorrer una distancia de 150 millas, entre Nueva York y Albany (Hawks, 1947: 74-83).

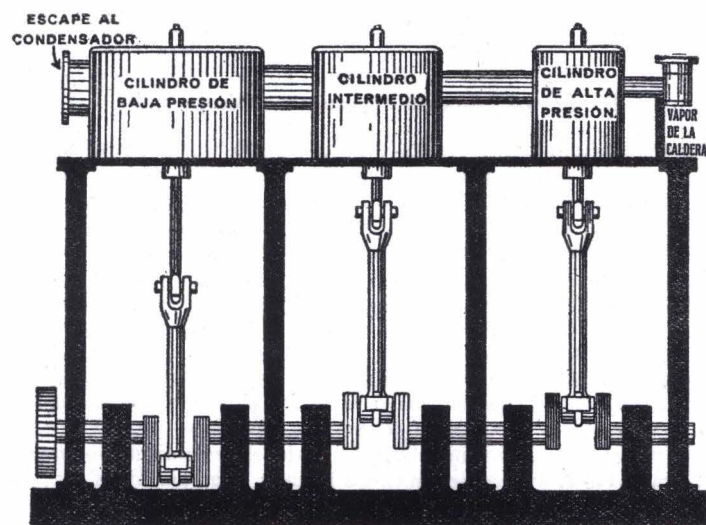
A partir de esta fecha, fueron dándose pasos de gigante, siendo los hitos más relevantes: en 1813 el *Elizabeth* fue el primer buque a vapor en navegar en mar abierta; en 1819 el *Savannah* (velero de tres palos provisto de máquina de vapor auxiliar) cruzó el Atlántico empleando 29 días y medio, pero sin dejar de usar la vela; en 1820 se construyó el *Aaron Manby*, primer vapor de casco de hierro; se atribuye al *Sirius* el mérito de haber sido el primero en hacer la travesía atlántica utilizando exclusivamente el vapor, lo que hizo de Londres a Nueva York en 1838; y en las mismas fechas, el *Great Western* cruzó de Bristol a Nueva York, en sólo 15 días. Pero lo que marca el inicio de la navegación a vapor en su expresión más moderna, es decir, con empleo de cascos de hierro y propulsión a hélice no se produciría hasta 1840: en esta fecha el *Archimedes* recorrió la costa británica movido por hélice, en lo que se acepta como primera experiencia consolidada; y poco después, en 1845, un buque de casco de hierro y hélice cruzaría el Atlántico por primera vez, el *Great Britain*, que empleó en la travesía 15 días escasos (Hawks, 1947: 88-99).



“Tornillo” y perfil de buque a hélice (Chacón Orta, 1850: 107-109). El sistema de propulsión “a tornillo” (hélice) fue la innovación que hizo arraigar rápida y definitivamente la máquina de vapor en la navegación.

Los primeros vapores llevaban aparejo de velas, incluso de velas redondas, es decir, con vergas (transversales). Y se les definía, en consecuencia, con términos como “fragata de vapor”, o “bricbarca de vapor”. Paulatinamente se fueron suprimiendo las velas, hasta quedar reducidas a velas de cuchillo (longitudinales), las llamadas cangrejas, propias de aparejos de goleta o pailebot; éstas mantuvieron su presencia en los vapores durante todo el siglo xix.

La aplicación de la fuerza expansiva del vapor iba a traer consigo otros avances complementarios que aumentarían su rendimiento: el hierro y acero para los cascos, y la hélice para la propulsión. El hierro haría posible construir buques mayores y con maquinaria más potente; y más tarde el acero, en los últimos lustros del siglo xix, permitiría reducir el peso de la construcción a la mitad respecto a los buques de madera y un 40 por 100 a los de hierro, ganando también en resistencia y seguridad. Por su parte la hélice iba a desplazar con rapidez a las ruedas de palas, que ocasionaban una gran pérdida de fuerza —en definitiva, de energía— en su choque contra el agua, sobre todo en la mar en casos de marejada. Si antes citábamos al *Archimedes* como el primer buque que utilizó la hélice con éxito en mar abierta (1840), diez años después comenzaba su rápida generalización. En 1850, Francisco Chacón y Orta editaba en Cádiz un breve manual sobre el uso de las máquinas de vapor, en el que reconocía que el *tornillo* (la hélice), a la vista de los resultados favorables obtenidos en los ensayos, prometía “reemplazar ventajosamente algún día a las ruedas de paletas”, porque “el tornillo tiene las



Máquina *compound* de triple expansión. La máquina de expansión de varios cilindros aumentó la eficiencia y la potencia de las máquinas de vapor, reduciendo el consumo y haciendo posible el aumento de tamaño de los buques (Hawks, 1947: 128).

ventajas incontestables de la sencillez, el reducido volumen, la ligereza y la colocación submarina”, y además, para su eficaz funcionamiento sólo era preciso que la máquina fuese capaz de imprimir al eje la velocidad necesaria¹.

Otro avance decisivo en la mejora de rendimientos del uso del vapor vino por las innovaciones aplicadas a las propias máquinas. A la máquina oscilante o de doble efecto (en la que el émbolo avanza y retrocede por efecto del vapor que alternativamente penetra en el cilindro por orificios situados detrás y delante de aquél), siguió la máquina de expansión de varios cilindros conocida como *compound*. Su funcionamiento se basa en la distribución de la expansión del vapor entre dos o más cilindros, con objeto de reducir la variación de la temperatura. Al dejar salir de un cilindro el vapor a alta presión, aún le queda considerable cantidad de ésta, que puede ser aprovechada para seguir trabajando si se la recupera; para ello, se hace pasar el vapor a otro u otros cilindros de mayor diámetro que el primero, donde ejercitan ese trabajo. Y así, sucesivamente: una máquina *compound* puede ser de doble, triple, cuádruple y hasta quíntuple expansión, es decir, puede tener dos, tres, cuatro y hasta cinco cilindros, siendo cada uno de ellos mayor que el precedente y trabajando a presión sucesivamente menor (también puede ha-

¹ Chacón y Orta, Francisco (1850): *Breve idea de las máquinas de vapor y de sus aplicaciones a la navegación*, Imprenta, Librería y Litografía de la Revista Médica, Cádiz, pp. 106-107.

ber máquinas con cuatro cilindros que sean de triple expansión, por llevar dos de baja presión en lugar de uno, para así evitar el enorme tamaño). La máquina de doble expansión empezó a utilizarse en 1850, la de triple en 1871, y la de cuádruple de 1890 (Hawks, 127-129).

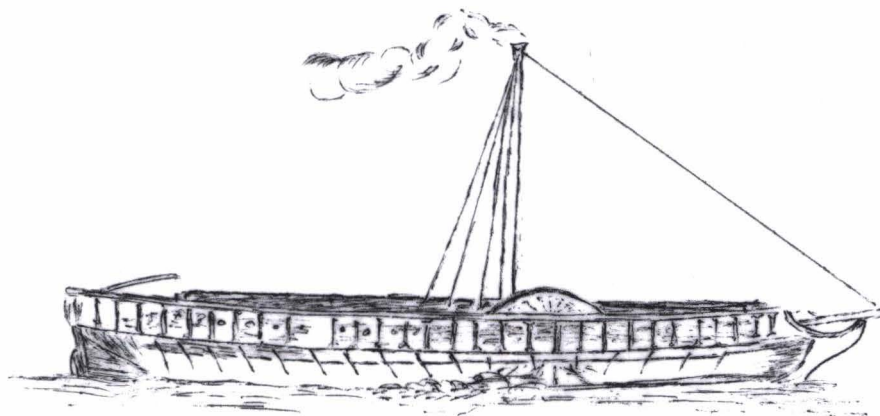
Las aplicaciones de la hélice y de la máquina de varios cilindros, las mejoras en las calderas y los condensadores, la construcción de cascos de hierro primero y de acero después, permitieron multiplicar el rendimiento del combustible, aumentar el tamaño de los buques y también su velocidad. Todo ello significaba abaratamiento de los costes, y, por tanto, generaba una aceptación creciente (Hillion, 1993: 9-13).

La llegada del vapor a España

A España el vapor llegó con cierta precocidad: el primer buque que lo utilizó fue el *Real Fernando*, conocido también como *El Fernandino* o *El Betis*, construido en Sevilla en 1817, que el 16 de julio del mismo año inició los viajes entre Sevilla y Sanlúcar de Barrameda, que más tarde prolongaría hasta Cádiz (por lo tanto, navegando en mar abierta, lo que le otorga un mérito añadido). En un opúsculo escrito por M. M. Mármol, catedrático de Física Experimental de la Universidad de Sevilla, y editado por la Real Compañía del Guadalquivir, para dar publicidad de su vapor, se contenían toda clase de explicaciones al respecto: sobre la seguridad del buque (“la explosión en un barco bien acondicionado, como el nuestro, es del todo imposible”); sobre sus características y medidas (“no es éste barco de la estructura de los demás; es más chato, o, dígame si se quiere, de menos quilla... tiene el barco de popa a proa sobre veinte y ocho varas”...); sobre su capacidad de transporte (“son pues 65 los pasajeros que caben en las cámaras, 8 en los dos camarotes, y juzgo que pueden ir 40 con comodidad en la parte exterior”...); sobre su tripulación (capitán, sobrecargo, maquinista y su segundo con un ayudante, piloto y su segundo, cuatro marineros, el repostero y su dependiente); y, desde luego, sobre sus horarios (salida de Sevilla a las 6 horas los lunes, miércoles y viernes, y vuelta en los días siguientes) y precios (120 reales el camarote; 60 el asiento de popa, 40 el de proa y 20 en cubierta)².

El *Real Fernando* fue un hecho aislado en la historia española de la navegación a vapor, que no tendría continuidad hasta mucho después. Por ello se podría pensar que no supuso otra cosa que una referencia simbólica. Sin embargo, no resulta justa esa apreciación, y le debemos reconocer un gran significado en nuestra historia de la navegación, tanto por su innegable éxito, cuanto por la circunstancia de no haberse debido a una casualidad o a una extra-

² Mármol, M. M. del (1817) *Idea de los barcos de vapor, o descripción de su máquina, relación de sus progresos, e indicación de sus ventajas*, Sanlúcar (Edición facsimilar de la Subsecretaría de la Marina Mercante, en el 150 aniversario, con el título *El Real Fernando, primer vapor español*, Madrid, 1967).

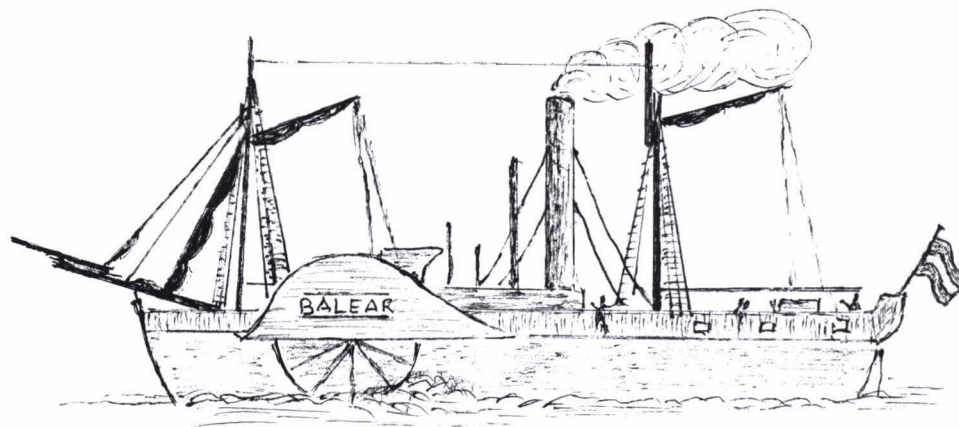


El *Real Fernando*, de la Real Compañía del Guadalquivir, botado en 1817, fue el primer barco de vapor español. Navegó entre los puertos de Sevilla, Sanlúcar de Barrameda y Cádiz con notable éxito.

vagancia pasajera, sino a la convicción y visión de futuro de sus armadores, que supieron apostar y comprometerse con un sistema de navegación todavía poco experimentado. Un párrafo del folleto que venimos siguiendo nos ahorra más explicaciones:

“¿Y es menester más que oír el nombre de *barco de vapor* para ver de una mirada cuánto resulta? Él nos indica que no dependen ya nuestros viajes de la inconstancia del viento, de la variedad de las corrientes, de la complicación de la maniobra. No es ya la ventura quien nos lleva sobre las aguas: es un agente, el más poderoso de la naturaleza, que no nos faltará, si no es por culpa nuestra, y que depende de nuestras manos disminuir o aumentar. La hora de navegar no la señala ya la luna variable: la busca y escoge la voluntad del que navega. El seguir la derrota ahora o luego, el más veloz o más tardo curso, no viene ya del soplo del caprichoso viento: está al arbitrio de la mano, que saca una chispa, y la prende en el combustible... Un hombre, sin más que encender, apagar, aumentar o disminuir un poco de fuego, ve con indiferencia nacer, callar o variar los vientos, correr, parar o revolverse las aguas...”.

Para las siguientes matrículas de buques de vapor se manejan fechas y nombres con una cierta ambigüedad, referidas por lo general al Mediterráneo y Atlántico Sur. Jordi Nadal cita al *Balear*, de la Compañía Catalana de Vapores, que desde 1834 unió a Barcelona con Palma de Mallorca y a los once buques que había diez años más tarde: cinco de la matrícula de Barcelona, dos de la de Sevilla, dos de la de Cádiz, uno de Málaga y uno de Palma; y añade para el Norte que, además del *Coruñés* (1840-1844) “los primeros vapores de bandera española llegados a puertos del Cantábrico fueron los de las compañías barcelonesas que en los años 1850 establecen o refuerzan vínculos regulares con países del Norte de Europa”, siendo estos *Mála-*



El vapor *Balear*, de la Compañía Catalana de Vapores, unió Barcelona con Palma de Mallorca en viajes regulares desde 1834.

ga y *Algeciras* de la Sociedad de Navegación e Industria, continuadora de la Catalana de Vapores; *Ter*, *Tajo*, *Duero* y *Ebro*, de Pablo M.^a Tintoré y Cía.; y *Barcelona* y *Hamburgo*, de Buena-ventura Solá y Amat y Cía. (Nadal Oller, 1988: 54-55). Ninguna constancia tenemos de estos buques en los puertos asturianos, siendo los primeros en aparecer en la documentación disponible los *Ceres*, *Toga*, *Primero de España*, *Pelayo*, *Cádiz*,... vinculados a armadores santanderinos, vizcaínos o franceses, que hacia 1857-1860 tenían establecida línea regular desde Nantes o Bayona hasta Galicia, tocando en los puertos intermedios, entre ellos Gijón.

Por su parte, Laureano Figuerola, como contemporáneo, da algunas pistas que revelan el escaso peso de la marina de vapor española a mediados de siglo, que cifraba en tres vapores en 1841 y 46 en 1853. Decía Figuerola que “cuando los marinos barceloneses, para sostener las pretensiones algodonerías, informaban en 1850, no se acordaban para nada de la marina de vapor; no la había”; y añadía “yo me sé de memoria los nombres de los buques de vapor que había en Barcelona: el *Delfín*, el *Mercurio*, el *Balear* y el *Barcino*, que eran cáscaras de nuez, comparados con los buques que hay actualmente en aquella bahía” (Figuerola, 1880: 535).

Jesús María Valdaliso, utilizando fuentes notariales, precisa fechas y nombres: en 1852 se constituyen en Barcelona las navieras Bofill y Martorell –para establecer una línea de vapores de hierro a hélice entre Marsella y Cádiz, con escalas– y Pablo M.^a Tintoré y Cía. –para hacer lo propio entre Liverpool, Barcelona y Marsella– (Valdaliso Gago, 1999: 643-644).

Podemos decir, por consiguiente, que la aplicación del vapor a la navegación comercial en España, con una cierta entidad, no se produce hasta bien entrados los años cincuenta del siglo



Vapor *General Armero* (óleo de S. Farriols, Museu Marítim, Barcelona). Fue matriculado en 1852 en La Habana por Antonio López (futuro Marqués de Comillas), constituyéndose así en el primer vapor español de hélice.

xix, siendo antes de estas fechas meros casos aislados, sin duda meritorios, pero irrelevantes en lo que suponían en el conjunto del tráfico marítimo.

Asturias se incorporó a la carrera del vapor con un relativo retraso, si hacemos la comparación con las experiencias pioneras del Levante y Sur de España, pero en cambio lo hizo estrenándose con un buque de una cierta entidad, que superaba las características y dimensiones de muchos de los citados, que eran buques de paletas con casco de madera. Efectivamente, en diciembre de 1857 llegó a Gijón el *Jovellanos*, un moderno buque de casco de hierro propulsado a hélice (hay que recordar que el primer vapor a hélice español fue el *General Armero*, construido en Gran Bretaña en 1852 y matriculado en Cuba), inaugurando su vida activa con un viaje trasatlántico, experiencia que repetiría en más de una ocasión. Con el *Jovellanos* comienza la era del vapor en Asturias, y con él una nueva forma organizativa para las navieras, pues la empresa armadora del vapor tomaría forma de sociedad, a diferencia con lo que venía ocurriendo con los barcos de vela que, generalmente, eran propiedad de uno o de unos pocos partícipes; el mayor costo de los vapores obliga a un mayor esfuerzo de financiación.

¿Cuál fue la evolución de la marina mercante asturiana, después de que en 1857 el vapor *Jovellanos* abriese el camino? Analizarlo es el objetivo fundamental de este trabajo, que acometeremos en los capítulos que siguen.

La legislación arancelaria

Como ya hemos apuntado más arriba, la importancia de la marina mercante sobre la economía de un país, y por tanto su significación estratégica, quedan fuera de toda duda; de ahí la existencia, con carácter general, de una tendencia en los gobiernos a procurar su defensa y fomento con legislación proteccionista. Estas políticas arancelarias, herederas del mercantilismo, fueron cuestionadas en el siglo XIX, período en que se asiste a una atenuación, e incluso a una supresión temporal de las mismas, al tiempo que se abrieron paso, con mayor o menor firmeza, los planteamientos librecambistas. España no fue ajena a estos movimientos, de modo que se puede decir que, por lo que respecta a la marina mercante, se produjeron múltiples cambios en la legislación, que evolucionaron entre la protección extrema y el librecambio titubeante y parcial, para, en la última década del siglo, retornar a la senda proteccionista.

En la **primera mitad del siglo XIX** la política arancelaria se manifestó en España con un carácter fuertemente proteccionista, y en algunos casos hasta prohibicionista. La protección se materializó, tanto en fuertes derechos sobre las mercancías importadas por mar —el derecho diferencial de bandera—, como sobre los propios buques, cuya importación estuvo prohibida durante las primeras décadas. Todavía en 1837, la **Ley de 28 de octubre** renovaba “la prohibición de matricular buques mercantes de construcción extranjera”, salvo las presas, si bien permitía “libre de todo derecho de entrada, la introducción de las máquinas necesarias para los buques de vapor, los que deberán construirse en España”. Estaba hecha esta ley, por tanto, con una doble intención: por una parte, favorecer a los astilleros españoles (se sobreentendía que los cascos habrían de ser de madera), pero también, dar facilidades para la aplicación a la navegación del nuevo sistema de propulsión a vapor. La legislación avanzó en esta dirección cuando empezaron a navegar buques de casco de hierro —que es tanto como decir vapores—, que, ni se construían en España, ni siquiera se vislumbraba la posibilidad de hacerlo en el país, por carecer de los medios técnicos para ello; entonces la prohibición de importar buques quedó limitada a los de madera, teniendo con los de hierro un trato más favorable: la **Real Orden de 21 de mayo de 1847** autorizaba la matrícula de buques de hierro (naturalmente, previo pago de los derechos correspondientes), con la sola condición de que se solicitase “un permiso especial para cada caso”; y otra **Real Orden de 7 de enero de 1848** iba más allá en la liberalización al permitir la matriculación de “todo buque de hierro, aunque sea de menos de 400 toneladas, siendo de vapor”, reconociendo que, aunque “podrá perjudicar a la maestranza de nuestras costas”, se debía hacer, en favor “del comercio en general, y de la navegación que

de él dimana”. Finalizando la primera mitad del siglo, la **Ley de 17 de julio de 1849**, firmada por Alejandro Mon como ministro de Hacienda, reformaba los aranceles e iba en la misma dirección, fijando como bases para la reforma que el derecho diferencial de bandera sería del 20 por 100, o “mayor para los artículos que contribuyen eficazmente a sostener nuestra navegación”, continuando “prohibida la entrada de embarcaciones de madera que midan menos de 400 toneladas de 20 quintales”, pero permitiéndose “la importación de buques de madera de más de 400 toneladas, y de hierro de cualquier porte”; los primeros pagarían 30 pesetas por tonelada, y los de hierro 12,50 pesetas, lo que evidencia que se quería apoyar a la maestranza nacional, pero sin cercenar el crecimiento y modernización de la marina mercante, a la que se facilitaba la adquisición de buques de vela de gran tamaño y vapores, dando trato preferencial arancelario a estos últimos.

Aquí debemos abrir un paréntesis para hacer la primera acotación sobre el caos que caracteriza a las referencias que en la legislación se hacen a las **unidades de medida para el arqueo de buques**. La ley de 1849 que acabamos de citar habla de “toneladas de 20 quintales”, es decir, toneladas de peso, de 920 kilos (20 x 46). Pero los buques debían clasificarse, según lo establecido en la Real Orden de 18 de diciembre de 1844, por toneladas de arqueo (de volumen), de 70,19 pies cúbicos de Burgos, o lo que es lo mismo, de 1,518 metros cúbicos. ¿Por qué, entonces, en la Orden del ministerio de Hacienda de 1849 se habla de unidades de peso, haciendo caso omiso a lo establecido en 1844? Nos ayuda a aclarar la confusión un destacado contemporáneo, el Inspector de Ingenieros de la Armada, Benito de Alzola Minondo, que afirma que “la unidad para el arqueo era la que por un equivocado concepto ha venido llamándose tonelada de 20 quintales castellanos y figurando en esta forma en los epígrafes de los Aranceles de aduanas y estadísticas oficiales”, pero que la tonelada así (mal) llamada, era, en realidad, la de 8 codos cúbicos de ribera, equivalentes a 70,19 pies de Burgos cúbicos, o, lo que es lo mismo, a 1,518 metros cúbicos (Alzola Minondo, 1894: 306). Con esta desconcertante explicación, que deberemos tener presente en adelante cuando analicemos las sucesivas disposiciones arancelarias, cerramos la primera mitad del siglo XIX.

En la **segunda mitad del siglo**, que es la que nos interesa aquí, se produciría una apreciable liberalización arancelaria, con la minoración de los derechos impuestos a las mercancías importadas. Fue una etapa en la que se promulgaron leyes y decretos de fuerte repercusión sobre la marina mercante, desde la más espectacular, que fue la supresión del derecho diferencial de bandera, hasta las facilidades dadas para la importación de buques con casco de hierro, pasando por la simplificación impositiva. Todo ello tuvo que contribuir, aunque no resulte fácil establecer en qué medida, en lo que fue un hecho incuestionable: el crecimiento y modernización de la marina mercante española, que se manifestó en la temprana y rápida transición de la vela al vapor.

Los derechos fijados en el Arancel de 1849 se mantuvieron invariables en los años siguientes, hasta 1857, y en 1858 se elevaron ligeramente a 13,25 pesetas por tonelada de arqueo. En

el Arancel de 1862 (que empezó a regir en 1863), y de nuevo en el de 1865, se ajustaron los valores al sistema métrico decimal, fijando como unidad de medida la tonelada métrica. Al decir de Alzola, se cayó de nuevo “en el error de sustituir la tonelada llamada de 20 quintales por la de 1.000 kilogramos; como si la tonelada de arqueo y la de peso fuesen la misma cosa”, y se subieron los derechos a 14,40 pesetas por tonelada métrica, importe que permaneció en vigor hasta el año 1868. Pero para nuestro desconcierto, de nuevo sostiene Alzola que, a pesar de la introducción de la nueva unidad, siguió verificándose la medición de las embarcaciones tomando como unidad la tonelada antigua, de 1,518 metros cúbicos. Y continúa sus comentarios afirmando que cuando se produce el **Real Decreto de 22 de noviembre de 1868** (de Laureano Figuerola), se introduce una nueva unidad de medida, “la tonelada de un metro cúbico, cuando hasta entonces lo había sido de 1,518, con lo que quedaron de hecho aumentados los derechos arancelarios considerablemente, siendo así que se trató de rebajarlos” (Alzola Minondo, 1894: 305-307). La confusión queda servida, y volveremos sobre ella más adelante. Veamos ahora con algún detenimiento ésta y las demás disposiciones liberalizadoras de Figuerola, empezando por la más llamativa, y la que más debate suscitó, que fue la que afectó al derecho diferencial de bandera.

El **derecho diferencial de bandera** era un recargo que se imponía a las mercancías que llegaban a los puertos españoles en buques de pabellón extranjero. Su existencia y grado de aplicación fue objeto de intenso debate desde que el Reino Unido suprimiera sus Navigation Acts en 1849, y sobre todo desde que otros países europeos lo secundaran. Para unos cumplía dos objetivos: beneficiar a la marina mercante del país y al mismo tiempo aumentar los ingresos de la Hacienda; para los librecambistas, suponía justamente lo contrario, pues veían en su supresión un medio de estimular a la primera y, consecuentemente, de generar más ingresos al erario público. El hecho es que, aunque tuvo defensores y detractores, desde el Gobierno se fue procediendo a su paulatina disminución desde mediados de siglo, hasta llegar a acordar su supresión por la **Ley de 21 de julio de 1865**, auspiciada por el ministro de Hacienda Manuel Alonso Martínez. Por esta ley, se autorizó al Gobierno a “suprimir el derecho diferencial de bandera sobre los artículos que se produzcan en Europa” y a eliminar “los gravámenes que sufre la marina mercante”, pero al no desarrollarse el reglamento correspondiente, tales supresiones quedaron sin aplicar. Sería Laureano Figuerola quien las volvería operativas por medio de sus famosos **decretos de 28 de noviembre de 1868**, que pasarían a la historia como disposiciones librecambistas, por más que en la práctica lo fueran de una manera sólo relativa.

La materialización de las medidas librecambistas se produjo pocas semanas después de formado el Gobierno Provisional que emergió de la Revolución de Septiembre de 1868. El nuevo ministro de Hacienda, Laureano Figuerola, firmó sendos decretos liberalizadores con fecha 22 de noviembre del mismo año 1868, que tendrían una gran repercusión sobre el comercio y sobre la marina mercante: el primero, la supresión (parcial) del derecho diferencial de bandera; el

segundo, la autorización de la importación de buques con moderados derechos y otras medidas de apoyo a la navegación comercial.

La supresión del derecho diferencial de bandera acometida por Laureano Figuerola tuvo sus antecedentes, según él mismo reconocía, en disposiciones de otros ministros de Hacienda que le precedieron en el cargo –Juan Bravo Murillo, Pedro Salaverría y Manuel Alonso Martínez³– pero no fue hasta su acceso al Ministerio de Hacienda cuando se decretaría su supresión (gradual) efectiva. Para llevar a cabo esa eliminación, alegaba Figuerola que, además del trasnochado planteamiento doctrinal en que su existencia se apoyaba –el “vulgar axioma de que era más rica la Nación que más vendía y menos compraba”–, el recargo era indefendible porque había nacido en su día como privilegio y no con arreglo a derecho. Y recordaba, en refuerzo de su decisión, que tampoco había dado frutos positivos, puesto que el número de toneladas cargadas en buques españoles había descendido de 721.000 en 1854 a 440.000 en 1865, al tiempo que las cargadas en buques extranjeros habían aumentado en más del 30 por 100. Por todo ello, decretaba la supresión del derecho diferencial de bandera con carácter general, con efectos de 1.º de enero de 1869, a excepción de los artículos relacionados en un anexo, que serían gravados con un derecho fijo de un real por cada 100 kilos (hierro en lingotes, maquinaria, cristalería, loza, añil, manteca, alquitrán, aceites y mármoles); cinco reales por 100 kilos (tejidos, hierros, aguardientes, hilazas, papel, alumbre, azufre, nitrato, ácido sulfúrico, cloruro de cal, muriato de potasa, carbonato de sosa, salitre, gomas, que-



Laureano Figuerola dejó su impronta librecambista en la Hacienda española durante su corto ministerio. Suprimió el derecho diferencial de bandera, aunque no disminuyó los derechos a pagar por la importación de buques de vapor.

³ Según Figuerola “los dos primeros golpes contra el derecho diferencial de bandera” fueron dados por Juan Bravo Murillo, quien, por un decreto de 3 de enero de 1852 suprimió los derechos de navegación o de puertos (en trato de reciprocidad con los países que así lo hicieran con España), que en realidad eran “derechos diferenciales de bandera que pesaban, no sobre las mercancías, sino sobre el buque”, y “por D. Pedro Salaverría, que en 1855 cambió el pago del derecho diferencial a un tanto sobre el flete en vez de pesar sobre la mercancía”. Y se defendía de las críticas de precipitación alegando que simplemente ponía en vigor la ley auspiciada por Alonso Martínez y aprobada en Cortes en 1865, por la que se autorizaba al Gobierno a abolir tal derecho en el plazo de tres años (Figuerola, 1880, n.º 297: 105-109).

sos, estaño, cobre y latón, abacá, cáñamo y lino, y muebles de todas clases); y diez reales cada 100 kilos (azúcar, bacalao, cacao, algodón en rama, café, cueros, cera y canela).

Acompañaba a este Decreto otro de la misma fecha, por el que se dictaban normas destinadas a la modernización e impulso de la marina mercante española. Por el artículo 1.º se permitía “la introducción en los dominios españoles de buques de todas clases, tanto de madera como de casco de hierro”, estableciendo el pago de unos derechos de 12,50 pesetas por “tonelada de un metro cúbico” para los de casco de hierro, y de entre 12,50 y de 32,50 para los de madera (32,50 pesetas para los menores de 100 toneladas, 25 pesetas para los de 101 a 300 toneladas, y 12,50 pesetas para los de más de 300 toneladas), y por el art. 13 se eximía de derechos de importación a “los materiales de todas clases que se importen del extranjero para la construcción, carena o reparación de buques... los efectos necesarios para su armamento y los materiales que se introduzcan para la construcción y reparación de las máquinas y calderas de vapor marinas”. Se complementaban estas medidas con otras enfocadas a agilizar y abaratar el tráfico portuario: se abolían los derechos de fondeadero, faros, sanidad, carga y descarga, y otros especiales o locales, que eran refundidos en un único impuesto *de descarga* de 10 reales por tonelada descargada para los buques de navegación de altura y de 5 para los de cabotaje; se daba libertad para fijar el número de tripulantes, para carenar los buques en el extranjero, así como para venderlos o hipotecarlos, tanto a nacionales como a extranjeros. Otra medida liberalizadora de esta etapa fue la orden circulada por la Dirección General de Rentas con fecha 18 de diciembre de 1869, por la que se reformaba el arancel, eximiendo del pago de derechos a “los enseres, muebles y demás artículos de comodidad o de lujo, destinados al servicio y defensa de los buques que vienen a nacionalizarse en España”. Este equipamiento, por su carácter “de comodidad o de lujo”, había sido excluido de la exención que la R. O. de 21 de agosto de 1856 fijaba para “anclas, anclotes, cables y cadenas, barómetro, cronómetro, bitácora, compases al aire y fijos, bocinas, anteojos de larga vista, pipería, jarcias, velamen y arboladura”, de los buques importados, ya que debía considerarse parte de los mismos.

Eran estos Decretos la plasmación de uno de los ideales que subyacían tras el conglomerado de intereses y aspiraciones que habían producido el estallido de la *Gloriosa*⁴, y sobre todo eran los planteamientos liberales y librecambistas de Laureano Figuerola, que él mismo enunciaba en la exposición de motivos del segundo de los decretos diciendo que “han de ir los Gobiernos paso a paso reduciendo su esfera de acción y ensanchando prudentemente la del individuo, destruyendo a la vez estériles privilegios y proclamando fecundas libertades”, rematando esta declaración de principios con el corolario “libertad para todos, sin privilegio para nadie”.

⁴ Josep Fontana subraya la complejidad de lo que fue, no una revolución social sino un “golpe de Estado que presenta algunos matices revolucionarios, aportados por sectores que han actuado secundariamente”, en el marco de “la crisis de los negocios” y más genéricamente de “la crisis del capitalismo español en los años sesenta” (Fontana, 1973: 99-142).

El derecho de importación de 12,50 pesetas por tonelada de un metro cúbico fijado en el decreto de 1868, se mantendría sin variación durante más de una década, respetado en los sucesivos aranceles. Así sucedió con el establecido por **Real Decreto de 17 de julio de 1877** (fechado en Gijón y firmado por el ministro de Hacienda, Manuel de Orovio), en el que se fijaba como derecho a pagar por la importación de buques de hierro el importe de 35,37 pesetas por cada “tonelada Moorsom” (tonelada de 100 pies cúbicos ingleses ó 2,83 metros cúbicos), que era, en realidad, el mismo que venía rigiendo desde 1869, ahora multiplicado por 2,83 que eran los metros cúbicos que tenía la nueva unidad de medida establecida⁵.

En 1880 tuvieron lugar nuevas disposiciones, que tendrían una gran repercusión en la importación de vapores. La **Ley de 25 de junio de 1880** dispuso que se rectificasen los derechos establecidos en el Arancel de 1877, fijando el nuevo derecho a pagar por las “embarcaciones de casco de hierro o acero” en el 3 por 100 del valor oficial fijado a la tonelada de arqueo. Y acto seguido, “para el debido cumplimiento de esta Ley” se expidió la **Real Orden de 27 de junio de 1880**, firmada por el ministro de Hacienda Fernando Cos Gayón, que establecía como derecho de importación a pagar por las “embarcaciones de casco de hierro o acero de cualquier cabida”, el importe de 12,50 pesetas “por cada tonelada de arqueo” (se sobreentende que Moorsom, de 2,83 metros cúbicos). Esto equivalía a rebajar los derechos que se venían exigiendo, de 35,37 pesetas a 12,50 pesetas, es decir, disminuían a casi una tercera parte respecto a los fijados en los aranceles que se venían aplicando desde 1869, y a casi la mitad de los derechos más bajos del siglo. ¡Esto sí que era liberalización! Dos años después, nuevas disposiciones discurrirían por la misma senda: la **Ley de 6 de julio de 1882** levantaba la suspensión de la base 5.^a de la ley de Aranceles, disponiendo la reducción gradual de los derechos extraordinarios con naciones que tuviesen tratados de comercio con España; y a los pocos días, se ponía en vigor por **Real Decreto de 23 de julio de 1882** un nuevo Arancel, que mantenía el derecho a pagar por la importación de buques de hierro en 12,50 pesetas por tonelada, especificando nuevamente que la medición de los buques a importar se haría por “toneladas de arqueo”, con lo que se prorrogaba la vigencia de la fuerte rebaja de 1880. En definitiva, importar vapores resultó notablemente abaratado en la década de los ochenta.

⁵ El Ministerio de Hacienda, como estamos viendo, no fue precisamente un ejemplo de coherencia en el tema del arqueo. Y aunque en esta disposición no se equivoca en la conversión de las distintas unidades, sí lo hace en una de las notas que la acompañan, al decir que “los buques suecos, austriacos, ingleses e italianos que hayan de abanderarse en España y hubiesen sido arqueados ya en su nación por el sistema Moorsom, no necesitan arquearse en los puertos de la Península, debiendo exigirse los derechos de Arancel por el número de metros cúbicos que resulte de multiplicar por el factor 2,83 las toneladas inglesas que midan”. Se aprecia el sinsentido de esto último, pues en este decreto los derechos a pagar (35,37 pesetas) ya eran por tonelada inglesa y no métrica, de modo que no procedía multiplicar por 2,83. El error sería corregido por R. O. de 1 de marzo de 1878, que le dio nueva redacción: “debiendo exigirse los derechos de Arancel por el número de toneladas inglesas que midan”; pero otra R. O. de 25 de junio de 1880 derogaba el párrafo transcrito y la Orden anterior, redundando en lo que ya era sabido y vigente: que “los buques extranjeros que se abanderan, sin excepción alguna, se arquearán con arreglo al reglamento de arqueos de 2 de diciembre de 1874” (que fijaba como unidad para el arqueo la tonelada Moorsom, de 2,83 metros cúbicos).

La etapa “librecambista”, –que, como acabamos de ver, lo fue sólo parcial– iba a terminar en la última década de siglo con la instauración de un arancel proteccionista, por el que el Gobierno daba “satisfacción cumplida a los clamores de la industria nacional, estableciendo las bases para una defensa eficaz contra la concurrencia extranjera” (Alzola Minondo, 1894: 6). Por un Real Decreto de 10 de octubre de 1889 se creó una comisión para el estudio de la reforma arancelaria, que propuso el aumento de la protección, lo que fue recogido en el nuevo Arancel contenido en el **Real Decreto de 31 de diciembre de 1891**, firmado por Juan de la Concha Castañeda. En él se elevaban los derechos de importación de los buques de hierro o acero, derechos que resultaban duplicados respecto a los de 1882: pagarían las embarcaciones de hierro o acero 30 pesetas por tonelada de arqueó, derecho que se podía reducir a 25 pesetas con los países que existiera reciprocidad (Tarifa 2.^a). La subida era fuerte, muy fuerte, pero, como venimos viendo, aún los derechos de importación de vapores estaban por debajo de los fijados por Laureano Figuerola en 1868.

Para resumir los párrafos precedentes, hemos elaborado el cuadro 1, en el que quedan compendiados los derechos establecidos a pagar por la importación de buques de hierro o acero. Se obtuvieron esas cifras, dividiendo el monto total de derechos percibidos por las importaciones de buques, entre el número de toneladas –según los datos que extrae Alzola Minondo de las Estadística de Comercio Exterior (1894: 440-441)–, contrastándolas con las indicadas en la normativa arancelaria. En él se aprecia la notable y sorprendente subida que se produjo a consecuencia del decreto “librecambista” de Figuerola, de carácter contrario a lo que se pretendía, y que, insistimos, resulta extraño que no haya tenido rectificación; porque no solamente no la tuvo, sino que estuvo en vigor durante doce años (1869-1880). No es menos sorprendente la drástica rebaja de 1880, que, como consecuencia, hizo que la elevación del Arancel proteccionista de 1891 no supusiera una barrera insuperable, puesto que para los vapores, aún se colocaba por debajo de las medidas pretendidamente liberalizadoras de 1868.

CUADRO I
Derechos de importación de buques de hierro

Años	1849-1857	1858-1862	1863-1868	1869-1876	1877-1879	1880-1891	1892...
Pesetas	12,50	13,25	14,40	12,50	35,37	12,50	30,00
Unidad para la imposición	1,518 m ³	1,518 m ³	1,518 m ³	1 m ³	2,83 m ³	2,83 m ³	2,83 m ³
Pesetas por Ton. Moorsom	23,25	24,65	26,78	35,37	35,37	12,50	30,00

Fuente: Elaboración propia sobre datos de Alzola Minondo, 1894: 440-441.

Determinantes del aumento de la flota mercante a vapor

¿Influyeron las disposiciones arancelarias en la evolución de la marina mercante española? Antes de intentar responder, veamos la opinión autorizada de dos contemporáneos. Cuando el diputado liberal Manuel Pedregal, vicepresidente de la Asociación para la Reforma de los Aranceles de Aduana, informaba en 1880 a la Comisión formada para el restablecimiento del derecho diferencial de bandera, argumentaba que la supresión del derecho decretada en 1868 “ha impedido la decadencia de la marina, la ha contenido inmediatamente, y le ha comunicado un impulso más o menos vigoroso, pero al fin un impulso en el sentido del progreso” (Pedregal, 1880: 123). Y Laureano Figuerola, ante la misma Comisión y en torno a esas mismas fechas, afirmaba que “la marina mercante nunca ha estado en la situación floreciente en que hoy se encuentra”, si bien reconocía que eso acontecía “independientemente de la existencia o abolición del derecho diferencial de bandera”, achacando esa prosperidad a la adopción del vapor como medio de propulsión (Figuerola, 1880, n.º 296: 535-37). Son dos opiniones coincidentes en la valoración del estado de la marina mercante —que no se hundió, como habían profetizado los que se oponían a la supresión del derecho diferencial de bandera, sino todo lo contrario—, pero discrepantes en cuanto a las causas, a pesar de estar ambos en el mismo bando librecambista.

Por nuestra parte, al preguntarnos cómo valorar la marina mercante española, y qué medios utilizar para ello, encontramos como respuesta más adecuada, por lo objetiva, la consideración del número de buques de hierro importados y su tonelaje, que, al reflejar la demanda de los armadores, puede tomarse como un signo fiable de las expectativas empresariales, y por tanto del estado del sector.

Como las opiniones de los ilustres políticos que acabamos de recoger fueron hechas en 1880, no incluyen los efectos del Arancel de ese mismo año, que rebajó sustancialmente los derechos de importación de buques de hierro. Por eso, hemos creído conveniente elaborar un cuadro que comprenda todo el período que aquí estudiamos (cuadro 2), que hemos construido tomando los datos de Alzola Minondo (1894), a los que hemos añadido los de Valdaliso Gago (1991) para los últimos siete años del siglo.

Antes de comentar los datos del cuadro 2 y del gráfico 1, debemos hacer sobre ellos un par de matizaciones: en primer lugar, que los buques de hierro computados en las Estadísticas de Comercio Exterior son “de cualquier porte”, por lo que pueden estar incluidos en su cómputo otros tipos diferentes a barcos mercantes, como gabarras o remolcadores, lo que puede afectar, sobre todo, al cálculo del tamaño medio de los buques; en cuanto a las toneladas, aunque las Estadísticas de Comercio Exterior indican que entre 1849 y 1862 son “de 20 quintales”, de 1863 a 1868 “de 1.000 kilos”, de 1869 a 1875 “de un metro cúbico”, y a partir de 1876 “inglesas” (Moorsom), seguimos la observación que el propio Alzola apuntaba, de que entre 1849 y 1868 en realidad eran toneladas de arqueado de 1,518 metros cúbicos (observación coherente,

que hemos comprobado contrastando tonelaje total, medio y derechos satisfechos). Teniendo en cuenta estas consideraciones, hemos homogeneizado la serie haciendo la conversión a toneladas Moorsom, para así poder analizar la tendencia.

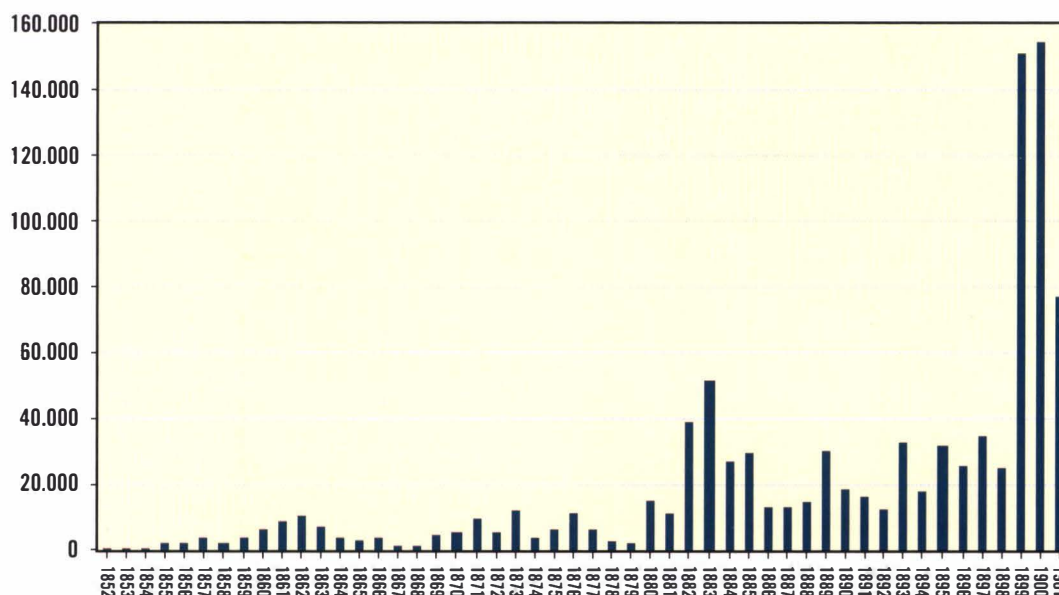
CUADRO 2
Importación de embarcaciones de casco de hierro

		Toneladas Moorsom				Toneladas Moorsom	
N.º de buques		Total	Medio	N.º de buques		Total	Medio
1852	8	860	108	1877	12	4.658	388
1853	6	637	106	1878	6	1.329	221
1854	5	644	129	1879	7	1.611	230
1855	7	1.510	216	1880	22	13.732	624
1856	10	1.681	168	1881	13	8.833	679
1857	16	3.044	190	1882	30	39.698	1.323
1858	10	2.048	205	1883	35	53.510	1.529
1859	18	2.921	162	1884	15	21.902	1.460
1860	17	4.728	278	1885	26	27.520	1.058
1861	41	6.326	154	1886	27	13.388	496
1862	62	7.578	122	1887	20	13.332	667
1863	47	5.277	112	1888	17	14.784	870
1864	6	3.123	520	1889	28	28.761	1.027
1865	15	2.186	146	1890	23	17.677	769
1866	15	2.725	182	1891	17	15.235	896
1867	8	979	122	1892	18	12.558	698
1868	14	1.409	101	1893	26	33.758	1.298
1869	23	3.553	154	1894	22	17.570	798
1870	12	4.165	347	1895	21	32.290	1.538
1871	29	7.270	251	1896	23	26.273	1.142
1872	18	4.203	233	1897	30	33.248	1.108
1873	31	8.883	287	1898	14	24.533	1.752
1874	22	2.901	132	1899	88	148.843	1.691
1875	20	4.827	241	1900	52	151.137	2.906
1876	16	8.285	518	1901	51	74.361	1.458

Fuente: Alzola Minondo (1894: 440-441) para 1852-1893 y Valdaliso Gago (1991: 392) para 1894-1901.

Gráfico 1

Importación de embarcaciones de casco de hierro. Toneladas Moorsom



Fuente: Cuadro 2.

Llega ahora el momento de establecer las causas que influyeron en la importación de buques de hierro, y, por tanto en la evolución de la marina mercante. Es obvio que la importación responde a una mayor o menor demanda de los navieros, por lo que lo primero será analizar en qué medida se produjo, para, seguidamente, considerar hasta qué punto esa demanda fue estimulada por factores internos, como la constitución de nuevas empresas navieras o nuevas líneas, o bien a factores externos, como puede ser el impacto de los gravámenes arancelarios.

Distinguimos en el cuadro 2 y gráfico 1 **tres fases** de claro crecimiento de la importación de buques: 1855-63, suave pero persistente; 1869-73, más corto y más brusco y 1880-85, especialmente impetuoso, sobre todo en 1882 y 1883; las siguen tres lustros de fuertes oscilaciones, con unos mínimos nunca por debajo de 12.000 toneladas, y puntas en 1889, 1893, 1895 y 1897, para terminar el siglo con dos años que dejan pequeñas todas las cifras anteriores.

– El primer impulso, de 1855 a 1863, corresponde a la primera fase de adopción del vapor, caracterizada más por el aumento del número de buques importados que por su tonelaje total, debido a ser todavía unidades de pequeño tamaño. En este período se importaron 228

buques, de los que 150 lo hicieron en el trienio 1861-63; tan elevado número sólo se puede comparar con el de los tres años finales del siglo. No se puede atribuir este impulso a los aranceles, que permanecen estables o incluso crecen ligeramente (ver cuadro 1). La causa de este incremento de buques importados responde, a nuestro juicio, a una doble motivación: en cuanto al número, al inicio del cambio técnico, con la compra de los primeros (y pequeños) vapores y quizá sobre todo de numerosos remolcadores; y en cuanto al tonelaje, al dinamismo de la naviera A. López y Compañía que, constituida en Madrid en enero de 1857, adquiere en 1858 los vapores *Madrid* y *Alicante*, en 1859 el *Marsella* (Rodrigo y Alharilla, 2000: 27, 29), y entre 1861 y 1863 los *París*, *Ciudad Condal*, *Cantabria*, *Canarias*, *España*, *Santo Domingo*, *Isla de Cuba*, *Isla de Puerto Rico*, *Infanta Isabel* y *Príncipe Alfonso* (Llorca Baus, 1990: 28-33).

– El segundo impulso, de 1869 a 1873, tampoco parece que se pueda atribuir a los aranceles, porque para los buques no se produjo una minoración de los derechos de importación, sino todo lo contrario. Que el impulso llegue sólo hasta 1873, a pesar de que aún después de ese año los aranceles continuarían invariables, es quizá el motivo que lleva a Figuerola a ser escéptico con la repercusión de sus propias medidas, como ya hemos recogido. Pudo, sí, haber influido en esta breve reacción, “el comienzo de una mayor apertura al exterior, con fuerte crecimiento de exportaciones de minerales y productos alimenticios que atrajo sobre España a los pabellones extranjeros” (Valdaliso Gago, 1991: 40), y también la dinámica de la naviera A. López y Compañía, que en 1870 y 1871 incorpora dos grandes buques, el *Méndez Núñez* y el *Santander* (2.^o); como también la punta de 1876, que puede ser explicada por la importación del gran trasatlántico *Alfonso XII*, de 5.500 toneladas (Llorca Baus, 1990: 52-53).

– El tercer impulso, de 1880 a 1885, con una fuerza explosiva en 1882-83, y con un repunte en 1889, coincide con los años del fuerte descenso de los derechos de importación de buques (disminuyeron un 65 por 100), pero también con otras circunstancias de gran calado que contribuyen a explicarlo. Valdaliso Gago (1991: 280), ha resaltado el dinamismo del puerto de Bilbao, en el que se matricula el 26,7 por 100 del tonelaje nacional importado en la década de los ochenta. Efectivamente, en la primera mitad de esa década se matriculan en Bilbao numerosos buques de considerable tonelaje, y vaciados los libros de la Lista 5.^a (de construcción extranjera)⁶, reseñamos a continuación las altas más significativas: el naviero Manuel María Arróregui matricula en este período los vapores *Asturiano* (de 1.695 TRB), *Gallego* (de 2.233 TRB), *Murciano* (de 2.414 TRB) y *Navarro* (de 3.714 TRB); José Serra Font, que en los años setenta se había constituido en un importante naviero (importando los vapores *Nieta*, *Ni-*

⁶ En el libro de la Lista 5.^a de Bilbao que se conserva en la Capitanía Marítima de dicho puerto, los asientos comienzan el 1 de enero de 1883, por lo que se sobreentiende que sólo se recogen en él los buques supervivientes en esa fecha, y no el total de los matriculados en años anteriores.

ña, Gracia, Jorge, Elvira, María, Carolina, Pedro, Juana, Eduardo, Manuela, Serra, Guillermo, Federico, Geofredo y Hugo, que en junto sumaban 25.319 TRB) tomó forma societaria en 1880 como Línea de Vapores Serra, incorporando seguidamente los buques *Donata* (822 TRB), *Leonora* (2.605 TRB), *Alicia* (2.685 TRB) y *Francisca* (de 2.674 TRB); Eduardo Aznar-Compañía Bilbaína de Navegación importó los vapores *Enero* (1.343 TRB), *Febrero* (1.363 TRB), *Marzo* (1.319 TRB) y *Abril* (1.351 TRB); Miguel J. Martínez Rivas, los *Mudela* (1.707 TRB), *Marqués de Mudela* (1.953 TRB) y *Rivas* (2.740 TRB); la Compañía de Navegación “La Flecha” *Pedro* (2.557 TRB) y *Guido* (3.133 TRB); la compañía Ybarra, aunque con domicilio social en Sevilla, matriculó los *Ybarra n.º 3* (1.445 TRB), *La Cartuja* (808 TRB), *Ybarra n.º 4* (2.246 TRB), *Itálica* (1.070 TRB), *Cabo Creux* (1.421 TRB), *Cabo Trafalgar* (1.518 TRB), *Cabo Finisterre* (1.551 TRB), *Cabo Mayor* (1.625 TRB), *Cabo Torres* (245 TRB) y *Cabo Ortegal* (1.453 TRB); en fin los navieros vascos establecidos en Liverpool Dionisio T. Eizaga y Ramón Larrínaga matricularon el *Humacá* (de 2.347 TRB) el primero, y el *Niceto* (de 2.703 TRB) y el *Saturnina* (de 2.666 TRB) el segundo. Además, hay que destacar, siguiendo a Llorca Baus, que en 1884 se constituyen la Compañía Valenciana de Navegación (que llegará a contar con ocho vapores) y la gaditana Pinillos e Izquierdo. Pero sobre todo, hay que resaltar el espectacular crecimiento de las dos grandes navieras rivales: la de Antonio López, --desde 1881 Compañía Transatlántica Española--, y la del valenciano Marqués de Campo. La primera, matricula entre 1881 y 1883 (algunos en unión de la Compañía de Tabacos de Filipinas), los buques *Isla de Panay*, *Isla*

JULIUS H. THOMPSON & CO.,
Ship and Insurance Brokers,
27, LEADENHALL STREET, LONDON.

Number	144, S
Class	100 A.
Where Built	1878 May
When Built	Iron
Material	Iron
Rig	123
Tons, Gross	123
Tons, Nett	105
Measurement	Large space for light and
Dead Weight, all told	about 120 tons
Bunkers	15
Length	105
Breadth	16.6
Depth	8.8
Tween Decks	about 8.3
Draft Loaded	10 ft. 6 in. and 2 ft. 6 in. draft 30 ft.
Deck Plan	See in file post
Water Ballast	
Passengers	
Bulkheads	
Holds	2 - 16.5 x 8 - smaller one
Hatchways	2 - 16.5 x 8 - smaller one
Nature of Boilers	Compound
Nature of Engines	Compound
Where Placed	Midships
Nominal Horse-Power	30
Diameter of Cylinders	30
Length of Stroke	27
Consumption	3 cwt. per hour
Working Pressure	
No. of Revolutions	
Pitch of Screw, Diam. of Piles	about 10
Average Speed	10
Donkey Engines	Large steam which
Cranes or Winches	4000
Price, Sale	
Charter	
Remarks	A very fine little steamer with great speed

We have also one about 13 tons built about 1878
25 H.P. about 3 tons consumption and about 7 knots speed
£1750

Circular de una casa mediadora británica, de 1881, ofreciendo un “pequeño y veloz vapor” de segunda mano, de 31 metros de eslora y 123 TRB, capaz de navegar a 10 millas por hora (Archivo Histórico de Asturiana de Zinc).

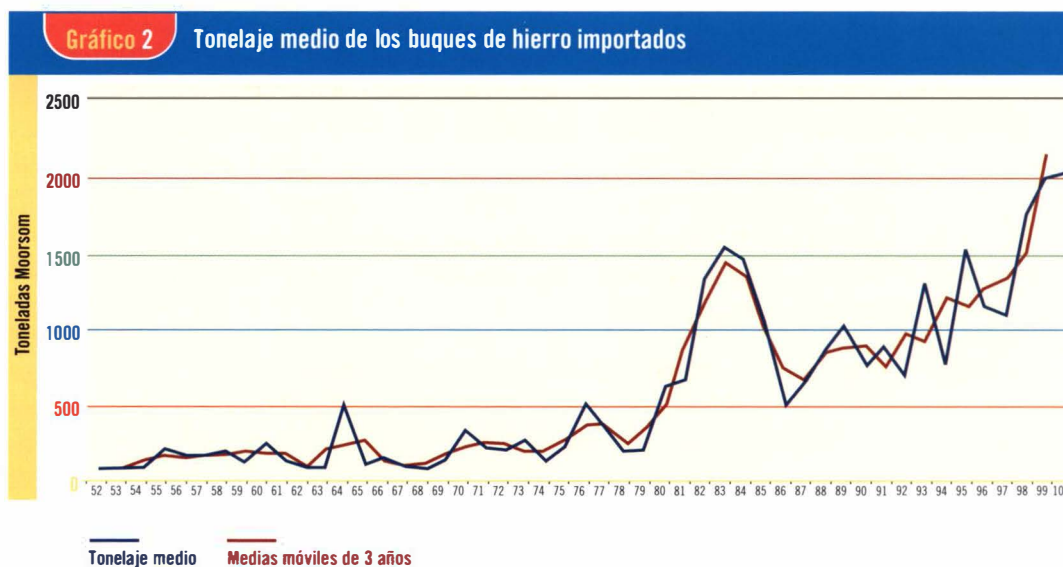
de Cebú, Isla de Luzón, Isla de Mindanao, Antonio López (2.º), Ciudad de Santander, Cataluña, España (2.º) y Manuel L. Villaverde, cinco de los cuales de más de 3.500 toneladas de registro. El segundo, José de Campo, tras serle adjudicado en 1880 el servicio de vapores-correo entre la Península y Filipinas, adquiere en un breve lapso de tiempo los buques *Asia*, *España*, *Barcelona*, *León XIII*, *Magallanes*, *Valencia* y *Manila*, todos de más de 2.000 toneladas; lo mismo en 1881, para cubrir el servicio de vapores-correo entre La Habana, Puerto Rico, Veracruz, Colón y La Guaira, para lo que adquirió los vapores *Viñuelas*, *México*, *Panamá*, *Veracruz*, *San Agustín*, *Santo Domingo* y *Reina Mercedes*; otro tanto para una línea regular entre Valencia y Argel, con los *Fe*, *Esperanza* y *Caridad*; y también para el servicio interno en el archipiélago filipino los buques menores *Julietta*, *Ordóñez*, *Romeo* y *Serantes*, de modo que “en un tiempo record, alcanza los 25 buques de lo mejor que encontró en el mercado mundial” (Llorca Baus, 1990: 78, 85). En 1889 la Compañía Trasatlántica, fallecido su fundador, Antonio López, incorpora los grandes trasatlánticos *Alfonso XIII*, *Reina María Cristina* y *Montevideo*, todos de más de 5.000 toneladas de registro, que marcan el repunte de ese año. En definitiva, centrándonos en el posible efecto de los aranceles, que es lo que aquí nos interesa, diremos que es indudable que el descenso de los derechos de importación de vapores benefició a estos armadores, pero también que es poco probable que haya sido lo determinante de sus planes de expansión.

– Finalmente, para la última década, la posible influencia de los aranceles sobre la importación de buques tampoco parece verosímil, vista la aparente contradicción que suponen las altas cifras de importación de buques a partir de 1893 con unos derechos sensiblemente elevados tras el Arancel de 1891. Por otra parte, es una década ésta con dos particularidades muy marcadas, que sin duda explican ese gran volumen de buques importados: la febril actividad minera y siderúrgica de Vizcaya, en cuyo puerto de Bilbao se matricula el 57,8 por 100 del tonelaje total nacional (Valdaliso Gago, 1991: 280), y la guerra de Cuba (1895-98), que obliga a la Compañía Trasatlántica a realizar nuevas adquisiciones para compensar la dedicación de sus buques al transporte de tropas. Efectivamente, la compañía del Marqués de Comillas importa en 1893-94 los vapores *Patricio de Satrustegui* (2.º) y *León XIII*, ambos de unas 5.000 toneladas de registro; en 1895 los *Santiago*, *San Fernando*, *Colón*, *Montserrat* y *Santa Bárbara*, los cuatro primeros de más de 5.000 toneladas de registro y el último de 4.000 TRB; y en 1896 los *Nuestra Señora de Guadalupe*, *Álvaro de Bazán*, *Covadonga*, *Alicante* (2.º) y *Magallanes*, que en junto sumaban más de 25.000 toneladas de registro (Llorca Baus, 1990: 104, 137-140). Pero no es menos cierto que en la Lista 5.^a de Bilbao se asientan vapores cada vez mayores, que están muy por encima del promedio nacional: Ramón de la Sota, que había empezado en 1889-1894 con buques de menos de 1.900 TRB –*Musques*, *Abanto*, *Ciérvana*, *Sestao*, *Santurce*, *Somorrostro*, *Algorta*, *Baracaldo*, *Albia*, *Musques* (2.º) y *Ciérvana* (2.º)– da el salto a unidades mayores a partir de 1895 –*Albia* (el 2.º, 2.482 TRB), *Begoña* (2.862 TRB), *Axpe-Mendi* (2.999 TRB), *Portugalete* (2.023 TRB), *Bakio* (2.379), *Bermeo* (2.827 TRB), *Algorta* (2.º, 2.116), *Poveña* (2.102 TRB), *Andraka-*

Mendi (2.516 TRB), *Arminza* (2.501 TRB) y *Ea* (2.590 TRB)—. También los navieros ya citados en el apartado anterior, como Manuel María Arróategui, con *Gaditano* (2.654 TRB), *Madri-leño* (2.291 TRB), *Santanderino* (2.954 TRB) y *Riojano* (5.048 TRB); la Compañía de Navegación “La Flecha”, con *Ernesto* (2.602 TRB); la Línea de Vapores Serra, con *Rita* (2.094 TRB) y *Vivina* (2.880 TRB); la Compañía Bilbaína de Navegación, con *Noviembre* (3.655 TRB), *Diciembre* (3.482 TRB), *Mayo* (2.º, de 2.044 TRB), *Enero* (2.º, 2.040 TRB), *Amboto* (2.929 TRB), *Sollube* (2.693 TRB) y *Gorbea* (2.023 TRB); la Sociedad Marítima de Vizcaya con *Serantes* (2.156 TRB); Francisco Martínez Rodas con *El Salto* (2.691 TRB); la Compañía Naviera Vascongada con *Cobetas* (2.333 TRB); y las nuevas Fourcade y Gurtubay con *Cadagua* (2.332 TRB), Compañía del vapor *Bachi* (2.184 TRB), Compañía del vapor *Algorteo* (2.413 TRB), Compañía del vapor *Uriarte n.º 2* (2.279 TRB), y el residente en Liverpool, Miguel Larrínaga, con *Telesfora* (4.145 TRB)... (Libro de matrícula de Bilbao, Lista 5.^a) Nos vemos forzados a interrumpir esta relación sin finalizar el año 1899, por no existir los libros de la matrícula bilbaína que pudieran extenderla más allá de esa fecha; no obstante, queda bien reflejada la tendencia de aumento del tonelaje de los buques de esa matrícula, siempre por encima de la media nacional, y muy lejos de los de la matrícula gijonesa, cuyos mayores buques en esas fechas no superaban las 1.500 TRB (véase relación en el último capítulo).

En cuanto al tamaño de los buques importados, de lo que en buena medida ya nos hemos ocupado, la columna “media” del cuadro 2 refleja una clara tendencia al aumento del tonelaje medio: hasta 1870, sólo en seis años se sobrepasa la media de 200 toneladas, pero en la década siguiente, por el contrario, sólo en tres la media es de menos de 300; y desde entonces al final del siglo, se van superando las 500, 600, 1.000 toneladas de media,... con inusitada celeridad, hasta acercarse a las 3.000 en 1900. Hay años en que el tonelaje medio sube bruscamente, como sucede en 1864, 1876, 1882-85, lo que puede explicarse por la incorporación de algunas grandes unidades como los vapores-correo trasatlánticos de las compañías del Marqués de Comillas o del Marqués de Campo, o las adquisiciones de las navieras bilbaínas; y otros, por el contrario, en los que esa media cae, pero esas caídas tienen niveles cada vez más altos, como se puede observar en el gráfico 2. Hay que hacer hincapié en el formidable impulso de los últimos años del siglo, cuando se opera un persistente aumento del tamaño de los buques (y, naturalmente, de la potencia de sus máquinas), consecuencia, sin duda, de los progresos de la construcción naval, pero hecho posible e impulsado por las exigencias de una industria y un comercio crecientes, favorecidos a su vez por la mejora de las infraestructuras portuarias⁷.

⁷ En los últimos lustros del siglo XIX, el aumento del tamaño de los buques, del tráfico de mercancías y la modificación de las infraestructuras portuarias, evolucionaron conjuntamente. Para atender al mayor volumen de mercancías y agilizar las tareas de carga y descarga, fue preciso destinar más espacio en tierra, lo que obligó a la realización de obras de grandes dimensiones. A partir de 1868 se fueron constituyendo las Juntas de Obras de Puertos, y en 1880 se promulgó la Ley de Puertos, con lo que las obras de mejora y ampliación de esas infraestructuras experimentaron un fuerte impulso (Sáenz Ridruejo, 2002: 103, 110).



Fuente: Alzola Minondo (1894: 440-441) para 1852-1893, y Valdaliso Gago (1991: 392) para 1894-1900.

Notas sobre las unidades monetarias y el tonelaje

Para evitar confusiones, o al menos para indicar cuándo puede haberlas y cómo se deben interpretar, debemos hacer algunas consideraciones sobre las magnitudes utilizadas, tanto monetarias como de longitud, peso y volumen.

En el aspecto monetario, hemos homogeneizado todas las cifras en pesetas, aunque hasta 1864 la unidad básica del sistema monetario español haya sido el real (0,25 pesetas), y a partir de esta fecha y hasta 1868 en que se instauró la peseta, lo haya sido el escudo (2,50 pesetas). En cuanto a la libra esterlina, la paridad oficial en todo el período aquí estudiado fue de 1 libra = 25 pesetas; sin embargo, el cambio o cotización fue variando de forma desfavorable para la peseta, por lo que, tomando en consideración los datos que emanan de la documentación manejada, hemos establecido la equivalencia en 1 libra = 31 pesetas a partir de 1885 y de 1 libra = 34 pesetas a partir de 1895.

Por lo que se refiere al tamaño de los barcos, las especificaciones que debemos hacer han de ser más complejas, habida cuenta de la variedad de unidades de medida utilizadas en la época.

Apenas hay dificultad con las medidas de longitud, aplicadas en la definición de eslora, manga y puntal de los buques, cuyas unidades tienen fácil conversión en metros: pies de Burgos o castellanos (de 0,278635 metros, que aquí simplificamos a 0,28 metros) y pies ingleses (de 0,30479 metros, que simplificamos a 0,30 metros).

Más problemático, por no decir insoluble, es el asunto del tamaño de los buques expresado como “tonelaje”, hasta el punto de que no podemos dar ninguna garantía de exactitud cuando nos referimos a ello. Las fuentes primarias son, por lo general, ambiguas y confusas, cuando no contradictorias, y la ligereza con la que en ellas se habla de “toneladas”, sin decir a cuáles se refieren, llega a ser desesperante.

El tamaño de un buque puede expresarse de varias maneras, según nos queramos referir a la carga que es capaz de transportar (peso), o al volumen de su capacidad interior (arqueo). Para lo primero se deben utilizar unidades de peso (quintales o kilogramos); para lo segundo, unidades de volumen (pies cúbicos o metros cúbicos). Como múltiplos de estas unidades están las toneladas, que pasan a ser las unidades realmente utilizadas, pero que deben adjetivarse, porque son toneladas distintas según se refieran a peso o volumen. Las toneladas de peso utilizadas en la España de la época eran las toneladas llamadas “antiguas”, que equivalían a 20 quintales castellanos de 4 arrobas de 11,5 kilos, es decir 920 kilos en total; y más tarde las toneladas métricas “modernas”, de 1.000 kilos. Y como unidades de volumen o capacidad estaban la antigua tonelada de arqueo, de 8 pies cúbicos de ribera ó 70,19 pies cúbicos de Burgos (en total 1,518 metros cúbicos); la tonelada de un metro cúbico (que equivale a una tonelada métrica de peso si se trata de agua); y la tonelada “inglesa” o Moorsom, que equivalía a 100 pies cúbicos ingleses, o lo que es lo mismo, a 2,83 metros cúbicos. Como es obvio, la comparación entre diferentes buques requiere la utilización de las mismas unidades, y para ello deberían explicitarse convenientemente, lo que no siempre se hace, con lo que queda abierta la puerta al equívoco.

En 1830 se estableció en España (R. O. de 22 de marzo) la clasificación de los buques por el peso de la carga que pudiesen transportar, pero las dificultades surgidas en la práctica para calcularlo motivaron que por Real Orden de 18 de diciembre de 1844 se restableciera el antiguo y tradicional sistema basado en la cabida, que consistía en tomar como unidad base para la medición la tonelada de arqueo equivalente a ocho codos cúbicos de ribera ó 70,19 pies cúbicos de Burgos, que daban 1,518 metros cúbicos. Pero –y aquí está el problema– estas toneladas de arqueo, según Alzola, con frecuencia se denominaban en las estadísticas “toneladas castellanas de 20 quintales”, denominación errónea porque éstas, como hemos dicho, son de peso (920 kilos) y no de capacidad; en este error incurrió repetidas veces la Administración, con los consiguientes inconvenientes de interpretación y comparación (Alzola Minondo, 1894: 307). Más tarde, por un Decreto del Ministerio de Marina de 2 de diciembre de 1874, se adoptó el sistema de arqueo “inglés”, que estaba en uso en el Reino Unido desde 1854 y

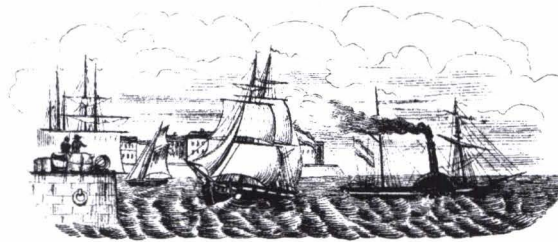
que había sido adoptado en la Comisión de Constantinopla de 1873, que fijaba como unidad de arqueo la tonelada Moorsom de 2,83 metros cúbicos, equivalencia de 100 pies cúbicos ingleses. Esta unidad de medida continuó en vigor durante todo el tiempo en que se desenvuelve nuestro análisis, y confiamos que haya sido respetada en las inscripciones de los registros de buques, que son nuestra fuente fundamental.

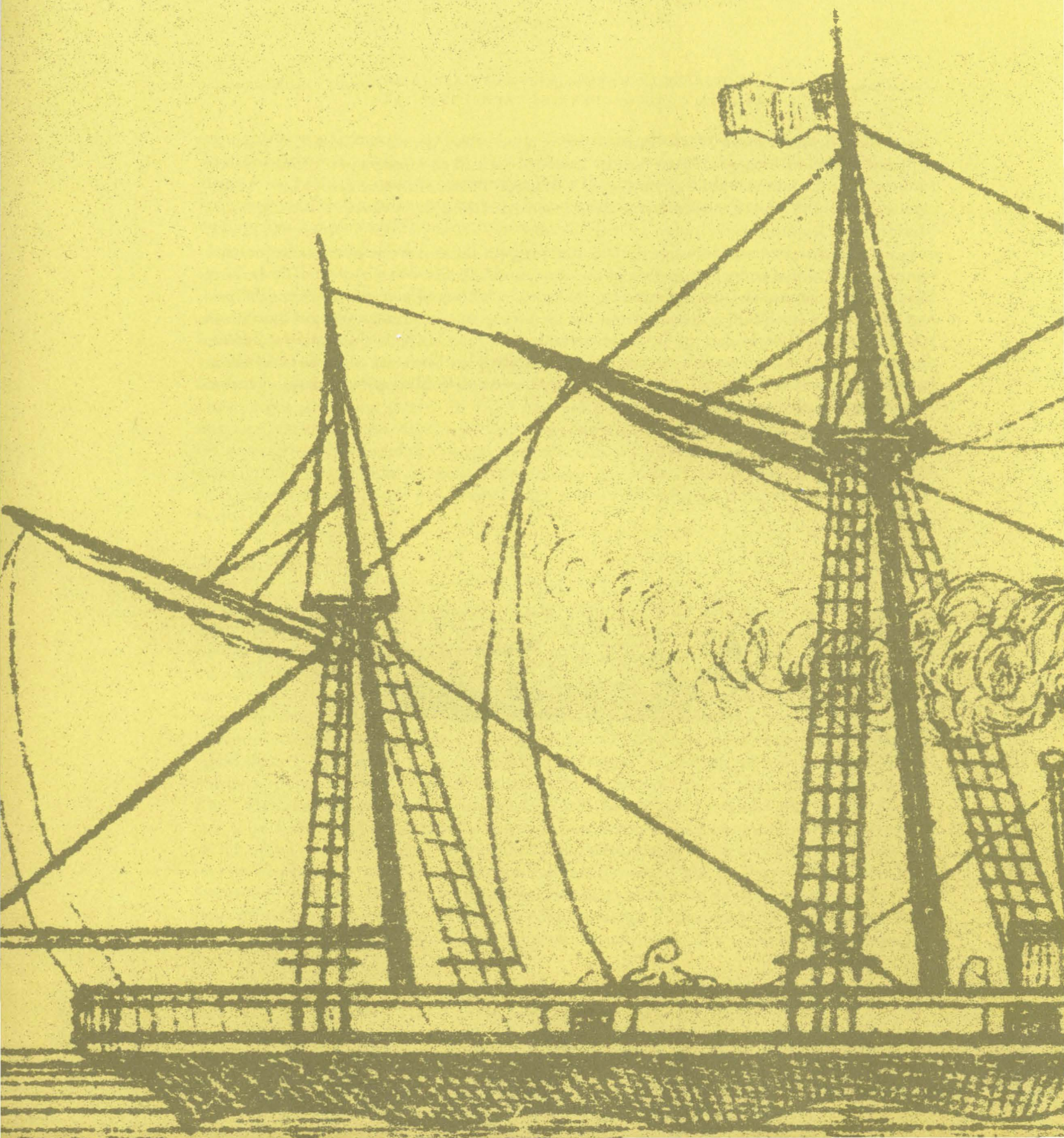
En este trabajo hemos intentado expresar las medidas de los buques en toneladas de registro bruto (TRB) —es decir, toneladas de arqueo—, lo que permitirá, en principio, compararlos por su capacidad o volumen; y ante la confusión que hemos encontrado con las unidades, hemos adoptado como criterio general aceptar las cifras expresadas en los libros de matrícula referidas a los arqueos realizados en España a partir de 1874, que se expresan en toneladas de arqueo Moorsom. De este modo, el problema del arqueo, en el sentido de su exactitud, queda limitado a los buques que desaparecieron antes de esa fecha, y que, por lo tanto, no fueron nunca arqueados por el sistema de 1874; ante eso damos por buenas —creemos que cualquier estimación podría ser arriesgada— las cifras expresadas en los libros de matrícula, aunque a veces supongamos que presenten ciertas contradicciones; y les hemos otorgado preferencia ante otras fuentes, por ejemplo las escrituras notariales, que suelen referirse al peso que los buques eran capaces de transportar o al desplazamiento (peso del volumen de agua desplazada por el buque cargado).

Agradecimientos

Como es preceptivo —y desde luego grato, porque permite renovar un recuerdo agradecido— debo dejar constancia de los múltiples apoyos y ayudas recibidas para la confección de este libro. La documentación manejada, sin la que sería materialmente imposible escribir una sola página, procede en buena medida de las instituciones públicas y privadas destinadas a su conservación, lo que motiva mi primer agradecimiento: de las primeras, el Archivo Histórico de Asturias, las Capitanías Marítimas de Gijón, Avilés, Lluarca, Bilbao y Ribadeo, el Archivo Municipal de Gijón, la Escuela Universitaria Jovellanos de Gijón, el Registro de la Propiedad de Gijón, el Registro Mercantil de Oviedo, el Museo Marítimo de Asturias, y los Archivos Provinciales de Sevilla y Vizcaya; de las segundas, Asturiana de Zinc, S. A., la Fundación Alvargonzález, la Fundación Museo Evaristo Valle, la Casa Masaveu, y los Colegios Notariales de Barcelona y Llanes. En todas ellas, tanto su buena organización como su personal —que en todos los casos hizo gala de una gran profesionalidad y de una no menor amabilidad—, contribuyeron diligentemente a que pudiera disponer de la información necesaria. Debo hacer mención expresa, porque además de su colaboración profesional me unen a ellos lazos afectivos, a Alfonso García Rodríguez y a Esteban García Rodríguez, encargados del Archivo Histórico de Asturiana de Zinc; a Guillermo Basagoiti

García-Tuñón, director del Museo Evaristo Valle; a Juan Alvargonzález González, Presidente de la Fundación Alvargonzález, y a Juan Lorenzo, becario de la misma; a Alfonso García Muñoz, de la Capitanía Marítima de Gijón; a Eduardo Núñez, director del Archivo Municipal de Gijón; a Pilar Carrasco Mori, del Museo Marítimo de Asturias; a los Capitanes Marítimos de las capitanías citadas; a Daniel Peribáñez Caveda y a María Paz García López, que hicieron que pudiera disponer de más tiempo para llevar a buen puerto este trabajo; también a Ignacio Pando García-Pumarino, Evaristo Arce Piniella y Antonio de la Vega Blasco, que me aportaron documentación, imágenes o bibliografía. Y a los lectores del primer tomo –que los hubo, o al menos eso me aseguran– que se interesaron con insistencia por la marcha de éste, lo que me sirvió de estímulo. En fin, a los patrocinadores y a Ediciones Nobel, que hicieron posible la conversión del trabajo en libro, así como al personal de la Imprenta Mercantil Asturias, que consiguió que, además, el libro saliera guapo. A todos, mi reconocimiento y gratitud.







Historia de la Marina Mercante Asturiana

CAPÍTULO I

La llegada del vapor
a Asturias:
el *Jovellanos*

LA LLEGADA DEL VAPOR A ASTURIAS: EL JOVELLANOS

A la hora de estudiar un fenómeno o proceso histórico, resulta obligado fijar su principio, lo que no siempre resulta fácil de hacer con exactitud –y en ocasiones ni siquiera posible–, debido a la carencia o imprecisión de las fuentes documentales. Algo de esto ocurre con la navegación a vapor en Asturias, cuyo punto de partida presenta unos contornos difusos. En buena parte de las publicaciones en que se toca el tema, se repite lo apuntado por Romualdo Alvargonzález Lanquine en una conferencia impartida en 1919, reproducida en la *Revista Minera*, que hace unas sucintas alusiones, sin precisar fechas, a los que a su entender habrían sido los primeros vapores en Asturias: “el *Pelayo*, de ruedas o tambores, de insignificante tonelaje, el *España*, de dos hélices, y el *Cuco*” (Alvargonzález Lanquine, 1919: 143).

Este par de líneas se ha repetido tanto que ha llegado a convertirse en tópico; pero de estas aseveraciones no hay ninguna constancia documental que las respalde: no figuran esos buques en los Libros de matrícula del puerto de Gijón, y tampoco hay rastro alguno en los protocolos notariales que los vinculen a armadores o propietarios asturianos¹. A nuestro juicio, Romualdo Alvargonzález hizo esa aseveración de oídas, quizá recogiendo relatos imprecisos transmitidos entre convecinos, confundiendo las fechas de lo sucedido más de sesenta años atrás. Porque es cierto que esos buques existieron, y que frecuentaron el puerto de Gijón; pero no se trataba de barcos de la matrícula asturiana, sino con toda probabilidad de la santanderina o bilbaína².

¹ Ya Francisco Erice Sebares (1995: 162) y Rafael Pérez Lorenzo (1998: 197-199), que estudiaron el tema, cuestionaron la información de Romualdo Alvargonzález, por no hallar confirmación documental.

² Disponemos de varias referencias de estos vapores. Del *Pelayo*: un conocimiento de embarque de 18 de julio de 1860, en el que figura

Esto nos lleva a inclinarnos por la explicación alternativa, que no es otra que reconocer como primer buque de vapor en la matrícula asturiana al que llevó el nombre de *Jovellanos* que, construido en Gran Bretaña, se abanderó en Santander en diciembre de 1857 y trasladó su matrícula a Gijón en julio de 1858. Es el primero que consta en los registros, y su actividad está comprobada, además, por numerosos conocimientos de embarque y otros papeles de su contabilidad, que más adelante examinaremos.

I. EL JOVELLANOS, PRIMER VAPOR MERCANTE ASTURIANO

El primer barco de vapor inscrito en los Libros de Matrícula de Buques de los puertos asturianos fue el *Jovellanos*. Se anotó al folio 3 de la Lista 5.^a de la Capitanía de Gijón con fecha 23 de julio de 1858³. Y puesto que no hubo tampoco inscrito en esas fechas en las Listas 1.^a y 2.^a (buques de construcción nacional) ningún barco mercante a vapor, ni siquiera en

unido el nombre del buque al del puerto de Bilbao, lo que parece indicar la pertenencia a esa matrícula; otro de 28 de septiembre de 1860, impreso también en Bilbao, en que dicho buque figura como uno de los vapores de la “Línea de Vapores entre los puertos de Santander y Bilbao”; y una carta de Dionisio Acebal, consignatario gijonés, anunciando su visita para fines de noviembre de 1860 (AHAZ, Cartas, caja 1247, leg. 1). González Echegaray (1968: 28) dice que el *Pelayo* “llegó en estreno a Bilbao el 10 de marzo de 1859”. En cuanto al *Cuco*, es citado por Ricardo Álvarez Blanco como uno de los primeros barcos de la firma santanderina Pérez y Cía., de 75 toneladas, que había llegado en 1862 de Glasgow y fue destinado a realizar tráfico interprovincial con salidas fijas (Álvarez Blanco, 2001: 51), tráfico que vemos confirmado en un conocimiento de embarque de 3 de junio de 1863, impreso en Santander, amparando un cargamento de cebada de Gijón a Avilés (AHAZ, Cartas, caja 1252, leg. 4).

³ La Lista 5.^a estaba destinada a registrar los buques de construcción extranjera. En el Libro que la recogía, los folios 1 y 2 estaban ocupados por dos vetustos barcos de vela y casco de madera que habían sido construidos en Bayona de Francia: la goleta *Paquita* y el bergantín-goleta *Ladislao*.

LINEA DE VAPORES
ENTRE LOS PUERTOS SANTANDER Y BILBAO
VAPOR ESPAÑOL

Yo *D. Ramon Mar* capitán del vapor *Pelayo* he recibido de *D. Juan Senen Bulfy* con destino a *Gijón* y consignado a *D. San Juan Bedia*

Observaciones

1.º No se responde de ninguna clase de avería.
2.º No se responde de la conservación de los buques, sino de la entrega y conformidad a marcas.
3.º Los buques que contengan oro y plata o piedras preciosas se entregarán precisamente sellados y el propio sello se embolgará en esta papelita sellada se podrá hacer en los buques que los interesados lo deseen.
4.º La carga se recibe y entrega alacena del buque.
5.º Como para el pronto servicio del vapor es indispensable que desentiven al momento de suarido la descarga para los vapores que se largan en cada puerto los consignatarios, por ende curará y riesgo del receptor de la carga, pagando en procreche los gastos.
6.º Para la entrega de la expresada, se exige la presentación de esta papelita.
7.º El flete debe pagarse en el puerto donde se verifique el embarque de la carga.
8.º Los cargadores son responsables del dano a perpetuo que pueda resultar de que el contenido de los buques sea diferente de lo manifestado.
9.º Se prohíbe cargar explosivos, productos inflamables y todas materias y productos químicos considerados como inflamables, usando responsabilidad los cargadores, civil y criminalmente de toda culpa y perjuicio que de ello resultare, sea por ignorancia o por malicia.
10.º No se devuelve el flete.
11.º Los vapores de la empresa pueden anular y cancelar, sin que sin embargo se pueda hacer por responsabilidad.

Maracas	Tonels	Bultos	Peso apq.	Lib.	Peso en lb.	Clase y contenido
J. Z. V.	44	1	58			Generos del Reino

Recibo de
Carga

Impuesto.
Derecho de carga y por
carga 25 centesimos

RECIBI EL FLETE
Consignatario

El Cargador *J. Senen Bulfy*

Bilbao 28 de *Septiembre* de 1860.

Admitido a bordo El Consignatario

Conocimiento de embarque del vapor *Pelayo* (Seminario Gonzalo Anes). Se ha dicho que uno de los primeros vapores asturianos fue el *Pelayo*, pero este buque, que con frecuencia entraba en Gijón por dedicarse al cabotaje cantábrico, debía de ser de la matrícula de Bilbao.

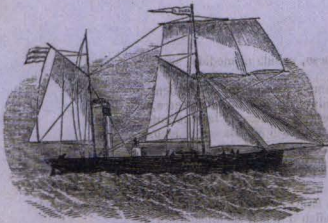
otras fechas próximas que pudiesen inducir a duda, debemos considerarlo sin reservas como el primero matriculado en Asturias. De él sí conocemos con fidelidad y precisión —y de ello nos ocupamos seguidamente— los datos relativos a su lugar y fecha de construcción, características técnicas, propietarios y vida activa.

El entorno gijonés en 1857

Antes de entrar en el análisis de la trayectoria del vapor *Jovellanos*, tracemos unas pinceladas de lo que era Gijón en el tiempo de la llegada del buque.

A mediados del siglo XIX Gijón no pasaba de ser un pueblo, con un puerto pequeño y de poco calado pero que, a pesar de los inconvenientes, era el que mejores condiciones reunía en Asturias para el tráfico mercan-

til. Por las externalidades que un puerto facilita, se había instalado en Gijón en 1844 la primera industria asturiana moderna, la Fábrica de Vidrios *La Industria*, de Cifuentes, Pola y Compañía, cuya producción —exportada en su mayoría— daría al puerto una de sus pocas mercancías de salida; el carbón, que llegaba en carros de las minas de Langreo, y la manteca de vaca elaborada en las fábricas de Casimiro Domínguez Gil, eran las otras dos importantes. Poco más embarcaba en los muelles gijoneses, como no fueran los emigrantes que se dirigían a América, todavía no demasiado numerosos, y en lo que Avilés llevaba la delantera. La flota gijonesa de los años 1850-55 se componía de 18 ó 20 barcos de vela, cuyo tonelaje global no alcanzaba las 2.500 TRB; de ellos, sólo tres superaban las 200 toneladas de registro bruto —el bergantín *Victoria*, la corbeta *Villa de Gijón* y la fragata *Casilda*—, y otros seis pasa-



N.º *10* VAPOR ESPAÑOL **CUCO**. Capitán *P. Pedro Arqueta*

He recibido de *P. Casimiro Domínguez Gil*
con destino á *Aveles* á consignación del *A. Pto de la R. C. Asturias*
los efectos que constan á continuación; los cuales, á mi feliz arribo, entregaré al costado de dicho buque pagándome el flete que se espresa y sus averías acostumbradas, con las demás condiciones que se estipulan al dorso.

Imp. Hijos de Martínez: Plaza Vieja, —Santander.

Marcas.	Números.	Bultos.	CONTENIDO.	Acab.	Precio.	Flete.	Div.
<i>DC</i>	<i>—</i>	<i>66</i>	<i>Seenta y seis sacos con cien fanegas asturianas de cebada</i>	<i>100 fanegas á 3%</i>		<i>300</i>	<i>"</i>
			<i>Nota los Sacos</i>	<i>Capa 10 p. %</i>		<i>30</i>	<i>"</i>
			<i>Derecho de carga y descarga.</i>				
			<i>TOTAL.</i>			<i>330</i>	

Convenido con las condiciones del dorso *Gijón 3 de Junio de 1863*

El Cargador, *P. Domínguez Gil* El Capitan, *P. de Arqueta*

Recibi del Dto. El Consignatario, *Matías Martínez Herráinz*

Conocimiento de embarque del vapor *Cuco* (Archivo Histórico de Asturiana de Zinc). Este vapor, de la matrícula de Santander, apareció poco después que el *Pelayo*, realizando entradas frecuentes en el puerto de Gijón en los años cincuenta.

ban de las 100 TRB –el bergantín *Destino* y las goletas *Emilia*, *Etelvina*, *Ana María*, *Favorita* y *Amalia*–. (García López, 2003: 102-106).

El panorama empezó a cambiar en 1855, fecha en que llega a Gijón la línea del Ferrocarril de Langreo. A partir de este acontecimiento se aprecian en la localidad varias novedades significativas, que dan a los años finales de la década un innegable dinamismo: el carbón llega con mayor rapidez, en mayor cantidad y por tanto con menores costos (en 1856 se prolonga la vía ferroviaria con un ramal al muelle, y en 1857 se ponen en uso los dos primeros *drops* para descargar los vagones sobre los barcos); la antigua fundición *La Begoñesa* es impulsada bajo la nueva razón social Julio Kessler y Compañía, que en 1855 y 1857 amplía capital y mo-

derniza instalaciones, con el respaldo técnico y económico de Christian Frederic, director de la fábrica de cañones de Lieja⁴; Casimiro Domínguez Gil (gijonés de residencia) constituye en 1857, con capital extrarregional, la siderurgia Gil y Compañía, que emplazará en La Felguera⁵; la animación portuaria vive un cons-

⁴ Escrituras de 25 de octubre de 1855, not. A. García Baones, y de 16 de noviembre de 1857, not. P. Álvarez, cajas 2125 y 2145, AHA.

⁵ El 20 de mayo de 1857 ante el notario de Madrid León Muñoz, se constituye Gil y Compañía, para “establecer en Asturias uno o más hornos altos para la producción de hierro colado”, con un capital de 350.000 pesetas que aportaban a partes iguales de 50.000 pesetas Antonio Domínguez Gil, Antonio de Elorza (director), Francisco de Orueta (Madrid), Matías Martínez Herráinz (Sevilla) y José Mateo de Mendía (Lisboa), más Ignacio de Lizaur (Cádiz) que aportaba 100.000 (prot. 26258, f. 1299, AHPM).



Factura de la fundición y fábrica de maquinaria de Julio Kessler Frederic (Archivo Histórico de Asturiana de Zinc). Esta firma, continuación modernizada y ampliada de la antigua Fundición Begoña, constituía uno de los signos de la vitalidad industrial gijonesa hacia 1857.

ante aumento⁶, y la flota mercante (de vela) está próxima a su máximo histórico, máximo que alcanzará en 1859 con 26 buques y 3.017 TRB (García López, 2003: 106).

Pero la pujanza gijonesa debe relativizarse, pues debía de haber importantes carencias, como las que se manifestaron con motivo de la preparación de la visita que la Reina había de hacer en 1858. La llegada del ferrocarril de Langreo a Gijón, en cuya empresa mantenía fuertes intereses la familia Real, fue quizá lo que motivó la elección de Gijón para su estancia ve-

⁶ Entre 1851 y 1858 los embarques de carbón por el puerto de Gijón se duplicaron, pasando de 29.836 toneladas a 61.025 (Ojeda Gutiérrez, 1985: 44-45).

raniega en dicho año. Y ante tan relevante hecho, el Ayuntamiento, “para subvenir a los gastos que de necesidad tienen que organizarse en recibir y obsequiar a S. M. por su venida y permanencia en la temporada de baños”, se vio obligado a tomar a préstamo de un particular, y con la garantía de los mayores contribuyentes, 35.150 pesetas⁷.

Esa era la realidad gijonesa de finales de los años cincuenta: el despuntar de la actividad portuaria e industrial, y las buenas perspectivas económicas, se veían acompañadas de limitaciones financieras, como la citada. En ese contexto, con circunstancias de tan distinto signo, se produce el encargo del vapor *Jovellanos*.

Surge el proyecto de adquirir un buque de vapor

La decisión de adquirir un barco de vapor en el Gijón de 1857 estaba influida por las buenas expectativas, pero al mismo tiempo, como acabamos de decir, afectada por la limitación de medios. Quizá por eso la adquisición del *Jovellanos* siguió un largo y complicado proceso, plagado de dificultades y hasta de litigios. Vamos a detenernos en ello, porque es el reflejo de la situación de la navegación asturiana, y analizándolo podremos comprobar cómo, al mismo tiempo que respondía al impulso de los potenciales armadores, se veía condicionado por las dificultades que en Gijón y en la región existían para sacar adelante proyectos de una cierta envergadura.

Encargar la construcción de un barco de vapor con casco de hierro suponía en la Asturias de la época

⁷ El préstamo era por tres años, al 6 por 100 de interés (esc. de 9 de julio de 1858, not. Pedro Álvarez, caja 2146, AHA).

una decisión tan innovadora como costosa (adelantamos que el costo del vapor será similar al capital con que se constituyó la citada siderurgia de Gil y Compañía), y los desembolsos que ello comportaba obligaban a un esfuerzo colectivo, como así sucedió en el caso del *Jovellanos*. Antes de llevar a cabo el encargo, se realizaron reuniones y contactos entre las personas vinculadas o próximas a los negocios marítimos para estudiarlo. Como resultado, el 10 de febrero de 1857 un reducido grupo de comerciantes e inversores firmaba en Gijón un acta de acuerdos por la que se comprometían a aportar diferentes cantidades “con objeto de adquirir en el Reino Unido de la Gran Bretaña un vapor de hierro y hélice destinado a la navegación en Europa y América”⁸.

Debe destacarse el hecho de que los promotores no ponían en marcha la constitución de una sociedad anónima que captase aportaciones accionariales, sino que ellos mismos aportaban los fondos en cuantía suficiente para la adquisición del buque; esa suma constituiría el capital social de una compañía con forma personalista, que todavía no se formalizaba. Tal forma de proceder coincidía con la que predominaba en la financiación de las empresas en la España del ochocientos: el objeto social podía considerarse moderno y avanzado (construir y explotar un vapor de hierro y hélice lo era), pero la forma de asociación era de tipo “tradicional”. Debemos quitar a esta expresión cualquier significación peyorativa, pues, como decimos, ésta era la forma de asociación seguida por la inmensa mayoría de las firmas de la época, incluidas las grandes industrias (antes hemos hablado de una siderurgia).

Entre las razones que explican ese comportamiento estaba el hecho de que todavía no existía en España –y, menos en Asturias– el amplio colectivo de inversores necesario para cubrir la suscripción de acciones que una sociedad anónima requería. Por eso, la decisión de elegir la vía de la sociedad colectiva o comanditaria podía considerarse plenamente racional, y sobre todo más sencilla, rápida y funcional (García López, 1994).

Tanto la celebración de esos contactos para adquirir un vapor, como el acuerdo tomado en consecuencia, no pudieron ser ajenos a dos circunstancias bien determinantes: la primera, que, como hemos dicho, meses antes se había puesto en servicio el ramal del ferrocarril de Langreo al muelle de Gijón, que permitiría arrastrar el carbón de esa importante cuenca hasta el costado de los barcos; la segunda, que para esa fecha ya se conocía la existencia de algún vapor dedicado al transporte en otros puertos del Cantábrico, como era el caso de Santander y Bilbao. En efecto, el comerciante santanderino Pedro López Sanna, expedía con fecha 1 de febrero una circular en la que anunciaba los servicios de un pequeño buque a vapor, el *Ceres*, que, partiendo de Nantes, haría escala en San Sebastián para llegar a Santander, ampliándose la línea hasta Gijón semanas más tarde:

“El 15 del actual (febrero 1857) ha de dar principio el servicio de transporte y navegación constante por el Paquete del Norte de España Vapor de hélice *Ceres*, de esta matrícula, entre Nantes y este puerto, con escala en San Sebastián.

Desde el 1.º de abril próximo, este Paquete de Vapor verificará también su escala en Gijón en los términos que expresan las tarifas adjuntas.

Lo anuncio a V. a fin de que, teniendo conocimiento de la brevedad, seguridad del buen servicio y economía que ofrece esta línea (muy particularmente

⁸ De la constitución de J. Alvargonzález y Compañía, casa armadora del vapor, de fecha 12 de abril de 1858 (esc. de 12 de abril de 1858, not. Pedro Álvarez, caja 2146, AHA).

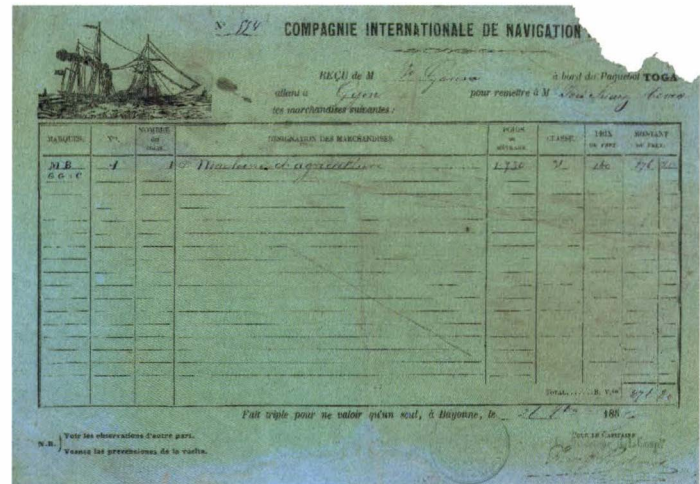
CUADRO 3
Primera suscripción para el encargo
del vapor *Jovellanos*
(10 de febrero de 1857)

	Pesetas	%
Viuda de Acebal y Compañía . . .	50.000	20
Juan Alvargonzález Sánchez	50.000	20
José María Margati	75.000	30
Juan Uría Valledor	25.000	10
José Suárez Hevia	15.000	6
Anacleto Alvargonzález Sánchez .	10.000	4
Pedro de Prat	25.000	10
Suma	250.000	100

Fuente: Esc. de 12 abril 1858, not. Pedro Álvarez, caja 2146, AHA.

¿Quiénes eran estos suscriptores? Veamos unas breves referencias que nos permitan conocerlos y conocer la índole de sus negocios.

Viuda de Acebal y Compañía. Era la razón social que continuaba los negocios de la antigua casa de comercio de Manuel Acebal Laviada. Habiendo fallecido éste en 1850, se mantuvo al frente de la casa su viuda Francisca Fernández Galán en compañía mercantil con sus hijos, aunque paulatinamente se fue haciendo con la gestión su hijo Serapio (Acebal Laviada y Fernández). Esta casa, dedicada a la importación-exportación, y a la venta por mayor y menor de víveres y tejidos, mantenía de antiguo relaciones comerciales con Gran Bretaña, lo que quizá les llevó a contactar con la casa de negocios de Robert MacAndrew & Co., de la que eran representantes¹¹. Pero la relación iba más lejos de una mera representación,



Conocimiento de embarque del vapor *Toga* (Archivo Histórico de Asturiana de Zinc). Además del *Ceres*, empezaron a frecuentar el puerto de Gijón otros dos vapores, el *Fuga* y el *Toga*, que hicieron ver a los comerciantes gijoneses que no había tiempo que perder si se quería hacer frente a la dependencia del exterior.

puesto que prestaban su nombre para encubrir los negocios de aquéllos, como reconocen en una escritura notarial elaborada con ocasión de la testamentaría de la titular de la casa:

“Viuda de Acebal y Cía. estaba asociada en algunos negocios con Roberto MacAndrew y Cía., de Londres, que se liquidaron el 24 de junio. Independientemente a los negocios citados, corresponde a MacAndrew y Cía. la representación en la sociedad del vapor *Jovellanos* de esta matrícula, que figura a nombre de Francisca

¹¹ El 20 de julio de 1857 la casa Viuda de Acebal y Compañía y Jorge Nichols, inglés residente en Colunga, constituyen una sociedad para la exploración de minas de cobre y otros metales, teniendo establecido un contrato con MacAndrew & Co. por el que estos se harían cargo de la producción (Esc. de 16 de octubre de 1858, not. Pedro Álvarez, caja 2146, fols. 331-332, AHA).

Fernández, viuda de Acebal, porque así convenía para los efectos legales"¹².

La relación de los Acebal con los MacAndrew en el campo de la navegación se iba a intensificar años más tarde, cuando Serapio Acebal, ya bajo su sola firma, servirá de puente a la casa británica para extender sus negocios navieros en España, como tendremos ocasión de ver en el siguiente capítulo.

Juan Alvargonzález Sánchez. Era uno de los hijos de Mateo Alvargonzález Pérez de la Sala, titular de una importante casa de comercio, que Juan dirigió durante unos años tras la muerte de su padre. Después, participó con un tercio en la compra del bergantín-goleta *Ciudad de Vitoria* en 1855, al que se cambió el nombre por el de *Langreo*, siendo vendido en 1858 para Villajoyosa (Gijón, Lista 1.^a, f. 25). Contaba 33 años cuando se realizó la suscripción para la compra del *Jovellanos*; fue armador también de la goleta *Amalia*, desde 1864 en que la compró a su hermano Anacleto, hasta 1868 que la vendió para Torrevieja (Lista 1.^a, f. 17). Estaba casado en segundas nupcias con Niceta Acebal, una hermana de Serapio Acebal Laviada. Fue diputado provincial en 1864, 1874 y 1875, y Alcalde de Gijón en 1883-86 (Alvargonzález, C. y A., 1904: 65).

Anacleto Alvargonzález Sánchez. Hermano del anterior, había acumulado algún dinero en Cuba, donde estuvo entre 1837 y 1850. A su regreso a Gijón, se hizo cargo de la casa de comercio paterna, dedicándose al comercio al por mayor, consignación y tránsito, y también a la importación de maderas y elaboración de conservas. Fue propietario de varios buques de vela: de la goleta *Amalia* desde 1852 en que la



Retrato de Juan Alvargonzález Sánchez, promotor y socio gestor de la naviera J. Alvargonzález y Compañía (Fundación Alvargonzález).

mandó construir en El Espín (Coaña), hasta 1864 que la vendió a su hermano Juan (Lista 1.^a, f. 17), y del bergantín *Destino* desde 1853, fecha en que lo compró en Luarca, hasta 1859 que se desguazó (Lista 1.^a, f. 18); también consignatario del vapor *Ceres*. Cuando se realizó la suscripción para la compra del vapor *Jovellanos* contaba 37 años (Alvargonzález, C. y A., 1904: 58).

Juan Uría Valledor. Llegó a disponer de un importante patrimonio en fincas rústicas, del que ya había vendido una parte sustancial en los primeros años

¹² Esc. de 28 de enero de 1867, not. Pedro Álvarez, caja 16750, fol. 144, AHA.

cincuenta. Su experiencia naviera se limitaba a la participación en la goleta *Favorita* (construida en 1849), con un 10 por 100 del valor del buque (García López, 2003: 144). Dado que en él delegarían los demás socios, comisionándolo para tomar posesión del *Jovellanos* en Gran Bretaña, hay que suponerle conocimientos comerciales y jurídicos.

José Suárez Hevia. Era otro destacado miembro de la *colonia cubana*, que habiendo desarrollado negocios en Puerto Príncipe (Camagüey), retornó en 1843 con unos ahorros que le permitieron establecerse en Gijón. Abrió una casa de comercio, en la que vendía toda clase de productos *coloniales* y harinas, ejerciendo simultáneamente las funciones de consignatario de buques y agente de seguros; explotó también una fábrica de curtidos en El Natahoyo (arrabal de Gijón) y promovió la construcción de la goleta *Favorita* en 1849 (Lista 1.^a, f. 12), de la que, además de socio, hizo las funciones de administrador.

José María Margati. Lo suponemos residente fuera de Asturias, y por ser el mayor suscriptor de la sociedad nos permitimos establecer la conjetura de que su concurso en la empresa del *Jovellanos* se haya producido por la mediación o representación de la casa británica MacAndrew, que intervino en la gestión de su construcción.

Pedro de Prat. También residente fuera de Asturias, prestó su nombre para cubrir una suscripción de 25.000 pesetas en el vapor, pero en realidad esa suma era aportada por el general **Juan Prim Prats**. Ambos compartían algunos negocios en Asturias, aunque parece que con escaso éxito¹³. También en

este caso el vínculo para participar en la empresa del *Jovellanos* debió de establecerse a través de Anacleto Alvargonzález.

Los promotores citados decidieron, en la reunión celebrada el 10 de febrero de 1857, además de aportar las sumas indicadas, comisionar a uno de los partícipes, Juan Uría Valledor, para desplazarse a Gran Bretaña y allí llevar a cabo los contratos pertinentes con los ingenieros constructores. Se haría bajo los auspicios y la garantía de la casa londinense Robert MacAndrew & Co. (los auténticos propietarios de la participación de Viuda de Acebal y Compañía en el *Jovellanos*).

Para actuar de consignatario y administrador en Gijón, se nombraba a la casa Viuda de Acebal y Compañía, fijando como remuneración a sus gestiones “la retribución del 2 por 100 en los viajes que (el vapor) haga a América, y en los viajes en Europa la que haya establecida en Santander para los consignatarios y administradores de buques de vapor”¹⁴. Esta curiosa alusión a Santander confirma que en Gijón no había precedentes en explotación de buques de vapor, lo que viene a reforzar lo dicho, de que los vapores *Pelayo*, *Cuco* y *España* que se suelen citar como los primeros vapores “asturianos”, eran de matrícula santanderina.

En cumplimiento de lo acordado en la reunión citada, Juan Uría Valledor se desplazó inmediatamente

Santa Ana y sería disuelta un año más tarde); la escritura social contenía entre sus cláusulas el compromiso de Juan Prim a anticipar fondos para construir un enganche del ferrocarril, pero “por razones personales ha suspendido las obras del ramal y ha manifestado su intención de retirarse de la sociedad” (AHFA, 10-67-1). En torno a esas fechas (6 de agosto de 1857), el general Prim escribe a Anacleto Alvargonzález, lamentando no haberlo conocido un año antes para haber solucionado mejor el “desdichado negocio minero” (AHFA, 10-2-1). Meses más tarde también saldría de la empresa del vapor *Jovellanos*, como veremos más adelante.

¹⁴ Esc. de 12 de abril de 1858, not. Pedro Álvarez, caja 2146, AHA.

¹³ Pedro de Prat y Juan Prim Prats habían constituido en 1856, en unión de Fernando Guerrero, Guillermo Partington y Pedro Prim Prats, la sociedad Pedro de Prat y Compañía para explotar las minas de hulla de la Compañía Cántabra (que pasaría a denominarse Sociedad Hullera de

a Londres, donde se pondría en contacto con la citada casa MacAndrew & Co., firmando el contrato para que la construcción del buque tuviese lugar en los astilleros de Scott, Sinclair & Co., de Greenock, realizando los oportunos trámites para llevarla a cabo sin más dilación¹⁵.

Entrega del buque y abanderamiento

A pesar del seguimiento a que se había sometido la construcción del buque, se fue acumulando retraso, excediendo del tiempo previsto en el contrato. Por fin, el buque fue terminado en diciembre de 1857, quedando dispuesto para su traslado a España. Una Real Orden de 21 de ese mismo mes y año autorizaba su abanderamiento y matriculación con carácter provisional “interin viene la aprobación definitiva”; y cinco días después, el que iba a ser su capitán, Dionisio Vives, solicitaba la expedición de Real Patente y Contraseña de Vela Cuadra para navegar en él, actuando como fiador Serapio Acebal Laviada¹⁶.

Era el *Jovellanos* un buque de casco de hierro movido a hélice, que medía 47,88 metros de eslora, 7,70 m. de manga y 5,18 m. de puntal, que hacían un total de 443 toneladas “de porte” (sic), y estaba propulsado por una máquina de 60 CV de fuerza (datos de la Lista 5.^a, f. 3, ligeramente discrepantes con la hoja de construcción).

SHIP BUILDER Scott & Co. Glasgow	SHIP TYPE General Cargo	SHIP'S NAME W & J. Peables.	S.S. JOVELLANOS. Glasgow.	SHIP No 50	DELIVERY YEAR 1857				
TECHNICAL INFORMATION									
DIMENSIONS FEET	L	B	D	Draught	TONNAGE (TONS)	Gross	Register	Displacement	Dead weight
	159.4	24.5	16.2			498.9	470.3		
End of keel	C ₀	CONSTRUCTION	MATERIAL PA	BLOGED	CLASSIFICATION SOCIETY	Engine	Boiler	No of Mass	
	0	Clincher	Iron	Schooner	-	-	-	3	
DATES	Order	Keel Lay	8 Apr 1857	Launch	5 Oct 1857	Delivery	11 Nov 1857		
Putting on board	1st Cl	2nd Cl	3rd Cl	Launch Sponsor					
MACHINERY									
SUPPLIER	Scott, Sinclair & Co.			TYPE		Steam			
CYLINDER DIAMETERS	2 x		INCHES	STROKE	FT.	PROPULSION MODE Screw.			
N.H.P.	80	DESIGN RPM	DESIGN SPEED	KNOTS		CONDENSER COOLING SURFACE SQ FT.			
EXPANSION RATIO	RATIO		Air Pump Capacity L.P. Cylinder Volume		S.W. Cylin. Pump Capacity L.P. Cylinder Volume		=		
No of Boilers	main		auxiliary		TYPE		Working Pressure		main
Dimensions D x L		ft		Total Heating Surface		Sq Ft.		Total Gross Area	
Steam Space Volume		cubic feet		Furnaces		total no		dia	
Boiler Tubes		Diameter		inches		length		ft	
Propeller(s)		No. 1		ft: pitch		ft: no of blades		solid	
Shafting		Cranks		Intermediate shaft		tailshaft diameter		inches	
Electric Generators		No.		K.W. each		Voltage		-	
TRIAL INFORMATION									
Displacement	Tons		Draught		ft.		Co -		Speed -
I.H.P.	R.P.M.		Steam Pressure at Engine		p.s.i.		Vacuum		inches Hg
CONTRACT OUTCOME									
Invoice Price		Net Profit							
CAREER									
Initial Trade:		Sold to a Spanish firm.							
									</

Ficha de construcción del vapor *Jovellanos*, del astillero Scott, Sinclair & Co., de Greenock, en la que figuran las principales especificaciones técnicas (Glasgow University Archive, en Coletes Blanco, 2005: 144).

Tras la entrega del buque iba a desatarse un conflicto de propiedad. Los constructores, al parecer por instigaciones de los MacAndrew, hicieron figurar la venta a nombre de Serapio Acebal Laviada (recorremos que era apoderado de la firma Viuda de Acebal y Compañía, agentes de los MacAndrew en Gijón, y

¹⁵ Esc. de 2 de marzo de 1858, not. Ramón de Caso, caja 2131, AHA.

¹⁶ Esc. de 26 de diciembre de 1857, not. Serapio Caballero, AHMF. La Real Patente era una especie de pasaporte personal e intransferible, por la que el capitán obtenía la autorización del Comandante de Marina para navegar en un determinado buque; debía conservarla en su poder y devolverla al expirar su plazo, comprometiéndose “a no emplearse en el contrabando ni en el tráfico inmoral de negros”, bajo severas penas.

había actuado de fiador en la Real Patente). Y de este modo, tan pronto se obtuvo el pasavante en Gran Bretaña, el buque puso rumbo a Santander, donde sería abanderado y matriculado al folio 18 de la Lista 5.^a de ese puerto, inscribiéndose cautelarmente como de la propiedad de Serapio Acebal Laviada. Cuando el resto de sus compañeros en la sociedad tuvieron conocimiento de la anomalía registral por la que se matriculó el buque como propio “del D. Serapio, persona que no ofrece garantías de ninguna clase, que no ha puesto un cuarto para la adquisición del buque,...” emprendieron enérgicas acciones de protesta “contra la Sra. Viuda de Acebal, los Srs. MacAndrew & Co., los constructores, D. Serapio Acebal como encubridor y falso dueño del vapor *Jovellanos*...”, de todo lo cual levantaron la consiguiente acta notarial¹⁷.

Así las cosas, mientras se enconaba el litigio en tierra, el *Jovellanos* estaba realizando su primer viaje. Había salido del puerto de Santander a principios de enero de 1858 con destino a La Habana, haciendo escala en Gijón, “llevando 430 pasajeros y unos 14 ó 15.000 duros de flete”¹⁸.

2. CONSTITUCIÓN DE J. ALVARGONZÁLEZ Y COMPAÑÍA

En medio del litigio, y con el buque de nuevo en Santander de regreso de su primer viaje a La Habana, se llevó a efecto la constitución formal de una sociedad mercantil entre los que aportaron dinero para la compra

del buque, para así hacerse cargo legalmente del mismo. A esas alturas, se sabía que el capital de 250.000 pesetas que habían aportado los siete socios el año anterior no era suficiente para cubrir el costo del buque, por lo que se decidió aumentar el capital a 300.000 pesetas. Pero, fuera porque los suscriptores no estaban decididos a arriesgar más dinero en el negocio naviero, o por las dificultades para encontrar sumas importantes de dinero efectivo en esa época en Asturias, el caso es que se produjo la incorporación de nuevos socios foráneos que aportarían las 50.000 pesetas necesarias.

Nuevos socios y formalización de la sociedad

Cuatro eran los nuevos socios: la casa naviera santanderina **Hijos de Francisco Díaz**, que aportó 25.000 pesetas; un conocido banquero ovetense, **José María Pinedo**, que suscribió 5.000 pesetas; y, como no, una casa de comercio cubana, **Noriega, Olmo y Compañía**, de La Habana (propiedad de emigrantes del oriente asturiano, que haría de consignataria en la capital cubana), que participó con 10.000 pesetas. A ellos se unió el gijonés **Abdón Acebal Laviada** con otras 10.000 pesetas, mientras **Anacleto Alvargonzález Sánchez** tomaba la parte de **Juan Prim Prats**, que de este modo se separaba del proyecto¹⁹. Con estas sumas se completaba la necesaria cifra de 300.000 pesetas, quedando expedito el camino para la fundación de la nueva sociedad²⁰.

¹⁷ Esc. 2 de marzo de 1858, not. Ramón de Caso, caja 2131, AHA. Uno de los suscriptores, Anacleto Alvargonzález, protesta por su parte como suscriptor de 7.000 pesos fuertes (35.000 pesetas), de los que 2.000 eran por sí y 5.000 por el “general D. Juan Prim” (id. id. de 4 de marzo de 1858).

¹⁸ Carta de Anacleto Alvargonzález al general Prim, de fecha 3 de enero de 1858 (AHFA, 10-55-1).

¹⁹ El desengaño del general Prim por los negocios debido a los reveses sufridos (recordemos el “desdichado negocio” minero abortado un año antes), le hace escribir a Anacleto Alvargonzález con fecha 16 de mayo de 1858: “Puede quedarse con la acción del vapor *Jovellanos* al 75 por 100 de su valor, porque deseo salir de todo lo que tenga nombre de negocio, cueste lo que cueste” (AHFA, 10-13-1).

²⁰ Esc. de 12 de abril de 1858, not. Pedro Álvarez, caja 2146, AHA.

Una vez reunido el capital, se formalizaron los acuerdos, constituyéndose los suscriptores en sociedad regular colectiva, y elevando las estipulaciones a escritura pública ante el notario de Gijón Pedro Álvarez con fecha 12 de abril de 1858. La sociedad pasaría a girar bajo la razón de J. Alvargonzález y Compañía, con domicilio social en Gijón y con un capital de 60.000 pesos fuertes (300.000 pesetas), “invertido en el buque que, abanderado ya en España, lleva el nombre de *Jovellanos*”. Los socios participaban en la proporción que muestra el cuadro 4.

CUADRO 4

J. Alvargonzález y Compañía Socios y aportaciones a su constitución en 1858 (Pesetas)

José María Margati (Madrid)	75.000
Viuda de Acebal y Compañía (Gijón)	50.000
Juan Alvargonzález Sánchez (Gijón)	50.000
Anacleto Alvargonzález Sánchez (Gijón)	35.000
Juan Uría Valledor (Gijón)	25.000
Hijos de Francisco Díaz (Santander)	25.000
José Suárez Hevia (Gijón)	15.000
Noriega, Olmo y Compañía (La Habana)	10.000
Abdón Acebal Laviada (Gijón)	10.000
José María Pinedo (Oviedo)	5.000
Suma (Capital social)	300.000

Fuente: Esc. 12 abril 1858, not. Pedro Álvarez, caja 2146, AHA.

Pocas semanas después de la constitución formal de la sociedad, el 28 de mayo del mismo año, y quizá como consecuencia del enfrentamiento con el res-

to de los socios, la casa Viuda de Acebal y Compañía, “no pudiendo por sus muchas ocupaciones continuar en la administración por más tiempo”, renunció a sus funciones de consignataria y administradora, siendo sustituida para ello por el socio Juan Alvargonzález Sánchez²¹. La decisión sin duda fue propiciada por los MacAndrew, que tenían otros planes para desarrollar sus negocios navieros en España, camuflados bajo representantes en los distintos puertos (como los Acebal en Gijón). Será motivo de análisis en el siguiente capítulo.

Uno de los primeros asuntos que acometieron los gestores de la recién creada sociedad fue resolver el contencioso con la casa MacAndrew. La reclamación de éstos estaba justificada, porque era cierto que la casa británica había hecho los desembolsos que reclamaba, y que ascendían a 2.930 libras (73.250 pesetas). Pero también tenían argumentos a su favor los socios de J. Alvargonzález y Compañía, al reclamar daños y perjuicios por el retraso en la construcción del buque. Por eso, después de sucesivas reuniones y negociaciones, fue elaborado un documento conjunto mediante el cual Serapio Acebal Laviada reconocía que el barco abanderado a su nombre había sido construido para los socios de J. Alvargonzález y Compañía, y simultáneamente la sociedad reconocía la diferencia pendiente de pago de 73.250 pesetas a favor de la casa MacAndrew, comprometiéndose a li-

²¹ Esc. de 28 de mayo de 1858, not. Pedro Álvarez, caja 2146, AHA. Juan Alvargonzález, a pesar de su juventud (contaba 34 años) había adquirido ya un gran prestigio personal en el mundo de los negocios. Si ahora encabezaba la primera compañía naviera gijonesa, pocos años más tarde haría lo propio con el colectivo que acordaba crear un banco de emisión en Gijón —el *non nato* Banco Asturiano— bajo los auspicios del Banco de Santander; en esta ocasión, el proyecto bancario, del que Juan Alvargonzález tendría la mayor participación accionarial después de los santanderinos, no cuajaría (Esc. de 14 de marzo de 1863, not. Pedro Álvarez, caja 16746, AHA y García López, 1987: 30-32).



Fuente de porcelana de la vajilla del vapor *Jovellanos* (Fundación Alvar-gonzález).

quidarla²². En consecuencia, el 6 de julio de 1858, Serapio Acebal “cede, renuncia y traspasa la propiedad del buque *Jovellanos*, de la matrícula de Santander (donde había sido abanderado) con su casco, arboladura, velamen, maquinaria, lanchas, anclas, cables y más útiles” a la sociedad J. Alvargonzález y Compañía, dándose el litigio por concluido. Quedaba de este modo regularizada la propiedad del buque, que días más tarde —el 22 de julio de 1858— pasaría a ser asentado en la Lista 5.ª de la matrícula de Gijón²³.

Este fue el azaroso nacimiento de la que debemos considerar como primera compañía naviera moderna asturiana. Y ese carácter pionero y moder-

no lo tenía porque se establecía como sociedad mercantil con todas las formalidades y exigencias legales, y porque destinaba su considerable capital social a la adquisición y explotación de un moderno buque de vapor con casco de hierro. Se puede objetar que para ser considerada plenamente moderna le faltaba a esta sociedad el requisito de disponer, ya no de uno, sino de varios buques de una cierta entidad; es una objeción coherente, aunque sólo en parte, porque para juzgar a esta empresa debe tenerse en cuenta su carácter pionero y el estrecho marco económico gijonés (y asturiano) de la época, además de que la compra del *Jovellanos* podía ser sólo el primer paso, al que podrían seguir nuevas adquisiciones si los resultados fueran favorables.

La adscripción del vapor *Jovellanos* al puerto de Gijón en fecha tan temprana otorgaba a éste la imagen de puerto moderno y próspero, constituyéndose el buque en un símbolo de progreso y un jalón importante en la historia marítima asturiana. Prueba de ello es que, con motivo de la estancia en Gijón de la reina Isabel II en el verano de 1858, la Junta de Comercio local eligió el *Jovellanos* como lugar donde realizar un banquete en homenaje a la Reina y su séquito²⁴.

3. TRAYECTORIA DEL VAPOR JOVELLANOS

La actividad desarrollada por el vapor *Jovellanos* abarcó desde principios de enero de 1858, fecha en que tras ser abanderado en Santander emprendió su primer viaje con destino a La Habana, hasta el 8 de septiembre de 1869, día en que naufragó frente a la

²² Esc. de 20 de junio de 1858, not. Pedro Álvarez, caja 2146, AHA.

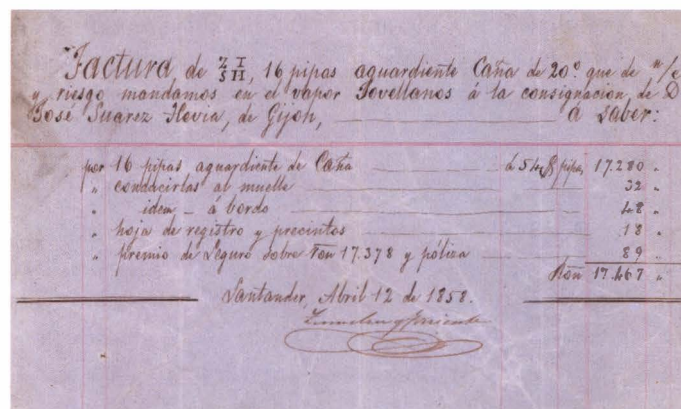
²³ Esc. de 6 de julio de 1858, not. Pedro Álvarez, caja 2146, AHA.

²⁴ Así lo recoge Estandislaio Rendueles Llanos en su *Historia de la Villa de Gijón* (1867: 551-552) citando en 50 los convidados a la “comida a bordo del vapor *Jovellanos*... magníficamente adornado...”.

costa de Almería, después de haberse incendiado. Fueron, pues, casi doce años de vida, que vamos a analizar con los escasos pero valiosos datos contables de la empresa que se han conservado.

Los primeros resultados, halagüeños

La primera información interna disponible de J. Alvargonzález y Compañía, empresa armadora del vapor *Jovellanos*, es el balance cerrado al 15 de agosto de 1858, que, por tanto, corresponde a sus primeros ocho meses de actividad. Lo transcribimos de una circular que la Compañía cursó a los socios para informar del resultado del ejercicio (cuadro 5).



Factura de 1858, correspondiente a 16 pipas de aguardiente de caña enviadas de Santander a Gijón a bordo del *Jovellanos* (Seminario Gonzalo Anes).

CUADRO 5
J. Alvargonzález y Compañía
Balance al 15 de agosto de 1858 (pesetas)

Activo		Pasivo	
Caja	4.967	Capital	403.587
Efectos a Cobrar	5.020	Acreeedores	503
Deudores	4.417		
Fianza depositada	2.320		
Mercaderías (200 cajas azúcar)	21.787		
Vapor <i>Jovellanos</i>	364.029		
Gabarra	1.550		
Suma	404.090	Suma	404.090

Fuente: Carta circular de la Compañía, de 15 de agosto de 1858 (SGA).

La sencillez del balance facilita su interpretación. La diferencia entre el capital social reflejado en él (403.587 pesetas) y el de partida de la sociedad

(300.000 pesetas), representa –suponiendo que no hubieran sido efectuadas más aportaciones por los socios– los recursos generados por la actividad en ese

tiempo. Si consideramos como tiempo de actividad los ocho meses transcurridos desde que inició el primer viaje a Cuba (principios de enero) hasta la fecha del balance (15 de agosto), esa diferencia de 103.587 pesetas supondría el 34,53 por 100 sobre el capital fundacional, y que, por corresponder a ocho meses, equivaldría al 51,80 por 100 anual. Son unos excelentes resultados, que proceden de la realización de al menos dos viajes redondos a Cuba –uno desde Santander, recién abanderado, entre principios de enero y finales de marzo, y otro con salida de Gijón a mediados de abril con emigrantes y reclutas para la Isla–²⁵, más alguno de cabotaje peninsular que habría hecho fuera de esas fechas.

En 1859 la Compañía llevó a cabo la adquisición en Santander de una pinaza denominada *Diligente*, probablemente para servicios complementarios del buque, de la que se desprendería un año después por venta a los comerciantes gijoneses Casimiro Domínguez Gil y Juan García Rendueles²⁶.

La siguiente noticia disponible del vapor *Jovellanos* se refiere al año 1860, y resulta altamente negativa por tratarse de un siniestro. El día 20 de julio el buque embarrancó en la Ría de Vigo, sufriendo cuantiosos daños. El accidente resultaba inexplicable, por haber ocurrido con buen tiempo y en un lugar que no presentaba especiales dificultades. Así lo juzgaba uno de los socios, la casa Hijos de Francisco Díaz, de Santander, que en carta a su consocio José Suárez Hevia, de Gijón, de fecha 22 de julio de 1860, le hacía patente su extrañeza y disconformi-

dad, haciendo un comentario crítico sobre el gobierno del buque:

“Ayer recibimos un telegrama de Vigo que nos sorprendió como habrá sorprendido a Vm. Nada estaba más ajeno de nosotros que esperar un naufragio del *Jovellanos* en 20 de julio, tiempo bonancible y en una ría tan ponderada como la de Vigo. Abrigábamos esperanza que la varada no sería trascendental, y que alijado el buque, hubiera flotado a la marea, pero aquella ilusión ha desaparecido con otro telegrama de ayer tarde en Vigo, recibido esta mañana, concebido en los términos siguientes: “*Jovellanos* embarrancó en piedras, hizo grande agujero a su costado y está difícil sacarlo”. Hasta que por correo nos lleguen detalles, infiérese que a bordo hubo imprevisión, que no se procedió con la prudencia tan necesaria siempre, y sobre todo en las entradas de los puertos” (SGA).

El siniestro debió de traer como consecuencia, además de la pérdida de actividad durante el tiempo de rescate y reparación, el relevo en el mando. Hasta entonces mandaba el buque José María Álvarez, pero en la siguiente referencia disponible, unos meses más tarde, vemos que figura al frente del mismo otro capitán, Juan Ferrándiz²⁷, de lo que parece deducirse que este relevo fue motivado por el embarrancamiento. Respecto a la carga, únicamente tenemos constancia de la pequeña pérdida que la Compañía sufrió por tener que reponer “un fardo extraviado cuando la varada en Vigo”, lo que le costó 2.175 pesetas. Parece, pues, que el percance no fue demasiado grave, porque el barco se recuperó y volvió a navegar. Un año más tarde –el 12 de julio de 1861– rendía su noveno viaje con buenos resultados.

²⁵ El 17 de abril subieron a bordo en Gijón 29 pasajeros y 13 reclutas con destino a La Habana (esc. de 17 de abril de 1858, not. Pedro Álvarez, caja 2146, f. 222, AHA), y se supone que habría hecho escala en algún puerto gallego para recoger más carga y pasaje.

²⁶ Esc. de 18 de septiembre de 1860, not. Serapio Caballero, AHMF.

²⁷ El 24 de marzo de 1861, Juan Ferrándiz “segundo piloto de la matrícula de Cádiz, capitán del vapor *Jovellanos*, vencida su Real Patente, solicita otra nueva, para lo que se presenta como fiador Juan Alvargonzález (Esc. de 24 de marzo de 1861, not. Serapio Caballero, AHMF).

Continúa la marcha próspera (1861)

Para el segundo semestre de 1861 volvemos a disponer de más datos, lo que nos va a permitir hacer un análisis más completo de la actividad del buque y de los resultados de la Compañía; veámoslo con detalle.

La documentación disponible en este caso comprende el Inventario-balance practicado el 28 de enero de 1862 y el extracto de la cuenta de Gastos y Productos (Pérdidas y Ganancias) del vapor, que abarca en ambos casos la actividad desarrollada entre el 25 de junio de 1861 y el 28 de enero de 1862, es decir, el segundo semestre ligeramente corrido. A partir de ambos documentos podremos evaluar con toda precisión el estado de la sociedad J. Alvargonzález y Compañía, y la rentabilidad obtenida de la explotación del vapor *Jovellanos*, único de que disponía.

En las cuentas reflejadas en el Inventario-balance del cuadro 6 se han respetado las denominaciones

utilizadas por la Compañía, lo que no ha de suponer ninguna dificultad de interpretación, habida cuenta de su sencillez. La única variación respecto al documento original ha sido agrupar bajo las rúbricas “Deudores” y “Acreedores” lo que en el balance eran 14 y 3 cuentas personales, con saldo deudor y acreedor respectivamente, y que, por ser tan pocas, vamos a detallarlas a continuación:

De las catorce cuentas personales contenidas bajo la rúbrica “Deudores”, siete corresponden a socios (Hijos de Francisco Díaz, Viuda de Acebal y Compañía, Anacleto Alvargonzález, José Suárez Hevia, Serapio Acebal, José María Margati y Juan Uría Valledor); cuatro a corresponsales o agentes (Eduardo Santos, de La Coruña; Tomás Mac Culloch, de Málaga; Dahlander y Compañía, de Alicante; y White, Llano y Morán, de Valencia); dos a capitanes del buque (Dionisio Vives, que había sido el primero, y Juan Ferrándiz, que lo era en esa fecha) y la última a Robert MacAndrew & Co., de Londres.

CUADRO 6
J. Alvargonzález y Compañía
Inventario-balance al 28 de enero de 1862 (pesetas)

Activo		Pasivo	
Caja.	5.879	Capital social	375.288
Deudores	46.198	Fondo de Reserva	1.415
Viaje n.º 12	7.551	Acreedores	2.702
Vapor Jovellanos, cuenta costo	373.331	Gastos y productos	53.554
Suma	432.959	Suma	432.959

Fuente: Documento presentado por Juan Alvargonzález a los socios (SGA).

Las tres cuentas incluidas en “Acreedores” se refieren también a corresponsales o consignatarios (Curbera Hermanos, de Vigo; Manuel Lloret, de Cádiz; y Ripoll y Compañía, de Barcelona). Tanto las cuentas deudoras como las acreedoras presentan saldos relativamente pequeños, por lo que hay que pensar que se trata de diferencias resultantes de las operaciones recíprocas.

Otra cuenta del Activo que conviene comentar es la que se incluye con el título de “Viaje n.º 12”, porque presenta ciertas anomalías. El saldo con que dicha cuenta figura en el Balance es el resultado de sumar los gastos realizados en el viaje más los desembolsos realizados por la Compañía en concepto de reparaciones diversas, pero sin considerar los ingresos, porque, como indica el gerente en nota a pie del documento, se desconocen por estar el viaje todavía sin finalizar. En la misma nota se anuncia que, aunque faltan por contabilizar los productos del viaje, se estima que no van a ser suficientes para compensar esos gastos. Aquí es donde debemos subrayar lo anómalo del procedimiento contable, puesto que lo correcto —tal como se solía hacer en la administración de los buques—, sería anotar en el Debe de la cuenta abierta al Viaje n.º 12 sólo los gastos corrientes que se hicieron en él, dejando las reparaciones (gasto extraordinario, no imputable sólo a un viaje), para compensar con la cuenta de Fondo de Reserva. Quizá la razón de este proceder fue el no tener esta cuenta saldo suficiente para enjugarlo.

Por lo que se refiere al Pasivo, hay que destacar el elevado saldo de la cuenta de Gastos y Productos (Pérdidas y Ganancias, o de resultados), que supone un 14,22 por 100 respecto a Capital social más Reservas. Como quiera que corresponde a un período de seis meses, del 25 de junio de 1861 al 28 de enero de 1862 (ver a continuación detalle de la cuenta), la

Inventario Social de la Compañía J. Alvargonzález y Compañía, con don Juan Ferrándiz y Compañía, de la sociedad J. Alvargonzález y Compañía, a continuación consignados, los saldos de las cuentas de Debe y Haber el 25 de junio de 1861 y 28 de enero de 1862.

ACTIVO			
1	Capital Social	1.000.00	
2	Reserva	1.000.00	
3	Gastos y Productos	1.000.00	
4	Deudas a largo plazo	1.000.00	
5	Deudas a corto plazo	1.000.00	
6	Deudas a largo plazo	1.000.00	
7	Deudas a corto plazo	1.000.00	
8	Deudas a largo plazo	1.000.00	
9	Deudas a corto plazo	1.000.00	
10	Deudas a largo plazo	1.000.00	
11	Deudas a corto plazo	1.000.00	
12	Deudas a largo plazo	1.000.00	
13	Deudas a corto plazo	1.000.00	
14	Deudas a largo plazo	1.000.00	
15	Deudas a corto plazo	1.000.00	
16	Deudas a largo plazo	1.000.00	
17	Deudas a corto plazo	1.000.00	
18	Deudas a largo plazo	1.000.00	
19	Deudas a corto plazo	1.000.00	
20	Deudas a largo plazo	1.000.00	
21	Deudas a corto plazo	1.000.00	
22	Deudas a largo plazo	1.000.00	
23	Deudas a corto plazo	1.000.00	
24	Deudas a largo plazo	1.000.00	
25	Deudas a corto plazo	1.000.00	
26	Deudas a largo plazo	1.000.00	
27	Deudas a corto plazo	1.000.00	
28	Deudas a largo plazo	1.000.00	
29	Deudas a corto plazo	1.000.00	
30	Deudas a largo plazo	1.000.00	
31	Deudas a corto plazo	1.000.00	
32	Deudas a largo plazo	1.000.00	
33	Deudas a corto plazo	1.000.00	
34	Deudas a largo plazo	1.000.00	
35	Deudas a corto plazo	1.000.00	
36	Deudas a largo plazo	1.000.00	
37	Deudas a corto plazo	1.000.00	
38	Deudas a largo plazo	1.000.00	
39	Deudas a corto plazo	1.000.00	
40	Deudas a largo plazo	1.000.00	
41	Deudas a corto plazo	1.000.00	
42	Deudas a largo plazo	1.000.00	
43	Deudas a corto plazo	1.000.00	
44	Deudas a largo plazo	1.000.00	
45	Deudas a corto plazo	1.000.00	
46	Deudas a largo plazo	1.000.00	
47	Deudas a corto plazo	1.000.00	
48	Deudas a largo plazo	1.000.00	
49	Deudas a corto plazo	1.000.00	
50	Deudas a largo plazo	1.000.00	
51	Deudas a corto plazo	1.000.00	
52	Deudas a largo plazo	1.000.00	
53	Deudas a corto plazo	1.000.00	
54	Deudas a largo plazo	1.000.00	
55	Deudas a corto plazo	1.000.00	
PASIVO			
29	Cuentas Recaudadas de Vagos	2679.16	
32	Capital Social	1267110.16	
45	Manuel Floret de Cobrar	831.00	
68	Bupel y C ^a de Barcelona	2829.01	
49	Fondo Reservado	1662.00	1119614.36
50	Gastos y Productos a su utilidad		216214.15
<i>Segun el Acta N^o 12</i>			

CUADRO 7

J. Alvargonzález y Compañía
Cuenta “Gastos y Productos” del vapor *Jovellanos* al 28 de enero de 1862
(Pesetas)

<u>Debe</u>	
27-07-1861 - Quebranto en una onza de oro entregada a D. Juan Uría	5
04-12-1861 - Costo de un fardo extraviado cuando la varada en Vigo	2.175
18-12-1861 - Mitad del valor de una caja de guantes extraviada	115
25-01-1862 - Valor de un sextante regalado en Coruña	262
27-01-1862 - Saldo que se abona a la cuenta de Gastos Generales	309
28-01-1862 - Por abono a la cuenta de Fondos Reservados	24
- Saldo a favor (ganancia)	53.554
Suma	56.444
<u>Haber</u>	
12-07-1861 - Venta de 2 pipas y 2/3	27
12-07-1861 - Beneficio obtenido en el viaje n.º 9	19.107
23-07-1861 - Venta de ropa y otros efectos	1.339
22-09-1861 - Beneficio obtenido en el viaje n.º 10	8.447
19-10-1861 - Beneficio en una letra de Bilbao s/Santander	4
05-11-1861 - Beneficio en otra letra de Barcelona s/Madrid	18
16-11-1861 - Venta de 4 vasos	5
28-11-1861 - Abono de Int. Militar de Coruña por el carbón del viaje del embargo	5.100
01-01-1862 - Beneficio de 0,25 % en una letra de Rv. 6.000 s/Barcelona	4
11-01-1862 - Beneficio obtenido en el viaje n.º 11	22.367
11-01-1862 - Beneficio de 7/8 % en una letra de 12.000 rs. s/Coruña	26
Suma	56.444

Fuente: “Estado de la Cuenta de Productos del vapor *Jovellanos*” (SGA).

de cada viaje, como vemos en el Haber, fueron, respectivamente, de 19.107, 8.447 y 22.367 pesetas, estando el viaje número 12 pendiente de liquidar.

El saldo de la cuenta de Gastos y Productos, es decir, la ganancia neta del ejercicio semestral, se repartió entre los socios en casi su totalidad, destinándose a nutrir el Fondo de Reserva sólo la cantidad simbólica de 24,25 pesetas. El Fondo de Reserva estaba destinado en las compañías navieras a cubrir averías y, eventualmente, sustituciones de buques; por eso, la acción de los gestores del *Jovellanos* de repartir íntegramente los beneficios debe considerarse muy aventurada, incluso temeraria, tanto si se juzga con criterios de autofinanciación como de mera prudencia financiera. Esta política no era excepcional en las sociedades de la época, y solía venir forzada por las presiones de los socios para sacar rentabilidad inmediata a su inversión; pero en el caso de una empresa naviera eso era muy arriesgado, pues con ello quedaba disminuida su potencialidad y autonomía financiera a la hora de realizar nuevas inversiones.

En la empresa que nos ocupa se planteó en 1861, como hemos indicado, la necesidad de importantes reparaciones, y para hacerlas, al tener el Fondo de Reserva sólo la exigua suma de 1.415 pesetas, hubo que destinar íntegramente el resultado del viaje número 12 a cubrirlas. Eso se hizo, naturalmente, a costa del dividendo activo, que en esa ocasión habría de quedar menguado o suprimido. Era la salida menos mala, porque en tales situaciones de descapitalización, si se daba la circunstancia de percances graves y el seguro no los cubría totalmente, sólo había tres posibilidades de actuación: requerir a los socios nuevas aportaciones, acudir al endeudamiento (con el coste añadido que ello implica), o, la solución extrema, liquidación forzada de la empresa.

Este documento tan rico en información que venimos glosando, nos permite también deducir, por



Póliza de riesgos marítimos por la que José Suárez Hevia asegura su participación (30.000 reales) en el vapor *Jovellanos*, contra pérdida total o avería gruesa (Seminario Gonzalo Anes).

el reparto de los beneficios, quiénes componían en ese momento la sociedad y cuáles eran sus cuotas de participación. Se puede decir que era la misma situación de partida, pero con ligeras reducciones en la participación de los diez socios, gracias a lo cual se pudo incorporar como nuevo socio Serapio Acebal Laviada (a quien ya vimos en el litigio inicial como apoderado de la casa Viuda de Acebal y Compañía, y a quien veremos en el capítulo siguiente como naviero al servicio de los MacAndrew). Los componentes de la sociedad, con indicación del porcentaje de participación en el capital eran los siguientes: José María Margati (21,7 %), Juan Alvar González Sánchez (14,5 %), Viuda de Acebal y Compañía (14,5 %), Serapio Acebal Laviada (13,3 %), Anacleto Alvargonzález Sánchez (10,1 %), Juan Uría Valledor (7,2 %), Hijos de Francisco Díaz (7,2

siendo muy favorable, pues extrapolando esa cifra a período anual se obtiene una ganancia del 26 por 100, que es un resultado más que satisfactorio.

Y hasta aquí todo lo que podemos decir de la trayectoria del *Jovellanos*, buque pionero en la navegación a vapor asturiana, que terminó sus días en la noche del 8 de septiembre de 1869 –festividad de la Virgen de Covadonga, patrona de Asturias– por haber naufragado “por consecuencia de haberse incendiado en aguas del distrito de Roquetas (Almería), embarrancando al Este de la Torre de Cerrillos” (Lista 5.ª, f. 3).

4. APÉNDICE: LOS ALVARGONZÁLEZ, SAGA DE COMERCIANTES-NAVIEROS

La vinculación entre comercio y navegación es obvia, y en el caso de Gijón, que surge como núcleo urbano precisamente por su condición marítima, no precisa explicación. La historia de Gijón es en gran medida la historia de su puerto, y así fue a lo largo del tiempo; aunque también es verdad que nunca el puerto tuvo tanta importancia como para convertir a la villa en un emporio comercial. No será hasta mediados del siglo XIX cuando Gijón cobre importancia, impulsado entonces por el tráfico carbonero, que estimularía a su vez la creación de establecimientos industriales y comerciales en la villa y su entorno.

Es, por tanto, en la centuria del ochocientos cuando se consolida en Gijón un activo grupo que se puede caracterizar como “burguesía comercial y naviera”, que desempeñaría un papel dinamizador en la Asturias del siglo XIX. Estos comerciantes navieros no surgen *ex novo*, y la mayoría de las personas o grupos familiares que la integran tienen antecedentes más o menos relevantes en la actividad marítimo comercial, pudiendo decirse que en general “eran descendientes de aquellos que, como Cifuentes, Toral, Jove y otros,



Edificio de la casa de comercio de Mateo Alvargonzález Pérez de la Sala, en Gijón, hoy sede de la Fundación Alvargonzález.

habían sentado las tímidas bases de un comercio organizado durante el último tercio del siglo XVIII” (Peribáñez Caveda, 1992: 263). Así sucede con los Alvargonzález, que “durante 17 generaciones, o sea, por espacio de quinientos años, han vivido siempre en este pueblo, que fueron comerciantes y propietarios...” y que “a mediados del siglo XVIII... ya tenemos a varios individuos de la familia trabajando en el comercio en mayor escala, adquiriendo buques que viajan por la costa hasta Bayona... y en el siglo XIX en mayor escala con el comercio y con sus buques de vela” (Alvargonzález, C. y A., 1904: 18-19).

Los Alvargonzález tuvieron una presencia muy significativa en el período que aquí estudiamos, valorable tanto por el número de los que en la familia se dedicaron a los quehaceres y negocios marítimos, cuanto por la importancia de los mismos. Por ello, y por estar estrechamente vinculados con el vapor *Jovellanos* que motiva este capítulo, nos acercaremos a los que tuvieron dedicación a los negocios marítimos en la época.

En los años treinta del siglo XIX tenían establecidas los Alvargonzález en Gijón dos casas de comercio, las de los hermanos Mateo y Toribio Alvargonzález Pérez de la Sala³¹. Ambas, como era habitual en la época, dedicadas al amplísimo espectro que cubría el término “comercio”, y vinculadas a la navegación: importación de productos *coloniales*, elaboración o transformación de artículos alimenticios, venta al por mayor y menor, armamento de buques, consignaciones, y, en fin, *comisiones* diversas. Según el Aforo de Aguardientes y Licores mandado hacer en Gijón el 1.º de enero de 1844, en el que se recogían las existencias que los comerciantes del ramo declaraban tener de aguardiente de caña y común, ambas casas ocupaban los puestos quinto y sexto, de un total de 23 comerciantes³², lo que da una idea de su importancia en el conjunto del comercio local en esa fecha.

Mateo Alvargonzález Pérez de la Sala (1781-1847) fue el titular de una de esas dos casas de comercio, cuyo edificio de la Plaza de La Corrada, convenientemente restaurado, sirve hoy de sede a la Fundación Alvargonzález. Tuvo trece hijos, si bien sólo diez llegaron a edad adulta, siendo cuatro de ellos varones; los cuatro (Romualdo, Claudio, Anacleto y Juan Alvargonzález Sánchez) tuvieron vinculación con el comercio marítimo, y los cuatro cursaron la carrera de Náutica, obteniendo el título de piloto en el Real Instituto Asturiano³³. Mateo

Alvargonzález había sido pionero en la técnica de la elaboración de conservas alimenticias, y en 1842 sus hijos Romualdo y Juan (Alvargonzález Sánchez), junto con el hermano de aquél, José María (Alvargonzález Pérez de la Sala, capitán de fragata de la Armada), deciden potenciar la fabricación de las mismas, constituyendo sociedad con José María Rubiano: José María Alvargonzález facilitaría los fondos, Juan Alvargonzález se ocuparía de dirigir las operaciones materiales de fabricación, Romualdo Alvargonzález tomaría a su cargo la contabilidad y José María Rubiano dirigiría el establecimiento³⁴. Años más tarde, en 1849, quedarían solos Romualdo Alvargonzález y su tío José María, llevando a cabo una ampliación de la empresa con una inyección financiera de 20.000 pesetas que de nuevo facilitaría José María Alvargonzález³⁵. Entre las conservas que fabricaba la casa, que gozaban de gran aceptación y cuya producción se exportaba a toda España y a los territorios de Ultramar, figuraban no sólo las convencionales de pescado (sardinas y bonito), sino otras especialidades gastronómicas menos comunes, que iban desde la aparentemente ordinaria vaca con nabos, a las exquisiteces –al menos desde la óptica actual– de salmón y ostras³⁶.

Siguiendo con los cuatro hijos de Mateo Alvargonzález, Romualdo (1813-1880), el primogénito, comenzó haciendo el comercio en el buque de la casa, tanto en el cabotaje peninsular como en viajes a Ultramar, dedicándose más tarde a la elaboración de harinas, conservas y explotación agrícola³⁷. Claudio

³¹ Mateo y Toribio eran hijos de Francisco Alvargonzález Zarracina, que fue quizás el primero de la familia en abrir un establecimiento comercial de cierta importancia, como hemos dicho más arriba siguiendo el *Árbol genealógico de la familia Alvargonzález* (C. y A. Alvargonzález: 1904). Salvo que se indique otra fuente, todas las fechas y datos biográficos están tomados de esta publicación.

³² Esc. de 1 de enero de 1844, not. Benito Rodríguez Llamas, caja 2095, AHA.

³³ Lama y Leña, R., “Relación nominal de los alumnos que han terminado la carrera de Náutica...” (Reproducida por Guzmán Sancho, A. y Sancho Flórez, J. G., 1993).

³⁴ Esc. de 4 de mayo de 1842, not. Timoteo García Baones, caja 2113, AHA.

³⁵ Esc. de 2 de abril de 1849, not. José Cañal, caja 2061, AHA.

³⁶ Esc. de 29 de agosto de 1855, not. Pedro Álvarez, caja 2144, AHA.

³⁷ Gestionaba una gran posesión en Ceares, donde tenía establecida una fábrica de harina llamada El Molino de la Arena, a la que añadió una máquina de vapor, y en cuyas dependencias también mediante “aparatos

(1816-1896) ingresó en la Armada, mandó la fragata *Villa de Madrid*, y tras su heroica actuación en Abtao le fue concedido el empleo de Brigadier, siendo, una vez retirado, armador de un buque a vapor al que podría el mismo nombre de la fragata³⁸. Anacleto (1819-1893) se graduó de piloto y pasó a Cuba, siendo a su regreso armador de varios buques de vela, entre ellos la goleta *Amalia*, en cuya compra participó en 1852³⁹, y el bergantín *Destino*, que compra en 1853 (Lista 1.ª, f. 18), participando también en el bergantín *La Paz*, además del vapor *Jovellanos*, como hemos visto páginas arriba. Finalmente Juan (1823-1901), el menor de los hermanos, después de unos años en la fábrica de conservas de la familia, se hizo cargo de la casa de comercio paterna a la muerte del titular, pasando a girar como Viuda e Hijos de Mateo Alvargonzález; participó en la propiedad de varios buques de vela —el bergantín *Langreo*, que construye en 1858 con otros tres socios (Lista 1.ª, f. 25) y la goleta *Amalia*, que compra a sus hermano Anacleto en 1868 (Lista 1.ª, f. 17)— y fue socio gerente de la sociedad J. Alvargonzález y Compañía, casa armadora del vapor *Jovellanos*, llegando a ser diputado provincial y alcalde de Gijón entre 1883 y 1885.

Por lo que se refiere al titular de la otra casa de comercio, Toribio Alvargonzález Pérez de la Sala (1784-

1861), mantuvo también su establecimiento comercial en estrecha conexión con la navegación. Estaba en posesión del título de piloto, y navegó durante su juventud a bordo del barco de la casa paterna, el bergantín *Joven Calixto*, para después establecerse por su cuenta y construir en 1845 a medias con José Salcedo el bergantín *Joven Álvaro* (Lista 1.ª, f. 7), que mandaría su hijo Nemesio. Fallecido Toribio, esta casa de comercio sería continuada por su hijo primogénito Agustín Alvargonzález Cifuentes (1817-1885), que le daría un gran impulso, en el ámbito de los negocios que venía realizando; en los negocios navieros tuvo un gran protagonismo, fundando e impulsando, junto con Melitón González y Antonio Suárez Pola, la sociedad de vapores Melitón González y Compañía.

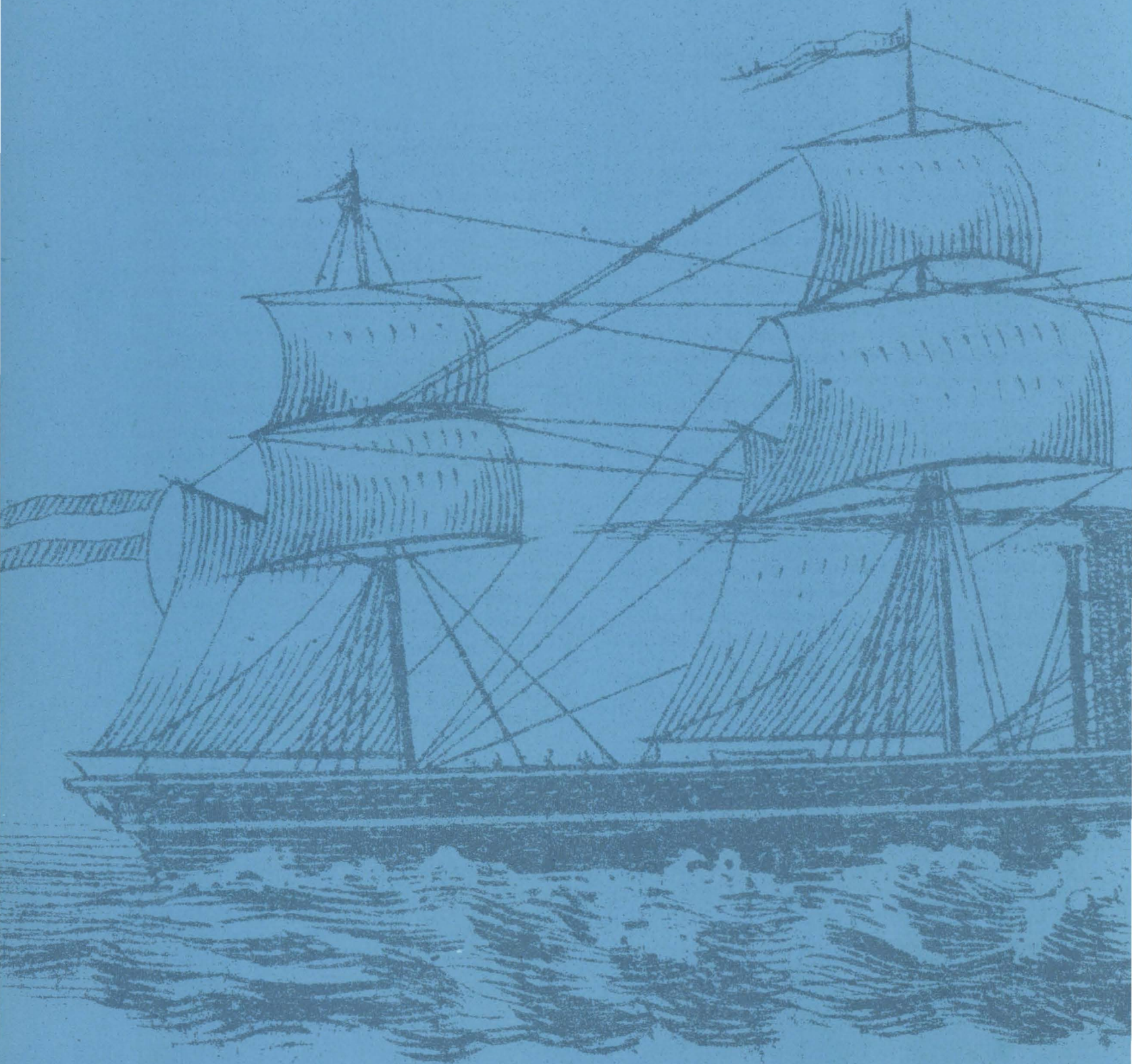
De la siguiente generación, y por promover una nueva casa de negocios vinculados con la navegación, haremos referencia al polifacético Calixto Alvargonzález Landeau (1854-1910), hijo de Anacleto, y por tanto nieto de Mateo. Era ingeniero químico y tuvo casa de comercio, en la que se incluían asuntos de tránsito y consignaciones. En 1885 dio a sus negocios forma de sociedad colectiva, bajo la denominación social Calixto Alvargonzález y Compañía, declarando como objeto dedicarse “a toda clase de operaciones mercantiles, como también a la compra y venta de carbones”, pero dejó en un segundo plano la actividad comercial, para volcarse en multitud de ocupaciones literarias, periodísticas —fue uno de los fundadores del diario *El Comercio*—, y hasta arqueológicas.

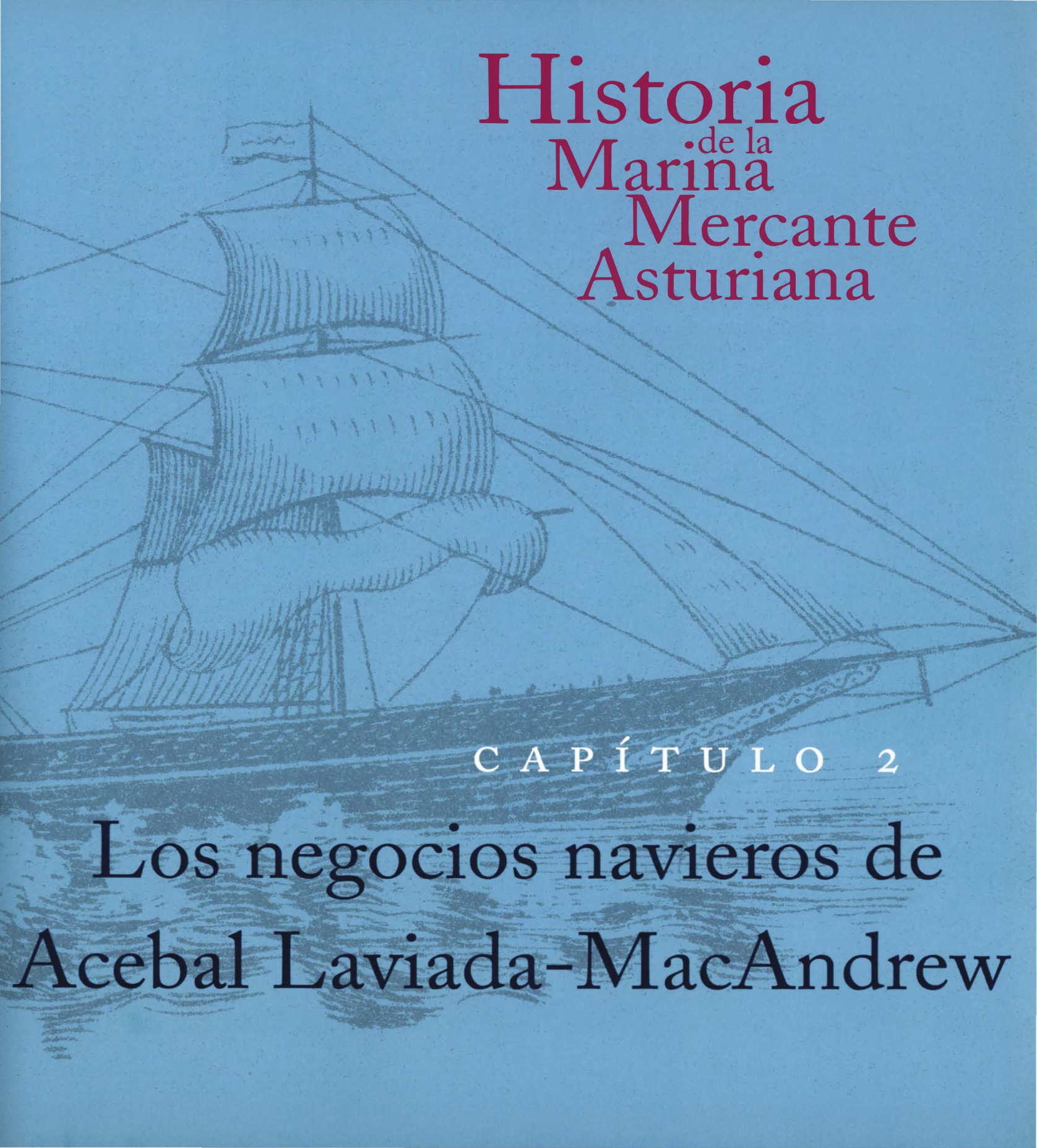
Con ellos termina el siglo XIX que es nuestro marco temporal, pero no su actividad comercial y naviera, que se prolongará durante todo el siglo XX, y entrará en el siglo XXI con más intensidad si cabe.

de vapor y un horno inglés de agua hirviendo” elaboraba conservas; disponía también de una huerta “con más de dos mil árboles frutales” (esc. de 2 de septiembre de 1853, not. Timoteo García Baones, caja 2122, AHA).

³⁸ Lista 5.ª, f. 21, y esc. de 26 de septiembre de 1871, not. Pedro Álvarez, caja 16759, AHA.

³⁹ Lista 1.ª, f. 17. En 1868 vende a su hermano Juan su parte en la goleta (esc. de 13 de julio de 1868, not. Pedro Álvarez, caja 16753, AHA).





Historia de la Marina Mercante Asturiana

CAPÍTULO 2

Los negocios navieros de
Acebal Laviada-MacAndrew

LOS NEGOCIOS NAVIEROS DE ACEBAL LAVIADA-MACANDREW

En este capítulo analizaremos un episodio de la marina mercante asturiana que presenta unas connotaciones muy peculiares: nos ocuparemos de un naviero asturiano, Serapio Acebal Laviada, y de unos buques matriculados en la Lista 5.^a de Gijón (buques de construcción extranjera, como eran todos los vapores de la época), pero anticipamos que se trata de una adscripción meramente nominal, pues bajo ese pabellón gijonés se ocultaba en realidad una naviera extranjera. Efectivamente, la casa británica de Robert MacAndrew & Co., utilizó como testaferro al comerciante gijonés Serapio Acebal Laviada, para *españolizar* sus buques y así llevar a cabo sus negocios navieros en España, beneficiándose de un mejor tratamiento fiscal.

Teniendo en cuenta esa adscripción británica, surge forzosamente una duda ¿debemos considerar este episodio como parte de la historia de la marina mercante asturiana, o, por el contrario, excluirlo como asunto ajeno? Hemos optado por lo primero, porque creemos que no se puede obviar y resulta obligado tenerlo en cuenta, debido a que, aunque no fue una inversión de capital *asturiano*, ni tampoco de capital extranjero de carácter permanente (ni siquiera se mantuvo durante la vida de los buques), durante el tiempo que duró fue una realidad innegable, y así se consideró oficialmente a todos los efectos. Sin embargo, también es verdad que al analizar su trayectoria no le podremos dar el mismo tratamiento que al resto de las navieras asturianas, no por el hecho de ser extranjeros sus auténticos propietarios, sino porque esos buques apenas tuvieron relación con la actividad económica del entorno asturiano más allá de su inscripción en el registro de la Capitanía Marítima de Gijón y de alguna entrada ocasional en dicho puerto.

I. EVOLUCIÓN DE LA CASA DE COMERCIO DE MANUEL ACEBAL LAVIADA

En el anterior capítulo dedicado al vapor *Jovellanos* ya nos hemos ocupado de esta casa, que figuró entre los promotores del encargo de dicho vapor a Gran Bretaña, y que durante un tiempo hizo las funciones de consignataria del mismo. Y también hemos citado los lazos comerciales que unían a esta casa gijonesa con la londinense de los MacAndrew, en concreto en lo referente a la participación en la propiedad del vapor, que en realidad hacían por delegación de la casa británica. Ahora vamos a ver cómo se fueron ampliando esos vínculos Acebal-MacAndrew en los años sucesivos, en consonancia con el incremento general del tráfico marítimo y por tanto del volumen de los negocios navieros.

Manuel Acebal Laviada (hasta 1850)

El fundador de la casa Acebal Laviada, o al menos el primero de quien tenemos noticia, fue Manuel Acebal Laviada, que debió de haber abierto casa de comercio en Gijón ya en los años treinta del siglo XIX, con dedicación preferente al comercio de tejidos, y en menor medida a víveres. Era hijo de Tadeo Acebal Laviada que, aunque de estirpe gijonesa, había nacido en La Coruña, donde debió de estar algún tiempo vinculado a los asuntos marítimos —bien a la navegación o quizá a la pesca— como lo hicieron otros asturianos de las villas costeras, como Juan Suárez Pola, de Luanco, o Juan García Robés, de Avilés.

Como era habitual en la época, quien tenía establecimiento abierto al público no se limitaba a un solo renglón mercantil, y menos en una ciudad portua-

ria. El término “casa de comercio” refleja certeramente esa polivalencia, y la de Manuel Acebal Laviada respondía a este modelo. Así, además de compraventa de tejidos y víveres, participaba en comisiones diversas, entre ellas la de intermediación en negocios de exportación-importación con Gran Bretaña.

La relación con Gran Bretaña va a ser importante, porque en el primer cuarto del siglo XIX, que es cuando esta casa va tomando entidad, “el comercio exterior (en Asturias) era realizado por los barcos ingleses que periódicamente entraban en Gijón y Villaviciosa a cargar avellana y algunas castañas”, ya que el otro comercio exterior, el realizado con América, “había quedado prácticamente suspendido” (Peribáñez Cavada, 1992: 283). También más tarde, “entre 1829 y 1832, hubo un aumento espectacular en el número de barcos ingleses entrados en Gijón. Fueron 124 buques, con un tonelaje total de 9.340 toneladas de registro” que, además de la tradicional avellana, embarcaban trigo, demandado por la fuerte crisis cerealera británica. Pero pasados esos años, la avellana volvió a ser, casi exclusivamente, la mercancía cargada con destino a Inglaterra (Pérez Lorenzo, 1998: 32-38)¹.

Debió de ser en esos años, y con este tipo de comercio, cuando se inició la relación mercantil entre Manuel Acebal Laviada, de Gijón, y William MacAndrew, de Londres, encargándose el primero de hacer acopio de los productos asturianos, que luego em-

barcaba en los barcos británicos que recalaban en Gijón, para ser transportados a Gran Bretaña por cuenta o a la consignación del segundo. Según información de la Compañía MacAndrew (www.macandrews.net) “William MacAndrew, de Elgin, Escocia, comenzó haciendo negocios en 1770 en Londres a la temprana edad de 18 años, importando fruta de España, Portugal e Islas Azores”.

Manuel Acebal Laviada falleció el 5 de junio de 1850, y del inventario de bienes practicado con motivo de su testamentaría podemos deducir el volumen y dedicación de sus negocios. Dejaba un caudal de 102.905 pesetas, que puede considerarse importante para la Asturias de la época. Se recoge en el cuadro 8.

CUADRO 8

Inventario de bienes de Manuel Acebal Laviada en 1851 (pesetas)

Activo		Pasivo	
Dinero en metálico	35.075	Acreedores	29.775
Alhajas de oro y plata	1.413	Capital líquido	102.905
Deudas de tienda	1.010		
Otras deudas	10.499		
Efectos de la tienda	3.834		
Efectos tienda en depósitos	4.030		
Muebles	2.648		
Inmuebles	74.171		
Suma	132.680	Suma	132.680

Fuente: Esc. de 12 de mayo de 1851, not. José Cañal, caja 2061, AHA.

¹ Los embarques de trigo se repitieron, esporádicamente, en 1847 y 1848, provocados por las malas cosechas en Inglaterra. En el primero de esos años se produjeron graves sucesos en el muelle de Gijón, cuando una explosión de ira popular impidió que se cargara el grano con aquél destino. Ante la situación, varios exportadores de grano a Inglaterra solicitaron con fecha 19 de marzo de 1847 a la Reina que se autorizase esa salida; firmaba el escrito, entre otros, Manuel Acebal Laviada (Pérez Lorenzo, 1998: 44); el texto del escrito, reproducido íntegramente en Pérez Lorenzo, 2005: 139.

El dinero en metálico puede considerarse una suma crecida, e indica la posición desahogada de que gozaban los negocios del difunto; consistía en 200 onzas de oro (16.000 pesetas), 100 medias onzas (4.000 pesetas), 400 doblones de ochenta (8.000 pesetas), 400 doblones de cuarenta (4.000 pesetas), 600 pesos fuertes (3.000 pesetas) y 75 pesetas. Las alhajas abundan en el juicio anterior: alfileres con diamantes, cadenas de oro, pendientes y sortijas de diamantes,... todo ello confirma un elevado nivel económico y una gran disponibilidad. Por eso, considerando esta abundante e inusual liquidez, nos atrevemos a sugerir, aunque no tengamos constancia de ello, que Manuel Acebal Laviada habría pasado algún tiempo en América, donde habría podido acumular alguna fortuna.

Los inmuebles incluidos en el balance corresponden a tres caserías cedidas en arriendo en Vega, La Pedrera y Jove (alrededores de Gijón), y cinco edificios urbanos en la céntrica calle gijonesa de La Merced. Es también en esto en lo que hace recordar al esquema inversor de los *americanos*.

En cuanto a los efectos de tienda, consistían en su mayor parte en tejidos de lana (bayeta, estameña, paños), y en menor medida sargas, tela para chalecos, terciopelo, raso, tela de colchones, *monfor*, lienzo,...). También complementos de vestimenta, como botones, corchetes, alfileres, cintas, calcetines,... Otras mercancías, en menor surtido y cantidad, eran: balas y resmas de *papel catalán*, sierras inglesas, aceite, aguardiente, habichuelas, jabón, fideos,... En definitiva, todo tipo de géneros de consumo, desde tejidos hasta comestibles, incluyendo herramientas y alcoholes.

Entre los acreedores del negocio figuraba Guillermo MacAndrew que, con 21.624 pesetas de saldo en su cuenta, suponía la mayor parte (exactamente el 72,6 por 100) del total debido por Acebal, lo que

viene a confirmar la importancia del vínculo mercantil entre ambas casas de comercio.

Viuda de Acebal e Hijos (1853-1857)

Después del fallecimiento de Manuel Acebal Laviada en 1850, continuó el establecimiento abierto bajo la dirección de la viuda. Pero en 1853, “no conviniendo continuar los negocios en común porque algunos de sus hijos tiene recibida la legítima paterna, y dos de ellos se hallan casados, viviendo separadamente”, la viuda e hijos acuerdan liquidar la sociedad mercantil y repartir la herencia; ascendía el caudal hereditario a 147.305 pesetas, del que correspondía a la viuda 85.649 pesetas y 5.138 a cada uno de los doce hijos².

Liquidar la sociedad no implicaba cerrar el establecimiento, sino solamente establecer una nueva escritura social bajo la cual la casa continuaría sus operaciones. Y así, días más tarde, el 30 de agosto de 1853, se constituía formalmente la razón viuda de Acebal e Hijos, como sociedad regular colectiva³. Figuraban como socios de la misma, la viuda de Manuel Acebal y los hijos solteros: Abdón, Pantaleón, Eugenio, Serapio, Eladia, Felipa, Niceta, Purificación, Josefa y Natalia.

La nueva razón social declaraba como objeto continuar los negocios de comercio del fallecido Manuel Acebal Laviada, estableciendo como duración del contrato social tanto tiempo como viviera la viuda, Francisca Fernández Galán. El capital social se cifraba en 118.311 pesetas, del que pertenecía a la viuda 91.461 pesetas (77,3 por 100). Aunque se estipulaba

² Esc. de 16 de agosto de 1853, not. José Cañal, caja 2061, AHA.

³ Esc. de 30 de agosto de 1853, not. José Cañal, caja 2061, AHA.

que la firma social sería usada por la viuda exclusivamente, también se recogía en una cláusula que “la agencia y principal trabajo correrán a cargo de Pantaleón y Serapio”.

La gestión compartida de la casa de comercio familiar no impedía que Serapio Acebal participase en otros negocios, y así lo vemos implicarse en la compra en Bilbao en 1855 del vetusto bergantín-goleta *Fidela* (ex *Ciudad de Vitoria*), junto con otros conocidos comerciantes y marinos gijoneses: su cuñado Juan Alvargonzález Sánchez, Bernardo de la Rionda, Juan Díaz Laviada y Cayetano Vives (sin duda emparentado con Dionisio Vives, que mandaría en 1858 el vapor *Jovellanos*). El buque, de 124 TRB, sería matriculado en Gijón en 1858 y vendido ese mismo año para Torrevieja (Lista 1.ª, f. 25). (Hemos visto en el capítulo anterior, y lo volveremos a ver en el capítulo siguiente, que también ese año 1858 Serapio Acebal participaba activamente en la compra –y en el litigio por la propiedad– del vapor *Jovellanos*).

Viuda de Acebal y Compañía (1857-1866)

En 1857 la escritura social va a sufrir una recomposición, para adaptarse a los cambios que se iban produciendo en el estado y circunstancias de sus componentes. Se había casado una de las hermanas, Niceta (con Juan Alvargonzález Sánchez), y dos de los varones, Abdón y Eugenio, habían optado por dedicarse a la carrera militar, ingresando en la Armada como oficiales. En consecuencia, los tres causaron baja en la sociedad, y lo hicieron cediendo generosamente a favor del resto de los hermanos que permanecían en ella, las ganancias a que pudieron haber tenido derecho.

La nueva sociedad, que toma la razón social de Viuda de Acebal y Compañía, se escritura el 11 de



Retrato de Robert MacAndrew, alrededor de 1853 (www.macandrews.net).

abril de 1857, y lo hace como prórroga de la anterior (que había sido constituida el 30 de agosto de 1853), con ligeras modificaciones: la exclusión de los tres hermanos citados, a causa de haber abandonado el domicilio familiar; el gesto de buena avenencia de que, en los gastos de la casa, que seguirían siendo por cuenta de la sociedad, se incluyeran los generados por los oficiales de Marina cuando circunstancialmente volviesen a ella; y, lo que es más significativo para nuestros fines, que en esta nueva

etapa social podrían hacer uso de la firma indistintamente la viuda de Acebal y su hijo Serapio⁴. Con ello se daba un nuevo paso en el proceso de adquisición de atribuciones y responsabilidades por parte del personaje del que aquí nos vamos a ocupar: Serapio Acebal Laviada.

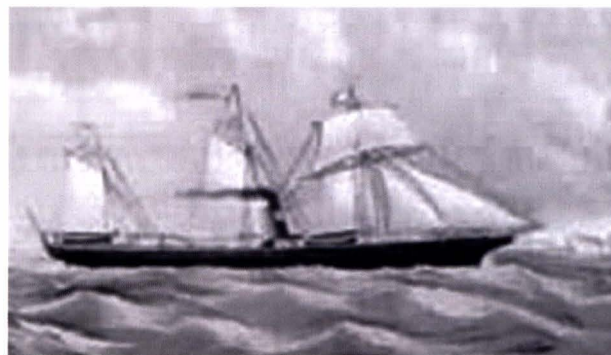
Durante el período en que la casa giró como Viuda de Acebal y Compañía (1857-1866), además de continuar con el desenvolvimiento de su propio establecimiento comercial, participó en diversos negocios de cierta envergadura. Fueron los siguientes:

– El 20 de julio de 1857 se asoció con el inglés Jorge Nicholls, residente en Colunga, para explotar minas de cobre. El inglés ya desde principios de 1855 se “comunara con la Viuda de Acebal y Compañía a la explotación de varias minas de cobre y otros minerales”, pero ahora, “deseando contribuir al desarrollo de la industria y explotar los abundantes criaderos de cobre de la provincia, se constituyen en sociedad”. A la sociedad se le fija un plazo de tres años, y entre las cláusulas que se pactan se establece que “el mineral que se embarque para Inglaterra se ha de consignar a la casa de Robert MacAndrew y compañía, de Londres, casa en sociedad con la Viuda de Acebal y Compañía, llevando la gestión ésta y asignándose a Nicholls un sueldo anual de 5.000 pesetas”⁵.

– A lo largo de ese mismo año 1857 participó en los prolegómenos para la adquisición de un buque de

vapor, proceso que culminaría con la constitución de la sociedad J. Alvargonzález y Compañía el 12 de abril de 1858, empresa armadora del vapor *Jovellanos* (véase capítulo 1).

Tanto en una como en otra participación, la casa Acebal Laviada lo hizo previo acuerdo y por cuenta de los MacAndrew (aunque no se haya hecho constar expresamente en las escrituras respectivas). Esa forma de actuar continuará con la matriculación sucesiva de buques de vapor que, con intermitencias, tendrá lugar durante los años siguientes.



Vapor *Cervantes*, primero en matricularse en Gijón con la mediación de Serapio Acebal Laviada (Cortesía de MacAndrews-Compagnie Générale Maritime-Compagnie Maritime d’Affrètement).

El primer vapor en matricularse en la Lista de Gijón a nombre de Serapio Acebal fue el *Cervantes*, “vapor de hierro a hélice”, de 371 TRB que se inscribió el 27 de octubre de 1860. Procedía de la Lista de Denia, y a su vez de la de Cádiz (1859), en cuyos puertos los MacAndrew tenían agencia, donde había sido adquirido a la sociedad Juan Morand y Compañía. Aunque figuraba como adquirido en precio de 125.000 pesetas, probablemente más que venta debió de ser una transferencia entre agentes de MacAndrew. Un año

⁴ Esc. de 11 de abril de 1857, not. Pedro Álvarez, caja 2145, f. 249, AHA.

⁵ Esc. de 20 de julio de 1857, not. Pedro Álvarez, caja 2145, f. 500, AHA. Este Jorge Nicholls debe de ser el químico que según Pérez Lorenzo (1998: 50) enviaron los fabricantes de Swansea a Asturias para establecer un laboratorio de ensayo de los minerales de cobre del oriente de la región, y que se estableció en Colunga en 1856.

después, el 8 de octubre de 1861, se hizo lo mismo con el vapor *Lope de Vega*, de 546 TRB, procedente de la Lista de Cádiz, en cuya ciudad Serapio Acebal lo adquirió por 400.000 pesetas (Lista 5.^a, fols. 4 y 5).

En 1866 fallece la titular de la casa, Francisca Fernández Galán, viuda de Acebal, lo que obliga a recomponer la sociedad. En el tiempo transcurrido entre 1863 y 1866, fechas en que la casa giró como sociedad familiar, aunque la titularidad correspondía mayoritariamente a la viuda, la dirección fue ejercida de hecho por su hijo Serapio Acebal, quien le dio un notable impulso, no sólo por la potenciación del comercio en que se ocupaba, sino sobre todo por la participación en comisiones y gestiones de mayores vuelos. La casa, como hemos visto, intervino en iniciativas distintas al comercio de mercancías, como eran la minería o los negocios navieros, aunque en ambos casos, insistimos, por cuenta y bajo la tutela de la casa MacAndrew. En esos catorce años de gestión de Serapio al frente de la casa, el patrimonio (en el que no se incluyen los vapores ni las minas), pasó de 118.311 pesetas a 212.649, lo que parece indicar unos rendimientos moderados, sin bien para formarse un juicio preciso habría que conocer las cantidades detraídas para gastos, que debieron de haber sido muy considerables, a tenor de los numerosos miembros que componían la familia.

2. SERAPIO ACEBAL LAVIADA, AL SERVICIO DE LOS MACANDREW

Aunque desde 1853 Serapio Acebal llevó la gestión y dirección de la casa de comercio familiar, fue a partir del fallecimiento de su madre (1866), cuando se puede decir que lo empezó a hacer como si fuera por cuenta propia y de su exclusiva responsabilidad. Ciertamente ya en los trámites de la compra del vapor

Jovellanos realizados entre 1857 y 1858 Serapio había tenido un protagonismo destacado (hasta el punto de que en el asiento del Libro de matrícula de buques de Gijón fue inscrito como de su propiedad), pero será a partir de la constitución de la nueva razón social cuando ya el protagonismo se vuelva absoluto.

Serapio Acebal y Compañía (1866-1872)

Tras el fallecimiento de Francisca Fernández Galán, viuda de Acebal, se realiza la partición de bienes; como consecuencia, se produce la separación de varios de los hijos, continuando interesados en el negocio sólo cinco de los doce hermanos que inicialmente la formaban: Pantaleón, Serapio, Eladia, Purificación y Natalia. La nueva escritura de sociedad se protocoliza el 17 de junio de 1867, pero con efectos retroactivos al 24 de junio de 1866; girará como Serapio Acebal y Compañía, con un capital social de 25.000 pesetas, en el que participan por iguales partes los cinco hermanos citados, estableciéndose como duración tres años y asignándose la dirección a Serapio Acebal Laviada⁶. Aquí hay que decir que, aunque no se recoge en la escritura de constitución de la sociedad, había un compromiso no explicitado, como se reconoce en una escritura posterior (la correspondiente a la liquidación de la sociedad en 1873). Este compromiso era que “tenían éstos un convenio establecido con Roberto MacAndrew y Compañía, de Londres, por el cual dichos señores tenían participación en todos los negocios y comisiones de la sociedad en la proporción de 2/3 partes para dichos señores MacAndrew”⁷.

⁶ Esc. de 17 de junio de 1867, not. Pedro Álvarez, caja 16750, AHA.

⁷ Esc. de 26 de mayo de 1873, not. Pedro Álvarez, caja 16762, fols. 657-666, AHA.

Aunque Serapio Acebal dirigía la casa de comercio familiar, a efectos de la titularidad de los buques que encargaban los MacAndrew, prestaba su nombre, y así se registraban como de su exclusiva propiedad. Durante el año 1866 se matricularon en la Lista de Gijón a su nombre dos nuevos buques: el 16 de octubre el *Campeador*, de 373 TRB, y el 21 de diciembre el *Pizarro*, de 374 TRB. Ambos habían sido abandonados y asentados inicialmente en la Lista de Sevilla por Miguel Sáenz (como veremos, otro naviero vinculado a los MacAndrew), que los adquirió para Serapio Acebal con fechas 13 de septiembre y 3 de diciembre de 1866, respectivamente. Costaron –así se hizo figurar en la escritura de compra– 320.000 pesetas cada uno (Lista 5.^a, fols. 8 y 9)⁸.

Al año siguiente, 1867, se inscribieron en la Lista de Gijón a nombre de Serapio Acebal otros cuatro buques; tres inicialmente asentados en la Lista de Sevilla, que habían sido adquiridos con la mediación del apoderado en aquella ciudad, el citado Miguel Sáenz –*Alvarado* (373 TRB), *Balboa* (373) y *Colón* (437)– y otro procedente de la Lista de Cádiz –*Cortés*, de 478 TRB–, donde había sido asentado por mediación de Eduardo Díaz. Costaron 320.000, 320.000, 325.000 y 315.000 pesetas, respectivamente, y fueron matriculados en la Lista 5.^a de Gijón en 11 de febrero, 10 de junio, 26 de agosto y 22 de junio de 1867 (Lista 5.^a, fols. 10 a 13).

En la propiedad de estos seis vapores (*Campeador*, *Pizarro*, *Alvarado*, *Balboa*, *Colón* y *Cortés*) participaron ocasionalmente otras casas de comercio con pequeñas cantidades: Daniel Ripoll y Compañía, de Barcelona, con 25.000 pesetas; Hijos de Dóriga, de

Firma de Roberto Alejandro MacAndrew, jefe de la casa británica, tomada de un escrito de 1858 (Seminario Gonzalo Anes).

Santander, con 25.000 pesetas; Curbera Hermanos, de Vigo, con 15.000 pesetas; Ricardo Rochelt, de Bilbao, con 12.500 pesetas; Viuda de Santos e Hijo, de La Coruña, con 12.500 pesetas; y Francisco Tapias y Hermanos, de Vigo, con 12.500 pesetas⁹. Atanasio Fernández Luanco compró 1/16 parte del buque *Cortés* en 20.000 pesetas¹⁰; Guillermo Magules, de Cádiz, invirtió 25.000 pesetas en el *Campeador*¹¹; Juan Bouza, de Vigo, 25.000 pesetas en el *Colón*; Manuel Fernández Grañas, de La Coruña, 25.000 pesetas en el *Pizarro*; Curbera y Campdesuñer, de La Coruña, 25.000 pesetas en el *Alvarado*¹². Todos los citados eran comerciantes o casas de comercio vinculados con el tráfico marítimo en los puertos respectivos, que, con toda probabilidad, serían los encargados de actuar de consignatarios de esos buques.

De nuevo el 29 de abril de 1869 Serapio Acebal matricula en Gijón un vapor a su nombre, aunque esta vez no se trata de una construcción nueva, ni siquiera reciente. El *Bilbao*, que así se llamaba, de 451 TRB, había sido construido en Glasgow en 1859, y

⁹ Esc. de 6 de julio de 1868, not. Pedro Álvarez, caja 16752, f. 807, AHA.

¹⁰ Esc. de 29 de marzo de 1868, not. Pedro Álvarez, caja 16752, f. 411, AHA.

¹¹ Esc. de 28 de marzo de 1869, not. Pedro Álvarez, caja 16754, f. 641, AHA.

¹² Esc. de 10 de septiembre de 1870, not. Pedro Álvarez, caja 16757, f. 1706, AHA.

⁸ Para los precios de los buques, hemos tomado los expresados en las escrituras notariales, que en algunos casos discrepan de los anotados en el Libro de Matrícula.

tras pasar por varios armadores vizcaínos, fue adquirido con la mediación del comerciante de aquella ciudad, Ricardo Rochelt, a quien ya hemos citado como partícipe de algunos vapores¹³.

Y llega el vencimiento del plazo social de tres años establecido para la sociedad Serapio Acebal y Compañía. Es el 22 de septiembre de 1869, y los socios acuerdan prorrogarla por otros tres años. Seguirá con la misma razón social, pero se modifican sus Estatutos, haciéndose constar en su artículo 5 que “la agencia y trabajo correrán sólo a cargo del socio D. Serapio, por haber resuelto D. Pantaleón no tomar parte activa”. Esta dedicación de Serapio como único gestor se compensará con un sueldo anual de 2.500 pesetas y la mitad de los beneficios, repartiéndose la otra mitad a partes iguales entre los otros cuatro hermanos; la proporción no se respetaría en caso de pérdidas, que se distribuirían en cinco partes iguales¹⁴. Subyace en estas estipulaciones el estatus de jefe de la casa familiar que asume Serapio Acebal, ya que, si por un lado es distinguido con un trato preferente, también ejerce una función de tutela sobre sus hermanos a los que aligera de responsabilidad en caso de marcha negativa del negocio.

Hagamos ahora un balance de las inversiones navieras de Serapio Acebal, deteniéndonos en el momento en que se realiza la escritura de prórroga de la sociedad (22 de septiembre de 1869). En esta fecha figuraban como adquiridos por Serapio Acebal los vapores *Cervantes* y *Lope de Vega* (matriculados en 1860-61); *Campeador*, *Pizarro*, *Alvarado*, *Balboa*, *Cortés* y *Colón* (construidos y matriculados en 1866-

67); y *Bilbao* (de segunda mano, matriculado en 1869). Los nueve buques que componían la flota totalizaban 3.776 toneladas de registro bruto, y su valoración al coste era de 2.795.000 pesetas suma que, evidentemente, no pudo haber desembolsado Serapio Acebal. Que así era se puso de manifiesto cuando el 23 de junio de 1870 Robert MacAndrew & Co. declaran ante el notario londinense William Grain “que han adquirido para Serapio Acebal seis vapores nuevos de hierro y hélice” –*Campeador*, *Pizarro*, *Alvarado*, *Balboa*, *Cortés* y *Colón*–, cuyo importe de 1.920.000 pesetas pagaron por cuenta del gijonés, habiendo recibido a cuenta 222.500 pesetas en concepto de participaciones que Acebal dio a varios comerciantes españoles (los hemos relacionado más arriba). En consecuencia, dan poder a Antonio Menéndez Argüelles, del comercio de Gijón, para que acepte “la escritura de cesión que a dicha firma hace Serapio Acebal de los fletes correspondientes, para que por los productos líquidos que devenguen” se vayan reintegrando los MacAndrew del importe pendiente de liquidar. Cumpliendo con este compromiso, el 10 de septiembre de 1870 se protocoliza ante el notario gijonés Pedro Álvarez una declaración de Serapio Acebal en la que reconoce la deuda con los MacAndrew y conviene en “la cesión de los fletes de dichos vapores para reintegrar la suma que les es en deber, bajo las siguientes condiciones”:

1. Serapio Acebal cede, renuncia y traspasa a favor de Robert MacAndrew y Compañía los fletes correspondientes a la parte de los buques pendiente de pago, para que se vayan reintegrando de su importe, con más el interés del 15 por 100 anual.

2. Son de cuenta y cargo exclusivo de los MacAndrew el pago de posibles averías, daños y perjuicios que pudieran causarse a los buques, y también las pérdidas totales.

¹³ Lista 5.ª, f. 16, y esc. de 15 de abril de 1869, not. Pedro Álvarez, caja 16754, AHA.

¹⁴ Esc. de 22 de septiembre de 1869, not. Pedro Álvarez, caja 16752, AHA.



Toma de muestras de vinos españoles en los muelles de Londres (Goldsmith-Carter, 1966: 122). Los negocios de la casa MacAndrew estaban establecidos desde finales del siglo XVIII sobre la importación de frutos y vinos del Levante y Sur español.

3. Robert MacAndrew y Compañía quedan obligados a no reclamar a Serapio ni a sus herederos cantidad alguna en el caso de que los vapores no produzcan fletes líquidos o utilidades para cubrir el todo o parte de la cantidad que les resta Serapio.

4. Serapio Acebal establece hipoteca voluntaria sobre la parte que le pertenece de los buques, como garantía de la cesión de los fletes.

5. Si por cualquier causa se perdieran parcial o totalmente los buques, se considerará saldada la cuenta entre ambos y cancelada toda relación¹⁵.

Las condiciones que los MacAndrew imponían no eran muy onerosas, si exceptuamos el tipo de interés

del 15 por 100, si bien en los préstamos marítimos no eran inferiores. Con ellas queda perfectamente determinado el papel de Serapio Acebal, limitado a desempeñar funciones de delegación de la casa británica, sin ninguna responsabilidad sobre la flota ni tampoco con riesgo de resultados negativos. Por otra parte, el control ejercido por los MacAndrew sobre la gestión de los buques (al fin y al cabo eran de su propiedad), debía de ser férreo y no dejaba ningún cabo suelto, a juzgar por una escritura de poder que Serapio Acebal otorga a favor de aquéllos, en la que se autoriza a los MacAndrew a que pudieran separar del mando a los capitanes, nombrar otros en sustitución, y fijar sus sueldos respectivos¹⁶.

¹⁵ Esc. de 10 de septiembre de 1870, not. Pedro Álvarez, caja 16757, fols. 1701-1714. En iguales términos, con fecha 15 del mismo mes, se amplía la declaración a los buques *Cervantes* y *Lope de Vega*.

¹⁶ Esc. de 10 de octubre de 1868, not. Pedro Álvarez, caja 16753, f. 1306, AHA.

Además de los buques citados, estaban pendientes de llegar o realizando los trámites de matrícula, otros seis vapores, que tomarían los nombres de *Moratín*, *Góngora*, *Calderón*, *Vivar*, *Carpio* y *Quevedo*, y ocuparían los folios 22 a 28 de la Lista 5.^a de Gijón¹⁷.

Todos ellos “cuya venta tiene contratada y convenida (Serapio) con su constructor en Inglaterra, y cuyo precio tiene ya satisfecho”, se construyeron a lo largo del año 1869, inscribiéndose provisionalmente en las Listas de Bilbao o Sevilla (según quien hubiera sido su mediador), para pasar a la de Gijón en 1870. Así, el *Moratín* (de 471 TRB), y el *Góngora* (de 473 TRB), fueron adquiridos con la mediación de Nicolás Olaguíbel, de Bilbao, donde se inscribieron el 1 de septiembre y 11 de noviembre de 1869; y el *Calderón* (de 471 TRB), por medio de Hijos de Francisco Díaz, de Santander, e inscrito también provisionalmente en Bilbao el 28 de octubre de

1869¹⁸. Los tres pasaron a la Lista de Gijón el 9 de mayo de 1870. El *Vivar* (de 523 TRB) y el *Carpio* (de 508 TRB), fueron adquiridos por Nicolás Olaguíbel el 12 de marzo y 13 de abril de 1869, e inscritos en esas fechas en Bilbao; y para el *Quevedo* (de 462 TRB) el mediador fue Miguel Sáenz, que lo inscribió en Sevilla el 15 de marzo de 1869. *Vivar*, *Carpio* y *Quevedo*, serían asentados en la Lista de Gijón con fechas 9 de mayo, 10 de mayo y 21 de junio de 1870, respectivamente (Lista 5.^a, fols. 25, 26 y 28).

Igual que hemos visto a Serapio Acebal vender pequeñas participaciones de los vapores adquiridos en 1867, también lo hizo con los del lote adquirido en 1870. Así, el 8 de abril de 1870, a Jenaro Cagigal, de Santander, 1/12 parte del *Góngora* en 25.000 pesetas¹⁹; el 13 de junio del mismo año a Nicolás de Olaguíbel, de Bilbao, 1/30 parte de los buques *Moratín*, *Góngora* y *Calderón* en 30.000 pesetas, “cantidad entregada y satisfecha de su orden y cuenta a Robert MacAndrew y Compañía, de Londres”²⁰; el 2 de julio de 1870 a Nicolás María del Río Mosquera, de La Coruña, 1/120 parte de los buques *Moratín*, *Góngora*, *Calderón*, *Vivar* y *Carpio* en 12.500 pesetas²¹; y en junio de 1871 a Andrés de Isasi, de Bilbao, 1/24 del vapor *Carpio* en 12.500 pesetas²².

¹⁸ Escs. de 27 de julio y 13 de agosto de 1869, not. Pedro Álvarez, caja 16755, fols. 1336 y 1646, AHA, y Lista 5.^a, fols. 22, 23 y 24. Con relación a la importación del vapor *Góngora* se suscitó un contencioso entre el apoderado de Serapio Acebal, Nicolás de Olaguíbel, y la Aduana de Bilbao, sobre el pago de derechos de muebles y enseres de dicho buque, que motivó una circular de la Dirección General de Rentas de 18 de diciembre de 1869, disponiendo que se admitiese libre de derechos todo el mobiliario que los buques trajesen para su uso (C. L. E., tomo 102, p. 944).

¹⁹ Esc. de 8 de abril de 1870, not. Pedro Álvarez, caja 16756, f. 723, AHA.

²⁰ Esc. de 13 de junio de 1870, not. Pedro Álvarez, caja 16756, f. 999, AHA.

El importe de estas ventas, como acabamos de ver explicitado en una de ellas, y de lo que ya hemos comentado más arriba, revertía en la casa MacAndrew, auténtica propietaria de los buques, aunque figurasen en la escritura notarial como propiedad de Serapio Acebal.

Volviendo a la adquisición de buques, el proceso continuó, o incluso podríamos decir que se intensificó, tanto en número como en tonelaje. En 1871 se matricularon a nombre de Serapio Acebal tres vapores más: el *Gravina*, de 517 TRB, comprado en Liverpool con la mediación de Nicasio Pérez, valorado en 425.000 pesetas; el *Churruca*, de 818 TRB, construido en Salcombe, y el *Colón* (el segundo, pues el primero había naufragado el 17 de marzo de 1871), de 424 TRB, adquirido en Liverpool con la mediación de Gregorio Albizuri. Se matricularon provisionalmente en Ferrol y Vigo con fecha 16 de enero, 7 de marzo y 29 de noviembre de 1871, pasando a la Lista de Gijón en 31 de marzo de 1871, 25 de junio de 1871 y 8 de enero de 1872, asentados en los folios 30, 32 y 33 de la Lista 5.^a.

En 1872 se matricularon cuatro buques más (además del *Colón*, del que ya nos hemos ocupado en el párrafo anterior), todos ellos a nombre de Serapio Acebal Laviada. Pero aquí vamos a citar sólo al que lo hizo antes de la fecha del término de la sociedad, dejando los otros tres para más adelante: el *Rivera*, de 583 TRB, construido en Salcombe, matriculado en Bilbao el 12 de marzo de 1872, que pasó a la Lista de Gijón el 21 de mayo del mismo año (Lista 5.^a, f. 34).

²¹ Esc. de 2 de julio de 1870, not. Pedro Álvarez, caja 16757, f. 1087, AHA.

²² Esc. de 29 de junio de 1871, not. Pedro Álvarez, caja 16758, f. 746, AHA.

LOS DROPS

Recibieron el nombre de *drops* (en castellano trampa, escotillón: y *to drop* = dejar caer), unos castilletes de madera que hacían la función de cargaderos de carbón a barcos y gabarras. Supusieron una gran economía de tiempo, al permitir que el carbón cayera por su peso directamente de los vagones a las bodegas de los buques.

Parece que fue en los embarcaderos del gran centro carbonero de Newcastle upon Tyne, donde estos castilletes se levantaron por primera vez para cargar los barcos que abastecían de carbón a Londres.

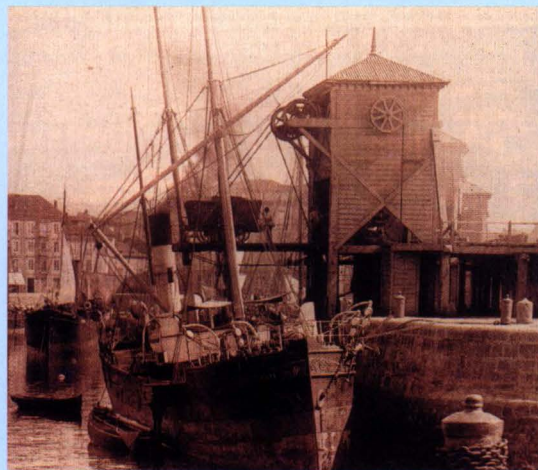


Costeros y gabarras dispuestos para cargar carbón en el Tyne (Newcastle), hacia 1840, en un drop con doble sistema de carga (Goldsmith-Carter, 1966: 88).

En Gijón, la Compañía del Ferrocarril de Langreo instaló dos *drops* en 1857 en el muelle

Oeste de la vieja dársena, aunque se retrasó su puesta en uso hasta principios de 1858, ante las protestas de la Junta de Comercio local, que entendía que con ello quedaba el muelle sólo para la carga de carbón (Adaro Ruiz, 1986: 305-325). En 1873 se levantó un tercer drop, en el extremo próximo a la bocana.

Los drops agilizaron notablemente los embarques de carbón, pero la escasa longitud del muelle, y por tanto la forzada proximidad entre ellos, hacía que cuando un vapor de un cierto tonelaje atracaba para cargar, dejara otro inutilizado.



El vapor *Piles* cargando en el tercer drop del muelle de Gijón.

La falta de vinculación real de la sociedad Serapio Acebal y Compañía –y de su titular– con la propiedad de los buques que venimos citando, ya ha sido puesta de relieve y no hay que insistir más en ello por evidente. De hecho, aunque el 24 de junio de 1872 había expirado el plazo de duración fijado para la sociedad, y los socios habían acordado su liquidación (escribiendo los acuerdos posteriormente, el 26 de mayo de 1873), después de la fecha de liquidación, y dentro del año, aún se asentaron a nombre de Serapio Acebal otros tres buques más –el *Jovellanos* (el 2.º, de 411 TRB), adquirido en Salcombe con la mediación de Felipe Bengoechea en precio de 325.000 pesetas; el *Juan Cunningham* (de 394 TRB), también adquirido en Salcombe, en este caso con la mediación de Florentino de Asqueta, por 325.000 pesetas; y el *Cid* (de 1.172 TRB, el primer buque que superaba las mil toneladas de registro), adquirido en Liverpool con la mediación del piloto Adrián Martínez por 750.000 pesetas–. Fueron matriculados provisionalmente en Ferrol en fechas de 18 de agosto, 13 de septiembre y 13 de noviembre, para pasar a la Lista de Gijón el 1 de octubre, 17 de octubre y 18 de diciembre, respectivamente (Lista 5.ª, fols. 35, 38 y 39). Y otros tres más el año siguiente, 1873: el *Pelayo* (de 1.176 TRB), el *Moratin* (2.º, de 458 TRB) y el *Cortés* (2.º, de 1.040 TRB).

En la escritura de disolución de la sociedad Serapio Acebal y Compañía se daba cuenta de las utilidades generadas durante los seis años que duró la sociedad, es decir, desde el 24 de junio de 1866 hasta el 24 de junio de 1872. Ascendieron a 77.506 pesetas que, unidas a las 25.000 pesetas del capital social aportado, formaban un total de fondos propios a repartir de 102.506 pesetas. Se hizo la liquidación asignando a los cinco hermanos las siguientes cantidades: a Eladia, María Purificación y Natalia,

14.861 pesetas a cada una; a Pantaleón 18.032 pesetas, y a Serapio 39.891 pesetas (a estos dos últimos les correspondió una suma mayor, de acuerdo con los Estatutos, por haber estado vinculados a la administración). Una vez que Serapio hizo entrega a cada uno de ellos de la cantidad correspondiente con fecha 24 de junio de 1872, la sociedad se dio por disuelta y liquidada²³.

Refundación de Serapio Acebal y Compañía por los MacAndrew (1873)

Liquidada y extinguida formalmente el 24 de junio de 1872 la sociedad Serapio Acebal y Compañía (formada por los cinco hermanos Acebal Laviada), los MacAndrew van a establecer una relación en torno a Serapio Acebal Laviada bajo nuevas bases, quedando éste totalmente subordinado a la casa británica, bajo el estatus de gerente de sus negocios en Gijón. Ahora, una vez suprimida la sociedad familiar, los MacAndrew asumen como propia la razón social de la extinguida, pasando a actuar con total autonomía, en correspondencia con su papel de dueños exclusivos de la firma. La escritura fundacional se redactó en Londres en febrero de 1873, estando representado Serapio Acebal por Ramón Gardeazábal, natural de San Sebastián y en ese momento establecido como comerciante en la capital británica. Las condiciones pactadas para esta nueva sociedad –que se denominaba, como queda dicho, como la anterior, Serapio Acebal y Compañía– eran las siguientes:

1.ª La razón social será Serapio Acebal y Compañía, de la cual hará uso Serapio Acebal Laviada.

²³ Esc. de 26 de mayo de 1873, not. Pedro Álvarez, caja 16762, f. 657-666, AHA.

2.^a El objeto de la sociedad es dedicarse al comercio de toda clase de mercancías y comisiones de toda clase.

3.^a El capital será por ahora el que determinen los señores Roberto MacAndrew y Compañía, de Londres, aportable sólo por ellos que son los únicos socios capitalistas, sin que contribuya con capital alguno Serapio Acebal, que será socio industrial.

4.^a La duración será de cinco años, a contar desde el 24 de junio de 1872.

5.^a La agencia y trabajo de la sociedad corre a cargo de Serapio Acebal, “que dedicará todo su tiempo a los negocios de los señores Roberto MacAndrew y Compañía, sin poder ocuparse de otros, pero podrá atender, si lo tiene por conveniente, a la consignación de los diferentes vapores que son de su propiedad, los cuales, aunque contruidos en los astilleros de Inglaterra, han sido abanderados en España y los tiene matriculados en la Comandancia Militar de Marina de esta provincia”. Los vapores son *Cervantes*, *Lope de Vega*, *Campeador*, *Pizarro*, *Alvarado*, *Balboa*, *Bilbao*, *Quevedo*, *Colón* (2.º), *Rivera*, *Jovellanos* (2.º), *Juan Cunningham*, *Cid*, *Pelayo* y *Moratin* (2.º) (falta el 2.º *Cortés*, que se matricularía meses más tarde), y cualquiera otro que pueda adquirir.

6.^a Todos los beneficios y comisiones de Serapio Acebal y Compañía serán para Roberto MacAndrew y Compañía. Igualmente los sueldos, contribuciones, gastos de viaje y demás que se generen por las casas de Londres y Gijón serán de cuenta de la casa de Londres de Roberto MacAndrew y Compañía.

7.º Al gerente Serapio Acebal, por su trabajo y gestión se le remunerará con la suma de 12.500 pesetas anuales²⁴.

En las estipulaciones precedentes se puede comprobar que, definitivamente, los MacAndrew se hacían

an con el control total de la firma, confirmando para Serapio Acebal el papel de gerente (con una remuneración que quintuplicaba la que tenía asignada en la antigua casa de comercio) y de figurante como propietario de la flota. Pero ahora ya no había duda de la titularidad del negocio, que era cien por cien propiedad de los británicos.

Tuvo lugar además, en el paréntesis de la recomposición de los negocios, una importante novedad: por primera vez se llevaba a cabo la venta de un buque —el *Carpio*, el 5 de julio de 1872—. Hasta entonces todo habían sido adquisiciones que engrosaron la flota, pero ahora se producía una enajenación; bien es verdad que el comprador era otra firma filial de los MacAndrew, la casa M. Sáenz y Compañía, de Sevilla, pero ello anunciaba una nueva etapa en los negocios Acebal Laviada-MacAndrew.

3. ÚLTIMA FASE DE LOS NEGOCIOS ACEBAL LAVIADA-MACANDREW

Parece que en la segunda mitad del año 1872 se produjo un cambio de estrategia en la casa Robert MacAndrew & Co. Quizá la existencia de sucursales o casas afines establecidas en los más importantes puertos españoles —Barcelona, Tarragona, Valencia, Almería, Sevilla, Cádiz, La Coruña, Bilbao—, y en otros secundarios como Denia y Gandía, aconsejó trasladar a ellos los buques matriculados en Asturias. Pudo influir también el hecho de que algunos de los vapores que últimamente se estaban adquiriendo tenían dimensiones que no les permitían utilizar el angosto puerto de Gijón. El hecho es que se iba a iniciar el camino inverso, es decir, de igual modo que entre 1860 y 1872 se dieron de alta en la Lista de Gijón buques en una cantidad desproporcionada a la importancia económica de la región, ahora iban a causar baja súbi-

²⁴ Esc. de 4 de febrero de 1873, not. Pedro Álvarez, caja 16762, fols. 201-205, AHA.

tamente, sin ninguna justificación relacionada con el entorno asturiano, trasladándose a las Listas de otros puertos, concretamente Barcelona y Sevilla. Los motivos, por tanto, hay que buscarlos en decisiones tomadas en Londres, con las que sin duda perseguían una recomposición de sus operaciones en España.

Venta de vapores a M. Sáenz y Compañía, de Sevilla (1872-1873)

La sociedad comanditaria M. Sáenz y Compañía se había constituido en Sevilla el 21 de diciembre de 1861, a partir de los negocios de Miguel Sáenz y Murga, que sería el socio gestor. En ella participaban otros treinta y tres comerciantes sevillanos (entre ellos la casa de comercio de Basilio del Camino y Hermanos, originarios de Pola de Siero) y un gaditano, José Esteban Gómez. Se formaba con el objeto de “establecer dos buques de vapor que naveguen entre los puertos de Sevilla y Londres y demás puntos que se juzgue conveniente”, y entre las cláusulas que se hacían figurar en la escritura se recogía que los buques se habrían de construir en Gran Bretaña, y

“los señores Roberto MacAndrew y compañía, de Londres, quienes tienen adquirida bastante experiencia en la construcción, responderán de su entrega y atenderán a los pagos al constructor, mediante la comisión del 3 por 100”²⁵.

El capital social de la firma se fijó inicialmente en 550.000 pesetas, dividido en 110 “lotes” de 5.000 pesetas. Los mayores suscriptores fueron: el gerente Miguel Sáenz, con 110.000 pesetas (20 por 100 del capital); Santos Alonso e Hijo, con 50.000

pesetas; Manuel Ramos Calonge, Leonardo García de Leaniz, La Orden y Moreno, Tovía y Toresano, con 25.000 pesetas cada uno; y las casas de Basilio del Camino y Hermanos, y de Gregorio Martínez y Sobrino, con 20.000 pesetas cada uno. Esta suma permitió encargar a Glasgow la construcción de un vapor de hierro a hélice.

En 1867 se amplió el capital en 449.000 pesetas, correspondiendo las mayores aportaciones a Miguel Sáenz (288.000 pesetas, con lo que pasaba a detentar el 39,8 por 100 del capital), Manuel Puig Salvador (63.000 pesetas), Matías Ramos Calonge (45.000 pesetas), Basilio del Camino y Hermanos (36.000 pesetas), La Orden y Moreno (36.000 pesetas), Santos Alonso e Hijo (27.000 pesetas) y Manuel María Rincón (27.000 pesetas). La ampliación permitió adquirir dos nuevos vapores²⁶, con lo que en esta última fecha la sociedad disponía de tres buques, los nombrados *Velázquez*, *Murillo* y *Zurbarán*.

En enero de 1871 Miguel Sáenz adquiere un nuevo vapor, el *Valdés*, pero en la operación va a ocurrir algo similar a lo que había pasado con la compra del (primer) *Jovellanos* en Gijón (véase capítulo anterior) que, adquirido por mediación de los MacAndrew fue abanderado a nombre de Viuda de Acebal y Compañía, cuando en realidad era para la sociedad J. Alvargonzález y Compañía, lo que dio lugar a un contencioso a la hora de regularizar su matrícula. En el caso del *Valdés*, Miguel Sáenz reconoce que, aunque adquirido por él, lo hizo por cuenta de otros veintiún partícipes, de los cuales las mayores aportaciones correspondían a la sociedad Juan Cunningham y Compañía (vinculada a los MacAndrew) con 102.500 pesetas, a Basilio del Ca-

²⁵ Esc. de 21 de diciembre de 1861, not. de Sevilla Pablo María Olave, leg. 15548, fols. 10647-10654, AHPS.

²⁶ Esc. de 13 de mayo de 1867, not. de Sevilla Antonio Valverde, leg. 15.665, fols. 3028-3043, AHPS.



Desde el puerto de Sevilla los MacAndrew establecieron una línea regular con Liverpool, representados por la naviera M. Sáenz y Compañía, a la que fueron transferidos en 1872 los barcos matriculados en Gijón a nombre de Acebal Laviada.

mino y Hermanos con igual cantidad, y el resto, con sumas mucho menores. Los propietarios acordaron mantener el buque a nombre de la sociedad M. Sáenz y Compañía, pero para ser administrado por separado, desvinculándose de las operaciones de los demás buques de la sociedad²⁷.

Y llegamos a 1872, año en que la sociedad va a sufrir una transformación, tras el fallecimiento de Miguel Sáenz Murga. El 30 de marzo de ese año, los socios comparecen ante el notario Antonio Valverde, declarando que han determinado dar por extinguida

la sociedad, para reconstituirla bajo nuevas bases. La nueva sociedad, que conservará la razón social de la anterior –M. Sáenz y Compañía, S. en C.– se escriturará con un capital social de 1.800.000 pesetas, invertido en los buques *Velázquez*, *Murillo*, *Zurbarán* y *Valdés*, anunciando que a ellos se uniría en breve el *Carpio*, para lo que se estaba en trámites de compra (a Serapio Acebal, como hemos visto más arriba). En la nueva etapa las mayores participaciones correspondían a Robert MacAndrew & Co. (299.250 pesetas, 16,6 por 100 del capital), Basilio del Camino y Hermanos (157.500 pesetas, 8,75 por 100 del capital), Emilio Bouisset (99.000 pesetas), Bernardo Sequeiros (90.000 pesetas) y Manuel Puig Salvador (81.000 pesetas). Esta repentina aparición de los MacAndrew

²⁷ Esc. de 31 de mayo de 1871, not. de Sevilla Ildefonso Calderón, leg. 11363, fols. 1012-1021, AHPS.

como máximos partícipes induce a pensar que, con toda probabilidad, esa participación —de importe muy similar a la de Miguel Sáenz— ya debía de ser suya antes, aunque figurase como titular nominal Miguel Sáenz. La presunción se hace más verosímil al comprobar que los nuevos cargos de la sociedad, gerente y secretario, recaerán en Juan MacAndrew y Enrique Eder, respectivamente.

Esta sociedad, “de la que es propietario Juan MacAndrew”, como figura en un asiento del Libro de Matrícula de Gijón en una simplificación harto elocuente, va a ser quien reciba la primera remesa de buques que, a nombre de Serapio Acebal, estaban matriculados en la Lista de Gijón. Parece que en el verano de 1872 los MacAndrew habían establecido una nueva línea de vapores Sevilla-Liverpool²⁸, y quizá por ello se juzgó oportuno el cambio de matrícula de Gijón a Sevilla.

El primer vapor vendido por Serapio Acebal a M. Sáenz y Compañía sería el *Carpio*, y lo fue, como ya hemos visto, con fecha 5 de julio de 1872, apenas tres meses después de constituida la sociedad²⁹. Anteriormente, en 1871, Serapio Acebal se había desprendido de algunas participaciones del buque, que ahora tenía que recuperar para venderlo en su totalidad; por eso, semanas antes había otorgado poder a Nicolás Olaguibel, de Bilbao, para comprar la parte vendida a Andrés de Isasi y Zulueta, también de Bilbao, por importe de 12.500 pesetas³⁰, y a José Lozano, de La Coruña, para hacer lo propio con una pequeña parti-

cipación de 2.500 pesetas en aquélla plaza³¹. Una vez recuperadas esas participaciones, Serapio Acebal otorga poder a Adrián Martínez, de Sevilla, “para que lleve a efecto la venta del vapor *Carpio* a la sociedad M. Sáenz y Compañía, de la misma capital”³², lo que se haría con fecha 5 de julio de 1872 en precio de 370.000 pesetas³³.

Algo similar haría Serapio Acebal con otros tres vapores, los nombrados *Góngora*, *Calderón*, y *Vivar*, de los que recomprará las participaciones anteriormente vendidas. Del primero, por medio de la casa de comercio Hijos de Francisco Díaz, de Santander, a Jenaro Cagigal la doceava parte que éste poseía en él, en 29.167 pesetas que paga con once participaciones comanditarias en la sociedad M. Sáenz y Compañía más 6.667 pesetas en efectivo³⁴. De los tres vapores en conjunto, da poder a Felipe Rodríguez Alonso, de La Coruña, para que adquiera de Nicolás Río y Mosquera unas pequeñas participaciones de 2.916 pesetas, que paga con participaciones comanditarias de la citada firma sevillana³⁵. Recuperadas estas participaciones, el 31 de diciembre de 1872 Serapio Acebal vende los tres buques en precio de 350.000 pesetas cada uno a la sociedad M. Sáenz y Compañía, “de la que es gerente y propietario Juan MacAndrew “ (Lista 5.ª, f. 25).

²⁸ Esc. de 17 de agosto de 1872, not. de Gijón Pedro Álvarez, caja 16761, f. 1999, AHA.

²⁹ Esc. de 5 de julio de 1872, not. de Sevilla Antonio Valverde, leg. 11368, fols. 1942-1955, AHPs.

³⁰ Esc. de 27 de abril de 1872, not. Pedro Álvarez, caja 16760, f. 749, AHA.

³¹ Esc. de 2 de mayo de 1872, not. Pedro Álvarez, caja 16760, f. 767, AHA.

³² Esc. de 26 de mayo de 1872, not. Pedro Álvarez, caja 16760, f. 847, AHA.

³³ Esc. de 5 de julio de 1872, not. de Sevilla Ildefonso Calderón (en Lista 5.ª de Gijón, fol. 26 y AHPs, Sección Protocolos, Leg. 11368, fols. 1942-1955).

³⁴ Esc. de 17 de agosto de 1872, not. Pedro Álvarez, caja 16760, f. 1203, AHA.

³⁵ Esc. de 17 de agosto de 1872, not. Pedro Álvarez, caja 16760, f. 1199, AHA.

Abramos un pequeño paréntesis para considerar que, a pesar del traslado de buques de la “propiedad” de Serapio Acebal a la matrícula de otros puertos (que oficialmente tomaban la forma de ventas), todavía a lo largo de 1873 tendrían lugar otras tres incorporaciones a la matrícula de Gijón, aunque ya serían las últimas: el vapor *Pelayo*, de 1.176 TRB, que se convertía en el mayor de la flota, adquirido en Liverpool con la mediación de Miguel Tribas en precio de 750.000 pesetas; el *Moratín* (2.º), de 458 TRB, adquirido también en Liverpool en 300.000 pesetas; y el *Cortés* (2.º), de 1.040 TRB, adquirido en Newcastle con la mediación de Modesto Barrenechea en 750.000 pesetas. Se inscribirían provisionalmente en Ferrol, el 10 de febrero los dos primeros y el 2 de julio el tercero, pasando a la Lista de Gijón el 26 de marzo y 8 de julio (Lista 5.ª, fols. 41 a 43). Estas adquisiciones tenían lugar semanas después de la constitución de la nueva sociedad Serapio Acebal y Compañía, cien por cien de los MacAndrew. Con ellas, finalizarían las compras de buques a nombre de Acebal, en lo que se supone un cambio de estrategia de los MacAndrew, como más arriba hemos sugerido.

Las últimas ventas hechas por Serapio Acebal a M. Sáenz y Compañía fueron el *Juan Cunningham* y el *Moratín* (2.º) en diciembre de 1874, y fueron hechas en concepto de participación comanditaria en una ampliación de capital de la firma sevillana (Lista 5.ª, fols. 38 y 42). Esta operación, por la que Serapio Acebal recibió a cambio 366 cédulas comanditarias de 9.000 reales (823.500 pesetas), creemos que puede considerarse ficticia, pues si los vapores cedidos eran de los MacAndrew, la comandita también lo tendría que ser, formando parte, una vez más, de las actuaciones mercantiles camufladas de los británicos.

El final: venta de buques a J. Roca y Compañía, de Barcelona (1874-1876)

El proceso de ventas de vapores no se detuvo con los traspasos a la firma sevillana, y las actuaciones iniciadas por la casa británica para liquidar la matrícula gijonesa van a continuar durante los meses siguientes, poniendo así MacAndrew fin a la larga relación mantenida con la casa Acebal Laviada. El 27 de enero de 1874 Serapio Acebal había dado poder a Guillermo Eduardo MacAndrew para que “cuando lo considere conveniente pueda vender todo o parte de los buques *Cervantes*, *Lope de Vega*, *Campeador*, *Pizarro*, *Alvarado*, *Balboa*, *Bilbao*, *Quevedo*, *Colón* (2.º), *Rivera*, *Jovelanos* (2.º), *Molina*, *Pelayo* y *Cortés* (2.º)”³⁶, es decir, la flota superviviente a su nombre, excepto el *Juan Cunningham* y el *Moratín* (2.º), que debían de estar apalabrados para Sevilla, como hemos visto en el párrafo anterior. Pronto seguirían las ventas, que tendrían lugar durante el mismo año 1874; unos incorporados a la sociedad barcelonesa J. Roca y Compañía (lo veremos con detalle a continuación), y otros para Londres, los mayores, el *Pelayo* y el *Cortés* (por cierto, por la mitad de su costo).

A estas alturas (1874), las numerosas incorporaciones de vapores a nombre de Serapio Acebal Laviada, sus continuas ventas y cambios de matrícula, y en definitiva, su velada relación con los MacAndrew despertó recelos e intrigas cerca del Ministerio de Marina, según propia confesión de la casa británica. En un escrito cursado en marzo de 1874 por la oficina central en Londres a Claudio Alvargonzález, de Gijón, así lo manifiestan:

³⁶ Esc. de 27 de enero de 1874, not. Pedro Álvarez, caja 16764, f. 157, AHA. El *Molina* no existe en la Lista de Gijón.

“Muy Sr. nuestro y apreciable amigo:

Hemos tenido el gusto de ver sus cartas para Pastor, y las originales del Ministro de Marina y Sr. Sanchís dirigidas a V. desde Madrid, sobre las intrigantes y aviesas indagatorias instigadas por los que de seguro nos profesan bastante mala voluntad, cuya causa ignoramos.

Seguro puede Vd. estar de nuestro íntimo reconocimiento por su eficaz influencia interpuesta directamente a favor de nuestro mutuo amigo D. Serapio Acebal, aunque indirectamente no dejemos de ser muy favorecidos por Vd.

Contando con tan buenos amigos como Vd., nos animamos a no retirar por completo nuestra vista de empresas que den incremento a la marina mercante española a vapor, cuya sexta parte actual nos cabe el derecho de pensar no existiría quizá sin nuestro apoyo decidido a fomentarla”³⁷.

Además de dar noticia de las sospechas levantadas por la febril actividad naviera de Serapio Acebal, hacen los MacAndrew una valoración de su participación en el fomento de la marina mercante española a vapor, que estiman en una sexta parte. No debían de estar muy alejados de la realidad, y, desde luego, en el caso de Gijón se quedaban cortos, pues la proporción era mucho mayor: en febrero de 1874 el tonelaje de los 29 vapores en activo matriculados en Gijón era de 15.004 TRB, de los que más de la mitad, exactamente 7.809 TRB, correspondían a los 15 vapores matriculados a nombre de Serapio Acebal (y eso que en el total de Gijón se han incluido las 3.051 TRB del *Marqués de Núñez* y *Pedro J. Pidal*, de Olavarría, que estaban asentados en Santander y no lo harían en la Lista de Gijón hasta agosto de 1874).

Nos corresponde ahora analizar la última fase de la “agencia” de los MacAndrew en Gijón, que coincide con el traspaso de sus últimos vapores a la matrícula de Barcelona.

El 22 de abril de 1874 se constituye en Barcelona una sociedad en comandita bajo la razón social de J. Roca y Compañía, S. en C.³⁸, con el objeto de “establecer con los buques de vapor a hélice pertenecientes nombrados *Cervantes*, *Lope de Vega*, *Bilbao*, *Colón* (2.º), *Rivera*, *Jovellanos* (2.º), y *Molina*, viajes periódicos entre los puertos de Europa con las escalas que se juzguen convenientes, pudiendo destinarse, cuando convenga, cualquiera de ellos a otra carrera”. Se establecía por plazo de 20 años, con un capital social de 1.975.000 pesetas, dividido en 1.580 participaciones de 1.250 pesetas que suscribían los socios comanditarios Serapio Acebal Laviana (de Gijón), Francisco Curbera Puig (de Vigo, por la casa Curbera Hermanos) y Guillermo Magulles (de Cádiz). Era socio gestor (colectivo) de la misma José Roca y Blanch, a quien se encomendaba la dirección y administración, y secretario Enrique Marshall Stokes, que lo sustituiría “en ausencia, enfermedad o falta del mismo, al cual se le conceden los mismos poderes amplios que al gerente, sin limitación alguna”. Ninguno de los dos aportaba capital alguno.

Serapio Acebal aportaba a la sociedad 1.940.395 pesetas (98,25 por 100 del capital social), valor de los buques “de su propiedad” *Bilbao* (200.000 pesetas), *Colón* (2.º) (325.000 pesetas), *Rivera* (325.000 pesetas), *Jovellanos* (2.º) (350.000 pesetas) y *Molina* (275.000 pesetas), más nueve décimas partes del *Cervantes* (157.500 pesetas) y

³⁷ Carta de Robert MacAndrew & Co., de Londres, a Claudio Alvar-gonzález, de Gijón, de fecha 10 de marzo de 1874 (AHFA, 32-4).

³⁸ Esc. de 22 de abril de 1874, not. de Barcelona Pedro Mártir Fortuna, fols. 199-214, ACNB.



Puerto de Barcelona. Como se había hecho con Sevilla dos años antes, en 1874 los MacAndrew promueven en Barcelona la naviera J. Roca y Compañía, a la que transfieren el resto de los vapores matriculados en Gijón a nombre de Serapio Acebal Laviada.

18/19 partes del *Lope de Vega* (307.895 pesetas); Francisco Curbera 1/19 parte del *Lope de Vega* (17.105 pesetas) y Guillermo Magules una décima parte del *Cervantes* (17.500 pesetas).

Hay que repetir aquí lo dicho en páginas arriba para las casas Acebal Laviada, de Gijón, y M. Sáenz y Compañía, de Sevilla, en el sentido de que detrás de esta sociedad barcelonesa estaba la casa MacAndrew, por cuya cuenta se hacían esas operaciones. Es evi-

dente que Serapio Acebal no disponía de esa suma (ya hemos visto que no había satisfecho el importe de los buques, y lo comprobaremos más adelante cuando veamos su testamentaría), y José Roca Blanch tampoco aportaba capital, de modo que queda claro a quién pertenecía esta sociedad.

Apenas un año después de la constitución, en Junta General de Socios celebrada el 24 de mayo de 1875, el Gerente planteó la oportunidad de ampliar

el capital social en 1.050.000 pesetas, “valor de tres buques de vapor que se propone ingresen en la Compañía”, propuesta que fue aceptada por unanimidad. Y en otra Junta General de 25 de septiembre del mismo año, se facultaba al Gerente para aumentar el capital en 1.000.000 de pesetas, emitiendo cédulas de 1.250 pesetas.

En aplicación de los acuerdos, se llevó a cabo la ampliación de capital en 1.790.000 pesetas, suma que aportaban algunos de los antiguos socios y otros de nuevo ingreso, en la forma siguiente:

– José Roca y Blanch los vapores *Daoiz* y *Velarde*, de 575 y 325 “toneladas de porte limpio”, valorados cada uno en 395.000 pesetas.

– Serapio Acebal Laviada los vapores *Campeador* (valorado en 250.000 pesetas), *Balboa* (valorado en 250.000 pesetas), y 119/129 partes del *Alvarado* (valorado en 230.620 pesetas).

– Aguirre y Zarauz, de Bilbao, las 10/129 partes restantes del *Alvarado*, valoradas en 19.380 pesetas.

– Regina Fano López (viuda de Manuel Fernández Grañas, de La Coruña), Dolores Serrucha (viuda de Manuel Fano López, de Bilbao) y José Roca Blanch, aportaban las 10/128 partes del *Pizarro* restantes³⁹.

Es evidente que estamos ante un nuevo paso en la estrategia de los MacAndrew, que centralizan en Sevilla y Barcelona parte de su flota con matrícula española, en este caso de la que inicialmente se había asentado en Gijón. Y como habían venido haciendo hasta la fecha, cuentan con la colaboración de Serapio Acebal Laviada, a la que se añade ahora la del barcelonés José Roca Blanch. Era la conti-

nuación de un procedimiento para *españolizar* los buques, y así obtener un mejor tratamiento fiscal.

La casa gijonesa, reducida a consignataria. Fallecimiento de Serapio Acebal

Desaparecidos de la matrícula de Gijón los vapores, la casa Serapio Acebal y Compañía (recordemos, propiedad de los MacAndrew), siguió abierta en Gijón, pero ejerciendo sólo funciones de agencia marítima y consignaciones. Todavía en 1882 vemos a Serapio Acebal velando por los intereses de la casa británica, con ocasión de una escala en Gijón del buque *Calderón* (que él había traspasado años atrás a M. Sáenz y Compañía), con mercancías a él consignadas⁴⁰.

Son estos los años finales de la conexión Acebal Laviada-MacAndrew, que se selló definitivamente con el fallecimiento de Serapio Acebal, ocurrida en Gijón el 15 de julio de 1886. Realizado el inventario de sus bienes, dejaba un caudal de 426.506 pesetas, según se recoge en el cuadro 9.

El inventario de bienes de Serapio Acebal Laviada confirma lo que hemos venido diciendo de él y su casa de comercio en lo referente a sus limitados medios financieros. El caudal de la testamentaría puede considerarse relativamente elevado para la época, pero desde luego no se puede decir que corresponda a un potentado, como hubiera exigido la realización de las cuantiosas inversiones en buques que hemos venido analizan-

³⁹ Lista 5.ª de Gijón, fols. 8, 9, 10, 11 y esc. de 29 de enero de 1876, del not. de Barcelona Ignacio Gallisá y Reynes, fols. 245-260, ACNB.

⁴⁰ Este buque entró en Gijón el 6 de febrero de 1882 para descargar unas plataformas que traía de Amberes para la Compañía de los Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León. Como quiera que las piezas aparecieron dañadas y se emplearon medios costosos para acelerar la operación y evitar las estadías, el destinatario realizó las consiguientes protestas notariales, a las que tuvo que responder Serapio Acebal Laviada, que actuaba como consignatario (Escs. de 8 y 22 de febrero y 1 de marzo de 1882, not. Antonio García Mon, caja 16850, fols. 160, 194 y 226, AHA).

CUADRO 9

Inventario de bienes de Serapio Acebal Laviada (1888)
(Pesetas)

Metálico, en poder de Robert MacAndrew & Co., Londres	114.500
Efectos Públicos	179.147
148 billetes hipotecarios de 500 ptas. a 91,75 %	67.895
30 accs. Banco de España de 500 ptas. a 342 %	51.300
12.500 pesetas nominales Deuda 4%, a 76,15 %	9.518
83.500 ptas. noms. Deuda Perpetua 4%, a 60,40 %	50.434
Derechos y acciones	53.156
Menéndez Valdés y Compañía, Gijón	16.000
Vapores J. Roca y Compañía, Barcelona	27.500
Vapores M. Sáenz y Compañía, Sevilla	4.500
Otras	5.156
Muebles y ajuar de casa	2.768
Gabarra <i>La Abeja</i>	4.500
Inmuebles (edificios en Gijón)	72.435
Casas en Calle Corrida, núms. 42, 65, 69, 71	
Total pesetas	426.506

Fuente: Esc. de 30 de abril de 1889, not. Evaristo de Prendes, caja 16835, f. 786, AHA.

do. Queda confirmado, pues, que las compras e inversiones navieras que Serapio Acebal realizó las hizo por cuenta ajena, es decir, con medios y por indicación de la casa británica MacAndrew. Lo único que Serapio Acebal tenía invertido realmente de su propiedad se limitaba a las 32.000 pesetas con que participaba en las compañías de vapores J. Roca y Compañía (22 participaciones de 1.250 pesetas) y M. Sáenz y Compañía (2 participaciones de 2.250 pesetas). Ni siquiera la gabarra *La Abeja* le pertenecía, como se aclara en la testamentería, donde se dice que

...“si bien aparece como de propiedad del finado... en la liquidación recientemente practicada de la socie-

dad Serapio Acebal y Compañía resultó haber sido adquirida por cuenta de los mismos, por lo que le fue abonado su valor con cargo a la cuenta de Serapio Acebal con los señores consocios de Roberto MacAndrew y Compañía, de Londres”⁴¹.

Pero si Serapio Acebal Laviada no era un potentado, sí se puede decir que su patrimonio le debió de permitir vivir desahogadamente de las rentas, puesto que todas las partidas del inventario eran susceptibles de producirle rendimientos: la cuenta en casa de los MacAndrew es seguro que le rentaba algún interés; lo mismo que los efectos públicos de renta fija y las acciones del Banco de España; y también los inmuebles que poseía en la principal calle de Gijón; en cuanto a las inversiones empresariales, las participaciones eran pequeñas y suponían sólo el 12,46 por 100 del total inventariado, por lo que deben considerarse poco significativas.

Como colofón, diremos que la actividad naviera desarrollada por Serapio Acebal Laviada debió de ser intensa e incesante, a juzgar por el número de buques que matriculó a su nombre, y sobre los que ejercía, si no de pleno propietario, sí al menos de gestor y consignatario. Aunque no comprometió su patrimonio en la actividad naviera, puesto que giró casi exclusivamente como agente y por cuenta de los MacAndrew, no fue un mero testaferro que se haya limitado a dar su nombre para el abanderamiento y posterior explotación de los buques, desentendiéndose de la gestión, sino que tuvo que ocuparse de los innumerables trámites y operaciones que forzosamente hubo de generar su actividad naviera, como inscripción y transmisión de los buques, fletamentos, embarques, cobro de fletes, gestión de averías, reclamación de daños, liquidación de siniestros y demas gestiones.

⁴¹ Esc. de 30 de abril de 1889, not. Evaristo de Prendes, caja 16835, f. 786, AHA.

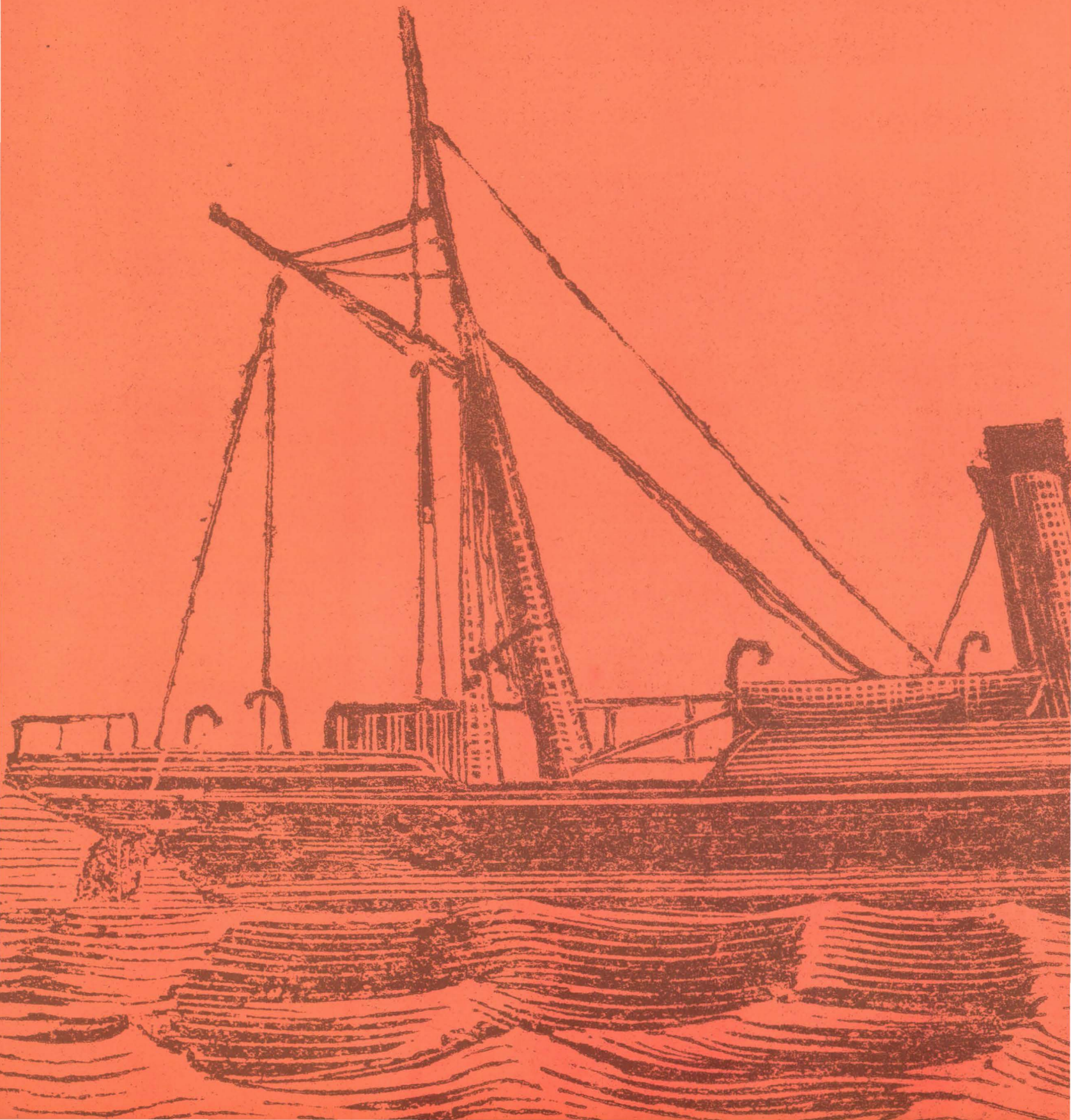
4. APÉNDICE

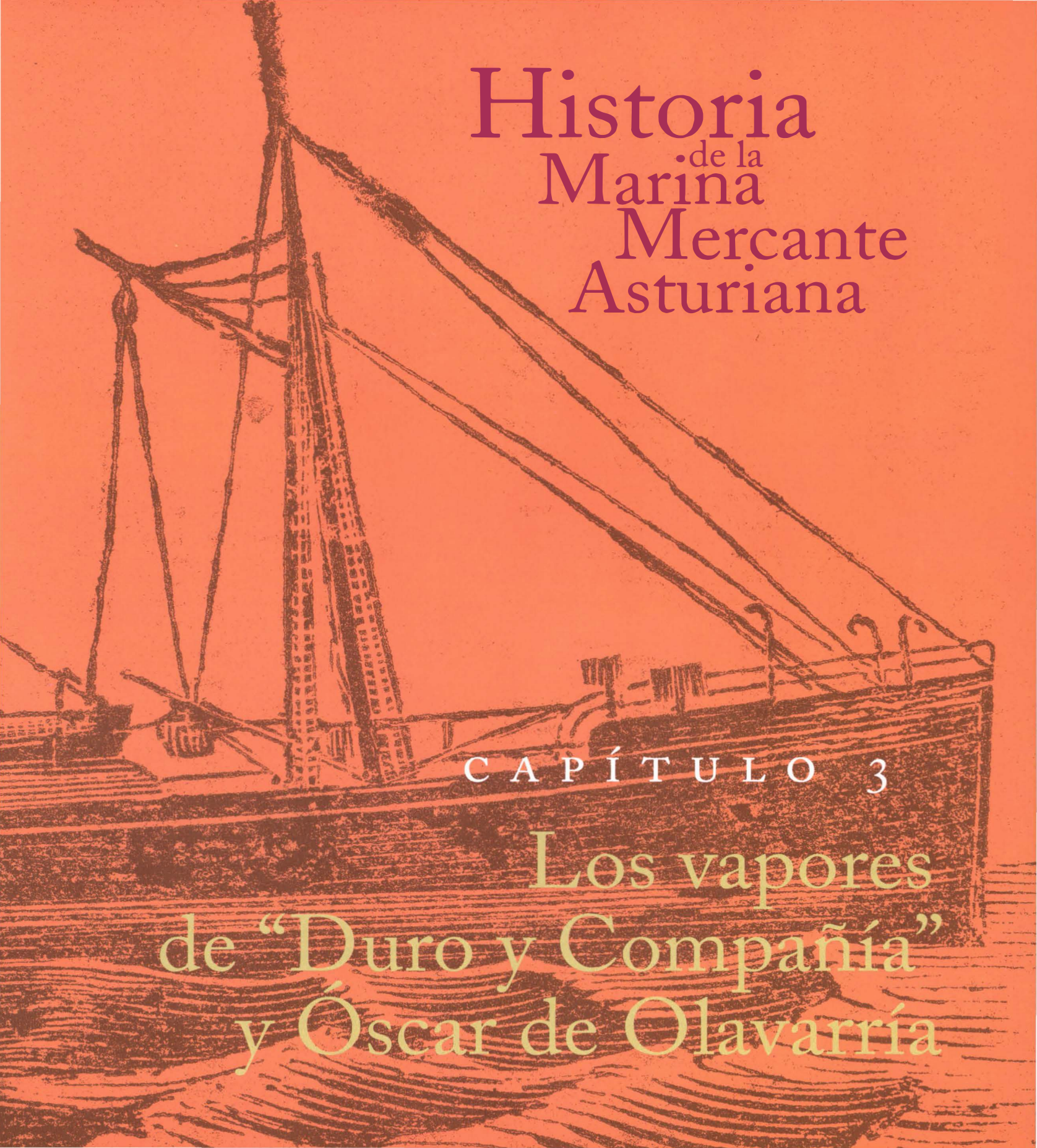
CUADRO 10

Vapores matriculados en Gijón a nombre de Serapio Acebal Laviada

Folio	Nombre	Matr.	Construido en		Eslora	TRB	Pesetas	Baja en Gijón	
			Año	Astillero				Año	Motivo
4	<i>Cervantes</i>	1860	1859	Gran Bretaña	54,9	371	125.000	1874	Venta a J. Roca y Cía.
5	<i>Lope de Vega</i>	1861	1861	Londres	66,6	546	400.000	1874	Venta a J. Roca y Cía.
8	<i>Campeador</i>	1866	1866	Glasgow	58,8	373	320.000	1876	Venta a J. Roca y Cía.
9	<i>Pizarro</i>	1866	1866	Glasgow	57,1	374	320.000	1876	Venta a J. Roca y Cía.
10	<i>Alvarado</i>	1867	1866	Glasgow	56,6	373	320.000	1876	Venta a J. Roca y Cía.
11	<i>Balboa</i>	1867	1867	Liverpool	56,6	373	320.000	1876	Venta a J. Roca y Cía.
12	<i>Cortés</i>	1867	1866	Glasgow	56,0	478	315.000	1872	Naufragio
13	<i>Colón</i>	1867	—	Gran Bretaña	56,8	437	325.000	1871	Naufragio
16	<i>Bilbao</i>	1869	1859	Glasgow	51,4	451	350.000	1874	Venta J. Roca y Cía.
22	<i>Moratín (1871: Elkano)</i>	1870	1869	Glasgow	55,2	471	350.000	1873	Naufragio
23	<i>Góngora</i>	1870	1869	Liverpool	55,2	473	350.000	1873	Venta a M. Sáenz y Cía.
24	<i>Calderón</i>	1870	1869	Liverpool	56,0	471	350.000	1873	Venta a M. Sáenz y Cía.
25	<i>Vivar</i>	1870	1869	Liverpool	55,4	523	350.000	1873	Venta a M. Sáenz y Cía.
26	<i>Carpio</i>	1870	1869	Liverpool	56,0	508	300.000	1873	Venta a M. Sáenz y Cía.
28	<i>Quevedo</i>	1870	1869	—	65,2	462	200.000	1875	Naufragio
30	<i>Gravina</i>	1871	1870	Salcombe	67,6	517	425.000	1872	Naufragio
32	<i>Churruca</i>	1871	1870	Salcombe	70,1	818	350.000	1873	Naufragio
33	<i>Colón (2.º)</i>	1872	1871	Salcombe	54,8	424	337.000	1874	Venta a J. Roca y Cía.
34	<i>Rivera</i>	1872	1872	Salcombe	58,0	583	450.000	1874	Venta a J. Roca y Cía.
35	<i>Jovellanos (2.º)</i>	1872	1872	Salcombe	54,8	411	325.000	1874	Venta a J. Roca y Cía.
38	<i>Juan Cunningham</i>	1872	1872	Salcombe	51,6	394	325.000	1874	Venta a M. Sáenz y Cía.
39	<i>Cid</i>	1872	1872	Salcombe	82,0	1.172	750.000	1873	Naufragio
41	<i>Pelayo</i>	1873	1872	Chester	82,1	1.176	750.000	1874	Venta a Londres
42	<i>Moratín (2.º)</i>	1873	1872	Chester	57,6	458	300.000	1874	Venta a M. Sáenz y Cía.
43	<i>Cortés (2.º)</i>	1873	1873	Sunderland	76,8	1.040	750.000	1874	Venta a Londres

Fuente: Libro de matrícula de buques de Gijón, Lista 5.ª. Para la valoración en pesetas, en los casos de ausencia de datos se ha hecho una estimación, para lo que se ha tomado como referencia la compraventa de participaciones.





Historia de la Marina Mercante Asturiana

CAPÍTULO 3

Los vapores
de “Duro y Compañía”
y Óscar de Olavarría

LOS VAPORES DE “DURO Y COMPAÑÍA” Y ÓSCAR DE OLAVARRÍA

A lo largo del año 1857, mientras en Gijón se llevaban a cabo los contactos y preparativos para encargar a Gran Bretaña la construcción de un buque de vapor (el *Jovellanos*), en Madrid se hacía lo propio para constituir una sociedad con el objeto de establecer una fábrica siderúrgica en La Felguera (Duro y Compañía). Ambos proyectos cristalizarían también casi al mismo tiempo, con la entrega del buque a sus armadores y la constitución de la sociedad siderúrgica en 1858, con sólo unas semanas de diferencia.

El 22 de febrero de 1858, ante el notario de Madrid José de Celis, los riojanos Vicente Bayo Duro, Pedro Duro Benito y Julián Duro Benito —este último por sí y como apoderado del vizcaíno Federico Victoria de Lecea—, declaran “que tienen convenido formalizar una sociedad regular colectiva con objeto de establecer en La Felguera una fábrica de fundición de hierro colado y forjado por medio de altos hornos”. En ese acto llevan a efecto la constitución formal de la sociedad, admitiendo “como socios comanditarios al Marqués de Pidal, Alejandro Mon y al Marqués de Camposagrado” (con lo que la sociedad ya no era regular colectiva, sino comanditaria), pasando a girar bajo la razón social Duro y Compañía, con un capital inicial de 875.000 pesetas¹.

La coincidencia en el tiempo entre la llegada del *Jovellanos* y la constitución de Duro y Compañía no es casual, y presenta una lógica interna si la vinculamos con otros hechos que configuraban el panorama económico de la región: se había culminado el trazado del ferrocarril de Langreo a Gijón, con lo que La Felguera (en la que ya se había instalado otra siderur-

gia, la de Gil y Compañía) y Gijón pasaban a formar parte de un entorno de complementariedades, llamado a tener un prometedor futuro. Por otra parte, es de destacar la importancia de ambos proyectos, puesto que si la fábrica siderúrgica lo era, el encargo del buque a vapor no era cosa menor, ya que su coste —300.000 pesetas— suponía la tercera parte del capital fundacional de la firma siderúrgica.

I. LA EXTENSIÓN NAVIERA DE DURO Y COMPAÑÍA

La empresa siderúrgica, después de casi dos años de obras y pruebas, empezó a producir hierro para la venta a comienzos de 1860; utilizaba para ello mineral vizcaíno que llegaba a La Felguera a través del puerto de Gijón y el ferrocarril de Langreo (Ojeda Gutiérrez, 1985: 138), pero también de la mina de Llumeres (próxima al Cabo Peñas, concejo de Gozón), que seguía el mismo itinerario². A finales de ese mismo año, la fábrica alcanzaba un apreciable rendimiento de sus instalaciones, y cursaba una circular anunciando “haber puesto en actividad nuestra fábrica de hierro laminado”, mostrando su disposición para abastecer las demandas de las diversas clases de los mismos³.

Esta empresa, una de las principales y más modernas industrias asturianas de la época, vio con gran prontitud que el desarrollo de su actividad, en su doble faceta de aprovisionamiento de materias primas y

¹ Esc. de 22 de febrero de 1858, notario de Madrid José de Celis, prot. 25959, fols. 71-85, AHPM.

² En 1860, Duro y Compañía contrató con la Sociedad Minera de Gozón, dueña de las minas de Riba Bermella (Llumeres), el suministro de hasta 40.000 quintales de mineral de hierro, a razón de 1,32 reales por quintal puesto en Gijón (Esc. de 24 de abril de 1860, not. Juan Corrales, caja 2161, AHA).

³ Carta circular de Duro y Compañía de 20 de diciembre de 1860 (AHAZ, Cartas, caja 1247, leg. 2).

salida de productos terminados, exigía disponer, o al menos controlar, medios de transporte marítimo. Fue a los pocos meses de comenzar la actividad, cuando los gestores de Duro y Compañía tomaron la decisión de transportar por su cuenta el mineral de hierro desde Bilbao y Llumeres a Gijón.

La llegada del vapor *Adolfo* (1861). Los Olavarría

Como ya había ocurrido con las compras de maquinaria para la Fábrica, sería el socio Federico Victoria de Lecea, residente en Bilbao, el encargado de adquirir en Gran Bretaña un barco a vapor. Sin duda guiado por el deseo de su puesta en funcionamiento inmediato, optó por la compra de uno de segunda mano aunque de reciente construcción, el denominado *Wear*, del que era propietario Cristóbal de Murrieta, que suponemos miembro de la famosa casa de banca londinense. La compra se fraguó en el mes de septiembre de 1861, siendo la primera referencia documental el poder que el 24 de ese mes otorgó Federico Victoria a su esposa Sofía Arana, para actuar en su nombre durante su ausencia de Bilbao, dado “que de un momento a otro debe llegar a este puerto procedente del extranjero y para él mismo, un vapor”. Pocos días más tarde, el 19 de octubre, es Cristóbal de Murrieta el que da poder al bilbaíno Marcelino Bareño⁴ para que en su nombre lleve a cabo la venta de “la goleta de vapor de hierro inglesa nombrada *Wear*”, venta que tendría lugar el 9 de noviembre de 1861, por un im-

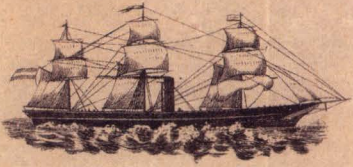
porte de 140.000 pesetas. El vapor *Wear*, que sería abanderado con el nombre de *Adolfo* el mismo día de formalizada la escritura de compraventa, era un buque de casco de hierro impulsado a hélice, que medía 42,28 metros de eslora, 7,00 de manga y 3,64 de puntal, lo que le daba una capacidad de 251 toneladas de registro bruto⁵.

El *Adolfo* hizo su primer viaje, una vez en España, “de Bilbao a Gijón el 12 de noviembre de 1861, cargado de mineral campanil de Somorrostro y de otros efectos”, siendo su primer capitán Francisco Beitia (Basas, 1967: 106-8). En esas fechas la nueva fábrica siderúrgica de La Felguera estaba dando los primeros pasos, y con el *Adolfo* estrenaba también la actividad naviera, lo que nos obliga a hablar de las personas encargadas de gestionarlo. Es aquí donde aparecen los Olavarría que dan nombre a este capítulo. Manuel Basas, desde Bilbao, nos da la pista de “José Ramón de Olavarría, consignatario de don Federico Victoria de Lecea (uno de los socios de Duro y Compañía), armador del vapor *Adolfo*” (Basas, 1967: 109). Sin duda como consecuencia de esa función de agente de Victoria de Lecea, José Ramón de Olavarría debió de desplazarse a Gijón para atender las gestiones relacionadas con el tráfico marítimo suscitado por Duro y Compañía, y simultáneamente ejercer en este puerto las labores de consignación del nuevo buque. Por nuestra parte, hemos podido confirmar que José Ramón de Olavarría y Lequerica, nacido hacia 1807, estaba afincado en Gijón desde bastante antes de 1867 –probablemente

⁴ Marcelino Bareño era “perito constructor de maestranza”. En 1849 estuvo en Gijón dirigiendo la construcción de dos de los mayores buques de vela de la matrícula asturiana, la fragata *Casilda* y la corbeta *Villa de Gijón* (García López, 2003: 58).

⁵ Los datos de la operación de compraventa del *Wear*, incluso las escrituras de poder, proceden del expediente obrante en el protocolo del escribano de Marina Calixto de Ansuátegui (caja 6274, fols. 777 a 807, Archivo Histórico de Vizcaya). Según el Libro de matrícula de Bilbao (Lista 5.ª, f. 4), el *Wear* fue construido en Londres en 1861, y tenía 42,07 metros de eslora, 6,97 de manga, 3,62 de puntal, y 251 TRB.

CONOCIMIENTO DUPLICADO.



VAPOR ADOLFO.

Flete de
Caja

Impuesto

Derechos de carga y
descarga 25 cent. en qq.

Recibi el flete
Consignatario.
J. A. de Olavarría

Yo D.ⁿ *Juan de Buitas* capitán del vapor
Español *Adolfo*
D.ⁿ *José María Guerra*
con destino a *Cadix*
y consignado a *D.ⁿ Agustín Vascos*

Rutas.	Cont.	Cabos.	Clases.	Marcas.	Números	Peso. Quintales Libras	Contenido.
	60	2	caños	A V	"	"	Equipaje
	"	1	caño				
	11						
	60						

Llega 26 de Mayo de 1862.
El Cargador

Recibi á bordo
José M. de Vascos

Conocimiento de embarque del vapor *Adolfo* (Seminario Gonzalo Anes). Este buque, adquirido por Duro y Compañía, sería el germen de su división naviera; llegó a Gijón en noviembre de 1861, quedando al cuidado de José Ramón de Olavarría (véase su firma como consignatario) y posteriormente de su hijo Óscar.

desde 1861 en que llegó el *Adolfo*—, ya que en aquella fecha tenía en construcción siete casas en una finca urbana de su propiedad⁶.

A la oficina de José Ramón de Olavarría se incorporó con el tiempo su hijo Óscar (de Olavarría y Lozano). Según información de los diarios locales, edu-

cado en el extranjero, fue “en su primera juventud” empleado contable de Duro y Compañía, pasando muy pronto a la oficina de Gijón, al frente de la cual estaba su padre, y en la que se iniciaría en los negocios navieros; desde entonces, ejercería esa dedicación durante cuarenta años, destacando por su carácter emprendedor⁷.

⁶ Finca y casas fueron aportadas como aval a favor de Eduardo Martínez Marina López (su yerno) para ampliar la fianza de su cargo de Administrador de Rentas Estancadas (esc. de 7 de septiembre de 1867, not. Pedro Álvarez, caja 16751, f. 1321, AHA).

⁷ De las notas necrológicas publicadas en los diarios *El Comercio* y *El Noroeste*, 28 de enero de 1902.

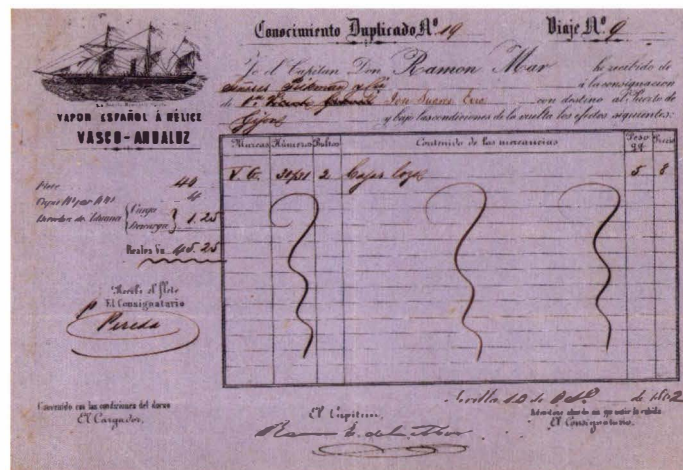
Otros vapores en el puerto de Gijón en 1861

A la llegada del *Adolfo* había tres vapores matriculados en Gijón: el *Jovellanos*, el *Cervantes* y el *Lope de Vega*; el primero de Juan Alvargonzález y Compañía, y los otros dos de Acebal-MacAndrew. Por eso, podemos considerar al *Adolfo* como el cuarto vapor asturiano, ya que, aunque matriculado en Bilbao, sus propietarios –Duro y Compañía– lo eran, y su base de operaciones era el puerto gijonés.

Hacían entonces escala en el puerto de Gijón –con más o menos regularidad–, además del *Jovellanos*, buques de otras matrículas, especialmente de Bilbao, Santander y Sevilla. El camino lo habían abierto el *Ceres*, el *Fuga* y el *Toga* (de los que nos hemos ocupado en el capítulo primero) y posteriormente irían apareciendo el *Unión*, el *Pelayo*, el *Cuco* y el *Cádiz*. Eran los prolegómenos de las “líneas regulares” que se multiplicarían con la llegada del vapor a la navegación.

Meses después, en septiembre de 1863, la Compañía de Navegación Vasco Andaluza (más tarde Ybarrá), establecería un servicio regular con vapores entre Sevilla y San Nazaire para hacer escalas en los puertos intermedios de Cádiz, Vigo, Carril, Coruña, Gijón, Santander y Bilbao, que estaría atendido por los vapores *Itálica*, *Luchana* y *Vasco Andaluz*. Y a lo largo de los años siguientes, harían lo propio los de la naviera gaditana de Butler Hermanos –*Capricho*, *Monarca*, *Apóstol*, *Buenaventura*, *Pensamiento*, *Non Plus Ultra* y *Perseverancia*– si bien no todos entraban en Gijón, y menos en Avilés donde sólo lo hacía el *Perseverancia*⁸.

⁸ La falta de entradas de vapores en Avilés, y los incumplimientos en la regularidad, hacían que en ocasiones, alguna firma exportadora de la comarca, como la Real Compañía Asturiana de Minas (Arnao), enviase sus cargamentos de zinc destinados a Andalucía y al Mediterráneo a embarcar, no a Gijón sino a Santander (AHAZ).



Conocimiento de embarque de la Compañía de Navegación Vasco Andaluza (Seminario Gonzalo Anes). Esta naviera estableció en septiembre de 1863 un servicio regular de vapores entre Sevilla y San Nazaire, con escala en los puertos intermedios, entre ellos Gijón.

El *Adolfo* se incorporó a este grupo de pequeños vapores, realizando con asiduidad los viajes de Bilbao a Gijón con mineral de hierro, y a la inversa con carbón, hierros manufacturados, botellas y vidrios planos. Pero también “se desplazaba en cabotaje por todo el litoral peninsular hasta Barcelona” (Basas, 1967: 106), lo que debía de hacer con una cierta frecuencia⁹, y quizá no para servicio exclusivo de la fábrica siderúrgica; probablemente por eso fue cedido en arriendo para su explotación a Óscar Olavarría, que de este modo pasó a gestionarlo bajo su sola firma (al menos hasta 1872 en que pasó a Olavarría, Marina y Compañía)¹⁰.

⁹ Del año 1862 tenemos dos referencias: en abril y noviembre (Rodrigo Alharilla, 2003: 36; y esc. de 29 de noviembre de 1862, not. Pedro Álvarez, caja 16745, AHA).

¹⁰ “El vapor *Adolfo*, que pertenece a esta sociedad, le tenemos arrendado a D. Óscar de Olavarría, de Gijón, con quien puede entenderse so-

Lanchones para acarrear el mineral de Llumeres

La relación de Duro y Compañía con la navegación no se limitó al vapor *Adolfo*. Cuando la fábrica empezó a surtirse del mineral de hierro de Llumeres, lo hizo utilizando embarcaciones de vela menores –denominadas genéricamente lanchones– que cargaban en unos improvisados embarcaderos a pie de mina y lo llevaban al muelle de Gijón para ser reexpedido a La Felguera. También de esos lanchones estaba encargado Óscar de Olavarría, que contrataba su construcción y gestionaba su actividad. Así, en 1865, fueron construidos por el carpintero de ribera de Gijón Ángel Salgado, “a expensas de D. Óscar de Olavarría” como rezaban los asientos, cuatro de similares características: *Sofía*, *Fátima*, *Pilar* y *Leonor*. Eran embarcaciones “de cubierta y con aparejo de quechemarín”¹¹, todas iguales: medían 14 metros de eslora, 4,20 de manga y 1,40 de puntal, con capacidad de 10 TRB. En el mismo año, el carpintero de ribera de Viavélez, José Ron, construyó para Duro y Compañía otros dos lanchones de similares características, que tomaron los nombres de *Carolina* y *Pepa* (Lista 2.^a de Gijón, fols. 11 a 16). Todos ellos se aplicaron al acopio de mineral de hierro para la fábrica siderúrgica, y ocasionalmente a atender a los barcos que fondeaban fuera del puerto de Gijón.

bre la posibilidad de que haga escala en su puerto” (carta de Duro y Cía. a la Real Compañía Asturiana de Minas, de 26 de abril de 1865; AHAZ, Cartas, caja 1261, leg. 7).

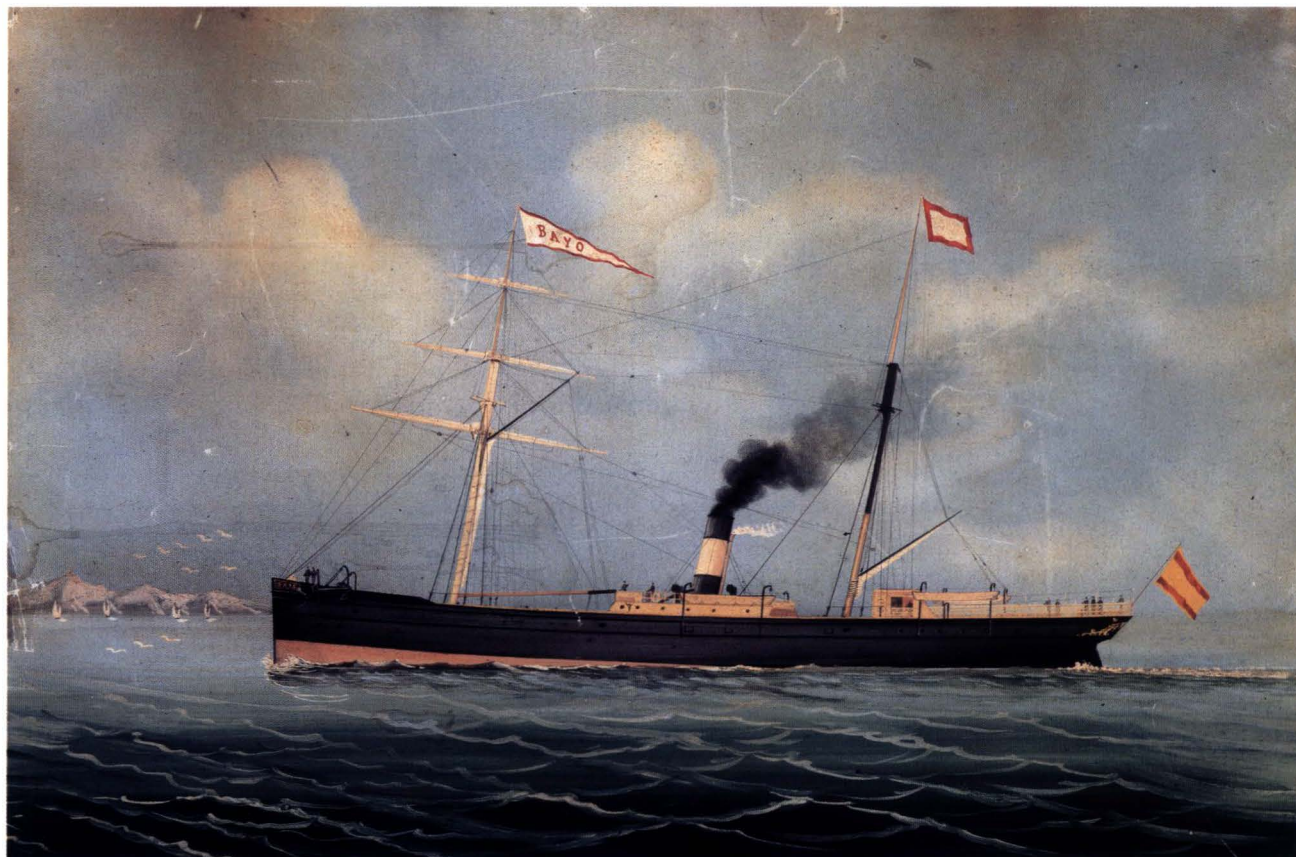
¹¹ El quechemarín era una embarcación de pequeño porte, con casco parecido al de la *lanchona* o lancha mayor de pesca, con dos velas al tercio y foques en un pequeño bauprés. Fue muy utilizado en el pequeño cabotaje cantábrico y en funciones complementarias, como trasbordar carga a buques que por su calado no podían entrar en los puertos. Los construidos para Duro y Compañía tenían más manga y puntal que las lanchas de pesca, para tener mayor capacidad de carga.

La vulnerabilidad de estos lanchones –acentuada por ir cargados al máximo, lo que los dejaba más expuestos al oleaje–, los abocó a una corta vida: el *Carolina* naufragaría, sin víctimas, en el Corviro (costa de Bañugues), el 20 de abril de 1867 a las dos y media de la madrugada (hora sin duda impuesta por el obligado aprovechamiento de la pleamar para cargar en Llumeres), “sumergiéndose con cargamento de mineral de fierro a distancia de una milla de tierra a consecuencia del viento duro de virazón y mar gruesa”; el *Leonor*, en la Concha de Artedo en 1868, salvándose también la tripulación y varios efectos; y los *Sofía* y *Pilar*, en la misma playa de Llumeres en 1869, sin que consten más circunstancias. Los supervivientes, *Fátima* y *Pepa*, pasarían en 1881 a la Lista 4.^a de Gijón, convertidos en gabarras o lanchas de servicios portuarios (Lista 2.^a, fols. 11 a 16).

Encargo del vapor *Bayo* (1864)

A la altura de 1864, la sociedad Duro y Compañía veía confirmado el acierto de su planteamiento industrial. Había encendido su segundo horno alto a finales de 1863 y acometido la ampliación de sus talleres, lo que llevaría consigo un importante aumento de la producción (Ojeda Gutiérrez, 1985: 153). El futuro se presentaba prometedor, de modo que en 1864, al tiempo que los socios decidían la prórroga del contrato social por diez años, la firma tomaba en arriendo la planta siderúrgica de Gil y Compañía, instalada en Vega, “con todos sus edificios y máquinas, minas de carbón y de hierro”, que pasaba de este modo a quedar bajo el control de la Duro¹².

¹² El contrato de arrendamiento se realizó por escritura de 26 de marzo de 1864, por término de ocho años y un canon de 32.500 pesetas anuales, con la cláusula de que podía rescindirle si el Gobierno bajaba los



Vapor *Bayo*, construido en Glasgow, que empezó a navegar en diciembre de 1864 (Museo Marítimo de Asturias). Para su explotación, se constituyó la sociedad Óscar de Olavarría y Compañía, con participación mayoritaria de los socios de Duro y Compañía.

Con tan favorables expectativas, asegurar el suministro de *inputs* y la colocación de la producción en los mercados exteriores era fundamental, y para ello era del mayor interés contar con barcos propios.

derechos de hierro extranjero. Como así fue por el arancel de 1869, el contrato quedó rescindido, estableciéndose otro en junio de 1870 por otros seis años y un canon más bajo, de 22.500 pesetas/año (esc. de 23 de junio de 1870, not. Pedro Álvarez, caja 16756, AHA).

Para entonces, ya Óscar de Olavarría estaba introducido en el mundillo naviero, de modo que la fábrica siderúrgica juzgó oportuno pensar en él para dar pasos en esa dirección. Se le encomendó adquirir un nuevo buque, para lo que se desplazó a Glasgow en 1864, donde, con el poder de Vicente Bayo, contrató la construcción de un vapor con casco de hierro. Tenía el buque, que recibiría el nombre de *Bayo*, 49,56 metros de eslora, 8,05 de manga y 4,15

de puntal, siendo su registro bruto de 400 toneladas. Era, por tanto, de mayores dimensiones y capacidad que el *Adolfo*; su costo también fue superior, 327.750 pesetas (Lista 5.^a, f. 6).

El *Bayo* quedó listo para navegar en diciembre de 1864, e hizo su primer viaje, de Glasgow a Bilbao y Gijón, en los últimos días de ese año. Para rentabilizarlo y no hacerlo en lastre, tomó un cargamento de hierro en lingotes. Lo mandaba un capitán de la casa, Julián Laucerica y Gabica, que ya lo había sido del *Adolfo*¹³.

Este segundo barco iba a provocar un cambio en la estructura organizativa de la “división naviera” de Duro y Compañía con la constitución de una sociedad filial.

2. LA SOCIEDAD ÓSCAR DE OLAVARRÍA Y COMPAÑÍA (1865-1871)

Entre el encargo del *Bayo* y su botadura habían transcurrido unos meses, y en ese tiempo se fue perfilando el proyecto de establecer una compañía mercantil naviera, cuya finalidad sería hacerse cargo de la explotación del buque, así como de otros que se pudieran construir en el futuro. Era un aspecto más del proceso de integración dimanante de la complejidad de la industria siderúrgica. El proyecto fue tomando cuerpo, y a Duro y Compañía se unieron un grupo de inversores que lo apoyaron. Sin duda la idea de formar sociedad ya estaba concebida cuando se decidió la adquisición del vapor, pero no se quiso posponer el encargo del buque para no perder tiempo, tanta debía de ser la necesidad de disponer de



un nuevo medio de transporte. Y así, el *Bayo* llegó a Gijón en diciembre de 1864 y la sociedad se escrituró en enero de 1865.

Constitución de la sociedad naviera

El 12 de enero de 1865, los promotores de la sociedad naviera Óscar de Olavarría y Compañía, S. en C. elevaban las estipulaciones a escritura pública; quedaba así constituida la empresa, cuyo objeto era “establecer buques de vapor que naveguen entre los puertos del litoral de España”¹⁴. La expresa orientación al cabotaje distingue a esta empresa de la de J. Alvargonzález y Compañía que hemos visto en el capítulo primero, pues mientras ésta era puramente naviera sin limitación alguna (de hecho el primer viaje que hizo fue trasatlántico), la de Olavarría nacía con carácter instrumental de la firma siderúrgica (que disfrutaría de bonificaciones y preferencia en los fletes). La naviera era, por tanto, una prolongación de Duro y Compañía, nacida tras el ensayo con éxito del vapor *Adolfo*, y se enfocaba al cabotaje para conectar a la Fábrica con los mercados y centros de abastecimiento.

La sociedad Óscar de Olavarría y Compañía tendría como único gerente o gestor (así se denominaba

¹³ La noticia de este primer viaje procede de una protesta de mar (esc. de 31 de diciembre de 1864, not. Pedro Álvarez, caja 16747, f. 1693, AHA). El buque se inscribió en la Lista de Gijón el 27 de febrero de 1865.

¹⁴ Esc. de 12 de enero de 1865, not. Pedro Álvarez, caja 16748, AHA.

a los socios colectivos, cuya responsabilidad era ilimitada) a Óscar de Olavarría y Lozano, y como comanditarios (los que limitaban su responsabilidad a la suma aportada) a los socios mayoritarios de Duro y Compañía, a la empresa gijonesa Cifuentes, Pola y Compañía (fábrica de vidrios La Industria), a varios pilotos de la Compañía y a algunos inversores de la órbita de Duro que prestaban su concurso.

Es importante señalar que se formaba una Comisión Consultiva integrada por Pedro Duro Benito y por Cifuentes, Pola y Compañía (las dos industrias a las que la naviera debía servir), que les iba a permitir seguir de cerca y controlar la marcha de la naviera. Esta Comisión Consultiva se habría de reunir una vez al mes para “oír y dar su opinión en todos los asuntos”, teniendo derecho a ver los libros y a acordar con el Gerente el reparto de beneficios, comprobar el balance, etc., lo que equivalía, en definitiva, a ejercer un control sobre la gestión¹⁵.

El capital aportado por los socios –350.000 pesetas– se aplicaba casi íntegramente en la cobertura del costo del vapor *Bayo* (327.750 pesetas), estipulándose que si no fuera suficiente, los mismos partícipes se comprometían a cubrir la diferencia. Los socios y sus aportaciones eran los que se recogen en el cuadro 11.

Como ya hicimos en capítulos anteriores, debemos hacer un alto para ver quiénes eran estos personajes, y por qué convergían en este proyecto que unía Gijón con grupos de inversores de Madrid y Bilbao.

¹⁵ La Comisión Consultiva (también llamada Comisión Inspector) era una figura utilizada en algunas sociedades comanditarias. No estaba contemplada en el Código de Comercio de 1829 ni lo estaría en el de 1885, y permitía a los socios comanditarios bordear la prohibición de intervenir en la administración de la compañía (art. 272 del Código de 1829 y 148 del de 1885). Mediante ella los comanditarios podían ejercer el seguimiento y control de los actos administrativos de la Gerencia, lo que, al fin y al cabo, no era muy diferente de la administración propiamente dicha.

CUADRO II

Óscar de Olavarría y Compañía, S. en C. Socios y aportaciones a su constitución (1865)

	Pesetas	%
Vicente Bayo Duro (Madrid)	105.000	30,00
Cifuentes, Pola y Compañía (Gijón) . .	35.000	10,00
Julián Duro Benito (Madrid)	30.000	8,57
Luis María Tapia Parella (Madrid) . . .	30.000	8,57
José Núñez Pernia (Madrid)	30.000	8,57
Julián Laucérica Gabica (Bilbao)	30.000	8,57
Antonio Palau de Mesa (Madrid)	20.000	5,70
Óscar de Olavarría Lozano (Gijón) . . .	15.000	4,29
Manuel Sánchez Silva (Madrid)	10.000	2,86
Pedro Duro Benito (Langreo)	10.000	2,86
Anselmo Cifuentes Díaz (Gijón)	10.000	2,86
Pedro Sagre Recacoechea (Santander) .	10.000	2,86
Luis Salvadegoitia Larrea (Bilbao)	5.000	1,43
Eustaquio García Blanco (Gijón)	5.000	1,43
Eduardo Martínez Marina López (Gijón)	5.000	1,43
Sumas	350.000	100,00

Fuente: Esc. de 12 de enero de 1865, not. Pedro Álvarez, caja 16748, AHA.

Dado que la finalidad de la compañía naviera era facilitar los tráficlos generados por Duro y Compañía, no debe extrañar que la mayor parte de los inversores correspondiera al que se podría llamar “grupo Duro”. Lo formaban Vicente Bayo Duro (58 años, senador), Julián Duro Benito (42 años, agente de bolsa), Luis María de Tapia Parella (30 años, banquero, domiciliado en la misma finca madrileña que los anteriores), José Núñez Pernia, Marqués de Núñez (59 años,

Tarifa nueva desde 10 Enero 1866.

FABRICA DE HIERROS DE LOS S^{rs}. DURO Y C^a.
La Felguera, Concejo de Langreo, ASTURIAS-OVIEDO.

PRECIOS CORRIENTES DE HIERROS LAMINADOS POR QUINTAL CASTELLANO MEDIDA ESPAÑOLA PUESTOS A BORDO EN EL PUERTO DE GIJÓN

CLASES	DIMENSIONES EN LINEAS ESPAÑOLAS	PRECIOS Reales	HIERROS DE FORMAS ESPECIALES	PRECIOS Reales
RECORDIZO CUADRADOS	40 x 40	60	 Doble T para viguetas	76
	41 en adelante	66	 Carritos de rodar para minas	62
	50 x 50	70	 Medio redondo de 6,7 x 3 y 3 1/2 pulgadas	76
	55 x 55	84	 Id. id. de 6 1/2 x 3 y 3 1/2 id.	70
LLANTAS	20 x 6 en adelante	60	 Angulares de varias medidas	76
	7 x 15 x 3 1/2 x 3	80	 Pasavientos lisos y con filete	66
PLETINAS	16 x 30 x 2 1/2 x 3	74	 Almechados de 5,6 y 7 x 2 y 2 1/2 l.	84
	10 x 63 x 3 1/2 x 3 1/2	68	 Bastidores dobles y sencillos para cristales	76
FLECES	6 en adelante x 1/2 x 1	80	 Hierros de doble escuadra	76
	6 en adelante x 1 1/2 x 2	76		
CORTADILLOS CUADRADOS	27 x 2 1/2	82		
	37 x 3 1/2	78		
CORTADILLOS PLANOS	47 x 4 1/2	74		
	56 x 7	72		
	6 x 1 x 2 en adelante	76		

Se fabrican ademas á precios convencionales

Hierros martillados de grano y superior calidad
Hierro fundido en llantas besta de muy buena calidad para herramientas de labranza y otros usos
Llantas alinadas de primera pasada para id. id.
Hierro colado en lingotes para moldes y almagre
Fundas de fundición de varias clases

— OBSERVACIONES —

1^a— Largo de las barras. Redondos 12 á 14 pies. Cuadros de 12 á 15. Pletinas 18 á 24. Llantas 17 á 19. Cortadillos 8.
2^a— Los hierros que se marcan en la fábrica son 2 reales martillados en quintal y uno los que se marcan en la Estación de NAVEGACIÓN.
3^a— Las barras que tienen de tener un largo fijo para á precios convencionales, lo mismo que los hierros que se están en la tarifa.
4^a— Se hacen descuentos sobre el importe de los facturas segun la importancia de los pedidos de clases de hierro que los componen y condiciones de pago.
5^a— La tarifa más adecuada á los 37 kilómetros del puerto de Gijón, y en la tarifa al mismo por el ferrocarril de Langreo.
Los pedidos se dirigirán á los S^{rs}. DURO Y C^a. Oviedo en La Felguera.

Tarifa de precios de los productos de Duro y Compañía en 1866, puestos a bordo en el puerto de Gijón (Archivo Histórico de Asturiana de Zinc). Por mar llegaba el mineral de hierro y por mar salía el grueso de sus hierros laminados.

doctor en Ciencias Médicas), Antonio Palau de Mesa (41 años, gente de Cambios) y Manuel Sánchez Silva (53 años, senador y consejero de Estado); todos ellos residentes en Madrid y representados en la escritura de constitución por Pedro Duro Benito, socio gestor de Duro y Compañía. A ellos deben añadirse: Óscar de Olavarría Lozano, hombre de la casa sobre el que se hacía girar el proyecto, tres pilotos vinculados a la Compañía —Pedro Sagre Recacoechea, Luis Salvadegoitia Larrea y Julián de Lauceric Gabica— y Eduardo Martínez Marina López, dedicado a los negocios marítimos y cuñado de Óscar de Olavarría. La apor-

tación externa al “grupo” quedaba limitada a la fábrica de vidrios La Industria (Cifuentes, Pola y Compañía), y a uno de sus socios, Anselmo Cifuentes Díaz (presente en todos los grandes proyectos empresariales gijoneses de la época).

En virtud del artículo 25 de los Estatutos, los socios tendrían preferencia para la carga, y se les aplicaría una bonificación sobre los fletes que sería creciente hasta alcanzar el 6 por 100 cuando la participación fuera superior a 10.000 pesetas. De este modo, la fábrica de vidrios de Gijón, que puede ser considerada la más importante industria gijonesa en esas fechas, cuya

producción se dirigía mayoritariamente a los mercados exteriores, veía aseguradas importantes ventajas gracias a su participación de 35.000 pesetas. Reconocimiento especial se hacía de la fábrica de Duro, a la que, por si había lugar a dudas, se dedicaba el artículo 26, que señalaba que “la Fábrica Duro y Compañía disfrutará de la bonificación y preferencia del artículo anterior”.

Dos nuevos vapores, y una sustitución por naufragio

En 1868 dos buques de nueva construcción vendrían a incorporarse a la naviera de Olavarría: el *Victoria* y el *Duro*.

El *Victoria* era un buque de casco de hierro, de 55,32 metros de eslora, 7,40 de manga y 4,17 de puntal. Era, por tanto, ligeramente más largo que el *Bayo* aunque de menor manga y puntal, haciendo 476 TRB. Había sido construido en Greenock por encargo de la Compañía y trasladado a España por Pedro Sagre Recacoechea, a quien se le encomendó el cierre de la operación de compra, que ascendió a 212.500 pesetas. Se inscribió provisionalmente en La Coruña el 3 de octubre de 1868 (al folio 26 de la Lista 5.^a) y pasó a Gijón el 26 del mismo mes (Lista 5.^a, f. 14).

El *Duro*, construido también en Greenock y en torno a las mismas fechas, era el más pequeño de los tres. Medía 44,80 metros de eslora, 6,44 de manga y 3,64 de puntal, con un arqueo bruto de 238 toneladas. Como los anteriores, su casco era de hierro y había costado 187.500 pesetas. Inscrito provisionalmente en Santander el 18 de octubre (al folio 34 de la Lista 5.^a), retrasó su matrícula en Gijón hasta el 7 de octubre de 1872, haciéndolo entonces al folio 36 de la Lista 5.^a.

El año 1869 daría ocasión a los gestores de esta naviera a intensificar su actividad, no sin antes poner

a prueba su tesón. En julio de ese año naufragaría el *Bayo* en el Estrecho de Gibraltar, perdiéndose completamente¹⁶, y poco después el *Victoria* sufriría una fuerte avería que lo inmovilizaría durante un tiempo. No se arredraron sus armadores por esos contratiempos, e inmediatamente encargaron a los astilleros de Middlesbrough un nuevo vapor al que pusieron el mismo nombre del siniestrado. Se encomendó al ya citado capitán Lauceric, su supervisión y traslado a España, lo que hizo en noviembre de ese mismo año 1869. Medía el segundo *Bayo* 53,48 metros de eslora, 7,56 de manga y 4,06 de puntal, que hacían 408 TRB, y un costo de 254.362 pesetas. Fue inscrito en la matrícula de Gijón nada más llegar de Gran Bretaña (22 de noviembre de 1869). Sería también corta la vida de este buque, pues el 3 de noviembre de 1874 naufragaría en aguas de Tarifa a consecuencia de un choque con una corbeta inglesa (Lista 5.^a, f. 20).

Se incorporan el *Cifuentes* y el *Arana*

El naufragio del *Bayo* y la avería gruesa sufrida por el *Victoria* no enfriaron el ánimo de la naviera, y a la vista de la imparable marcha de la empresa siderúrgica —se estaba ultimando la construcción del tercer horno alto, que se encendería en 1870 (Ojeda Gutiérrez, 1985: 106)—, se estimó conveniente potenciar la capacidad de carga con la ampliación de la flota, encargándose dos nuevos vapores a Gran Bretaña.

La financiación de las nuevas construcciones iba a suponer una crecida suma, por cuya razón, durante el

¹⁶ Aunque en el Libro de matrícula figura como fecha del naufragio abril de 1870, creemos que se trata de un error, explicable por el retraso en la anotación (hecha en octubre de 1872). La pérdida del *Bayo* fue comunicada por el naviero gijonés Melitón González a su socio Antonio Suárez Pola (en Dundee), con fecha 17 de julio de 1869 (copiador de cartas de Antonio Suárez Pola, cortesía de Ignacio Pando).

invierno de 1869-70 se llevan a cabo los contactos oportunos para la captación de nuevos socios. No era esto tarea fácil, debido a la penuria de capitales que había en Asturias, como lo corrobora de forma harto expresiva Antonio Suárez Pola, miembro de la naviera rival Melitón González y Compañía (nos ocuparemos de ella en el capítulo siguiente), que en ese momento estaba haciendo el seguimiento de la construcción del segundo vapor de su compañía en Dundee:

“Escribí a varios puntos con el objeto de adquirir noticias sobre los vapores (que encargó la naviera Olavarría) y aún no recibí contestación.

¿Dónde encontrarían accionistas por 80.000 pesos? En Santander dudo hayan encontrado alguno; en Bilbao puede, pero donde encontrarían sería en Madrid, por medio de la casa Bayo. Esto no pasa de ser una presunción mía sin tener en qué fundarla”¹⁷.

Se sorprendía Antonio Suárez Pola de la captación del capital necesario para la compra de buques, preguntándose por su origen. Y no se equivocaba, como comprobaremos más adelante cuando nos ocupemos de la reconstitución de la Compañía. Ésta se decidió en Junta General celebrada el 30 de abril de 1870, en la que se acordó disolver la sociedad para reconstituirla bajo nuevas bases, a pesar de no haberse agotado el plazo social de diez años establecido en la escritura fundacional.

Como ya había ocurrido en la constitución de la sociedad en 1865, los gestores de la naviera no querían que los trámites jurídicos de su reconstitución y modificación frenaran los planes de inversión. Por eso, mientras aquéllos se iban ultimando, se encargó la construc-

ción de dos buques a Gran Bretaña: los que tomarían los nombres de *Cifuentes* y *Arana*, que comenzarían a navegar en noviembre de 1870 y enero de 1871.

El vapor *Cifuentes* se construyó en Newcastle en 1870; medía 57,94 metros de eslora, 8,75 de manga y 4,80 de puntal, con una capacidad de 475 TRB, y se valoró en 350.000 pesetas. Entregado en octubre de 1870, fue inscrito inicialmente el 17 de noviembre en la matrícula de Santander, al folio 46 de la 5.^a Lista, trasladándose a la de Gijón el 7 de octubre de 1872 (al folio 37).

El *Arana* fue construido en Middlesbrough en 1870, y era prácticamente igual de largo que el *Cifuentes* –57,85 metros de eslora– aunque con menos manga y puntal –8,28 y 3,66 metros–, lo que le daba algo menos de capacidad: 686 TRB. Estaba valorado en 450.000 pesetas. Se inscribió provisionalmente en Ferrol el 5 de enero de 1871 al folio 20 de la 5.^a Lista, para pasar a la de Gijón el 3 de junio del mismo año (Lista 5.^a, f. 31).

Las vidas de ambos buques serían muy distintas. La del *Arana* resultó muy corta, pues naufragaría apenas dos años más tarde, el 31 de mayo de 1873, mientras que el *Cifuentes* sería el de más larga vida y rendimiento para la Compañía, pues estaría navegando ininterrumpidamente con pabellón gijonés hasta 1912 en que fue vendido para Galicia, volviendo todavía a Gijón en 1918 para ser convertido en gabarra¹⁸.

¹⁷ Carta de Antonio Suárez Pola (Dundee) a Melitón González García (Gijón), de 24 de mayo de 1870 (copiador de cartas de Antonio Suárez Pola, cortesía de Ignacio Pando).

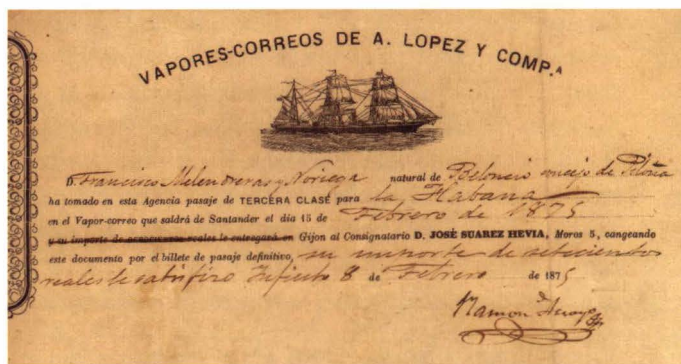
¹⁸ Por esc. de 8 de noviembre de 1870, Óscar de Olavarría dio poder a Ramón Cabrero, de Santander, para que “acepte la venta del vapor de hierro a hélice *Cifuentes* que tiene convenida con sus constructores en Inglaterra en precio de 15.400 libras que tiene entregadas”; y por otra de 6 de diciembre de 1870, a Nicasio Pérez para la adquisición del vapor *Arana* “que tiene convenida y pagada a sus constructores en Inglaterra” (ambas ante not. Pedro Álvarez, caja 16757, AHA). Los demás datos, Lista 5.^a, fols. 31 y 37.

El negocio del traslado de emigrantes

Al hablar de la fundación de Óscar de Olavarría y Compañía, recogíamos el objeto con que se formaba, que era la dedicación al cabotaje, subordinado a la misión de facilitar materias primas a la fábrica de Duro y distribuir sus productos. Sin embargo, aunque efectivamente el cabotaje seguía siendo la dedicación preferente, las circunstancias de los años setenta introdujeron una importante novedad: además del tráfico carbonero y siderúrgico, se intensificó también la emigración a Ultramar, que en esos años ya se podía considerar masiva. Ya no eran sólo las corbetas *Eusebia* y *Flora*, los bergantines *Tres Marías*, *Victoria*, *Rápido*, *Habana*, *Francisca*, *Pepé*,... los que, partiendo de los puertos de Avilés y Gijón llevaban emigrantes a Cuba. Desde hacía varios años, los vapores que tocaban los puertos de Santander o Vigo, tanto de navieras nacionales como extranjeras (y el gijonés *Jovellanos* también), iban cargados con estos jóvenes que se dirigían a Cuba en busca de fortuna.

En vista de los beneficios que reportaba el tráfico de emigrantes, los dos nuevos buques, *Cifuentes* y *Arana*, ambos de notable capacidad de carga, salieron del astillero británico acondicionados para el transporte de pasajeros. Se les autorizó a transportar hasta un máximo de 360 y 383 personas, respectivamente, cifras sensiblemente mayores que las de los veleros asturianos citados, habituales en esas travesías¹⁹.

¹⁹ El buque de vela asturiano de más capacidad (352 TRB) fue la corbeta *Villa de Avilés* (desguazada en 1870), que llegó a llevar en sus mejores viajes 300 pasajeros (cómo irían, teniendo en cuenta que el buque medía poco más de 30 metros de eslora!); los demás buques de vela sólo excepcionalmente llevaban más de 200 (véase García López, 2003: 134-142).



Resguardo de pasaje para La Habana en uno de los vapores de A. López y Compañía, expedido por el agente en Infiesto del consignatario de Gijón, que a su vez representaba a la naviera (Seminario Gonzalo Anes). La red de agentes mediadores facilitaba la salida de emigrantes.

Los primeros viajes a Ultramar los realizaron, el *Cifuentes* en noviembre de 1870²⁰, y el *Arana* en enero de 1871, es decir, acabando de llegar de los astilleros. Ambos viajes tuvieron por destino La Habana, haciendo escalas en La Coruña y Vigo para tomar más carga y pasaje. Aunque el precio que fijaban para el billete de primera clase era casi el doble del que cobraban los veleros (275 a 350 pesetas en éstos y 650 en el vapor, que les daban espaciosos camarotes), mantenían igual o incluso inferior el del sollado (200 pesetas) que era el que acogía a la gran mayoría de los que emigraban.

La captación del tráfico de emigrantes por los barcos de vapor fue rapidísima, de modo que en los comienzos de la década de 1870 se puede decir que el vapor había asestado el definitivo golpe de muerte a la vela (en el cabotaje ya lo había hecho), pues a la rapidez y

²⁰ El estreno del *Cifuentes* en los viajes transoceánicos se decidió a la vista de acontecimientos externos, según escribe Óscar de Olavarría con fecha 20 de octubre de 1870: “Habiendo decidido, en vista de la epidemia que se ha desarrollado en el Mediterráneo, que nuestro vapor *Cifuentes*, acabado de construir en Inglaterra, haga mientras aquélla desaparece, un viaje a La Habana con carga general y pasajeros...” (Carta a la Real Compañía Asturiana de Minas, AHAZ, Cartas, caja 1282, leg. 16).

seguridad, los vapores ofrecían unas mejores condiciones a bordo y un precio similar —o incluso inferior— del pasaje. Como ilustración de la sustitución de la vela por el vapor sirva un ejemplo: en los viajes que en 1871 hicieron desde Gijón a Cuba el bergantín *Habana* (uno de los veleros mayores, que en los años sesenta llegó a llevar 240 pasajeros), y el vapor *Arana*, el primero embarcó 34 pasajeros (a 225 pesetas los del sollado) y el segundo 230 (a 200 pesetas en tercera clase)²¹.

Para cerrar este epígrafe, recapitularemos diciendo que, a la altura de 1870-71, después del rápido y fuerte crecimiento experimentado en sus seis años de vida, la sociedad Óscar de Olavarría y Compañía mostraba una potencia y una solidez que la convertían en la primera naviera asturiana. Las 350.000 pesetas de capital con que se había constituido en 1865 se habían multiplicado por cuatro gracias a la reinversión de beneficios y a nuevas aportaciones de los socios, suma invertida en los cinco buques a vapor que constituían su flota: *Bayo* (2.º), *Victoria*, *Duro*, *Cifuentes* y *Arana*. Por eso, el anuncio de disolución de la sociedad para reconstituirla sobre nuevas bases que se hacía en abril de 1870, suponía el mejor indicador de la vitalidad de la Compañía, y por tanto de las expectativas favorables de sus gestores.

3. NUEVO IMPULSO DE ÓSCAR DE OLAVARRÍA Y CÍA. (1871-1878)

Abierto el proceso de liquidación de la sociedad, lo que tuvo lugar una vez vencido el plazo social, y pensando sus gestores que resultaba procedente recomponerla con una mayor suma de capital y sobre nuevas bases, se abrió un período de consultas y contactos para llevarlo a buen fin. Para conocer el pare-

cer de los socios, se les cursó una circular el día 12 de mayo de 1871 comunicándoles la próxima liquidación, e invitándoles a manifestar su postura ante la opción de reconstituir la sociedad.

Reconstitución y prórroga de la Sociedad

Los socios, ante la invitación que se les hizo de manifestar su parecer acerca de la prórroga de la sociedad, y las condiciones en que habría de hacerse, ofrecieron unánimemente su apoyo para continuar, respaldando la propuesta. En consecuencia, se procedió a protocolizar el nuevo reglamento, lo que se hizo con fecha 5 de julio de 1871. Veamos un resumen de su contenido²².

La nueva sociedad seguiría girando bajo la misma razón social de Óscar de Olavarría y Compañía, correspondiendo la gerencia a quien ya la venía desempeñando, Óscar de Olavarría y Lozano. El trabajo y la responsabilidad a que se le sometía se verían compensados por una remuneración del 2 por 100 sobre los fletes brutos de carga y pasaje.

En el articulado de los Estatutos se introducían algunas novedades. Ahora se fijaba como objeto dedicarse a la “explotación de buques de vapor que hagan la navegación de cabotaje y de altura”, recogiendo con este último vocablo —que no figuraba en la primera constitución— lo que ya venía siendo una realidad en los últimos años: los viajes transoceánicos. En cuanto a los socios, se les daba un voto por cada 5.000 pesetas de capital aportado, y se limitaba el peso de los mayores partícipes al fijar un máximo de 20 votos por socio; y se les exigía también una dedicación casi exclusiva a la Compañía, porque se les prohibía participar “en ninguna otra empresa de navegación cuyos vapores se dediquen a la misma carrera” (art. 33).

²¹ Escrituras de 19 de enero de 1871 y de 6 de marzo de 1871, notario Pedro Álvarez, caja 16758, fols. 35 y 301, AHA).

²² Esc. de 5 de julio de 1871, not. Pedro Álvarez, caja 16758, AHA.

En el capital de 1.547.672 pesetas con que se escrituraba la sociedad, participaban cincuenta socios

comanditarios, además del socio colectivo Óscar de Olavarría Lozano (cuadro 12).

CUADRO 12
Óscar de Olavarría y Compañía, S. en C.
Socios y aportaciones en 1871 (pesetas)

Julián Duro Benito (Madrid)	175.178	Sobrino y Compañía (Cádiz)	15.000
Anselmo Cifuentes Díaz (Gijón)	165.148	Juan Pedro Muchadas (Madrid)	15.000
Federico Bayo Retes (Madrid)	141.741	Gregorio de Aurre (La Felguera)	15.000
José Núñez Pernia (Madrid)	120.788	Manuel Aburto Azaola (Bilbao)	12.500
Óscar Olavarría Lozano (Gijón)	119.868	Blas Uribe Murguiarte (Güeñes)	12.500
Julián Laucérica Gabica (Bilbao)	69.392	J. Barroeta Anguisolea (Bilbao)	12.500
Pedro Duro Benito (La Felguera)	61.451	Benigno López y Hno. (Tarragona)	10.000
Pedro Sagre Recacoechea (Santander)	54.388	Francisco Padilla Orland (Almería)	10.000
Eduardo Martínez Marina (Gijón)	40.063	Melchor Sastre Barcia (Coruña)	10.000
Antonio Palau de Mesa (Madrid)	32.152	Escolástico Sirguero (Bilbao)	10.000
Federico Solaegui Mújica (Bilbao)	30.953	Enrique Viquera Garra (Bilbao)	10.000
Manuela Mon vda. de Pidal (Oviedo)	30.000	Federico Victoria de Lecea (Bilbao)	10.000
Testament. de Vicente Bayo (Madrid)	27.343	Eduardo Cifuentes Díaz (Gijón)	10.000
Sofía Arana, vda. de Victoria (Bilbao)	25.000	Lázaro Barúa Arteaga (Bilbao)	10.000
Eduardo Victoria de Lecea (Bilbao)	25.000	Francisco Iturribarría (Bilbao)	7.500
Luis M. ^a Tapia Parella (Madrid)	21.720	Carmen Parada, vda. de Arana (Bilbao)	7.500
Eustaquio García Blanco (Gijón)	20.132	Francisco Ramón López (Vivero)	5.000
Luis Salvidegoitia Larrea (Bilbao)	20.132	Antonio Menchaca Olaguíbel (Bilbao)	5.000
Garay, Ibarrola y Compañía (Marsella)	20.000	Santos Muñoz Medio (Gijón)	5.000
Manpoe y Hermanos (Valencia)	20.000	José Caveda Nava (Villaviciosa)	5.000
José Carvajal Pereira (Vigo)	20.000	Domingo González Coto (Gijón)	5.000
Blas Costales Salas (Pravia)	20.000	Francisco González Coto (Gijón)	5.000
Ernesto Winter Kern (Gijón)	19.576	Antonio González Arias (Gijón)	5.000
Luis Truan Lougeon (Gijón)	16.813	Casimiro Domínguez Gil (Gijón)	5.000
José González Acebal (Gijón)	15.834	José Domínguez Labarrieta (Gijón)	2.500
Ramón Alonso Ramos (Barcelona)	15.000	Suma	1.547.672

Fuente: Esc. de 5 de julio de 1871, not. Pedro Álvarez, caja 16758, f. 786, AHA.

La nueva sociedad mostraba una composición con bastantes cambios respecto a la de 1865. El más importante, la ausencia por fallecimiento del mayor socio, Vicente Bayo Duro. Aún así, se mantenía el dominio del grupo familiar Bayo-Duro, con el 26 por 100 del capital (que superaría el 50 por 100 si le añadiésemos otros partícipes próximos, como los Victoria de Lecea, Núñez, Olavarría, Sagre y Martínez Marina). Anselmo Cifuentes había asumido la participación de la fábrica de vidrios, de la que era socio, pasando a poseer el 10,7 por 100, siendo el segundo mayor accionista. Óscar de Olavarría aumentó su participación hasta el 8 por 100, el Marqués de Núñez la mantuvo en esa misma cifra, y también la aumentaron Pedro Sagre Recacoechea y Eduardo Martínez Marina. El resto de los antiguos socios –Julián de Laucérica, Luis María Tapia, Antonio Palau, Luis Salvidegoitia, Eustaquio García– seguía participando, incluso con cantidades mayores, pero con un menor peso relativo.

Por lo que se refiere a los nuevos partícipes que se incorporaban, podemos encuadrarlos en cuatro grupos: comerciantes y propietarios de la localidad o la región, casas de comercio de otras regiones, pilotos de la Compañía e inversores vizcaínos. El primer grupo, en el que se incluyen técnicos extranjeros como Winter y Truan (vinculados a la fábrica de vidrios), y *americanos* como José González Acebal y Blas Costales, constituía una representación realmente exigua para ser de la región, ya que, excluyendo a Anselmo Cifuentes, apenas superaba el 7 por 100. El segundo grupo estaría formado por algunas casas de comercio de diferentes puertos, como Garay Ibarrola y Compañía (Marsella), Manpoe y Hermanos (Valencia), José Carvajal (Vigo), Ramón Alonso Ramos (Barcelona), Sobrino y Compañía (Cádiz), Benigno López y Hermano (Tarragona), Francisco Padilla (Almería) y Melchor Sastre (La Coruña). Entre los pilotos encon-



tramos a Antonio Menchaca Olaguíbel, capitán del *Victoria*; Enrique Viquera Garra, capitán del *Bayo*; Santos Muñiz Medio y Luis Salvidegoitia Larrea. Y finalmente, un pequeño grupo de inversores vascos, alguno de los cuales quizá fuese marino de la casa.

El capital de la sociedad, según consta en la escritura de constitución, estaba íntegramente invertido en los cinco buques conocidos, cuyos valores contables eran los siguientes: *Victoria* 237.459 pesetas, *Duro* 207.730 pesetas, *Bayo* (2.º) 286.707 pesetas, *Cifuentes* 405.813 pesetas y *Arana* 409.963 pesetas. En total, 1.547.672 pesetas.

Más buques, en medio de la euforia naviera

La decisión de los socios de reconstituir la Compañía no era vana, y sin duda venía aconsejada por la intensa actividad y el dinamismo que en la comarca gijonesa se vivía en torno a esas fechas. En efecto, varios interesantes proyectos estaban tomando cuerpo en Gijón, vinculados o relacionados con el comercio, la industria y la navegación. Meses antes, se había constituido la fábrica de gas de Menéndez Valdés y Compañía, para el alumbrado público y privado²³; en

²³ Esc. de 28 de febrero de 1870, not. Pedro Álvarez, caja 16756, f. 445, AHA.

marzo de 1871 haría lo propio la sociedad Florencio Valdés y Compañía, con el objeto de construir y explotar un muelle y unos almacenes en el puerto de Gijón²⁴, lo que se llevaría a cabo produciendo una notable mejora en la infraestructura portuaria; y desde luego, la iniciativa de la compañía del Ferrocarril de Langreo de instalar en el *muelle del carbón* un nuevo *drop* (el tercero), que en 1873 ya estaba operativo.

Por otra parte, las favorables expectativas que se presentaban para el tráfico marítimo, impulsado por la intensificación de los embarques de carbón, habían dado lugar a la proliferación de nuevas matrículas de buques a vapor en Gijón entre 1869 y 1870: el *Asturias* y el *Covadonga*, de Melitón González (que estaba gestando la formación de una fuerte sociedad, que con la de Olavarría compartiría el liderazgo de la navegación regional); el *Gijón*, de Buenaventura Barbachano; el *Villa de Madrid*, de Claudio Alvargonzález y otros socios; el *Fátima*, de Óscar de Olavarría; los *Palmira* y *Sofía*, de Salcedo; en fin, los nuevos de Serapio Acebal-MacAndrew *Bilbao*, *Moratin*, *Góngora*, *Calderón*, *Vivar*, *Carpio* y *Quevedo* (si bien éstos habían sido adquiridos con capital británico y serían de presencia pasajera en Gijón, como hemos visto en el capítulo anterior). Todo ello creaba un ambiente de animación y coadyuvaba a sucesivas iniciativas, a lo que la naviera de Olavarría no podía sustraerse.

La Compañía, reconstituida, va a seguir con los bríos que la venían caracterizando, aprestándose a continuar la ampliación de la flota con nuevas adquisiciones. Pero las que ahora incorporará van a suponer un salto cualitativo, porque los dos nuevos



Vapor *Gijón*, ex *Marqués de Núñez* (Museu Marítim de Barcelona). Los vapores *Marqués de Núñez* y *Pedro J. Pidal*, con los que Olavarría pretendía establecer una línea con Ultramar, fueron vendidos en 1875 a la naviera Antonio López y Compañía, que los rebautizó como *Gijón* y *Coruña*. El *Gijón* se hundió en 1884 tras colisionar con el vapor inglés *Laxham*, con 110 víctimas.

buques que encargará a Gran Bretaña van a ser considerablemente mayores. Ya no serán vapores para hacer el cabotaje peninsular, sino para dar curso a un plan de más altos vuelos: se piensa introducir a la Compañía en el tráfico de Ultramar, estableciendo una línea regular atendida por los buques que se adquirirían, que serían bautizados como *Marqués de Núñez* y *Pedro J. Pidal*:

— *Marqués de Núñez*. El 5 de noviembre de 1872, Óscar de Olavarría da poder a la casa de comercio santanderina Cabrero, Gómez y Compañía, para que en su nombre acepte la venta a su favor del vapor que tiene convenido con sus constructores en Sunderland. Era un buque de 86,24 metros de eslora, 10,08 de manga y 6,37 de puntal, dimensiones que daban una capacidad de 1.608 TRB y lo convertirían en el mayor de todos los registrados en Asturias en el siglo

²⁴ Esc. de 3 de marzo de 1871, not. Pedro Álvarez, caja 16758, f. 287, AHA.

xix. Estaba equipado con una máquina de alta y baja presión de 300 caballos de fuerza, y tras su botadura se inscribió en Santander el 15 de enero de 1873, pasando en agosto de 1874 al folio 49 de la Lista 5.^a de Gijón²⁵.

– *Pedro J. Pidal*. Seis meses después, volvemos a encontrar un apoderamiento similar, también para firmar la escritura de compra de otro vapor que Olavarría había contratado en el mismo lugar, Sunderland. Debía de ser gemelo del anterior, y medía 86,24 metros de eslora, 10,12 de manga y 6,16 de puntal, con una capacidad ligeramente más baja (1.443 TRB). El barco fue inscrito provisionalmente en Santander el 19 de mayo de 1873, pasando a la Lista de Gijón el 26 de agosto de 1874. Este barco también se dedicaría a hacer viajes a América, como se recoge en una protesta de su capitán Pedro Sagre, de fecha 7 de mayo de 1874²⁶.

En 1873 hay un paréntesis negativo: el 31 de mayo, tras haber encallado en el Baixo do Traversa, en Caminha (Portugal), cuando se dirigía a Vigo desde Marsella y otros puertos del Mediterráneo, naufraga el *Arana*. No hay víctimas, y se salva parte de la carga, aparejo y máquina, pero el barco, que se había botado exactamente dos años antes, se pierde y causa baja (Lista 5.^a, f. 31).

En 1874 se incorporan tres nuevos buques, los tres construidos en Glasgow: el *Pilar*, inscrito el 12 de febrero al folio 46, de 48,82 metros de eslora,

7,02 de manga y 3,13 de puntal, de 393 TRB, valorado en 150.000 pesetas²⁷; el *Leonor*, inscrito el 26 de agosto de 1874, al folio 48, de 49,40 metros de eslora, 7,25 de manga y 3,70 de puntal, de 389 TRB, valorado en 212.500 pesetas; y el *Julián*, de 54,20 metros de eslora, 8,54 de manga y 4,33 de puntal, de 710 TRB, valorado en 393.000 pesetas. Los dos últimos de segunda mano, pues habían sido construidos en 1870 y 1869, respectivamente. Y al año siguiente (1875) se adquiere por 440.000 pesetas uno mayor, el *Paz*, construido ese mismo año en Sunderland y matriculado en Bilbao, de 60,12 metros de eslora, 8,60 de manga y 4,66 de puntal, de 777 TRB, que se inscribiría ese mismo año en la Lista de Gijón al folio 54 con el nombre de *Anselmo*²⁸.

Proyecto truncado: se abandona la línea de Ultramar

El año 1875 va a marcar un punto de inflexión en la marcha de la naviera, produciéndose unas decisiones muy significativas, que apuntan a un cambio de estrategia y a una moderación de su espectacular ascensión. El 22 de abril de 1875 fueron vendidos los dos mejores buques de la Compañía (los mejores por grandes y

²⁵ Esc. de 5 de noviembre de 1872, not. Pedro Álvarez, caja 16761, f. 1734, AHA; y Lista 5.^a f. 49. En el *Memorandum* elaborado por la Compañía Trasatlántica tras su hundimiento en 1884 (como *Gijón*), se le asigna 88,52 metros de eslora y 2.110 toneladas. Y González Echegaray (1968: 33), sin citar fuentes, da 90,64 metros de eslora y 2.100 toneladas de registro, tanto a este buque como al *Pedro J. Pidal* (*Coruña*).

²⁶ Escs. de 7 de mayo de 1873 y 7 de mayo de 1874, not. Pedro Álvarez, cajas 16762 y 16764, fols. 559 y 715, AHA; y Lista 5.^a, f. 50.

²⁷ Rafael González Echegaray (1976: 209) describe al *Pilar* de esta magnífica manera: “buque arrogante... de estampa velera; tenía la máquina a popa y la proa recta, arbolando tres palos. Llevaba un castillo de 23 pies, con su pescante de gata curvo entre el coronamiento y el palo trinquete; al centro tenía un alcázar con las balleneras,... y toda su facha, en caída, era armoniosa y proporcionada, con la chimenea blanca rematada en negro”.

²⁸ Lista 5.^a, f. 46 para el *Pilar* y f. 48 para el *Leonor*. Y Registro de la Propiedad, Libro de Buques n.º 1, hojas 14 y 12 (a falta de las hojas respectivas en el Libro de Matrícula) para el *Julián* y el *Anselmo*. Para este último, además, esc. de 1 de octubre de 1875, not. Pedro Álvarez, caja 16767, f. 2392, AHA.

VAPORES TRASATLANTICOS DE OLAVARRIA Y COMPAÑIA.
VIAJE CONOCIMIENTO POR CUADRUPLICADO. N.º 22

D. José María Comillas
 vapor español *La Comilla*
 con destino a *La Habana*
Barcelon y Cía

Se embarca a bordo del
 su Capitan *D. C. Barrio*
 y a la capitación de *San Miguel*
 los efectos que a continuación se expresan.

MARCAS.	NÚMEROS.	MULTOS.	CLASE Y CONTENIDO.	PESO. Libras.	VALOR. Pesetas.	IMPORTE DEL FLETE. Pesetas.
<i>M. B. y C.</i>	<i>168</i>	<i>1</i>	<i>Canastas de castañas</i>	<i>2485</i>	<i>2</i>	<i>108 50</i>
<i>D. L.</i>						<i>10 55</i>
						<i>90</i>
						<i>Recibo 120.25</i>

Conforme con las condiciones del dorso.
 El Capitan, *Antonio López y Compañía*
 El Cargador, *Antonio López y Compañía*
 El Consignatario, *Antonio López y Compañía*

Conocimiento de embarque de 168 canastas de castañas para La Habana, en el vapor *Comillas*, de A. López y Cía. (Seminario Gonzalo Anes). Obsérvese que se utiliza como impreso uno de la frustrada línea de vapores trasatlánticos de Olavarría, tras su renuncia en favor de la naviera de Antonio López.

por nuevos) *Marqués de Núñez* y *Pedro J. Pidal* a la naviera Antonio López y Compañía, de Barcelona, que los rebautizaría como *Gijón* y *Coruña*. Se firmó la venta en La Habana, a donde ambos barcos habían hecho ya varios viajes con el pabellón gijonés.

La venta conjunta importó 2.411.700 pesetas (Lista 5.ª, fols. 49-50), y hay que suponer que fue un buen negocio para Olavarría, pero hace surgir algunos interrogantes: ¿Sucumbía Olavarría ante la imparable expansión de la naviera del futuro Marqués de Comillas, y su estrategia para eliminar competencia en viajes a Ultramar apoyada en sus privilegios? ¿Se pretendía iniciar un proceso de desinversión? ¿O simplemente se aprovechaba la oportunidad de obtener plusvalías con la operación?

Desde luego, la decisión comportaba una resignación a abandonar un proyecto recién iniciado (y con buenas expectativas, porque la emigración a América empezaba a ser masiva), pero también es cierto que con la renuncia Olavarría recibía sustanciosas compensaciones, que podrían explicar la operación como un mero negocio. Desconocemos el coste de los buques vendidos, por lo que no se pueden hacer cálculos sobre el beneficio obtenido por su venta. Pero sí sabemos que en adelante la naviera de Olavarría sería la encargada de canalizar los embarques para los vapores de López con salida de Santander, sin coste adicional²⁹, lo que le aseguraba una importante actividad, que derivaría en las consiguientes ganancias por comisiones³⁰. Así pues, dejando aparte las expectativas de futuro de la línea de Ultramar, Olavarría obtuvo beneficios de la transacción. En cuanto a la posibilidad de buscar con ello una desinversión, queda la duda, porque si es verdad que vendió los dos grandes buques, también lo es que en torno a las mismas fechas había adquirido los *Pilar*, *Leonor*, *Julián* y *Anselmo*, que sumaban un tonelaje similar.

Fuera cual fuera la motivación, lo que es evidente es que estas modificaciones en la estructura de la flota indican un cambio en la estrategia comercial de la Compañía, con la rectificación de

²⁹ El 1 de noviembre de 1876, Olavarría escribe: "...los vapores de mi cargo están en combinación con los de la Empresa A. López y Cía., y admiten aquí carga para estos últimos por la misma tarifa que rige en Santander (Carta a la Real Compañía Asturiana de Minas, AHAZ, Cartas, caja 1306, leg. 23).

³⁰ En la nota necrológica que el diario gijonés *El Noroeste* dedica al fallecimiento de Óscar de Olavarría (28 de enero de 1902), se afirma que Antonio López, "al verse objeto de una competencia que podía serle fatal, solicita un arreglo con el naviero gijonés, lo acepta éste bajo bases ventajosas, y abandonando semejante empresa vuelve sus miras al mayor desarrollo y fomento de la navegación de cabotaje".

una aventura apenas emprendida. ¿Fue voluntaria o forzada la decisión? Lo que es indudable es que con la venta de los buques mayores y las compras de barcos de medio porte se producía la vuelta a su actividad tradicional, el cabotaje peninsular, actividad que le venía dando buenos resultados desde hacía ya veinte años.

De hecho, pocos meses más tarde, en 1876, Olavarría adquiere un nuevo vapor, el denominado *La Felguera* (que se inscribirá en la lista de Gijón meses más tarde, el 25 de noviembre, al folio 58). Era un buque nuevo, construido en Middlesbrough, de 57,86 metros de eslora, 8,76 de manga y 4,78 de puntal, de 731 TRB, valorado en 376.250 pesetas. Tendría corta vida, pues iría a pique en la noche del 23 de enero de 1880, tras ser abordado por el vapor británico *Ardantine* en las proximidades del Cabo San Antonio (Lista 5.ª, f. 58).

Desde luego, lo que sí es cierto es que la actividad de la naviera no sólo no decaía, sino que parecía cobrar nuevos bríos, puesto que incluso se planteó intensificar el cabotaje con el establecimiento de una línea regular con frecuencia semanal:

“Nos proponemos organizar un servicio regular y semanal entre los diferentes puertos del litoral de España, dedicando a la navegación hasta Barcelona a los vapores *Anselmo*, *Cifuentes*, *Julián*, *Duro*, *Victoria* y *La Felguera*, y destinando a Sevilla los vapores *Pilar*, *Leonor* y *Adolfo*.

Como pensamos también que los mencionados vapores recojan en los puertos de escala la carga que hay para los diversos puntos de la costa de esta provincia en que nuestros buques no pueden entrar por su calado, nos hemos puesto en combinación con los señores Olavarría, Marina y Compañía, a cuyos vaporcitos *Sofía*, *Palmira*, *Nalón*, *Fátima* y *Carmen* se trasbordará

aquí aquélla carga, para que ellos la conduzcan a los puertos de su destino”³¹.

El 15 de julio de 1876 naufraga el *Duro*, y siguiendo lo que parece norma de la Compañía, se adquiere otro barco para sustituirlo, dándole igual nombre. Será uno de segunda mano, aunque de reciente construcción, que se compra por 287.500 pesetas a la casa Hijos de Pombo, de Santander; se trataba del vapor que llevaba el nombre de la casa, *Hijos de Pombo*, que había sido construido para esa firma en Glasgow en 1874, y que tras el traspaso se matricula en Gijón el 14 de noviembre de 1876 con el nombre de *Duro* (por tanto, el 2.º). Medía 54,60 metros de eslora, 7,85 de manga y 4,14 de puntal, dimensiones que daban 476 TRB (Lista 5.ª, f. 57).

Recapitulando, hacia 1877-78, a punto de vencer el plazo social de la escritura de constitución, la sociedad Óscar de Olavarría y Compañía tenía en activo una flota de nueve vapores: *Victoria*, *Cifuentes*, *Pilar*, *Leonor*, *Julián*, *Anselmo*, *Duro* (2.º), *La Felguera* y *Adolfo*, que sumaban en junto 4.940 TRB.

4. ÚLTIMA ETAPA DE ÓSCAR DE OLAVARRÍA Y COMPAÑÍA (1878-1888)

La trayectoria ascendente de la naviera de Olavarría (y Duro), iniciada en 1865, va a culminar en la etapa que ahora estudiaremos, es decir, la que se abre con la reconstitución de 1878. Como, por definición, lo que culmina antecede al declive, veremos cómo se va a ir produciendo éste paulatinamente, hasta

³¹ Carta de Óscar de Olavarría y Compañía a la Real Compañía Asturiana de Minas, de 23 de mayo de 1876 (AHAZ, Cartas, caja 1306, leg. 23).

conducir a la definitiva disolución. Asistiremos al final de la experiencia de coparticipación en negocios navieros de la siderúrgica Duro y Compañía con Óscar de Olavarría y Lozano.

Prórroga de la Sociedad por otros diez años

En 1878 se acuerda por los socios una nueva reconstitución y prórroga de la Compañía, que se encuentra en un momento muy favorable, después de unos años de fuerte crecimiento (y hay que pensar que también de fuertes beneficios). El 15 de febrero de 1878 se elevan a escritura pública los nuevos estatutos de la sociedad, que iba a seguir girando bajo la misma razón social de Óscar de Olavarría y Compañía, S. en C.

Aunque hay una evidente continuidad, es posible detectar ligeros cambios que confirman el cambio de estrategia del que más arriba nos hemos ocupado: cuando en los Estatutos se habla del objeto de la so-

ciudad, se apunta un leve matiz diferenciador, que hace pensar en una reducción de objetivos, para volver a centrarse en el cabotaje peninsular. Si en 1871 se había fijado como objeto de la sociedad “la explotación de buques de vapor que hagan navegación de cabotaje y de altura”, ahora, en 1878, el objeto se concreta en “la adquisición y explotación de buques de vapor destinados a largas o cortas navegaciones,... y principalmente por ahora la conducción de pasajeros y cargas entre los principales puertos del litoral de España, sin perjuicio de dedicar los referidos buques a más larga y distinta navegación”. Estas dos últimas líneas son inequívocas de la vocación “principal” de dedicarse al cabotaje peninsular, dejando relegados a mera excepción los viajes trasatlánticos.

La duración de la sociedad se fijaba en diez años, y el capital social escriturado ascendía a 3.104.029 pesetas, valoración de los buques de su propiedad en las cantidades reflejadas en el cuadro 13.

CUADRO 13

Buques de Óscar de Olavarría y Compañía en 1878

Folio	Nombre	Matrícula	TRB	Valoración (pesetas)
14	<i>Victoria</i>	1868	476	380.888
37	<i>Cifuentes</i>	1870	737	405.813
46	<i>Pilar</i>	1874	393	299.521
48	<i>Leonor</i>	1874	389	234.343
53	<i>Julían</i>	1874	710	393.837
54	<i>Anselmo</i>	1875	777	440.764
58	<i>La Felguera</i>	1876	731	420.185
57	<i>Duro (2.º)</i>	1876	476	317.900
4 (Bi)	<i>Adolfo</i>	1861	251	210.779
Sumas			4.940	3.104.030

Fuente: Escritura de constitución y Lista 5.ª. Obsérvese la incorporación del *Adolfo* (Lista 5.ª de Bilbao, f. 4), hasta entonces de la propiedad de Duro y Compañía.

VAPORES ANSELMO, LA PELGUERA, CIPIENTES, JULIAN.
VICTORIA, DURO, PILAR, LEONOR, ADOLFO.

VAPORES DE OSCAR DE OLAVARRÍA Y COMPAÑÍA.
VIAJE 14 N.º 93 CONOCIMIENTO TRIPLICADO.

Yo D. *José Guzmán*
Español
H. *O. de Olavarría*
con destino a *Coruña*
y consignado a *D. G. Aguirre Labana*

Capitan del Vapor
he recibido de

	REALES.		BULTOS.	CLASES.	MARCAS.	NÚMEROS.	PESO.		CONTENIDO.
	Arrobas.	Cts.					Arrobas.	Cts.	
Flete de... arb. a	30	39	34	Chapas embacaz					<i>506 1/2 lbs. Zinc en clavo grampa y chapas a peso</i>
Copa... p. %		51	1	a tado pizas					
Derechos de descarga			1	sagunto					
Gastos... De embarque De desembarque									
	31	90							

Recibi el flete
El Consignatario,

Convenido con las condiciones del dorso.
El Cargador,

Recibi á bordo,
Admitase á bordo, sin garantir la cabida.
El Consignatario,

Gijón 3 de Agosto de 1878
J. de Guzmán

O. DE OLAVARRÍA Y CA. GIJÓN.
OSCAR DE OLAVARRÍA GIJÓN.
O. DE OLAVARRÍA Y CA. GIJÓN.

Conocimiento de embarque de la naviera de Olavarría en su mejor época, cuando contaba con una flota de nueve buques que sumaban 4.940 toneladas de registro bruto (Archivo Histórico de Asturiana de Zinc).

Comparando estas cifras con las de 1871, destaca el fuerte crecimiento experimentado por la naviera, pues tanto el tonelaje como el capital invertido resultan duplicados. No hay duda de que el punto de partida es mejor que en la fecha anterior. Por eso hay que anticipar que los futuros problemas que harán mella en la sociedad en los próximos años obedecerán más a causas externas que internas.

La escritura de reconstitución hace una exposición de motivos que resume la trayectoria de la sociedad, cuando justifica el mayor volumen del capital social:

“El natural crecimiento y desarrollo de las operaciones de la sociedad, así como también los acci-

dentos propios de esta industria, hicieron al poco tiempo necesario el aumento del capital, tanto para la subsanación de los siniestros ocurridos como para la adquisición de los nuevos buques, capitalizando utilidades y acumulando con tal motivo varias cantidades los socios y admitiéndose otros en participación”.

Efectivamente, el número de socios (comanditarios) se duplicó, pues ahora eran 90 los que participaban. Sería demasiado prolijo recoger la relación de nombres de todos ellos, por lo que nos limitaremos a transcribir los de los 50 mayores inversores (cuadro 14).

CUADRO 14

**Óscar de Olavarría y Compañía, S. en C.
Socios (50 mayores) y participaciones en 1878 (pesetas)**

Óscar de Olavarría Lozano (Gijón)	507.938	Elena Fernández, viuda de Pellico	25.000
Julián Duro Benito (Madrid)	325.000	Félix Cifuentes Díaz (Gijón)	25.000
Anselmo Cifuentes Díaz (Gijón)	302.500	Hilario Nava Caveda (Oviedo)	25.000
Félix Hernáez Montes (Madrid)	149.464	Lucas Arrizabalaga (Carril)	24.732
Federico Bayo (Bilbao)	122.906	Carbajosa y Compañía (Valencia)	23.110
Pedro Duro Benito (La Felguera)	113.480	Bernardo Fran Mesa (Madrid)	22.400
Juan José Núñez Pernia (Madrid)	82.900	Leonardo Victoria Lecea (Bilbao)	21.834
Eduardo M. Marina López (Gijón)	71.694	Ramón A. Ramos (Barcelona)	21.545
Pedro Sagre Recacoechea (Santander)	67.328	Marquesa viuda de Pidal (Oviedo)	20.590
Eustaquio García Blanco	54.456	Victoriano Alonso Arambarri	20.000
Ignacio Patac Triay (Gijón)	50.116	Hermanas Muñiz (Gijón)	20.000
Antonio Palau de Mesa (Madrid)	50.000	Florencio Valdés Menéndez (Gijón)	19.607
Viuda de Laucerica (Bilbao)	47.625	Eduardo Cifuentes Díaz (Gijón)	19.363
Gregorio Aurre Ibargüen (La Felguera)	45.688	Federico Victoria de Lecea (Bilbao)	16.526
Juan Díaz Aguirregoicoa (Madrid)	42.278	Blas de Uribe (Güeñes)	16.079
Gómez y Aparicio (Santander)	41.823	Marquesa viuda de Ferrera (Avilés)	15.000
Eduardo Victoria de Lecea (Bilbao)	35.817	Enrique Viquera (Bilbao)	15.000
José Caveda Nava (Villaviciosa)	35.355	Faustino Rodríguez San Pedro (Gijón)	15.000
Viuda de Carvajal (Vigo)	32.039	Garay, Ibarrola y Compañía (Marsella)	13.727
Sofía Arana, viuda de Victoria (Bilbao)	30.083	Blas Costales (Pravia)	13.727
M. Sastre y Compañía (Coruña)	28.078	Benigno López y Hermano (Tarragona)	13.113
Máximo San Vicente (Bilbao)	27.500	Victoria Echevarría	12.500
Lázaro Barcia Arteaga (Bilbao)	27.495	Dolores Melgares, viuda de Sequeiros	12.500
Ramón Lafuente (Vigo)	27.366	Concep. Pacheco, viuda de Martínez	12.500
Ricardo Sobrino (Cádiz)	26.910	Martínez Hermanos y Compañía	12.500

Fuente: Esc. de 15 de febrero de 1878, not. Evaristo de Prendes, caja 16797, f. 320, AHA.

Como la generalidad de los socios con aportaciones importantes relacionados en el cuadro 14 ya nos son familiares, no procede repetir una identificación como la hecha en las reconstituciones anteriores. Pero sí debemos hacer algunas consideraciones generales. La más relevante es que, como aparece con claridad, la Compañía sigue bajo el control del “Grupo Duro” (en el que incluimos a los Olavarría, Hernáez, Bayo, Marqués de Núñez, Victoria de Lecea, Palau, Sagre, Aurre y otros que ya conocemos de la etapa anterior), que con Anselmo Cifuentes agrupan más de la mitad del capital. Pero la gran novedad de la nueva configuración es el fuerte aumento de su masa social y su dispersión: ahora son ya 90 los socios, y gran parte de ellos viven fuera de la provincia. Esto permite apuntar algunas observaciones, como la creciente interconexión financiera, la pujanza de la plaza de Bilbao, y la persistencia de la falta de capitales en Asturias.

Las aportaciones a la nueva sociedad no eran grandes sumas de banqueros o *americanos*, sino que una parte importante de ellas eran cantidades pequeñas, procedentes de ahorro de comerciantes y particulares, que buscaban su valorización en inversiones empresariales. Entre los nuevos socios hay comerciantes, abogados, viudas, empleados, ... incluso el maquinista del vapor *Leonor*, Francisco Iturribarría. Es el reflejo de una actividad económica cada vez más amplia y diversificada, que se traduce en el aumento de los negocios y profesiones, y en la generación de rentas.

Por lo que se refiere a la organización funcional, Óscar de Olavarría Lozano era confirmado como único gestor (socio colectivo, sujeto a responsabilidad ilimitada) desempeñando las funciones de director-gerente (plenas atribuciones). Como era también gestor de la (pequeña) naviera Olavarría, Marina y Compañía (antigua Salcedo y Compañía), se reconocía explícitamente en la escritura que ello no sería

obstáculo para el cargo que se le encomendaba³². Se establecía también una comisión Inspectora (en otro lugar nos hemos ocupado de esta institución, también llamada Comisión Consultiva), que estaría formada por los cuatro mayores partícipes con domicilio en Gijón, y que habría de reunirse mensualmente para examinar las cuentas y acordar con el gestor las contrataciones, la aplicación de beneficios y demás asuntos importantes.

Como decimos, la situación de la naviera en el año de su refundación (1878) era próspera, en medio de una coyuntura favorable. El tráfico de cabotaje a través del puerto de Gijón había venido aumentando durante los años setenta, llegando en 1880 a sobrepasar por primera vez las 100.000 toneladas de movimiento global (Frax Rosales, 1981: 93). Dos mejoras portuarias habían contribuido a hacerlo posible: para las entradas, el nuevo muelle de Lequerica (operativo desde 1864) y para los embarques de carbón la instalación de unos castilletes para carga (los *drops*), el tercero de los cuales estaba funcionando en 1873³³. Además, se estaba gestando un proyecto de ampliación del puerto, que incluía un nuevo muelle hacia el oeste: la Sociedad de Fomento de Gijón, S. A., que nacía en 1879 con el objeto de concluir las obras de desecación y aprovechamiento de la antigua playa de Pan-

³² El carácter emprendedor y dinámico de Óscar de Olavarría hacía que no se limitase a los negocios navieros. Días antes de reconstituirse la naviera, había encabezado la lista de promotores de un nuevo diario, que llevaría por nombre *El Comercio*, y apenas tres semanas más tarde, el 9 de marzo del mismo año 1878, tomaba posesión de la Alcaldía de Gijón, a cuyo frente estaría durante más de un año.

³³ Los tres *drops* agilizaron los embarques del carbón que llegaba en el Ferrocarril de Langreo; sin embargo, la corta distancia a que estaban colocados, motivado por la escasa longitud del muelle, dejaba anulado a uno de ellos cuando cargaba un vapor de más de 50 metros de eslora. Es un dato más de cómo el crecimiento del tráfico y el desarrollo naviero iban por delante de las infraestructuras.

do para dedicarla a la edificación de instalaciones portuarias, uno de cuyos promotores era Matías Fernández Bayo³⁴.

Comienzo del declive e intentos de paliarlo

A pesar de esas señales de animación económica y portuaria que se prolongaron hasta 1880, pronto se iba a agotar esa coyuntura favorable. El tráfico iba a disminuir, y con él la trayectoria de la compañía, que vería frenada su marcha ascendente. Quizá pueda verse como un primer síntoma de ello el estancamiento en el número de vapores, sin ninguna incorporación desde 1876 hasta 1881 en que se compra el *José Ramón* (de segunda mano, matriculado el 11 de octubre de 1881). Su compra, además, no se hacía para ampliar la flota, sino para cubrir la baja del *La Felguera*, que había naufragado un año antes³⁵. Tenía el *José Ramón* 50,65 metros de eslora, 7,85 de manga y 4,78 de puntal, que hacían 498 TRB; fue adquirido por 165.000 pesetas, importe que suponía la mitad del coste de un vapor de nueva construcción³⁶.

Con el *José Ramón* se acaban las incorporaciones de buques, lo que era señal inequívoca de que la marcha de la naviera no era buena. Así pues, podemos decir que a comienzos de los años ochenta la naviera tocaba techo, para comenzar acto seguido el declive. Sus problemas tendrían mucho que ver con la aparición de

nuevos y potentes competidores de fuera de la región, especialmente de Vizcaya y Sevilla. Estas nuevas empresas iban a ir ganando posiciones en el cabotaje, y sin duda arrebatando tráficos a la naviera Olavarría. Por eso, ya en 1879 Óscar de Olavarría, presagiando dificultades, intentaba emular lo hecho en otros puertos para protegerse de la concurrencia externa, como recoge Martín Rodrigo Alharilla en nota de un consignatario barcelonés que se hace eco de la petición de Olavarría, en el sentido de “que si se averigua algo sobre el intento de refundir las dos líneas de vapores de Tintoré, y Serra y Calsina, se les avise, si es posible anticipadamente, para ponerse de acuerdo con los srs. Melitón González y Compañía en el mismo sentido”³⁷.

El año 1879 abriría un período de fuerte crecimiento de empresas navieras en España. En esa fecha se constituyó en Bilbao la Línea de Vapores Serra, y en los años siguientes irían apareciendo la Compañía de Navegación La Flecha (1882), la Compañía Bilbaína de Navegación (1883), y la Sociedad Marítima de Vizcaya (1885). Las dos primeras vinculadas al capital inglés, con líneas regulares entre Liverpool, Norte de España y Las Antillas, y las otras dos para la navegación en *tramp* para la distribución del mineral de hierro vizcaíno. Por lo que se refiere a Sevilla, la sociedad Ybarra y Compañía absorbía en 1885 a la firma bilbaína J. M. de Ybarra y Compañía, quedando configurada como la más importante naviera de las que se dedicaban al cabotaje peninsular (Valdaliso Gago, 1991: 116-117).

En cuanto a la navegación transoceánica, a la que a mediados de la década anterior parecía que se iba a extender regularmente la actividad de Olavarría, iba a quedar bajo el dominio de las grandes compañías sub-

³⁴ Esc. de 18 de octubre de 1879, not. Antonio García Mon, caja 16845, f. 724, AHA.

³⁵ El *La Felguera* naufragó el 23 de enero de 1880 cerca del cabo San Antonio, abordado por el vapor inglés *Ardantine* (Lista 5.ª, f. 58).

³⁶ El *José Ramón*, de casco de hierro y aparejo de goleta, había sido construido en Gran Bretaña en 1876, y había tenido los nombres de *Natividad*, *Tercer Barreras* y *Montero Ríos*, antes de ser adquirido en Vigo por Óscar de Olavarría (Lista 5.ª, f. 61).

³⁷ De una carta de Ricardo Ramos (consignatario de Olavarría en Barcelona) a su padre, de fecha 9 de septiembre de 1879 (Rodrigo Alharilla, 2004: 35).

vencionadas del Marqués de Comillas y del Marqués de Campo, a las que se unirían otras no tan importantes, aunque de dimensión considerable, como José Roca y Compañía, Tintoré y Compañía o Pinillos, Sáenz y Compañía (Valdaliso, 1991: 114-116; véase también nuestro capítulo 2 para las navieras de Roca y Sáenz).

En este contexto, y a la altura de 1885, el tonelaje global de los buques matriculados en Gijón era mucho menor que el de los puertos de Barcelona o Bilbao (suponía en torno al 10 por 100 de cada uno de éstos); incluso resultaba pequeño con relación al de los de Sevilla y Cádiz (aproximadamente el 40 por 100) (Valdaliso, 1991: 114). Bien es verdad que en el caso de alguno de esos puertos ese volumen global de tonelaje estaba parcialmente distorsionado por la existencia de grandes buques trasatlánticos, pero incluso refiriéndose a los barcos empleados en el cabotaje, los buques asturianos eran de pequeñas dimensiones comparados con los de otras regiones, condicionados, como ya sabemos, por las limitaciones de los puertos de Gijón y Avilés. En la Introducción hemos visto los buques matriculados en Bilbao en los años ochenta, que duplicaban o triplicaban el tonelaje de los mayores buques asturianos.

De estos condicionantes participaba la sociedad Óscar de Olavarría y Compañía, que por esta razón

se veía dificultada para conseguir economías de escala. Y así, como dice el profesor Nadal, si bien por el puerto de Gijón salían grandes cantidades de carbón para todos los puertos de España, las partidas eran de “dimensiones liliputienses”, lo que unido a los retornos escasos, ejercía una negativa repercusión sobre los costos, y por ende sobre su competitividad (Nadal Oller, 1975: 141-148)³⁸.

Dadas las circunstancias citadas, a lo largo de los años ochenta se iba a configurar una situación poco favorable para la sociedad Óscar de Olavarría y Compañía. A la fuerte competencia de las nuevas navieras extrarregionales, que incidía sobre el factor de carga, se iba a unir el estancamiento de los embarques de carbón y de los transformados de hierro (afectados estos últimos por la pujanza vizcaína), y en general del tráfico portuario, de modo que probablemente la compañía naviera vio empeorar sus resultados. Una muestra inequívoca del descenso del tráfico portuario se aprecia en los resultados de la sociedad Florencio Valdés y Compañía, que había construido un muelle privado con embarcadero, grúa y servicio de almacenes y gabarras —el conocido como *El Muellín*—, y que en los años ochenta asistió a un persistente descenso de su movimiento y resultados (ver cuadro 15).

CUADRO 15

Florencio Valdés y Compañía, S. en C. Cargadero, gabarras y almacenes en el Muelle Norte. Producto de la actividad y beneficios (pesetas)

	1883	1884	1885	1886	1887	1888
Producto de carga y descarga, alquiler de gabarras y almacenes . .	47.743	44.423	37.613	31.612	26.516	22.180
Beneficios	28.171	24.821	23.098	18.021	12.752	11.298

Fuente: Documentación de la Compañía (cortesía de Ignacio Pando García-Pumarino).

³⁸ Sin negar la influencia negativa de la falta de retornos, quizá haya que suavizar la idea de que éstos resulten determinantes, a juzgar por las conclusiones del estudio de Torres Villanueva sobre la na-

viera de Sota y Aznar, cuyos mejores resultados en 1896 y 1899 fueron obtenidos en tráficos con retorno en lastre (Torres Villanueva, 1991: 26-27).

Con este panorama, la naviera Óscar de Olavarría y Compañía se veía obligada a reconsiderar su estrategia comercial, lo que exigía analizar la situación y tomar medidas correctoras. Una de las estudiadas en 1885, desde luego coherente con las circunstancias, y que se planteaba como solución inaplazable, era conseguir un aumento de tamaño que le pudiera permitir obtener mayor cuota de mercado, y para lograrlo juzgaron como más positivo y favorable hacerlo mediante una fusión con otra compañía. Con tal objeto, se dirigieron a la otra naviera asturiana importante, la Sociedad de Vapores de Melitón González y Compañía, proponiéndoles dicho plan de fusión. El 11 de junio de 1885 daban el primer paso:

"En vista de las desfavorables circunstancias que vienen haciendo tan precaria la vida de las empresas de vapores dedicadas al cabotaje en el litoral de nuestra Península, y siendo de temer que la situación vaya empeorándose de día en día con la concurrencia de nuevos buques que van a ser dedicados a la misma navegación que los nuestros, nos creímos en el deber de llamar la atención de nuestros co-asociados acerca de tal estado de cosas y proponerles los medios a nuestro juicio más apropiados de hacer frente con menos desventaja a las adversas circunstancias que nos amenazan.

Estimando en primer término la conveniencia de establecer un servicio semanal en días determinados con salidas fijas de los principales puertos de la costa, nuestra Sociedad, reunida en Junta General extraordinaria que tuvo lugar el 8 del corriente, acordó que se gestionase la fusión de nuestra Empresa con otra u otras de su clase hasta contar con el número de vapores necesarios para aquél objeto"³⁹.

³⁹ Carta de Óscar de Olavarría y Compañía a Melitón González y Compañía, de fecha 11 de junio de 1885 (Libro de Actas de Melitón González y Compañía, FMEV).

YBARRA Y COMPA
SEVILLA

LINEA REGULAR DE GRANDES VAPORES
ENTRE
BILBAO, SEVILLA, MARSELLA
Y PUERTOS INTERMEDIOS.

VAPORES DE LA COMPAÑIA.

CABO MACHIGHAGO	2.500	LA CARTUJA	1.150
CABO QUEJO	2.300	VIZCAYA	1.100
CABO PEÑAS	2.300	VASCO	1.100
CABO ORTEGAL	2.300	TRIANA	1.000
CABO FINISTERRE	2.300	IBAIZABAL	1.000
CABO TRAFALGAR	2.300	LUGHANA	850
CABO PALOS	2.300	CABO MENOR	350
CABO CREUX	2.300	CABO TORRES	300
ITÁLICA	1.400	CABO S ^{TA} MARIA	200

Maclure & Co. Lith^{rs} London.

Desde 1885 la flota de vapores de la compañía Ybarra se aplicó con fuerza al cabotaje peninsular, con unos fletes sensiblemente más bajos que las navieras asturianas, que se resintieron de la fuerte competencia (Membrete de un conocimiento de embarque, Archivo Histórico de Asturiana de Zinc).



LINEAS DE VAPORES
DE
O. de Olavarría y Compañía
Y
Meliton González y C.^a
GIJÓN.
SERVICIO COMBINADO, FIJO
Y SEMANAL.

El Sábado 8 del corriente, saldrá de este puerto para Barcelona y escalas, el vapor
JOSE RAMON,
Su capitan D. Santos Muñiz.
El Domingo, 9 del corriente, saldrá de este puerto para Santander, el vapor
CIFUENTES,
Su capitan D. José A. Menendez.
Le despachan Sres. O. de Olavarría y Comp.^a
El Martes, 4 del corriente, saldrá para Sevilla y escalas, el vapor
PILES,
Su capitan D. Agapito Gonzalez.
El Domingo 9 del corriente, saldrá de este puerto para Bilbao, el vapor
ASTURIAS,
Su capitan D. Pablo Garcia.
Les despachan Sres. Marina. Mencha-
ca y Comp.^a 74

Anuncio en el diario *El Comercio* de la línea regular de vapores establecida conjuntamente por las navieras de Óscar de Olavarría y Melitón González en 1887 para afrontar la competencia de otras navieras extrarregionales.

Siguiendo este mandato, se entablan conversaciones entre las navieras de Olavarría y de Melitón González —las dos navieras asturianas más importantes—, con objeto de realizar la fusión de ambas⁴⁰. Pero el proyecto no cuajaría, siendo rechazada la fusión por decisión de los socios de Melitón González y Compañía en Junta General celebrada el 29 de mayo de 1886⁴¹. Quedaba abierta, eso sí, la posibilidad de desarrollar acuerdos de colaboración, y esos sí se realizarían, llegando más adelante ambas navieras a suscribir un compromiso de actuación conjunta y coordinada.

En 1886 algunos de los vapores de Ybarra —los más pequeños— tocaban los puertos de Gijón (*Luchana, La Cartuja, Triana, Ibaizabal, Vizcaya*) y de Avilés (*Cabo Torres*). Lo hacían con unos fletes sensiblemente más bajos que los de Olavarría (véase cuadro 16), lo que condujo a que se hicieran con buena parte de los embarques. Por ejemplo: en el caso del zinc de la Real Compañía Asturiana, el más pequeño de esos vapores, *Cabo Torres*, de 300 TRB, cargó en Avilés prácticamente la totalidad de las salidas del 1887, que hasta entonces se enviaban a embarcar a Gijón.

Este endurecimiento de la competencia, que se traducía en una pérdida de cargas y un descenso de los fletes percibidos, y que además vino a producirse en un momento de estancamiento del tráfico de cabotaje (años 1886 y 1887), tuvo para la naviera de

⁴⁰ Proyecto de fusión de las dos Compañías de Vapores de Oscar de Olavarría y Cía. y Melitón González y Cía., de Gijón, imprenta de *El Comercio*, Gijón, 1886 (Reproducido en Adúriz, 1983: 99-105).

⁴¹ La propuesta de fusión fue acogida favorablemente por el Gerente y Comisión Consultiva de Melitón González y Compañía, pero después de largos debates, fue finalmente rechazada en la Junta General de Socios celebrada el 29 de mayo de 1886 (Libro de Actas de Melitón González y Compañía, FMEV).

Olavarría un efecto negativo, que le haría replantearse su futuro, con las consecuencias que veremos más adelante. En 1886 se produce una pequeña desinversión, quizá para reducir gastos: el *Adolfo*, que entonces tenía 25 años, fue vendido en 11.500 pesetas, siendo convertido al año siguiente en gabarrón, lo que parece dar idea de su estado⁴².

CUADRO 16

Fletes para transporte de lingote de zinc y derivados, 1886 (Pesetas por tonelada)

Desde Gijón o Avilés a:	O. Olavarría y Cía.	Ybarra y Cía.
Pasajes	12,50	9,00
Bilbao	12,50	9,00
Santander	10,00	9,00
Galicia	15,00	9,00
Huelva, Cádiz, Sevilla	25,00	17,50
Mediterráneo	30,00	26,00

Fuente: AHAZ, Cuentas, cajas 130, 145, 169, 186, 194, conocimientos de embarque.

Pero al mismo tiempo, la competencia espoléó a la naviera gijonesa que, coordinada con la de Melitón González⁴³, mejoró el servicio y rebajó algunos fletes en sus líneas de cabotaje, lo que les permitió recuperar

⁴² Lista 5.ª de Bilbao, f. 4 y esc. de 14 de enero de 1886, not. Serapio Caballero, caja 16724, f. 17, AHA.

⁴³ La existencia de este tipo de acuerdos en el cabotaje es estimada por J. M. Valdaliso Gago como “extraña, o quizá poco conocida”, y este caso gijonés parece confirmar los posicionamientos teóricos por él recogidos, de que más que como acuerdo colusivo quizá deba verse como “una forma de cooperación empresarial” (Valdaliso Gago, 1997: 12-13), ya que surgía, no como una forma de imposición de condiciones o restricción de competencia, sino como una salida para superar deficiencias de escala y poder concurrir al mercado.

transitoriamente determinados tráficos, por ejemplo, el del zinc de la Real Compañía Asturiana de Minas: aunque Ybarra se había hecho en los años 1886 y 1887 con la casi totalidad de los embarques de zinc, su servicio no satisfacía a la Real Compañía, que lo estimaba “poco regular”, lo que determinó a ésta a negociar con Melitón González y Compañía (coaligado con Olavarría), de los que conseguirá una nueva tarifa, rebajando el flete a los puertos del Mediterráneo a 22 pesetas la tonelada desde Gijón, lo que daría como resultado que de nuevo las navieras asturianas se hicieran con ese tráfico durante 1888 y 1889⁴⁴.

Disolución y liquidación de la Sociedad

Pero a pesar de los esfuerzos de Olavarría para competir en el ajustado mercado de los fletes, se fueron apagando buena parte de las esperanzas despertadas, y los aires de pesimismo que derivaban de la difícil situación, hicieron que los dueños de la Compañía –probablemente encabezados por los componentes del “grupo Duro”– se plantearan la disolución de la sociedad, aprovechando la finalización del plazo social de diez años, que vencía en 1888.

Celebrada Junta General de socios el 29 de junio de 1888, se acordó en ella la liquidación de la Compañía, con una mínima discrepancia: sólo dos socios minoritarios, Faustino Rodríguez San Pedro (representado por Wenceslao Alvargonzález) y Manuela Larrañaga, mostraron su disconformidad con la medida. Para llevar a cabo el acuerdo se formó una Comisión Liquidadora, para la que se eligió a Óscar de Olavarría Lozano como presidente, a Anselmo Ci-

⁴⁴ Carta de Joaquín A. Villaverde al director de la Real Compañía, de 21 de enero de 1888 (AHAZ, Cartas, caja 1353, leg. 1), y respuesta del director, de 23 de enero de 1888 (AHAZ, Libro 549, f. 415).

fuentes Díaz como vicepresidente, y como vocales a Casimiro Domínguez-Gil Labarrieta, Primitivo Rodríguez Gómez e Ignacio Patac Triay. La Comisión convocó una Junta General Extraordinaria para el 15 de noviembre del mismo año de 1888, en la que se acordó llevar a cabo la enajenación de los buques y demás pertenencias sociales en pública subasta. Pero celebrada ésta el 12 de enero de 1889, no se presentaron licitadores, quedando por tanto sin efecto.

En virtud del resultado fallido de la subasta, el 25 de febrero de 1889 la Comisión Liquidadora sometió a la Junta General un nuevo pliego de condiciones para celebrar un segundo remate, propuesta que fue aprobada. Habría de hacerse una tasación pericial de los buques, tarea que fue encomendada a los ingenieros César Luaces y Enrique Stoldt; estos fijaron como baremo para el cálculo, el costo de un vapor nuevo en 300 pesetas por tonelada, las máquinas en 750 pesetas por caballo y las calderas en 500 pesetas por caballo-fuerza, rebajando las cifras en función de la antigüedad. Aplicando el baremo a los buques de la Compañía, resultaron las siguientes valoraciones: *Cifuentes* 156.800 pesetas; *Pilar* 37.770; *Leonor* 48.375; *Julián* 96.210; *Anselmo* 178.137; *Duro* (2.º) 55.000; y *José Ramón* 50.830 pesetas. En total, la flota se valoraba en 623.122 pesetas.

El segundo remate se celebró el 27 de abril de 1889, presentándose como único licitador Vicente Pérez Valdés, que ofreció 476.464 pesetas por los siete buques, más 16.701 pesetas por los pertrechos. En consecuencia, al no haber ninguna otra oferta, le fue adjudicado el conjunto patrimonial de la sociedad en 493.165 pesetas⁴⁵.

Así fue el final (provisional) de la naviera Óscar de Olavarría y Compañía, que habiendo sido promo-

vida por Duro y Compañía, funcionó bajo su tutela. Decimos final provisional porque, si bien la subasta mostraba un cambio de propietarios, en realidad los que formaban la antigua volverían a ver reconocidas sus participaciones, aunque bajo nuevas bases, lo que desarrollamos en el epígrafe siguiente.

5. RECOMPOSICIÓN BAJO NUEVAS BASES: OLAVARRÍA Y LOZANO, S. EN C. (1889-1902)

Una vez adjudicado el patrimonio de la naviera Óscar de Olavarría y Compañía a Vicente Pérez Valdés, éste manifestó haber hecho el remate para ceder la propiedad a Pedro Sagre Recacoechea, Florencio Valdés Menéndez y Valentín González Posada (los dos primeros, socios de la antigua naviera, y el tercero cajero de la misma). Estos, a su vez, declararon comprar los buques con la finalidad de conceder participaciones a algunos de los antiguos socios, y formar con ellos una nueva sociedad naviera. En realidad, poco iba a cambiar respecto a la antigua sociedad, pues volverían a aparecer algunos de los socios mayoritarios, entre ellos Óscar de Olavarría y Lozano.

Hagamos un paréntesis para apuntar que, justamente en esas fechas, Valentín González Posada y Florencio Valdés Menéndez, a título particular y por separado, compraban los buques *Carmen* y *Fátima*, que había puesto a la venta la naviera Olavarría, Marina y Compañía (de la que nos ocupamos al final de este capítulo).

Constitución de la nueva Sociedad

El 1 de junio de 1889 se constituyó Olavarría y Lozano, Sociedad en Comandita, con un capital social de 493.165 pesetas, materializado en los siete bu-

⁴⁵ Todo el proceso de la subasta y adjudicación, en esc. de 4 de mayo de 1889, not. Evaristo de Prendes, caja 16836, f. 854, AHA.

ques que se habían adquirido en pública subasta –*Cifuentes* (117.077 pesetas), *Pilar* (39.401 pesetas), *Leonor* (36.120 pesetas), *Julián* (71.837 pesetas), *Anselmo* (133.009 pesetas), *Duro* (2.º) (41.067 pesetas), y *José Ramón* (37.953 pesetas)–, más pertrechos y provisiones (16.701 pesetas), y en esa suma participaban los socios relacionados en el cuadro 17⁴⁶.

CUADRO 17

Olavarría y Lozano, S. en C. Socios y participaciones en 1889

	Pesetas	%
Óscar de Olavarría y Lozano	329.974	66,9
Anselmo Cifuentes Díaz	124.200	25,2
Pedro Sagre Recacoechea	13.455	2,7
Ignacio Patac Triay	10.091	2,0
Valentín González Posada	5.434	1,1
Florencio Valdés Menéndez	3.878	0,8
Celestino Margolles Viña	2.200	0,5
Casimiro Domínguez-Gil Labarrieta	2.070	0,4
Primitivo Rodríguez Gómez	1.863	0,4
Suma	493.165	100,0

Fuente: Esc. de 1 de junio de 1889, not. Evaristo de Prendes, caja 16836, AHA.

El cuadro 17 muestra una sociedad completamente distinta a la extinguida por lo que se refiere a la masa social. Es notoria la ausencia del “grupo Duro” y la reducción del número de partícipes, así como la

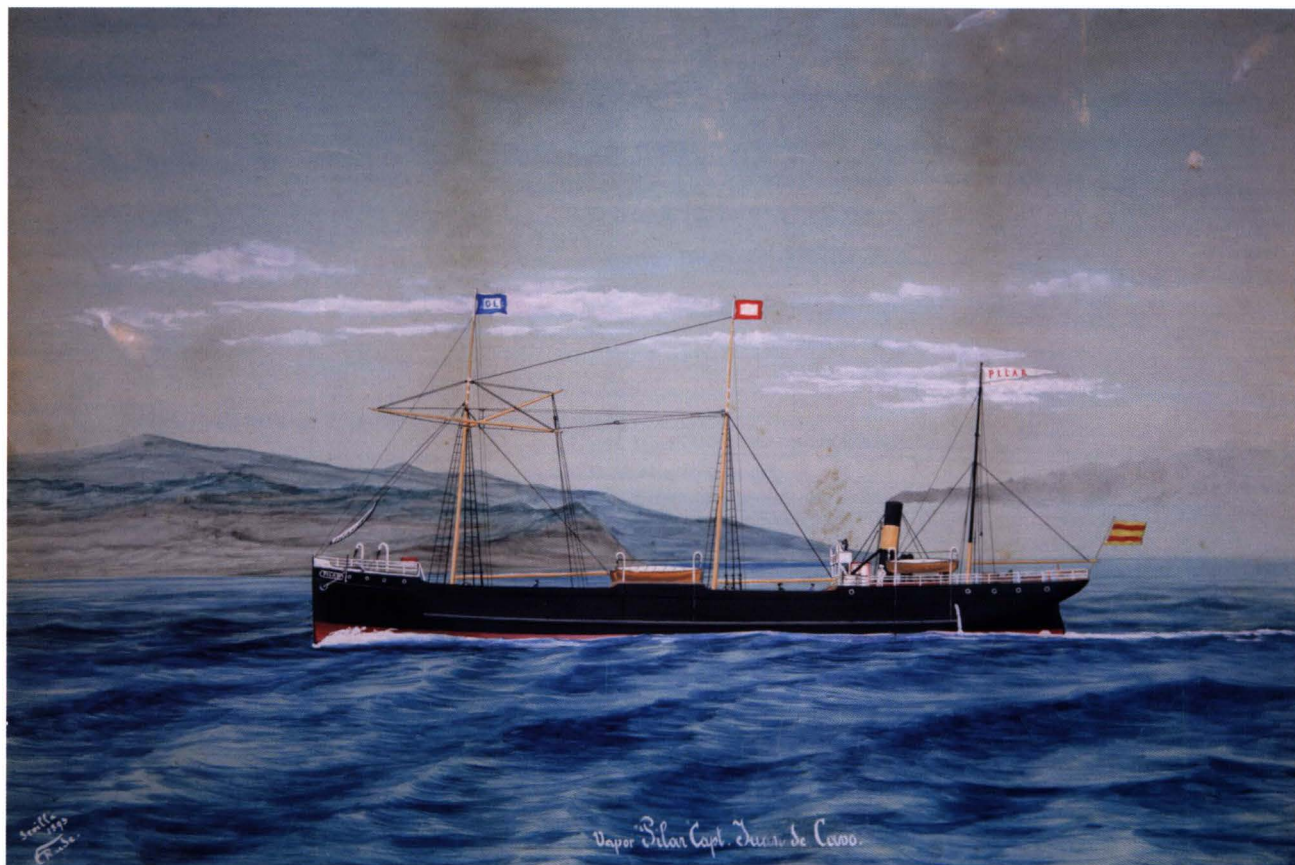


Membrete de la nueva denominación de la naviera: Olavarría y Lozano.

distribución del capital social, que en sus dos terceras partes pertenecía a Óscar de Olavarría, lo que lo convertía en propietario con pleno dominio. Si además consideramos que era el único socio colectivo (es decir, con responsabilidad ilimitada), y que se le asignaba la dirección de la Compañía, se puede decir que asumía todas las funciones. Sin embargo, se trataba de una formalidad sólo aparente, que escondía otros compromisos, como veremos más adelante.

Acompañaban a Óscar de Olavarría tres destacados industriales o comerciantes gijoneses, aunque el único que aportaba una suma de cierta relevancia –25 por 100 del capital– era Anselmo Cifuentes Díaz; los otros dos –Florencio Valdés Menéndez y Casimiro Domínguez-Gil Labarrieta– lo eran por cantidades simbólicas. El resto de los partícipes, que en conjunto aportaban sólo el 6,7 por 100 del capital, eran: un piloto de larga tradición en la casa (Pedro Sagre Recacoechea); un abogado (Primitivo Rodríguez Gómez); y tres antiguos empleados, vinculados a Duro y Compañía o a los negocios marítimos (Ignacio Patac Triay, Valentín González Posada y Celestino Margolles Viña).

⁴⁶ Esc. de 1 de junio de 1889, not. Evaristo de Prendes, caja 16836, AHA; y Registro Mercantil, Libros de Sociedades, Tomo 6, f. 59, hoja 44.



Vapor *Pilar* (acuarela de Rude). Rafael González Echegaray lo define como “Buque arrogante, de estampa velera; tenía la máquina a popa y la proa recta, arbolando tres palos. Llevaba un castillo de 23 pies, con su pescante de gata curvo entre el coronamiento y el palo trinquete; al centro tenía un alcázar con las balleneras, y toda su facha, en caída, era armoniosa y proporcionada”.

Reestructuración de la flota y recuperación

La nueva sociedad partía con una flota probablemente excesiva para la coyuntura regional de esos años, y además sus buques adolecían de unas dimensiones que a esas alturas los hacía poco competitivos por su escasa capacidad de carga. Quizá por eso se to-

mó la decisión de reestructurarla, comenzando a desprenderse de las unidades más pequeñas, los vapores *Leonor*, *Duro* (2.º) y *José Ramón*. Para ello, Óscar de Olavarría dio poderes a Ricardo Ramos, su antiguo consignatario en Barcelona, para llevar a cabo la venta del *Duro* (2.º) y del *José Ramón*, venta que se materializó a comienzos de 1890, pasando ambos buques

a la matrícula de Barcelona con los nombres de *Vinaroz* y *Tarragona*⁴⁷. Y pocos meses más tarde, el 16 de octubre de 1890, Óscar de Olavarría, asistido por Guillermo Penlington, Vicecónsul de Suecia y Noruega en Gijón, vendía al súbdito noruego K. Olsen el vapor *Leonor*⁴⁸.

La venta de los tres buques, *Leonor*, *Duro* y *José Ramón*, puede considerarse un excelente negocio: fueron vendidos en 53.750, 85.000 y 80.000 pesetas, y como habían sido adquiridos en la subasta en 36.120, 41.067 y 37.953 pesetas, eso significaba que se había obtenido una plusvalía de 103.610 pesetas, un 90 por 100.

Una vez la Compañía se hubo desprendido de esas tres unidades, llevó a cabo en 1891 la compra de un buque de mayores dimensiones, el *Elbor*, un viejo vapor construido en 1868, al que se le pondría el nombre de *Duro* (por tanto, el tercero en llevar ese nombre). Medía 61,13 metros de eslora, 8,72 de manga y 5,22 de puntal, con un arqueo de 736 TRB, y su costo ascendió a 163.560 pesetas. Fue inscrito inicialmente en la Lista 5.^a de Bilbao, para pasar en 1896 a la de Gijón, al folio 85.

En los siguientes cinco años no se produjo ninguna nueva incorporación de buques. Durante ese tiempo mejoraría el mercado de fletes, subiendo ligeramente y haciendo más remuneradora la actividad. Pero a principios de agosto de 1896 se producía un acontecimiento adverso: el *Julián* naufragaba, y con ello la Compañía se veía privada de uno de los dos buques mayores de que disponía. Se daba, además, la circunstancia de que poco antes (14 de noviembre de 1895) se había

perdido el *Covadonga* de Melitón González y Compañía, con lo que los efectos negativos sobre el consorcio que ambas compañías mantenían serían graves: “la pérdida de ambos buques deja mal parada la línea de Barcelona... en un tiempo en que tan abundante se presenta la carga en todos los puertos de la línea”, se lamentaba en esas fechas la Comisión Consultiva de Melitón González y Compañía⁴⁹.

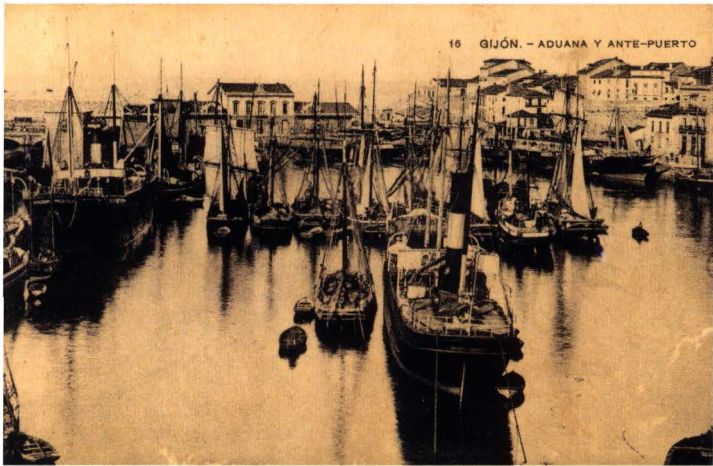
La naviera Olavarría y Lozano, al calor del aumento de tráficos y de la subida de fletes, iba mejorando sus resultados. A ello contribuían sin duda los acuerdos de colaboración y reparto de cargas que venía haciendo con Melitón González y Compañía. Pero continuaba la dura competencia establecida por la compañía Ybarra, que con sus vapores *La Cartuja*, *Itálica*, *Cabo Nao*, *Cabo Palos*, *Cabo Tortosa*, *Triana*, *Cabo Peñas*, *Vizcaya*, *Luchana* y *Cabo Prior*, y merced a sus bajos fletes, captaba tráficos que mermaban el negocio de las navieras asturianas. La situación mejoró en 1895, cuando la Compañía Sevillana de Navegación decidió retirarse del Cantábrico, dirigiéndose entonces Ybarra, que compró alguno de sus barcos, a las navieras gijonesas en busca de un acuerdo que pusiera fin a la guerra de fletes que venían sosteniendo.

La fuerte expansión de la producción y exportación carbonera asturiana del último lustro del siglo XIX llevó a la compañía a adquirir un nuevo buque, que llegó en 1897 (habían pasado seis años desde la anterior incorporación). Era de segunda mano y una notable antigüedad (había sido construido en 1873), de 69,86 metros de eslora y 929 TRB, por el que se pagaron 4.600 libras (unas 160.000 pesetas). Se le pondría el nombre de *Julián* (por tanto, el segundo) (Lista 5.^a, f. 92).

⁴⁷ Esc. de 4 de noviembre de 1889, not. Evaristo de Prendes, caja 16837, AHA, y Lista 5.^a, fols. 57 y 61.

⁴⁸ Esc. de 16 de octubre de 1890, not. Evaristo de Prendes, caja 16840, AHA, y Lista 5.^a, f. 48.

⁴⁹ Libro de Actas de Melitón González y Compañía, acta de 22 de julio de 1896.



El vapor *Julián* atracado al muelle de los drops, mientras otro vapor de Olavarría espera turno (Museo del Pueblo de Asturias).

Reconstitución y prórroga de la Sociedad (1899)

Vencido el plazo social, se acordó por unanimidad en Junta General celebrada el 27 de febrero de 1899, prorrogar la sociedad sin introducir ninguna modificación en las estipulaciones sociales, y el 5 de junio de 1899 se protocolizaron los acuerdos, estableciéndose un nuevo plazo de 25 años. El capital en esa fecha ascendía a 789.818 pesetas, materializado en los buques: *Cifuentes*, valorado en 145.106 pesetas; *Pilar*, en 65.997 pesetas; *Anselmo*, en 133.009 pesetas; *Duro* (3.º), en 208.346 pesetas; y *Julián* (2.º), en 237.360 pesetas, y participaban en él los socios relacionados en el cuadro 18.

CUADRO 18

Olavarría y Lozano, S. en C.
Socios con mayores participaciones en 1899 (pesetas)

Oscar de Olavarría Lozano	159.470	Viuda de Carbajal (Barcelona)	18.032
Antonio Velázquez Duro	109.382	Dorda y Martínez (Cartagena)	17.887
Herederos de Anselmo Cifuentes	74.382	Hijos de Benigno López (Tarragona)	17.701
Matías Fernández Bayo	52.402	Plácido S. Fernández García	17.553
Antonio Hernáez (Madrid)	44.208	Eladia Prieto, viuda de Aurre	11.624
Ricardo Ramos (Barcelona)	39.330	Ramón Lafuente Bernárdez (Vigo)	11.113
Gómez y Aparicio (Santander)	24.272	Ignacio Morales Hurtado (Málaga)	11.103
Fábrica de Mieres, S. A.	21.443	Juan Bautista Basterrechea	9.296
Viuda de Pedro Sagre	20.409	Isolina Ortega, viuda de Nava	5.722
R. de Sobrino y Cía. (Cádiz)	18.037	Carlos Pérez de la Sala	5.722

Fuente: Esc. de 5 de junio de 1899, not. Evaristo de Prendes, caja 67422, f. 470, AHA.

El cuadro muestra la permanencia de buena parte de los antiguos socios que formaban la sociedad Óscar de Olavarría y Compañía, lo que parece confirmar que nunca hubo una liquidación total, sino una recomposición que, en realidad, fue el equivalente a una reducción del capital social.

La buena coyuntura aconsejaba la adquisición de un nuevo buque, y el 20 de octubre del mismo año 1899 se importa de Gran Bretaña el bautizado como *Matías F. Bayo*, por el que se pagaron 13.000 libras (unas 450.000 pesetas). Era de segunda mano, construido en 1890, de casco de acero, medía 70,71 metros de eslora, 10,69 de manga y 4,57 de puntal, con una capacidad de 1.358 TRB. Venía a constituirse, pues, en el mayor de los buques existentes en Asturias en ese momento (Lista 5.^a, f. 97).

Un año después, en 1900, se llevan a cabo dos nuevas adquisiciones, ambos de segunda mano: el *Antonio Velázquez*, que había sido construido en 1889, de casco de acero, que medía 70,56 metros de eslora, 9,98 de manga y 4,66 de puntal, haciendo 1.118 TRB, que costó 15.350 libras (unas 525.000 pesetas) (Lista 5.^a, f. 104); y el *Juanita*, de casco de hierro, que medía 67,36 metros de eslora, 9,95 de manga y 4,66 de puntal, con 1.107 TRB, inscrito inicialmente en Bilbao y pasando a la Lista de Gijón en 1904 al folio 113, cuyo costo fue de 12.600 libras (unas 430.000 pesetas).

El 26 de enero de 1902 fallece Óscar de Olavarría y Lozano, y celebrada Junta General de socios el 28 de abril siguiente, se acuerda liquidar la sociedad y establecer una nueva de la que será socio gestor (colectivo) Valentín González Posada. En consecuencia, la naviera continúa su marcha bajo la razón social de V. González, S. en C., protocolizándose los acuerdos el 3 de junio de 1902⁵⁰.

6. OTROS NEGOCIOS NAVIEROS DE ÓSCAR DE OLAVARRÍA

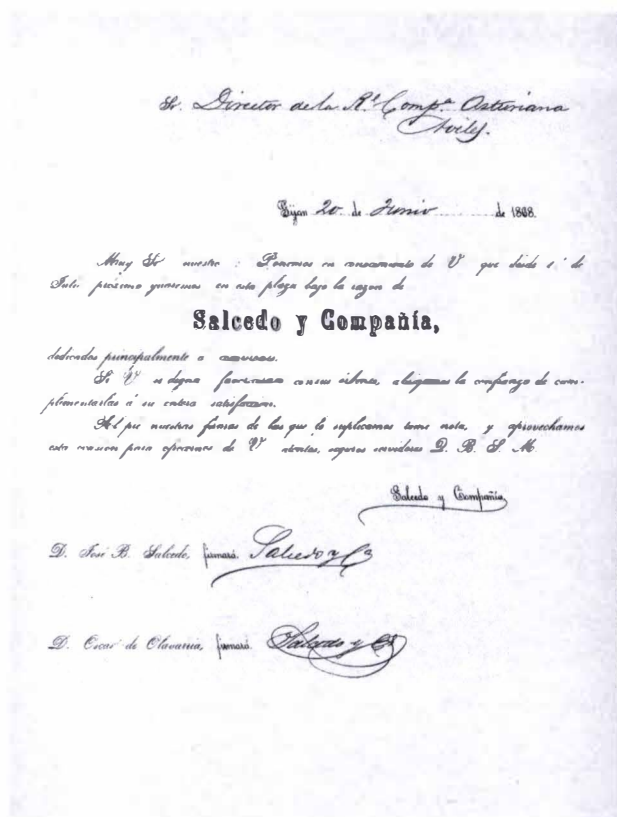
El peculiar carácter de la actividad naviera, asentada sobre la explotación de bienes muebles (los buques lo son), puede dar lugar a complejas situaciones derivadas de la facilidad de transmisión o arrendamiento de los mismos. Por eso no resulta sencillo seguir la trayectoria de Óscar de Olavarría Lozano, que mantuvo simultáneamente inversiones (y gestión) en varias compañías y vapores. Había comenzado hacia 1861, con la administración del vapor *Adolfo*, de la firma siderúrgica Duro y Compañía. Fue luego gestor único y director de la sociedad Óscar de Olavarría y Compañía, desde que ésta se constituyó en 1865 al amparo de la fábrica siderúrgica. Exploró durante un tiempo los buques *Adolfo* (en arriendo) y *Fátima* (Lista 5.^a, f. 17), hasta integrarlos en la naviera Salcedo y Compañía, que en 1872 pasó a denominarse Olavarría Marina y Compañía. Todavía en 1898 prestaría su concurso a la constitución de la sociedad Valentín González, S. en C. en la que integraría también a su hijo.

Salcedo y Compañía (1868-1872)

Se constituyó esta sociedad el 20 de junio de 1868, siendo sus socios Óscar de Olavarría Lozano, José Bernardo Salcedo y Eduardo Martínez Marina. Comenzó su actividad el 1 de julio siguiente, según se presentaba a sus potenciales clientes mediante carta circular. En ella anunciaba su objeto, que era dedicarse “principalmente a comisiones”⁵¹, aunque pronto se decantaría por ejercer funciones navieras.

⁵⁰ Esc. de 3 de junio de 1902, not. Marino Reguera, caja 67413, f. 1118, AHA.

⁵¹ Circular de fecha 20 de junio de 1868 (AHAZ, Cartas, caja 1275, leg. 17). La constitución no debió de protocolizarse ante notario, ya que no aparece en ninguno de los de Gijón, ni en el Libro de matrícula.



Circular anunciando la creación de Salcedo y Compañía (Archivo Histórico de Asturiana de Zinc).

Efectivamente, un año más tarde (agosto de 1869), adquiere su primer buque, el *Palmira*, un pequeño vapor construido a tingladillo, de 26,20 metros de eslora, 5,86 de manga y 2,59 de puntal, de 121 TRB, adquirido en Glasgow en precio de 2.511 libras esterlinas (61.500 pesetas), que se matriculó en la Lista 5.^a de Gijón al folio 18. El *Palmira* hizo su primer viaje, de Glasgow a Gijón, con carga de "lingotes, chapa de hierro y otros efectos"; lo hacía al mando de Telesforo Garay Olavarría, y

ya en esa travesía sufrió su primer percance por mal tiempo⁵².

Pocos meses después del *Palmira* se incorporaría un segundo vapor, el *Sofía*, sensiblemente mayor, que medía 39,35 metros de eslora, 6,16 de manga y 2,83 de puntal, que hacían 234 TRB. Se pagaron por él 108.000 pesetas a sus constructores de Middlesbrough, matriculándose al folio 27 de la Lista 5.^a con fecha 8 de junio de 1870.

En esos años, Salcedo y Compañía debía de utilizar, además del *Palmira* y del *Sofía*, de los que era propietaria, el *Adolfo* y el *Fátima* de Óscar de Olavarría, quizá subarrendados, o bien incorporados a la naviera mediante una ampliación de capital, extremo que desconecemos. Hacían servicios de cabotaje cantábrico, especialmente Gijón-Bilbao, con periódicas extensiones a Sevilla. Así parece deducirse de algunos escritos de 1871, en los que se dice: "no teniendo esta casa vapores que hagan la carrera del Mediterráneo... y no pudiendo distraer los nuestros del servicio a Bilbao donde los tenemos dedicados..." (19 de octubre)⁵³.

Olavarría, Marina y Compañía (1872-1899)

En 1872 se separa de Salcedo y Compañía uno de los socios fundadores, José Bernardo Salcedo, con lo que la sociedad, que no cesó en su actividad, hubo de recomponerse. A los otros dos socios que continuaban, Óscar de Olavarría y Eduardo Martínez Marina, se une Florencio Valdés Menéndez (que ya hemos

⁵² Protesta ante el notario de Gijón Pedro Álvarez, de 21 de agosto de 1869 (caja 16755, f. 1680, AHA).

⁵³ AHAZ, Cartas, caja 1287, leg. 24.

ADOLFO, PALMIRA, SOFIA, FÁTIMA.

CONOCIMIENTO POR TRIPLICADO. Núm. VIAJE 53.

D. *Cristiano Amador* ha embarcado á bordo del Vapor Español *Sofia* su Capitan D. *J. Alonso* con el stino á *Gijón* y á consignación de *Don José* *Quirós Ibarrera* los efectos que á continuación se expresan.

VAPORES DE OLAVARRÍA, MARINA Y C.^a GIJÓN.

	REALES.		CLASES.	MARCAS.	NÚMEROS.	PESO.		CONTENIDO.
	Rs. vn.	Cts.				Quintales.	Cts.	
Flete de qqs. á	10		1 fardo D. C.		1	84		tejido de cáñamo.
Capa p.º/º								
Derechos de descarga								
Gastos. { De embarque								
{ De desembarque								
	12							

Recibí el flete El Consignatario.

Convenido con las condiciones del dorso. El Cargador.

Bilbao á 28 de Julio de 1873. El Capitán.

Admítase á bordo, sin garantir la cabida. El Consignatario.

Conocimiento de embarque de Olavarría, Marina y Compañía, la *segunda* naviera de Óscar de Olavarría, que gestionaba una flotilla de pequeños vapores (Archivo Histórico de Asturiana de Zinc).

visto que había fundado en marzo del año anterior una compañía para construir y explotar un muelle y almacenes, en la que participaba Óscar de Olavarría), constituyéndose una nueva sociedad que continuaría la actividad sin alteración.

La sociedad reconstituida pasará a girar bajo la razón social de Olavarría, Marina y Compañía, Sociedad Regular Colectiva. Fijaba como objeto social “la explotación de buques de vapor y el comercio de mercancías y efectos en toda su latitud”, siendo gerente Óscar de Olavarría “a título gratuito”. En el capital, de 331.161 pesetas, participaban los tres socios a partes iguales, estando íntegramente invertido en los vapores *Palmira* (valorado en 76.240 pesetas), *So-*

fía (116.917 pesetas), *Adolfo* (97.707 pesetas) y *Fátima* (27.297 pesetas), más 13.000 pesetas en que se valoraban los carros, bueyes y cuadras que se utilizaban para el acarreo. De las utilidades se detraería el 5 por 100 para remunerar al dependiente Ignacio Patac Triay, repartiéndose el resto a partes iguales entre los tres socios⁵⁴.

La actividad de estos pequeños vapores debía de ser continua, alternando los recorridos del cabotaje cantábrico con la función de llevar mercancías del puerto de Avilés al de Gijón, o viceversa, para el ser-

⁵⁴ Esc. de 11 de julio de 1872, not. Pedro Álvarez, caja 16761, AHA.

vicio de los vapores que, por su tamaño, no entraban en aquél puerto y sí en el de Gijón. Quizá por eso, en 1873 adquirieron en Gran Bretaña otro vapor pequeño, el *Antelope*, de 19,77 metros de eslora, 4,95 de manga y 1,75 de puntal, de sólo 44 TRB; el buque había sido construido en Glasgow en 1866, y se inscribiría en la Lista de Gijón el 19 de noviembre de 1873, cambiándole en enero de 1874 el nombre por el de *Carmen*⁵⁵.

En 1874 se incorporaría un nuevo vapor, el *Nalón*, ligeramente mayor y de nueva construcción, por el que se pagaron 40.250 pesetas. Había sido construido en Glasgow, medía 28,77 metros de eslora, 5,98 de manga y 2,49 de puntal, con un arqueo de 75 TRB⁵⁶. Por su poco calado, se le dedicaría preferentemente a la función auxiliar de conectar el puerto de Avilés con el de Gijón, con la finalidad ya indicada.

Hagamos ahora hueco para recoger un grave percance sufrido por el *Adolfo* en 1877. El 16 de febrero, estando atracado en el muelle Este de Gijón, fue abordado a las 4 de la madrugada por el vapor *Guadalupe* que, habiendo embocado la entrada del muelle a toda máquina, se precipitó contra él “rompiéndole la obra muerta de la mura de babor, dos planchas del casco firme, introduciéndose el branque por la cubierta hasta pie y medio, por donde entró el agua hasta el término de irse el buque a pique por hallarse el boquete abierto por debajo de la superficie del agua”. Era de tal tamaño el boquete, que la acción de las bombas de achique resultaba inútil, por lo que se procedió a echar la carga a tierra (hierros consignados a Duro y Compañía); después, se llevó al buque



El vapor *Palmira* atracado al muelle de los drops para cargar carbón (Museo del Pueblo de Asturias).

al muelle de Florencio Valdés y Compañía, donde fue reparado. Los daños al buque y a la carga se valoraron en 26.922 pesetas, que hubo de pagar el armador del *Guadalupe*⁵⁷.

En octubre de 1882 se realizó en Bilbao una operación doble de compraventa: el día 13 venden el *Palmira* al comerciante bilbaíno Romualdo García en 45.000 pesetas (Lista 5.^a, f. 18) y al día siguiente compran a Andrés de Isasi el *María Isasi*, al que inscribirán en la Lista de Gijón con el nombre de *Palmira* (por tanto, el 2.^o). Este segundo *Palmira* era ligeramente mayor que el anterior: medía 41,20 metros de eslora, 6,10 de manga y 2,90 de puntal, lo que daba 165 TRB (Lista 5.^a, f. 62).

La caída de fletes de los años ochenta, a la que ya nos hemos referido, afectó también a esta Compañía, que se desprendió de algunos barcos. Y así, el 7 de mayo de 1889 (el día 4 había iniciado Óscar de

⁵⁵ Lista 5.^a, f. 45 y esc. de 7 de mayo de 1889, not. Evaristo de Prendes, caja 16836, f. 888, AHA.

⁵⁶ Registro de la Propiedad de Gijón, Libro de Buques, n.º 1, f. 24.

⁵⁷ Esc. de 16 de febrero y 7 de mayo de 1889, not. Evaristo de Prendes, caja 16793, fols. 421 y 615, AHA.



Caricatura de Óscar de Olavarría, por Evaristo Valle (Fundación Museo Evaristo Valle).

Olavarría y Compañía el proceso de liquidación que la convertiría en Olavarría y Lozano) venden tres buques: el *Carmen* en 1.000 pesetas a Valentín González Posada (socio de Olavarría y Lozano) a título particular; el *Fátima* en 1.000 pesetas a Florencio Valdés Menéndez (también socio de Olavarría y Lozano) y el *Nalón* en 1.500 pesetas a Anselmo Palacio García-Pumarino⁵⁸. Se habían valorado o habían costado 32.000, 27.297 y 40.250 pesetas, respectivamente, por lo que la venta puede considerar-

⁵⁸ Escs. (3) de 7 de mayo de 1889, not. Evaristo de Prendes, caja 16836, fols. 888 y sigs., AHA.

se simbólica. Poco después, en 1892, cuando la Compañía estaba en proceso de liquidación por haber vencido el plazo social, continuaron las desinversiones. En este caso lo enajenado fue una gran finca de 5.951 m², próxima a los muelles de Fomento, que venden al súbdito noruego afincado en Gijón, Magnus Blickstad Hauff en 185.000 pesetas⁵⁹. Finalmente, el 2 de noviembre de 1899 venden también el *Palmira* (2.º) a Valentín González S. en C. en 14.500 pesetas (Lista 5.ª, f. 62).

Valentín González, S. en C. (1898) - González y Olavarría, S. en C. (1899-1904)

El 17 de mayo de 1898, Valentín González Posada y Óscar de Olavarría Lozano, que venían compartiendo desde muchos años atrás los negocios navieros, constituyen Valentín González, Sociedad en Comandita. La firma, a la que aportan 6.000 pesetas cada uno, nace con el objeto de “dedicarse a la explotación de buques de vapor en el comercio de cabotaje, recibir consignaciones de otros buques de cualquier procedencia y de toda clase de mercancías y efectuar operaciones mercantiles por cuenta propia o en comisión”. Valentín González asumía la responsabilidad con el carácter de socio colectivo, mientras que Olavarría la limitaba a su comandita, fijando una duración de 12 años⁶⁰. Durante su primer año debieron de dedicarse sólo a consignaciones, pues el primer buque no lo adquirieron hasta el 2 de noviembre de

⁵⁹ La elevada cuantía obliga al empresario a suscribir un préstamo por importe de 200.000 pesetas con el banquero Florencio Rodríguez (esc. de 10 de octubre de 1892, not. Evaristo de Prendes, caja 2440, AHA).

⁶⁰ Ec. de 17 de mayo de 1899, not. Evaristo de Prendes, caja 26391, f.929, AHA.

1899: el *Palmira* (2.º), por compra a Olavarría, Marina y Compañía en precio de 14.500 pesetas (Lista 5.ª, f. 62).

Unas semanas más tarde, el 26 de diciembre de 1899, ambos socios (Valentín González y Óscar de Olavarría) deciden modificar la sociedad y acuerdan dar entrada en ella con el carácter de socio colectivo a Emilio Olavarría González, abogado, hijo de Óscar de Olavarría, al que éste cede la mitad de su participación, quedando en adelante como socio comanditario⁶¹. La nueva sociedad cambia entonces su razón social a González y Olavarría, S. en C., y amplía su duración a 25 años. Establecen en las estipulaciones sociales que ninguno de los gestores recibirá retribu-

⁶¹ El joven Emilio Olavarría González estaba llamado a gestionar los negocios navieros como continuador de su padre. Bien situado en el mundo empresarial, en 1901 era vocal de los Consejos de Administración de la Compañía Anónima de Seguros El Alba y de la Sociedad Anónima de Construcciones Metálicas (que integraba la antigua fábrica y dique de Cifuentes, Stoldt y Cía.). Su prematura muerte cercenó una prometedora trayectoria empresarial.

ción por sus actuaciones, y que las ganancias o pérdidas se repartirán en proporción a lo aportado.

En 1901 compran en Glasgow por 1.450 libras esterlinas (36.250 pesetas) otro pequeño vapor, el *Eisa*, de 20,24 metros de eslora, 5,65 de manga y 2,68 de puntal, de 93 TRB, que matriculan en Gijón con el nombre de *Elvira* (Lista 5.ª, f. 112).

En 1902 fallece Óscar de Olavarría Lozano, y en 1904 su hijo Emilio Olavarría González. En consecuencia, se liquida la sociedad, formando el superviviente Valentín González Posada nueva compañía con Antonio López de Haro (piloto, vinculado de antiguo a las navieras citadas) y Sergio Lavandera de La Cruz (empleado de la naviera), bajo la razón social de González Posada y Compañía, S. en C. (Lista 5.ª, f. 62)⁶². Esta firma será objeto de estudio en el próximo tomo.

⁶² Se protocolizó el 30 de abril de 1904, ante el not. Marino Reguera (Lista 5.ª, f. 62).

7. APÉNDICE

CUADRO 19
Buques de las compañías navieras de Duro y Olavarría

Fol	Nombre	Matr	Construido en	Eslora	TRB	Pesetas	Fecha de baja y motivo
Óscar de Olavarría y Lozano							
4 (Bil)	<i>Adolfo</i> (*)	1861	1861 Londres	42,3	251	140.000	1872 > Olavarría, Marina y Cía.
17	<i>Fátima</i>	1869	1867 Glasgow	19,8	48	25.000	1872 > Olavarría, Marina y Cía.

(*) Tomado en arriendo a Duro y Compañía en 1865.

Fol	Nombre	Matr	Construido en	Eslora	TRB	Pesetas	Fecha de baja y motivo
Óscar de Olavarría y Compañía, S. en C. (1865-1889)							
6	Bayo	1864	1864 Glasgow	49,6	400	327.750	1869 Naufragio
14	Victoria	1868	1868 Greenock	55,3	476	212.500	1886 Naufragio
36	Duro	1868	1868 Greenock	44,8	238	187.500	1876 Naufragio
20	Bayo (2.º)	1869	1869 Middlesbrough	53,5	408	254.362	1874 Naufragio
37	Cifuentes	1870	1870 Newcastle	57,9	737	350.000	1889 > Olavarría y Lozano
31	Arana	1871	1870 Middlesbrough	57,8	686	450.000	1873 Naufragio
49	Marqués de Núñez	1873	1872 Sunderland	86,2	1.608	—	1875 Venta a A. López y Cía.
50	Pedro J. Pidal	1873	1873 Sunderland	86,2	1.443	—	1875 Venta a A. López y Cía.
46	Pilar	1874	1874 Gran Bretaña	48,8	393	150.000	1889 > Olavarría y Lozano
48	Leonor	1874	1870 Glasgow	49,4	389	212.500	1889 > Olavarría y Lozano
53	Julián	1874	1869 Glasgow	54,2	710	393.000	1889 > Olavarría y Lozano
54	Anselmo	1875	1875 Sunderland	60,1	777	440.000	1889 > Olavarría y Lozano
58	La Felguera	1876	1876 Middlesbrough	57,9	731	376.250	1880 Naufragio
57	Duro (2.º)	1876	1874 Glasgow	54,6	476	287.000	1889 > Olavarría y Lozano
61	José Ramón	1881	1876 Gran Bretaña	50,6	498	165.000	1889 > Olavarría y Lozano
4(Bi)	Adolfo	1878	Procedente de Olavarría, Marina y Compañía				1886 Venta a Bilbao
Olavarría y Lozano, S. en C. (1889-1902)							
37	Cifuentes	1889	Procedente de Óscar de Olavarría y Compañía				1902 > V. González, S. en C.
46	Pilar	1889	Procedente de Óscar de Olavarría y Compañía				1899 Venta a Bilbao
48	Leonor	1889	Procedente de Óscar de Olavarría y Compañía				1890 Venta a K. Olsen
53	Julián	1889	Procedente de Óscar de Olavarría y Compañía				1896 Naufragio
54	Anselmo	1889	Procedente de Óscar de Olavarría y Compañía				1902 > V. González, S. en C.
57	Duro (2.º)	1889	Procedente de Óscar de Olavarría y Compañía				1890 Venta a Barcelona
61	José Ramón	1889	Procedente de Óscar de Olavarría y Compañía				1890 Venta a Barcelona
85	Duro (3.º)	1891	1868 West Hartlepool	61,1	736	163.560	1902 > V. González, S. en C.
92	Julián (2.º)	1897	1873 Gran Bretaña	69,9	929	160.000	1902 > V. González, S. en C.
97	Matías F. Bayo	1899	1890 Sunderland	70,7	1.358	450.000	1902 > V. González, S. en C.
104	Antonio Velázquez	1900	1889 Sunderland	70,6	1.118	525.000	1902 > V. González, S. en C.
113	Juanita	1900	- West Hartlepool	67,4	1.107	430.000	1902 > V. González, S. en C.

HISTORIA DE LA MARINA MERCANTE ASTURIANA
LLEGADA Y AFIRMACIÓN DEL VAPOR, 1857-1900

Fol	Nombre	Matr	Construido en	Eslora	TRB	Pesetas	Fecha de baja y motivo
Salcedo y Compañía - Olavarría, Marina y Compañía (1868-1899)							
18	<i>Palmira</i>	1869	- Glasgow	26,2	121	61.500	1882 Venta a Bilbao
27	<i>Sofía</i>	1870	1869 Middlesbrough	39,4	234	108.000	1887 Naufragio
4(Bi)	<i>Adolfo</i>	1872	Procedente de Óscar de Olavarría				1878 > Óscar de Olavarría y Cía.
17	<i>Fátima</i>	1872	Procedente de Óscar de Olavarría				1889 Venta a Florencio Valdés
45	<i>Carmen</i>	1873	1866 Glasgow	19,8	44	32.000	1889 Venta a Valentín G. Posada
52	<i>Nalón</i>	1874	- Glasgow	28,8	75	40.250	1889 Venta a Anselmo Palacio
62	<i>Palmira</i> (2.º)	1882	1873 -	41,2	165	-	1899 >Valentín González, S. en C.
Valentín González, S. en C. - González y Olavarría, S. en C. (1898-1904)							
62	<i>Palmira</i> (2.º)	1899	Procedente de Olavarría, Marina y Cía.				1904 > González Posada y Cía.
112	<i>Elvira</i>	1901	- Glasgow	20,2	93	36.250	1904 > González Posada y Cía.

Fuente: Lista 5.ª de Gijón. Registro de la Propiedad de Gijón y protocolos notariales. Se toma como fecha de matrícula (Matr) la de adquisición, aunque inicialmente se hubieran asentado en capitanía distinta a Gijón. > Cambio de razón social.



Contraseña de Olavarría y Lozano, S. en C.





Historia de la Marina Mercante Asturiana

CAPÍTULO 4

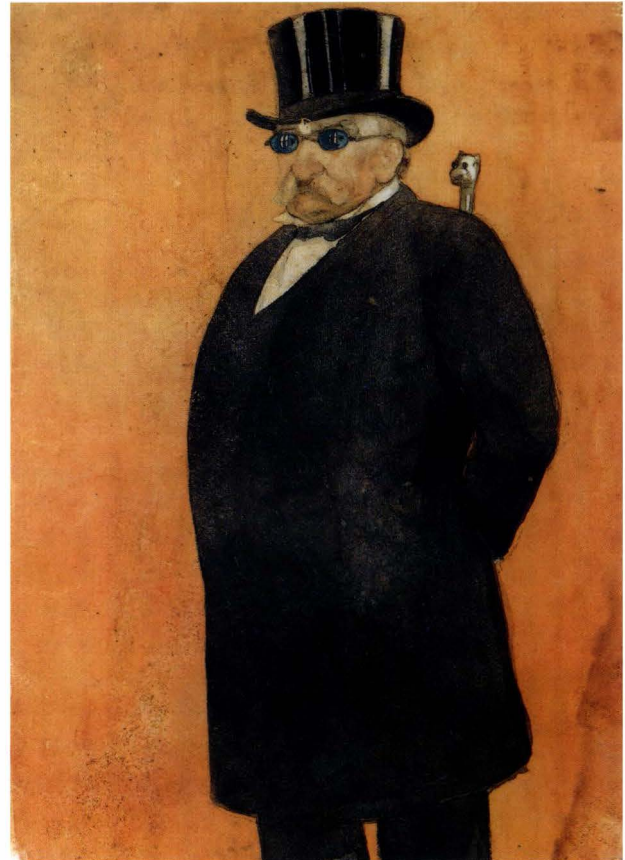
La sociedad de vapores “Melitón González y Compañía”

LA SOCIEDAD DE VAPORES “MELITÓN GONZÁLEZ Y COMPAÑÍA”

Antes de fundar la sociedad de vapores que aquí estudiaremos, Melitón González García fue armador de buques de vela. Su bergantín *Habana*, de 250 toneladas de registro bruto, construido en Bilbao en 1858, cruzó numerosas veces el Atlántico desde esa fecha, llevando emigrantes a Cuba y trayendo en el retorno productos coloniales. Pero, quizá percatándose del cambio técnico que en esos años se estaba operando en la navegación, debió de intuir que la vela tenía los días contados, y en 1862 vendió su bergantín (para ser exactos, las tres cuartas partes), en lo que podemos interpretar como el convencimiento de ver agotadas las posibilidades de negocio con barcos de vela (García López, 2003: 169). Tras la venta del *Habana*, y durante un período de seis años, parece haber cedido en su ocupación de naviero, aunque no de los negocios marítimos, como lo demuestra su dedicación a las consignaciones, de lo que tenemos alguna referencia¹ documental. En este período formó sociedad con Juan García Gutiérrez, con una comandita de 10.000 pesetas para potenciar el establecimiento que éste tenía en Gijón dedicado al comercio al por menor; pero la sociedad se disolvió pronto, el 14 de enero de 1869, percibiendo Melitón González 12.882 pesetas por su participación². ¿Obedecía esta desinversión al deseo de obtener liquidez para volver a los negocios navieros, esta vez con el vapor?

¹ En 1866 realiza una protesta notarial porque un cargamento de pino rojo importado de Hamburgo a su consignación, que se había contratado para ser transportado en un buque de 12 a 13 pies de calado, llegó en la corbeta danesa *Andreas*, con 16 pies de calado, obligando a trasbordarlo fuera de puerto, lo que ocasionó considerables gastos (Esc. 21 de enero de 1866, not. Pedro Álvarez, caja 16749, f. 111, AHA).

² Esc. de 14 de enero de 1869, not. Pedro Álvarez, caja 16754, f. 105, AHA.



Caricatura de Melitón González (conjetural), por Evaristo Valle (Fundación Museo Evaristo Valle).

I. CONSTRUCCIÓN DEL VAPOR ASTURIAS (1869)³

A comienzos de 1869, en el puerto de Gijón ya se podía considerar habitual, y hasta numeroso, el tráfico de vapores. Además de los buques de las navieras andaluzas, santanderinas y bilbaínas que lo visitaban

³ Este epígrafe está redactado utilizando como fuente de información básica el libro copiadador de cartas de Antonio Suárez Pola (cortesía de Ig-

más o menos regularmente, estaban matriculados en Gijón los siguientes buques a vapor: *Jovellanos* (de Juan Alvargonzález y Compañía); *Adolfo* (de Duro y Compañía, matriculado en Bilbao); *Bayo*, *Victoria* y *Duro* (de Óscar de Olavarría y Compañía); *Cádiz* (de Jacinto Suárez Navaliega); *Gijón* (de Buenaventura Barbachano); y *Cervantes*, *Lope de Vega*, *Campeador*, *Pizarro*, *Alvarado*, *Balboa*, *Cortés* y *Colón* (de Serapio Acebal-MacAndrew). En ese contexto de animación, Melitón González García encabezaba un nuevo proyecto naviero, contando para ello con el apoyo de otros comerciantes gijoneses.

Encargo del buque a los astilleros escoceses

La decisión de Melitón González de reanudar con nuevos bríos la actividad naviera estuvo condicionada, además de por el dinamismo del entorno, por la existencia de un grupo de personas con intereses coincidentes, que le prestarían su concurso financiero. En cabeza del mismo deben citarse a los dos que colaboraron con él más estrechamente: Agustín Alvargonzález Cifuentes, titular de una importante casa de comercio gijonesa (que ya hemos citado como partícipe en la sociedad del vapor *Jovellanos*), y el piloto luanquín Antonio Suárez Pola (que compartía con su hermano Mariano varios relevantes proyectos empresariales). Este prestigioso triunvirato puso en circulación entre los comerciantes y propietarios gijoneses la idea de construir un buen buque a vapor en Gran Bretaña, consiguiendo el respaldo inmediato de un numeroso colectivo de inversores.

Para llevar a cabo la construcción del buque, se desplazó a Dundee (Escocia), Antonio Suárez Pola,

quien, con su preparación técnica y su experiencia de marino, quedaba comisionado para efectuar el consiguiente contrato, realizar el seguimiento de la obra y, finalmente, una vez ultimados los trámites administrativos pertinentes, conducirlo a España para su abanderamiento y matrícula. En mayo de 1869 se encontraba ya en Dundee, negociando con los astilleros Gourlay Brothers & Compañía la inmediata construcción de un buque de tamaño medio que pudiera adaptarse a las necesidades del tráfico asturiano y a los condicionamientos del puerto de Gijón⁴. En función de ese planteamiento, y con la conformidad de Melitón González, se deciden por un barco de 58 metros de eslora, 8,04 de manga y 4,00 de puntal, medidas que arrojan un registro bruto de 576 toneladas⁵. Se acuerdan estos extremos con los constructores, que presupuestan el costo en 10.500 libras esterlinas (249.375 pesetas), fijando un plazo de entrega de cinco meses, con vencimiento el 20 de octubre de 1869.

Una vez firmado el contrato, comienza la preparación de los planos básicos del buque. Estos estarían concluidos el 31 de mayo, siendo enviados acto seguido a los agentes de Lloyd's para su aprobación, ya que la construcción se realizaría bajo su supervisión. Se había iniciado, de este modo, el proceso que llevaría en un plazo relativamente corto a disponer del va-

⁴ Aunque sea reiterativo, hay que insistir en la limitación que para los buques suponía el escaso calado del puerto de Gijón. Así lo expresaba el propio Antonio Suárez Pola, con motivo de una observación del ilustre marino Claudio Alvargonzález sobre las dimensiones que habría de tener el barco: “No le falta razón al amigo D. Claudio, que con las dimensiones del *Asturias* en largo y manga, bien podría tener un pie más de puntal, pero el calado de los dos puertos principales de Gijón y Sevilla no lo consienten” (Carta de Antonio Suárez Pola a Melitón González, de 11 de agosto de 1869).

⁵ Medidas según el arqueado realizado en 1877, discrepantes con las expresadas en pies inicialmente, según las cuales tendrían 51,24 metros de eslora (183 pies por 0,28 metros) (Lista 5.ª, f. 19).

nacio Pando García-Pumarino). Para una biografía de Antonio Suárez Pola, véase Pando García-Pumarino, 1990: CXIX-CXXXI.



Retrato de Agustín Alvargonzález Cifuentes (cortesía de Leandro Vigil Escalera). Vinculado al comercio marítimo, fue uno de los fundadores de la naviera, junto con Melitón González y Antonio Suárez Pola.

por *Asturias*. Confirmada la aprobación de Lloyd's, comienzan las labores de construcción del barco, acometiendo de manera inmediata la elaboración de las piezas estructurales básicas (quilla, roda, codaste, cuadernas, planchas,...), mientras se ultiman los planos de detalle de cámara, rancho, puente, palos y velamen. La organización del trabajo en el astillero escocés impresiona a Antonio Suárez Pola, que en carta a su hermano de fecha 22 de junio de 1869 describe asombrado el eficaz sistema que en él siguen:

“El sistema que siguen en esta clase de establecimientos es dividir el trabajo en secciones, siendo tantas como diferentes las partes de que se compone un buque de vapor:

La primera sección está destinada a levantar planos, bien sea del buque o de las máquinas. De esta primera sección salen los planos para las otras secciones, como la de cuadernas. Ésta sólo se ocupa en formar todas las que necesiten los buques que se construyen; otra de hacer pernos, otra agujeros a planchas y cuadernas y recorte de éstas, y así sucesivamente las otras secciones, como botes, cubiertas, cámaras, velas, arboladura, etc. etc.”.

El día 12 de julio tuvo lugar la colocación de la quilla, y dos días más tarde ya se encontraban colocados los armazones desde la cuaderna maestra (centro) a la popa. Diez días después se terminaban de colocar el resto de los armazones, los mamparos de cámara y máquina, los baos de cámara, sollado y cubierta, quedando pendientes sólo algunos remates. La admiración de Antonio Suárez Pola por los métodos de trabajo del astillero se incrementaban conforme avanzaba el proceso, y así lo transmite en carta de 22 de julio de 1869 a Melitón González:

“Es increíble el trabajo que lleva un buque de fierro. Figúrese V. que cada cuaderna lleva 250 agujeros término medio, que hay que remacharle 250 pernos, y que si no fuera el auxilio de tanta maquinaria como tienen, sería cosa de nunca acabar”.

Cuando la construcción del *Asturias* estaba ya en su fase final, y Antonio Suárez Pola comenzaba a preparar en Dundee la contratación de los que habrían de ser sus maquinistas (personal británico, a causa de “la poca práctica que consideraba en los españoles, por ser poco conocidas estas nuevas máquinas”), su mente inquieta no dejaba de pensar en nuevos proyectos para desarro-

llar. Uno de ellos era el encargo de otro vapor más, para lo que animaba a su socio Melitón González a ir captando ya nuevos inversores para adelantar tiempo. Y otro era la construcción de un muelle-cargadero de carbón y un varadero para limpieza y pintura de fondos, para lo que escribe al empresario gijonés Florencio Valdés dándole indicaciones precisas de dónde emplazarlo, qué materiales emplear, y otras consideraciones técnicas. Del acierto de ambos planteamientos es buena prueba el que ambos proyectos saldrían adelante pocos meses más tarde, como tendremos ocasión de ver.

Mientras se construye el vapor, se incorporan nuevos socios

Al tiempo que la construcción del *Asturias* seguía su marcha, nuevos socios se iban uniendo al grupo de inversores comprometidos en el proyecto del vapor. Entre ellos, algunos de los comerciantes o industriales gijoneses más destacados: Florencio Valdés Fano, Anselmo Cifuentes Díaz, Romualdo Alvargonzález Sánchez, José Suárez Hevia,... Para entonces, finales de junio de 1869, el capital reunido ascendía a 230.000 pesetas, que con una pequeña derrama pendiente de entregar, alcanzaba a cubrir el costo total del buque.

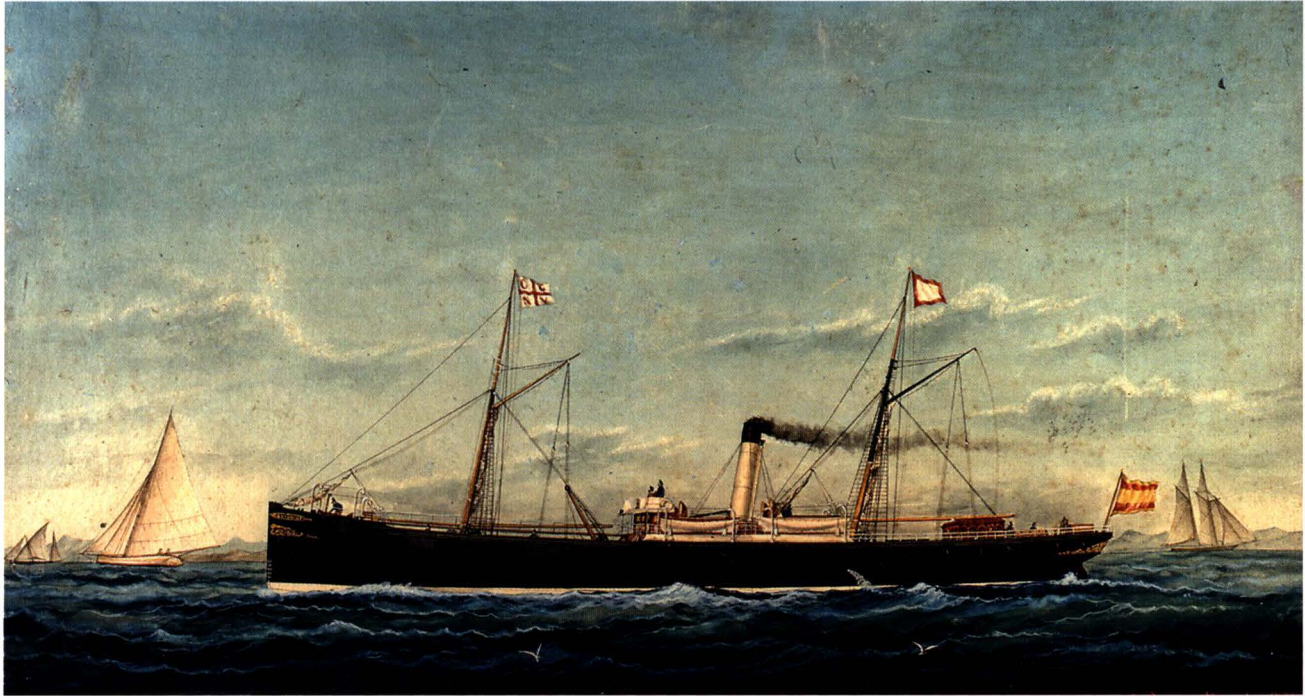
Tanto la prisa en la construcción del *Asturias* como el proyecto de hacerse con un segundo vapor, tenían una lógica explicación: la compañía de Olavarría, que ya tenía navegando cuatro vapores (*Bayo*, *Victoria* y *Duro*, más el *Adolfo* de Duro y Compañía) no daba abasto a atender los crecientes tráfico de carbón y de hierro generados por el desarrollo de la minería del carbón y de la industria siderúrgica asturiana. Por esa razón, las expectativas resultaban muy favorables, y el factor tiempo resultaba vital.

En esa situación, un lamentable suceso vino a acentuar aún más esa urgencia: el *Bayo*, de Olava-

rría, naufragaba a principios de julio (de 1869), dejando su ausencia un hueco que había que llenar. A ello se uniría semanas después una grave avería en el *Victoria*, con lo que las perspectivas para el *Asturias* no podían ser mejores. Como es natural, esas expectativas favorables despertaban otras iniciativas, y así Salcedo y Compañía (sociedad participada por Óscar de Olavarría), tenían también por esas fechas en construcción en Glasgow el *Palmira*, un pequeño buque de unas 120 TRB.

A la vista de estas circunstancias, la estrategia que propone Antonio Suárez Pola a sus socios para afirmar la presencia de la Compañía, era hacerse con los servicios del prestigioso piloto Julián de Laucerica (de la compañía de Olavarría) para mandar el nuevo buque a construir. Con esa maniobra se podría disuadir a la firma competidora de adquirir un nuevo buque para sustituir al *Bayo*. El argumento que empleaba Suárez Pola era que “un buen capitán es el alma de estas empresas, pues el gerente no puede estar tan al corriente como él de lo que sucede en todos los puntos”, de modo que con el concurso de Laucerica como capitán, la empresa ganaría en eficacia (a expensas de su rival). No se lograría la captación de Laucerica, pues el propio marino, que tenía una participación en la naviera de Olavarría, se encargaría de adquirir para ésta un nuevo buque, aún antes de la botadura del *Asturias*, el que tomaría el nombre de *Bayo* (2.º).

Mientras, las obras de construcción del *Asturias* seguían su rápido curso. El 2 de agosto se comenzaba a cerrar el buque (colocación de planchas), y para el 23 quedaban cerrados los costados, concluyendo el remachado y puesta la cubierta. La admiración de Antonio Suárez Pola por la eficiencia de los astilleros se repite en su correspondencia con frases como: “Fígurese Vd. cómo tendrá uno la cabeza, oyendo todos



Vapor *Asturias*, por José Pineda Guerra (Museo Piñole). Fue adquirido por un grupo de inversores que posteriormente formarían la sociedad Melitón González y Compañía; medía 58 metros de eslora y 576 TRB.

los días los martillazos y mandarriazos de 500 *vulcanos*, trabajando todos a la vez”, o “están haciendo tantos trabajos a la vez que sería largo de enumerar”. El 22 de septiembre se procedió a la botadura, siguiendo a continuación la colocación de la caldera y de los tablones de cubierta y puente que faltaban. “Estos señores no pueden hacer más de lo que hacen; trabajan hasta de noche”. En tales condiciones, y aunque el mal tiempo retrasaba los trabajos de pintura, se esperaba tener el buque a punto para la fecha comprometida de 20 de octubre; no pudo cumplirse exactamente el plazo, pero unos pocos días después, el buque realizaba las pruebas, tomando posesión de él Antonio Suárez Pola el 30 de octubre (de 1869).

El *Asturias* empieza a navegar

El 30 de octubre de 1869 el *Asturias* emprende su primera singladura, de Dundee a Newcastle, para tomar su primer cargamento. Pero a pesar del celo desplegado por Antonio Suárez Pola, no pudo evitar que la compañía de Olavarría se le anticipara. En efecto, el disputado piloto Nicolás Lauceric, que como más arriba indicamos, tras la pérdida del *Bayo* se había desplazado a Gran Bretaña para adquirir un nuevo buque que lo sustituyera, consiguió en unas semanas, no sólo su propósito, sino además adelantarse al *Asturias*, embarcando en Newcastle un importante cargamento de hierro para Gijón. Este cargamento lo tenía

medio apalabrado Suárez Pola con la casa Bryant Porster & Company, pero al no serle adjudicado, el *Asturias* tuvo que conformarse con hacer el viaje a media carga; y no sólo eso, sino que, además, el *Bayo* iba a llegar antes a Gijón, lo que le permitiría hacerse con la carga que allí esperaba para ser embarcada para Andalucía y el Mediterráneo.

El *Asturias* fue matriculado en Gijón el 21 de noviembre de 1869 al folio 19 de la Lista 5.^a. Un mes más tarde, Melitón González y Agustín Alvargonzález procedían a repartir el capital social en 100 participaciones de 2.660,23 pesetas, que fueron suscritas en su totalidad, reservándose los promotores ocho acciones cada uno (cuadro 20).

CUADRO 20

Suscriptores y participaciones en el vapor *Asturias* (1869)

Melitón González García	8	Valle y Compañía, Alicante	2
Agustín Alvargonzález Cifuentes	8	Antonio Suárez Pola	2
Cifuentes, Pola y Compañía	4	Ramón Álvarez Acebal	2
Cándida Menéndez, vda. de Valdés	4	Manuel Amado Álvarez	2
Joaquín Vigil Escalera	4	Juan Valdés Hevia	2
José Muñiz Menéndez	4	Ernesto Winter	2
Manuel González Rubiera	3	Melchor Sastre, La Coruña	2
Nicolás Cifuentes Solís	2	Romualdo Alvargonzález Sánchez	2
Juan del Valle Pérez	2	Claudio Alvargonzález Sánchez	2
Viuda de Cos, Sevilla	2	Fructuoso Tuya Caicoya	1
Carlos Sierra Estrada, Santander	2	Dorotea Armiño Menéndez	1
Joaquín Reig Vigné	2	Casimiro Menéndez Tuya	1
Bernardo de la Rionda Riera	2	Ladislao Zuláybar Cifuentes	1
José Piñera Díaz	2	Tomás Velasco y Compañía	1
Joaquín Piñera Cifuentes	2	Viuda de Jorge Díaz	1
Ramón Peláez	2	Dionisio Acebal Fernández	1
Florencio Valdés Fano	2	Nemesio Alvargonzález Cifuentes	1
José Suárez Hevia	2	Pando Hermanos	1
Juana Suárez Pola	2	Antonio Rodríguez San Pedro	1
José González Rubiera	2	Casimiro Domínguez Gil	1
Anselmo Cifuentes Díaz	2	Diego Ruiz Merigoya	1
José González Acebal	2	Santos Sánchez de la Vega	1
Cándido Menéndez Duarte	2	Fructuoso Prendes López	1
Andrés Cifuentes Prada	2	José Suárez Fuejo, Oviedo	1

Fuente: Lista 5.^a, f. 19. (Nótese que hay dos acciones de más, pues suman 102)

Entre los suscriptores, que, como vemos, lo eran por una o dos participaciones, y excepcionalmente por cuatro, estaban los comerciantes gijoneses de más solera (apellidos con larga tradición comercial como Acebal, Alvargonzález, Cifuentes, Domínguez Gil, Rionda, Velasco, Zuláybar,...); *americanos* (José González Acebal, José Suárez Hevia, Juan Valdés Hevia, Fructuoso Prendes, Viuda de Cristóbal Valdés Valle,...); y comerciantes de otros puertos españoles (de Santander, La Coruña, Alicante, Sevilla), que sin duda desempeñarían en ellos la función de consignatarios.

El *Asturias* comenzaría a hacer el cabotaje entre los puertos del norte y el Mediterráneo. Su primer viaje, que inició el 22 de noviembre con destino final Barcelona y escalas en Vigo, Cádiz, Sevilla y Alicante, lo hizo con carga de hierro, cristales, manteca, habichuelas y otros géneros, cuyos fletes suponían 7.750 pesetas; a ello se añadiría lo que pudiese cargar en las escalas intermedias de Galicia y Andalucía.

2. CONTRUCCIÓN DEL SEGUNDO VAPOR: EL COVADONGA (1870)

En el epígrafe anterior nos referíamos al naufragio del *Bayo* y a los percances sufridos por el *Victoria*, como dos acontecimientos que habían acelerado la construcción del *Asturias* para aprovechar el vacío. Pocas semanas después, en septiembre del mismo año 1869, y cuando aún no había sido botado el *Asturias*, tendrían lugar otros dos siniestros que dejaban aún más reducida la ya de por sí pequeña flota asturiana de vapores: los naufragios del *Jovellanos* (de Juan Alvargonzález y Compañía), y el *Gijón* (de Buenaventura Barbachano). Ello hizo que Antonio Suárez Pola insistiera con más fuerza en su idea de construcción de un segundo buque: “las desgracias siempre sensi-

Señ. D. Melitón González

Gijón.

Oviedo Marzo 21. 1870.

Mi estimado amigo

Confirmando mi última del 14. y paso a manifestar a V. el resultado de mis gestiones cerca de los Sres. Gourlay.

Vn vapor de 190. pies quilla entre perpendicular.
28 . manga construcción.
15-6 . puntal. 8-
que cargará 750. T. pero bruto, con un calado de 12. pies quedándole de costado de abordo a línea de agua 2-6 . al centro, y a proa 7-6 .
popa 5-6 . teniendo caballos de fuerza 120 y máquinas de alta y baja presión, con máquinas para carga y descarga y todo de primera clase. fideles L. Quence mal (L. Quence).

En vapor del mismo porte hace cuatro meses costaba 2.000. pesos, pero de entonces acá subieron los fletes 300 toneladas.

Que pueda conseguir alguna rebaja pero no será grande, por estar esta gente con mucho que hacer.

Carta de Antonio Suárez Pola de 21 de marzo de 1870, a Melitón González (cortesía de Ignacio Pando). En ella informa de las gestiones realizadas en el astillero Gourlay Brothers & Co. para la construcción del *Covadonga*.

bles del *Jovellanos* y del *Gijón* me sugieren la idea de si sería conveniente emprender la construcción de otro segundo vapor”.

Encargo de un segundo vapor

La idea de Antonio Suárez Pola de aprovechar la coyuntura favorable exigía actuar con rapidez. La fórmula que proponía a su hermano Mariano, en

carta de 26 de septiembre de 1869, consistía en recabar de los partícipes del *Asturias* una suma equivalente a la mitad del costo, en el convencimiento de que la otra mitad se obtendría con los beneficios que produjera el primer buque durante los seis meses que duraría la construcción del nuevo. En su opinión, con un segundo buque, la Compañía ocuparía una posición dominante en la naciente flota de vapor asturiana, porque

“Construido un segundo vapor, desanimaría a los que pretendiesen reemplazar a los dos aludidos (*Jovelanos* y *Gijón*), y aún algunos creo se interesarían en éste; y entonces sólo estaría el cabotaje en dos compañías, que se podrían entender muy bien, combinando los viajes de tal modo que no se perjudicasen, y que no hubiese aquella competencia en los fletes tan fatal a las empresas”.

De este modo, y apurando los últimos días que le quedaban en Dundee antes de partir con el *Asturias*, Antonio Suárez Pola trata con los dueños del astillero la posibilidad de construir un vapor algo mayor. Y así, cuando pasadas unas semanas llega a Gijón con el presupuesto, tiene lugar entre los socios el estudio de la propuesta, que es acogida favorablemente; se actúa rápidamente en consecuencia, y en apenas dos meses (25 de enero de 1870) ya se había reunido una suma de 11.000 libras (algo más de lo que había costado el *Asturias*). Como resultado de todo ello, a principios de marzo de 1870 Antonio Suárez Pola se traslada de nuevo a Dundee, con el encargo de firmar el contrato con la casa Gourelay Brothers & Co. y efectuar el seguimiento de la construcción de ese segundo vapor.

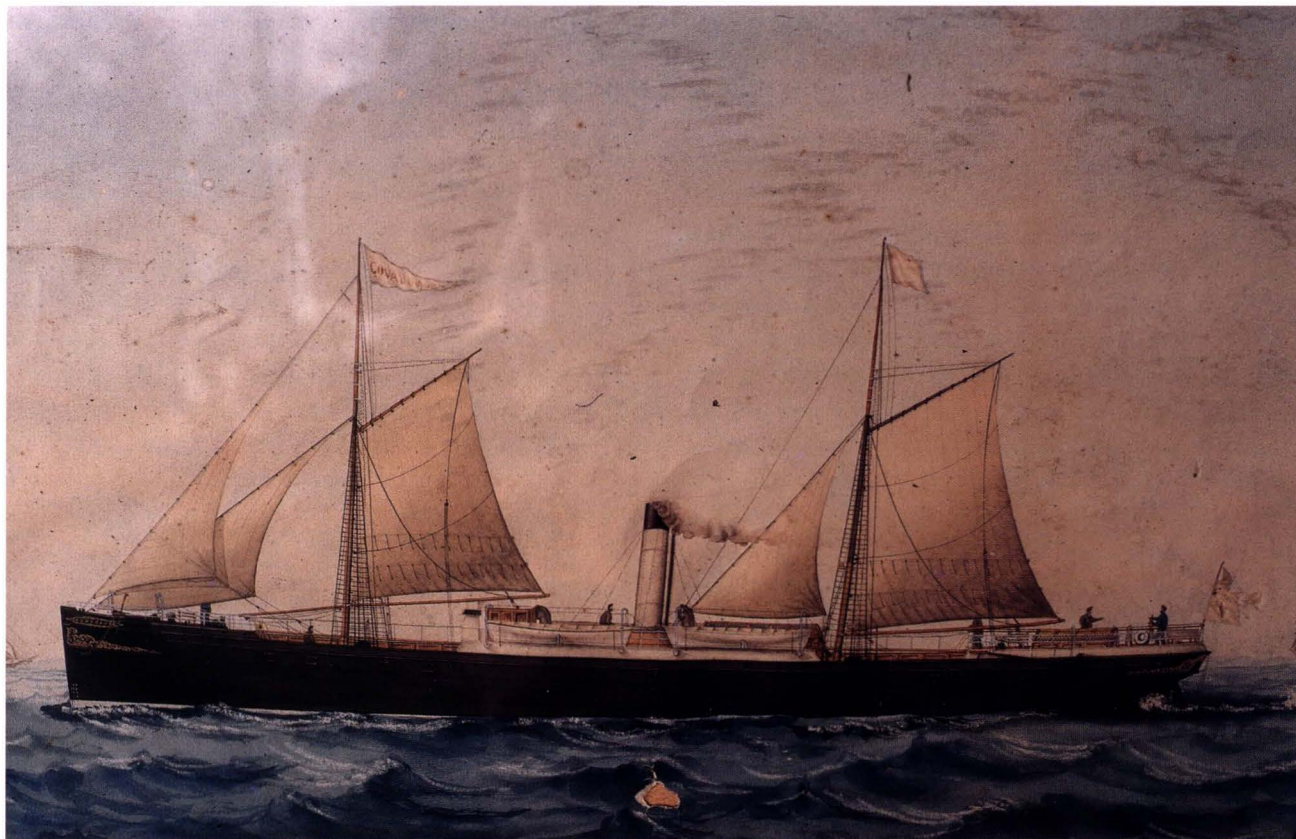
El nuevo buque, que se empieza a construir en marzo de 1870, tomaría el nombre de *Covadonga*, y tendría 57,78 metros de eslora, 8,40 de manga y 4,32 de puntal, medidas muy similares a las del *Asturias*, si

bien “algo más lleno para obtener el menor calado posible”; su registro bruto sería de 714 toneladas y estaría equipado con una máquina de 140 caballos nominales de fuerza. En cuanto al costo, se cifraba en 15.000 libras esterlinas (unas 360.000 pesetas), precio sensiblemente mayor que el del *Asturias*, por venir afectado por una fuerte subida del hierro, según informaba Suárez Pola. El buque se inscribiría provisionalmente en la Lista de Ferrol el 24 de noviembre de 1870, pasando a la de Gijón (folio 29) el 2 de febrero de 1871.

La financiación del *Covadonga* se hizo casi en su totalidad con las sumas aportadas por los antiguos suscriptores de capital del *Asturias*, a los que se dio preferencia para la nueva inversión. Aparte de ellos, apenas se produjeron incorporaciones significativas de nuevos socios: Mariano Suárez Pola (que, en realidad, ya estaba vinculado al proyecto a través de su hermano Antonio), la sociedad Carreras y Molíns (establecida en Vigo), el *americano* José Fernández Corugedo, Atanasio Fernández Luanco, Hermógenes García Rendueles,... siendo el resto suscriptores por cantidades poco relevantes. Los promotores, Melitón González y Agustín Alvargonzález, seguían poseyendo las mayores proporciones del capital, aunque minoritarias en el conjunto de la masa social.

La rivalidad con Olavarría y el nuevo Muelle de la Victoria

La carrera entre el grupo de Melitón González y la compañía de Olavarría para dominar el tráfico marítimo asturiano se vivía en Gijón día a día. En el verano de 1870 la tensión se reflejaba plenamente: los primeros tenían a punto de botarse el *Covadonga*; los segundos, en avanzado estado de construcción también dos nuevos buques (los que se llamarían *Cifuen-*



Vapor *Covadonga*, acuarela de José Pineda Guerra, fechada en Alicante el 4 de enero de 1872 (Fundación Museo Evaristo Valle). Medía el buque 57,8 metros de eslora y 714 TRB, y tras ser adquirido en 1870 por los propietarios del *Asturias*, decidieron constituir la sociedad Melitón González y Compañía (1872).

tes y *Arana*). No podían evitar estar los unos pendientes de los otros, así que Suárez Pola escribe a Melitón González a fines de agosto: “Me dice Vd. que la empresa de Olavarría sigue buscando accionistas; mi amigo, no comprendo cómo se contratan vapores sin contar de dónde han de salir los recursos”. Y más adelante, refiriéndose a la capacidad de convocatoria de Melitón: “Doy a Vd. la enhorabuena, porque sin buscar tanto, encuentra lo que necesita y gracias a Dios aún sobra”.

Por otra parte, el incremento de los tráficos marítimos no sólo impulsaba la modernización de la flota, conforme se apreciaba en el desarrollo de las empresas navieras, según aquí tratamos de recoger; también repercutía en hacer cada vez más manifiesta la insuficiencia de la infraestructura portuaria gijonesa. Dejando aparte el problema insoluble del escaso calado del puerto de Gijón, la pequeñez de sus muelles imponía unas incomodidades y unas apreturas que con la llegada de los vapores se incremen-

taban hasta alcanzar niveles próximos al colapso portuario.

Surgió entonces la iniciativa de Florencio Valdés de construir un muelle privado que desempeñase las funciones de cargadero y dispusiese también de algunos almacenes. El proyecto estaba respaldado por Anselmo Cifuentes, uno de los más activos empresarios de la región, y contaba con la estrecha colaboración de Antonio Suárez Pola (quien había dado la idea a Florencio Valdés, como se ha recogido páginas arriba). Y así, después de laboriosos estudios y consultas, se solicitó la oportuna autorización administrativa, que sería concedida el 23 de mayo de 1870, procediéndose a partir de esa fecha a aglutinar a los interesados en el proyecto, que se constituirían en sociedad el 3 de marzo de 1871 para, seguidamente, dar comienzo a las obras.

La sociedad giraría bajo la denominación de Florencio Valdés y Compañía, Sociedad en Comandita. El capital, 100.000 pesetas, era aportado en una quinta parte por el socio colectivo Florencio Valdés (20.000 pesetas), suscribiendo el resto los socios comanditarios, en las proporciones siguientes: Anselmo Cifuentes Díaz (25.000 pesetas), Blas Costales Omaña (20.000 pesetas), Antonio Suárez Pola Gutiérrez (20.000 pesetas), Salustio González Regueral (10.000 pesetas) y Óscar de Olavarría Lozano (5.000 pesetas). Como inspectores de las obras se nombraba a Antonio Suárez Pola (piloto) y Salustio González Regueral (ingeniero)⁶. Así pues, de los cinco socios comanditarios, dos estaban ligados a las dos navieras gijonesas mayores (Antonio Suárez Pola y Óscar de Olavarría); uno era empresario, copropietario de la fábrica de vidrios (Anselmo Cifuentes); otro era sólo inversor (Blas Costales, *america-*

no); y el quinto era el ingeniero director del proyecto (Salustio González Regueral).

El muelle, llamado de La Victoria y rebautizado popularmente como *El Muellín* por sus pequeñas dimensiones, se construyó inicialmente de madera, dando un servicio complementario muy aceptable, facilitando el tráfico en el insuficiente puerto gijónés.

Volviendo al vapor *Covadonga*, que es el buque que estamos siguiendo, una vez llegado de Gran Bretaña se inscribió provisionalmente en Ferrol con fecha 24 de noviembre de 1870, pasando a la matrícula definitiva en la Lista 5.^a de Gijón (folio 29) el 2 de febrero de 1871.

3. LA SOCIEDAD DE VAPORES MELITÓN GONZÁLEZ Y CÍA. (I: 1872-1882)

El vapor *Asturias* desde noviembre de 1869, y el *Covadonga* desde noviembre de 1870, iban desarrollando su actividad con plena normalidad y eficacia, confirmando los rendimientos esperados. En consecuencia, unos meses más tarde, los socios, que habían suscrito y desembolsado las cantidades necesarias para su adquisición, juzgaron llegado el momento de dar forma jurídica a los acuerdos que los aglutinaban, y llevaron a cabo la formalización de una sociedad mercantil comanditaria.

Constitución de Melitón González y Compañía, S. en C.

En el año 1871, como hemos visto en el capítulo anterior, se presentaban en Gijón expectativas muy favorables para la navegación, y buena muestra de ello era que la naviera Óscar de Olavarría y Compañía se reconstituía bajo nuevas bases, planteándose el

⁶ Esc. de 3 de marzo del 1871, not. Pedro Álvarez, caja 16758, f. 287, AHA.

establecimiento de líneas a Ultramar. Es más que probable que esas circunstancias influyesen para que, poco tiempo después, a comienzos de 1872, el numeroso grupo de inversores que participaba en los dos buques *Asturias* y *Covadonga* decidiera constituir una sociedad en toda regla, para así poder captar nuevos fondos con los que acometer con más garantías los asuntos navieros y enfrentarse a la dura competencia que se habría de desencadenar.

Fruto de estos planteamientos, tuvo lugar el 31 de enero de 1872 la formalización de la escritura de constitución de la sociedad Melitón González y Compañía, Sociedad en Comandita, con un capital social de 682.828,74 pesetas, suma que correspondía a lo invertido en los buques *Asturias* y *Covadonga*, a la que se fijaba un plazo social de 10 años, prorrogables. El objeto declarado para la sociedad, a la que más adelante se le añadiría el nombre de Compañía de Vapores “La Gijonesa”, era “establecer buques de vapor que naveguen entre los puertos de España y demás que se consideren oportunos”. Con estos objetivos quedaba constituida una *verdadera* compañía naviera, cuyo fin explícito ya no era administrar un solo buque, sino formar una flota capaz de atender la creciente demanda de fletes⁷.

En la relación de socios del cuadro 21 se puede comprobar la permanencia del núcleo de los promotores (Melitón González, Agustín Alvargonzález, hermanos Suárez Pola), que, en junto, eran propietarios del 22 por 100 del capital. Además, hay que suponer que controlaban otra parte importante, gracias al apoyo de otros socios ligados a ellos por lazos familiares, o bien por ser miembros de la *colonia cubana* (los *americanos* mantenían de ordinario entre sí una cohe-

sión y confianza recíprocas, una especie de solidaridad de grupo, sin duda derivado de la experiencia ultramarina compartida).

Como sociedad en comandita que era, la gestión y administración de la Compañía había de corresponder exclusivamente a los socios colectivos (llamados por este motivo “socios gestores”), y como quiera que el único que tenía esa consideración era Melitón González García, a él le correspondió asumir la Gerencia, lo que haría con una retribución anual de 3.000 pesetas más el 4 por 100 de las utilidades líquidas.

Se creó también una Comisión Consultiva, que quedó constituida por los socios Bernardo de la Rionda, Juan Valdés Hevia, Agustín Alvargonzález Cifuentes, Cándida Menéndez Huergo y Antonio Suárez Pola Gutiérrez. Ya hemos hablado de las peculiaridades de esta figura jurídica en el capítulo anterior: no tenía carácter ejecutivo, por estar constituida por socios comanditarios (a los que la ley prohibía participar en la administración directa de la empresa), pero sí tenía la posibilidad de controlar las actuaciones del Gerente y las cuentas, con lo que, en cierto modo e indirectamente, sí participaba en la gestión. Precisamente por esa prohibición legal de que los socios comanditarios participasen en la gestión de la sociedad, Antonio Suárez Pola se vio obligado a traspasar su comandita para poder seguir trabajando para la Compañía: en adelante lo haría como apoderado del socio gerente Melitón González García, encargándose de contratar y de efectuar el seguimiento de la construcción de los nuevos vapores a adquirir, como ya había hecho anteriormente⁸.

⁷ Esc. de 31 de enero de 1872, not. Pedro Álvarez, caja 16760, f. 165, AHA.

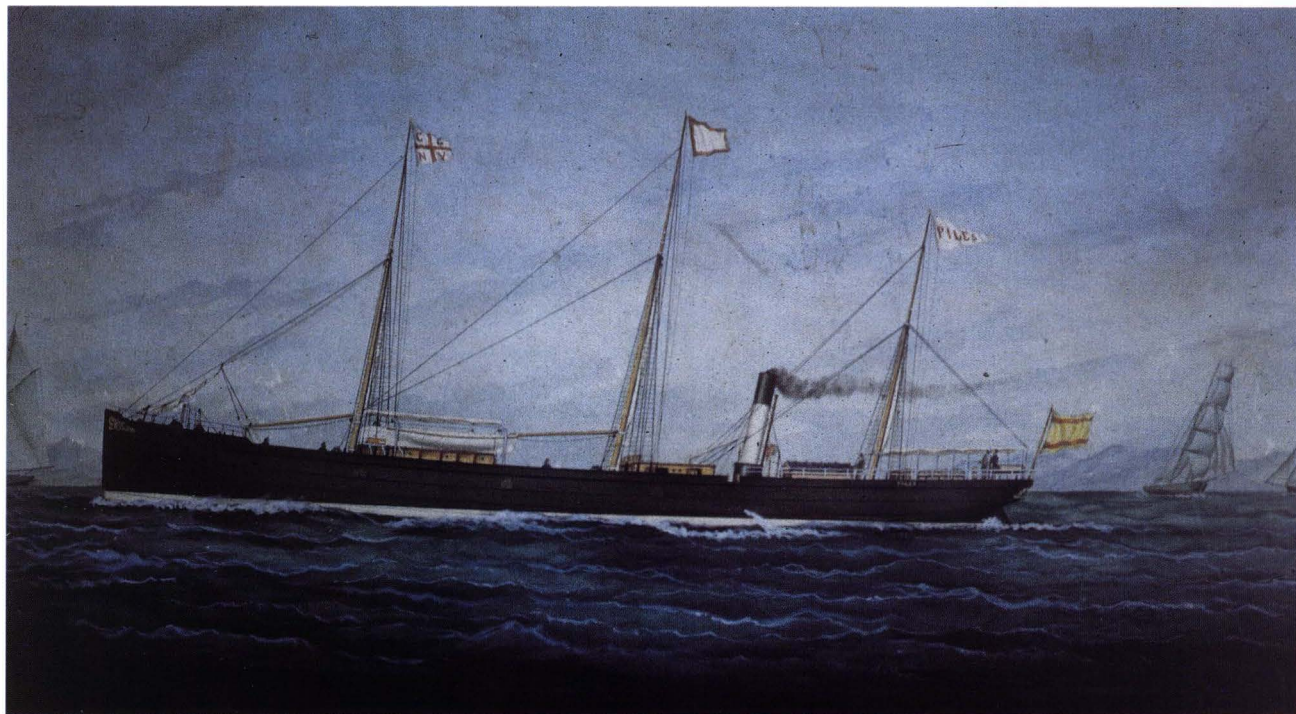
⁸ Por esc. de 14 de febrero de 1872 (not. Pedro Álvarez, caja 16760, f. 271, AHA), Antonio Suárez Pola cede su comandita a Melitón González, quedando separado de la misma. Acto seguido (esc. de 15 de febrero de 1872 del mismo notario y protocolo) Melitón González le otorga poder suficiente para que le represente como Gerente, usando de la firma social.

CUADRO 21

Melitón González y Compañía, S. en C. (Año 1872).
Socios constituyentes y participaciones (pesetas)

Melitón González García	51.555	Atanasio Fernández Luanco	10.090
Agustín Alvargonzález Cifuentes	41.464	Manuel González Condal	10.090
Cándida Menéndez Huergo	30.823	Juan Valdés Hevia García	8.048
Joaquín Piñera Cifuentes	26.052	Dionisio Acebal Laviada	7.706
Mariano Suárez Pola Gutiérrez	25.469	Nemesio Alvargonzález Cifuentes	7.706
Joaquín Vigil-Escalera García	20.732	Casimiro Menéndez Valdés	7.706
José Muñoz Menéndez	20.732	Fructuoso de Tuya Caicoya	7.706
Antonio Suárez Pola Gutiérrez	20.457	José Antonio Piñera Díaz	5.320
Ramón Álvarez Acebal	20.457	Herederos de Nicolás Cifuentes	5.320
Ramón Peláez Parres	17.934	Juan del Valle Pérez (Tazones)	5.320
Manuel González Rubiera	15.549	Faes Hermanos y Cía. (Alicante)	5.320
Cándido Menéndez Duarte	15.412	Dorotea Armiño Menéndez	5.183
Carreras y Molíns (Vigo)	15.137	Pando Hermanos	5.183
José Álvarez Jove Vidal	15.137	Tomás Velasco y Compañía	5.183
José González Acebal	11.273	Ladislao Zulábybar Cifuentes	5.183
José González Rubiera	10.366	José Suárez Fuejo	5.183
Andrés Cifuentes Prada	10.366	Casimiro Domínguez Gil	5.183
José Suárez Hevia	10.366	Santos Sánchez Vega (Ribadesella)	5.183
Bernardo de la Rionda Riera	10.366	Fructuoso de Prendes Hevia	5.183
Manuel Amado Álvarez	10.366	Manuel García Otero Suárez	5.046
Hnos. Díaz Gutiérrez Cos (Sevilla)	10.366	Juan Nepomuceno Díaz Laviada	5.046
Carlos Sierra Estrada (Santander)	10.366	Froilán Bustamante	5.046
Melchor Sastre Barcia (Coruña)	10.366	María Rubiera Miranda	5.046
Claudio Alvargonzález Sánchez	10.366	Francisco Fernández García	5.046
Romualdo Alvargonzález Sánchez	10.366	Juan Moreno	5.046
Juana Suárez Pola Gutiérrez	10.366	José M. ^a Martínez Marzo (Ribadeo)	5.046
Petra Calderón Fernández	10.229	Anselmo Piñole Ovies	5.046
Celestino Valdés Hevia García	10.114	Diego Ruiz Migota	2.660
Fernando Castañón	10.090	Manuel Rendueles Infiesta	2.660
José Fernández Corugedo (Riveras)	10.090	M. ^a Carmen Benavides Muñoz	2.523
Hermógenes García Rendueles	10.090	Total	682.829

Fuente: Esc. de 31 de enero de 1872, not. Pedro Álvarez, caja 16760, f. 165, AHA.



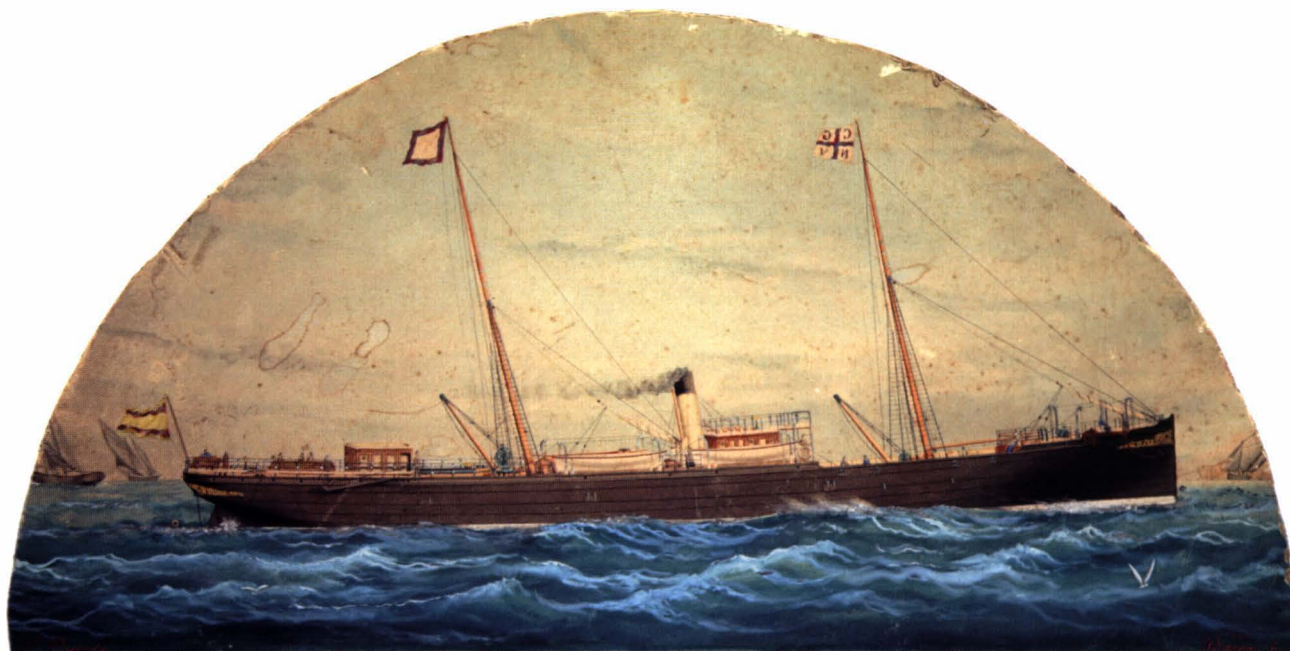
Vapor *Piles*, acuarela de José Pineda Guerra, fechada en Barcelona en 1877 (Fundación Museo Evaristo Valle). Adquirido en 1874, medía 45,54 metros de eslora y 308 TRB, siendo el más pequeño de la naviera gijonesa.

Primera ampliación de la flota (1874-1876)

Dos años largos transcurrirían desde la constitución de la Compañía hasta la incorporación de un nuevo vapor, el *Piles*. Es posible que este largo lapso de tiempo viniera influido por el hecho de haber ya en Gijón una flota de considerable magnitud que aconsejaba no arriesgarse alegremente en nuevas inversiones navieras; o bien que los fondos necesarios para hacerlas no resultaban fáciles de conseguir. Pero pronto se iban a abrir expectativas favorables y con ellas debieron de atenuarse las dificultades de captación de capitales. De hecho, los negocios de algunas

de las personas que componían el “grupo Melitón González” llevaban buena marcha, si juzgamos por las inversiones que realizaron en 1874, año en que se adquiere el *Piles*: Mariano Suárez Pola constituye con Melitón González y el apoyo del también indiano José del Rosal, la fábrica de loza La Asturiana⁹, y meses más tarde Mariano Suárez Pola, con Numa Guilhou

⁹ Esc. de 12 de febrero de 1874, not. Pedro Álvarez, caja 16764, AHA. La sociedad giraría como Rosal, Pola y Compañía, siendo su capital social 212.329 pesetas, de las que el 17 por 100 correspondía a Melitón González y el 83 por 100 restante a los otros dos socios por iguales partes.



Vapor *Gijón*, acuarela de José Pineda Guerra (Museo Marítimo de Asturias). Adquirido en 1875, medía 60,41 metros de eslora y 808 TRB.

Rives hace otro tanto con una fábrica de aglomerados de carbón¹⁰.

El trienio 1874-1876 que ahora comenzamos va a determinar el punto culminante de lo que podríamos llamar primera fase del desenvolvimiento de la naviera de Melitón González. En este intervalo se va a producir la incorporación de tres vapores: el *Piles*, en octubre de 1874; el *Gijón*, en octubre de 1875; y el *Barambio*, en febrero de 1876.

¹⁰ La sociedad, denominada Pola y Guilhou, SRC, se constituyó el 12 de noviembre de 1874 entre Mariano Suárez Pola y Numa Guilhou Rives con un capital de 105.000 pesetas, de las que 70.000 fueron aportadas por Suárez Pola (esc. not. Pedro Álvarez, caja 16765, f. 1969, AHA).

El primero en incorporarse sería el *Piles*, que haría el número tres de la Compañía. Se trataba de un buque sensiblemente menor que los dos anteriores: tenía 45,54 metros de eslora, 6,94 de manga y 2,94 de puntal, que daban 308 TRB. Su costo, en consonancia con sus características, había sido de sólo 218.000 pesetas. Se inscribió el 17 de octubre de 1874 en la Lista 5.^a al folio 47.

Los otros dos buques llegarían en intervalos de un año cada uno. En 1875 se encargó uno de nueva construcción a los astilleros de Dundee (al que se daría el nombre de *Gijón*), y meses después se firmaría un precontrato para adquirir uno de segunda mano en Bilbao (el *Barambio*). El primero de ellos,

el *Gijón*, tendría 60,41 metros de eslora, 8,66 de manga y 4,62 de puntal (era del tipo del *Asturias* y el *Covadonga*, aunque ligeramente mayor que ambos), lo que le daba 808 TRB; la escritura de compra, por importe de 19.000 libras (unas 475.000 pesetas) se firmó en Barcelona, siendo apoderado de la Compañía Gijonesa el que hacía de consignatario en aquél puerto, Ramón A. Ramos, matriculándose en el mismo puerto con fecha 13 de octubre al folio 108 de la Lista 5.ª, para pasar a la de Gijón (folio 56) el 24 de agosto de 1976¹¹.

En cuanto al buque de segunda mano, el *Barambio*, su compra se materializó en febrero de 1876: el día 7 la Compañía daba poder a Eugenio Cadrecha para que pasase a Bilbao a firmar la escritura de compra del vapor, propiedad de Andrés de Isasi, lo que tuvo lugar el día 16 del mismo mes. El buque era casi nuevo: había sido construido en 1874 en Sunderland, siendo clasificado por Lloyd's de Londres como de primera clase. Medía 59,74 metros de eslora, 8,84 de manga y 4,73 de puntal, que daban 760 TRB. El precio de 390.000 pesetas en que se valoraba, deducidas 150.000 pesetas que Isasi descontaba para participar como socio en la naviera gijonesa, sería satisfecho por terceras partes, en plazos

semestrales a contar desde su entrega. Por su parte, la Compañía se comprometía a conservar el nombre del buque, y a mantener “a su bordo todos los tripulantes, desde capitán a paje”¹².

Estas incorporaciones, realizadas en medio de la buena coyuntura de los años setenta, con abundancia de fletes remuneradores, dieron a la Compañía un impulso considerable. Con estos cinco buques —*Asturias*, *Covadonga*, *Piles*, *Gijón* y *Barambio*—, que sumaban 3.166 TRB, permanecería sin variaciones hasta 1894.

Análisis de la marcha de la empresa

Si la información contable es la mejor fuente para analizar la evolución de una empresa, los balances, que son la síntesis en que aquélla se resume, lo facilitan. Por fortuna, para el caso que nos ocupa disponemos de tres balances, los realizados en fin de los ejercicios semestrales de julio-diciembre de 1874, julio-diciembre de 1880 y julio-diciembre de 1882. Gracias a ellos, y a pesar de que no cubren por completo el período aquí acotado, podemos conocer una fase de la trayectoria de la sociedad de vapores de Melitón González y Compañía con plena fiabilidad (cuadro 22).

Los balances del cuadro 3 presentan una gran sencillez y transparencia, y no hace falta calcular ratios para darse cuenta de la realidad que reflejan. Muestran una situación saneada, con una estructura financiera muy sólida y con un más que aceptable grado de liquidez. La ausencia de acreedores es prueba de que la empresa se financiaba con fondos propios, autofinanciación que se hacía posible merced a los buenos resultados que, como se observa, estaba obteniendo.

¹² Esc. de 7 de febrero de 1876, not. Serapio Caballero, caja 16701, f. 246, AHA, y Lista 5.ª, f. 114 (el buque permaneció en la Lista de Bilbao hasta 1905 en que pasó a la de Gijón).

CUADRO 22

Melitón González y Compañía, S. en C. (Sociedad de Vapores La Gijonesa) Balances de fin de ejercicio semestral (Pesetas)

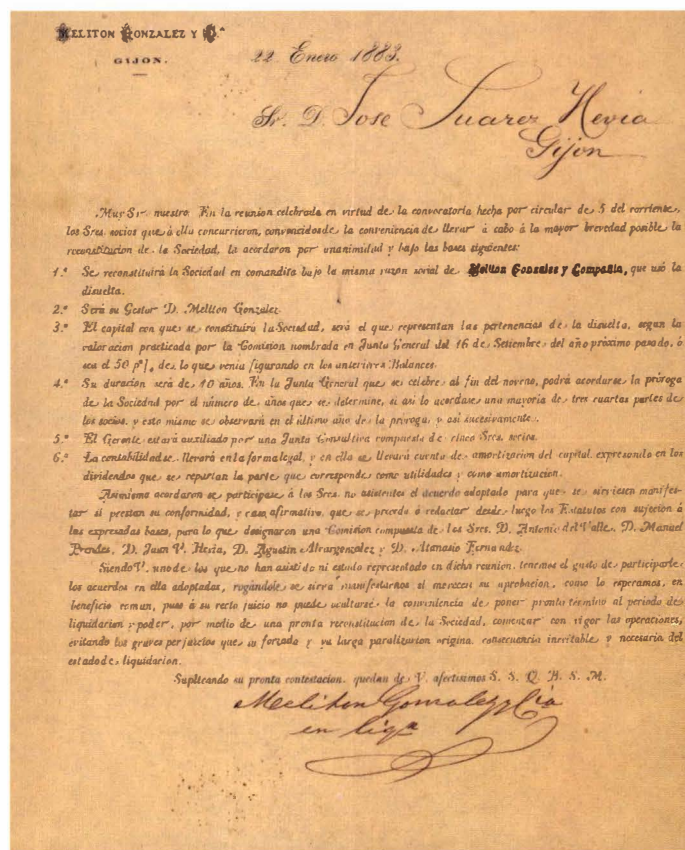
ACTIVO	31 dic. 1874	31 dic 1880	31 dic 1882
Caja	69.823	65.379	90.280
Fletes a cobrar	31.138	14.630	9.394
Socios y capitanes	4.525	1.820	990
Corresponsales	25.383	155.157	127.075
Vapor <i>Asturias</i>	500.000	500.000	500.000
Vapor <i>Covadonga</i>	406.165	406.165	406.165
Vapor <i>Piles</i>	235.402	235.402	235.402
Vapor <i>Gijón</i>	—	510.974	510.974
Vapor <i>Barambio</i>	—	395.418	395.418
Gabarras	26.520	26.520	26.520
Lancha <i>Gijón</i>	—	985	985
Vapor <i>Asturias</i> , Cuenta Averías	50.786	—	—
Gastos de viajes en curso	15.487	35.782	92.628
Vapores, cuenta de seguro	70.510	—	—
Petty Wood & Co., cta. Seguro	284.204	—	—
Varios	16.752	35.794	22.458
Suma	1.736.695	2.384.026	2.418.289
PASIVO			
Capital social	1.168.086	2.074.478	2.074.478
Fondo de reserva	—	109.333	7.987
Socios	336.417	6.947	29.184
Corresponsales	65.720	9.634	12.022
Producto de viajes en curso	19.025	61.109	140.567
Utilidades del ejercicio	139.753	109.838	137.126
Varios	7.694	12.687	16.925
Suma	1.736.695	2.384.026	2.418.289

Fuente: Documentación remitida a los socios (SGA).

Esos fondos propios estaban invertidos prácticamente en su totalidad en los buques y otros materiales complementarios, con sólo unas pequeñas deudas a favor de la Compañía en concepto de fletes no cobrados, y los saldos a favor en las cuentas con corresponsales. Únicamente requieren aclaración dos partidas que sólo figuran en el balance de 1874, por tanto de carácter transitorio, que sin duda se refieren a pagos pendientes de una compañía de seguros, quizá por la avería del *Covadonga*, aunque no hemos podido confirmar este extremo.

En el balance de 1880 se reflejan algunas novedades respecto al de 1875: la cifra de Capital social es mayor (la diferencia corresponde a nuevas aportaciones realizadas para adquirir los vapores *Gijón* y *Barambio*) y hay constituido un Fondo de Reserva que en esa fecha ascendía al 5,27 por 100 del capital. Este Fondo de Reserva se nutre cuando se le asignan beneficios no repartidos, y mengua cuando se detraen cantidades para hacer frente a averías o reparaciones extraordinarias de alguno de los buques; este parece haber sido el caso que explique la minoración habida entre 1880 y 1882.

Los resultados de la actividad quedan reflejados en el saldo de la cuenta de Utilidades (Pérdidas y Ganancias), a la que hay que añadir la suma algebraica de los Gastos y Productos de los viajes en curso. Las cifras así obtenidas suponen el 12,27, el 6,19 y el 13,33 por 100 de los fondos propios (Capital social más Reservas), rendimientos muy respetables, tanto más si se considera que son semestrales. En cuanto al descenso de beneficios observable en el año intermedio, 1880, es posible que hubiera venido producido por la inactividad de uno o varios buques a causa de averías o reparaciones, eventualidad frecuente en las navieras, que determina que los rendimientos de ese tipo de actividad presenten oscilaciones.



Circular de la sociedad Melitón González y Compañía a los socios, detallando las bases para la reconstitución de la naviera, aprobadas en Junta General celebrada el 20 de enero de 1883 (Seminario Gonzalo Anes).

De la aplicación dada a los beneficios sólo tenemos información para el segundo semestre de 1880. En ese caso, en la Junta General celebrada el 7 de abril de 1881 se aprobaron las cuentas correspondientes al mismo, y a propuesta de la Comisión Consultiva se acordó repartir un dividendo del 4 por 100 (que equivale a un 8 por 100 anual), dejando el resto para engrosar el Fondo de Reserva. No

era pequeña la remuneración al accionista, considerando que el tipo de interés *normal* de la época era del 6 por 100 anual.

La duración de la sociedad fijada en la escritura de constitución –diez años–, vencía el 31 de enero de 1882. Llegada esa fecha, la Sociedad entró en un período de liquidación hasta tanto no se tomara el acuerdo sobre su prórroga. Para debatirlo, se reúne la Junta General el 16 de septiembre de 1882, y en ella se nombra una Comisión para practicar la valoración de las pertenencias sociales. Estima la Comisión que el valor de buques y gabarras debe reducirse a un 50 por 100 de lo reflejado en el balance, y con esa propuesta se estudia la posible continuación. El 20 de enero de 1883 tiene lugar una nueva Junta General, en la que se acuerda por unanimidad de los presentes reconstituir la sociedad bajo la misma razón social y prorrogarla por un nuevo plazo de diez años. Se decide también reducir el capital social en un 50 por 100, aceptando la propuesta de la Comisión, y se confirma como Gerente a Melitón González¹³.

4. LA SOCIEDAD DE VAPORES MELITÓN GONZÁLEZ Y CÍA. (II: 1883-1892)¹⁴

La prórroga de la sociedad por otros diez años, decidida en la Junta General de 20 de enero de 1883, se protocoliza ante el notario de Gijón, Evaristo de Prendes, el 17 de julio de 1883. En la escritura se re-

cogen los acuerdos citados, quedando formalmente reconstituida la sociedad, manteniendo la misma razón social de Melitón González y Compañía, S. en C., sin hacer alusión al antiguo sobrenombre de “La Gijonesa”.

Llegan tiempos difíciles

El desarrollo alcanzado en los diez años precedentes había animado a la Compañía a abrir nuevas rutas a sus buques, sin limitarse al cabotaje peninsular, y esa voluntad se recoge de nuevo en la reconstitución al establecer como objeto “la navegación a vapor entre los distintos puertos españoles y extranjeros que pudiesen convenir a sus intereses”.

Otro de los acuerdos tomados en la Junta General había sido el de ajustar el valor en libros de los buques a una nueva tasación, reduciendo aquél en un 50 por 100 de promedio. En consecuencia, se lleva a cabo la reducción, pero aplicando diferentes coeficientes, siendo el más depreciado el *Asturias* (un 60 por 100), y el menos el *Barambio* (un 40 por 100). Como resultado, los nuevos valores de la flota pasaban a ser los siguientes: *Asturias*, 200.000 pesetas; *Covadonga*, 212.500; *Piles*, 111.250; *Gijón*, 262.500 y *Barambio*, 237.500 pesetas. Con ello el Capital social quedaba reducido a la cifra de 1.037.250 pesetas, correspondiendo las participaciones mayores a los socios reseñados en el cuadro 23.

Entre los socios no había ninguno que por sí solo pudiera tener una posición dominante. Ni siquiera se puede decir que el grupo de los fundadores formado en torno a Melitón González la tuviera. Estaba éste constituido –que sepamos– por él mismo (14,6 por 100), Mariano Suárez Pola (4,3 por 100), Viuda de José del Rosal (3,2 por 100), Agustín Alvargonzález (1,3 por 100), y Claudio Alvargonzález (1,3 por 100), lo que su-

¹³ Esc. de 17 de julio de 1883, not. Evaristo de Prendes, caja 16818, AHA.

¹⁴ La información para elaborar este epígrafe procede, salvo que se indique otra fuente, del Libro de Actas de Melitón González y Compañía (FMEV), donde se refleja lo tratado en las Juntas Generales y en las reuniones de la Comisión Consultiva.

CUADRO 23

Melitón González y Compañía, S. en C.
Principales participaciones en 17 de julio de 1883 (pesetas)

Melitón González García	151.437	Cándido Herrera (Santander)	18.693
Saturnino Íñiguez (Logroño)	65.487	José Álvarez Jove	16.863
Andrés de Isasi (Bilbao)	62.970	José Peláez Hermanos	16.412
Santiago Muñiz	48.062	Ramón Álvarez Acebal	15.000
Mariano Suárez Pola	44.337	Indalecio Varela y Cía. (Coruña)	14.850
Fábrica de Mieres, S. A.	39.287	José Suárez Hevia	13.713
Viuda de José del Rosal	33.475	Gumersindo Junquera	13.393
Manuel G. Longoria	25.662	Agustín Alvargonzález Cifuentes	13.393
Rosendo Muñiz Galán	22.612	Claudio Alvargonzález Sánchez	13.156

Fuente: Escritura de 17 de julio de 1883, notario Evaristo de Prendes, caja 16818, AHA.

ponía, en conjunto, la cuarta parte del total. Y en situaciones conflictivas, como la que veremos en este mismo epígrafe, esa proporción resultaba insuficiente.

Se aprecian en el cuadro 23 varias incorporaciones de socios respecto a la etapa anterior, pero vamos a ocuparnos solamente de una de ellas, por cierto muy relevante: Fábrica de Mieres, S. A. Esta importante empresa siderúrgica, quizá por la antigua relación de Numa Guilhou con Mariano Suárez Pola (se constituyeron en sociedad en 1874 para crear la fábrica de aglomerados de La Braña), encomendó a esta naviera el transporte de los productos generados por su actividad. Así se desprende de un comentario de la Comisión Consultiva de la naviera, que en su reunión del 31 de octubre de 1883,

ante la necesidad de sustituir la caldera del *Piles*, para la que se solicitó presupuesto a varios talleres, se acordó encargarla a la Fábrica de Mieres “por hacerla un mes antes... y ser además aquella la que da vida a la Empresa con el transporte de todos sus productos”.

La etapa que ahora estudiamos se inicia con unos resultados satisfactorios (véase cuadro 24), pero no transcurrirían ni dos años cuando se produciría la quiebra de la racha alcista con una inflexión a la baja. En 1885 los beneficios se redujeron a menos de la mitad, si bien esa reducción fue causada en su mayor parte por dos circunstancias extraordinarias: el percance sufrido por el *Covadonga*, que

SOCIEDAD DE VAPORES—MELITON GONZALEZ Y COMPAÑIA.			
Resumen del activo y pasivo en 20 de Julio de 1883 en que dan principio las operaciones procedentes de la extinguida Sociedad La Gijonesa con la reboja en el capital, conforme con lo acordado en Junta general de 16 de Setiembre de 1882.			
ACTIVO.		PASIVO.	
Vapor Asturias	200 000 »	Capital	1 057 250 »
Id. Cerdanaga	312 500 »	Fondo de reserva	41 388 71
Id. Gijon	202 500 »	Varios	18 777 10
Id. Barambio	237 500 »	Correspondientes	17 899 14
Id. Piles	111 250 »	Socios	17 749 85
Calorías	15 500 »	Letras a pagar.	1 512 80
Lancha Gijon	984 65	Viajes N.º 44 Barambio—productos	20 164 65
Efectos varios	6 952 50	Id. » 45 Gijon id.	18 154 97
Materiales para reparaciones	3 177 47	Id. » 78 Cerdanaga id.	11 157 75
Varios	9 595 58	Id. » 80 Asturias id.	15 580 35
Correspondientes	147 181 67	Utilidades	152 209 64
Socios	658 08		
Plas a cobrar	9 039 80		
Caja	79 569 85		
Viaje N.º 44 Barambio—gastos	11 765 50		
Id. » 45 Gijon id.	9 656 56		
Id. » 78 Cerdanaga id.	8 852 48		
Id. » 80 Asturias id.	4 845 10		
Ptas.	1 329 444 92	Ptas.	1 329 444 92

Gijon 20 de Julio de 1883.
Melitón González

Balance de Melitón González y Compañía, cerrado al 20 de julio de 1883 (Seminario Gonzalo Anes).

habiendo roto el eje navegando cerca del Cabo San Vicente se vio obligado a tomar un remolque a Lisboa para efectuar allí su reposición, lo que costó 41.348 pesetas; y la inactividad forzada del *Barambio* en Hamburgo, realizando una larga y costosa reparación (que ascendió a 122.714 pesetas, aunque esta partida se cargó al Fondo de Reserva y no a Pérdidas y Ganancias). Esta caída de los beneficios repercutió en la remuneración al capital, repartiéndose dividendos del 2 por 100 tras el segundo

semestre de 1884 (dando prioridad a nutrir el Fondo de Reserva para financiar la reparación del *Barambio*) y del 3 por 100 en cada uno de los dos semestres de 1885.

Pero más allá de incidencias extraordinarias como las citadas, el descenso de los beneficios iba a convertirse en crónico, provocado en gran medida por una causa externa, como era la creciente competencia de otras navieras (especialmente la sevillana Ybarra), que ofrecían fletes más bajos.

CUADRO 24

**Melitón González y Compañía, S. en C.
Beneficios obtenidos y aplicación**

		Pesetas	% s/Capital	Dividendo (%)
Primer semestre	1884	115.168	11,1	5
Segundo semestre	1884	86.538	8,3	2
Primer semestre	1885	48.741	4,7	3
Segundo semestre	1885	40.676	3,9	3
Primer semestre	1886	70.913	6,8	2,5
Segundo semestre	1886	26.097	2,5	—
Primer semestre	1887	- 3	—	—
Segundo semestre	1887	10.663	1,0	—
Primer semestre	1888	48.090	4,6	2,5
Segundo semestre	1888	56.861	5,5	3,5
Primer semestre	1889	54.466	5,3	2,75
Segundo semestre	1889	76.077	7,3	4
Primer semestre	1890	65.116	6,3	3,5
Segundo semestre	1890	100.803	9,7	5
Primer semestre	1891	60.282	5,8	3
Segundo semestre	1891	79.307	7,6	4,5
Primer semestre	1892	53.798	5,2	3
Segundo semestre	1892	61.409	5,9	4

Fuente: Elaboración propia, a partir del Libro de Actas de Melitón González y Compañía (FMEV). Debe tenerse en cuenta que desde el primer semestre de 1890 los importes de las reparaciones de los buques se deducen de los beneficios y no del Fondo de Reserva.

Intentos para superar la caída de los fletes

El problema del descenso de beneficios, consecuencia de la caída de los fletes, afectaba también a la naviera de Olavarría —como hemos visto en el capítulo anterior, al que remitimos para observar las analogías—, que no tardó en dar el primer paso en busca de una solución, dirigiendo a Melitón González un escrito con fecha 11 de junio de 1885 (véase texto completo en el capítulo anterior) en los siguientes términos:

“En vista de las desfavorables circunstancias que vienen haciendo tan precaria la vida de las empresas de vapores dedicadas al cabotaje en el litoral de nuestra Península, y siendo de temer que la situación vaya empeorándose de día en día con la concurrencia de nuevos buques que van a ser dedicados a la misma navegación que los nuestros...”¹⁵.

Como consecuencia del análisis de la situación y de las oscuras perspectivas, Óscar de Olavarría proponía a Melitón González que considerase la posibilidad de fusionar las dos navieras. Argumentaba que de esa fusión surgiría una nueva sociedad que podría “establecer un servicio semanal en días determinados con salidas fijas de los principales puertos de la costa”, que era lo que se consideraba imprescindible para la supervivencia económica de las dos pequeñas navieras gijonesas, inmersas en un entorno que se estaba volviendo cada vez más competitivo.

Sometida la propuesta de Olavarría a la Junta General de Melitón González y Compañía celebrada el 9 de julio de 1885, se aceptó estudiarla con deteni-

¹⁵ Carta de Óscar de Olavarría y Compañía a Melitón González y Compañía de fecha 11 de junio de 1885 (Libro de Actas de Melitón González y Compañía, FMEV).

miento, nombrándose al efecto una Comisión paritaria, cuyas conclusiones fueron presentadas a los socios en una nueva Junta General celebrada el 29 de mayo de 1886. Pero debatido el asunto en esta nueva reunión, se opusieron a dicha fusión trece socios, “con lo que se acordó hacer saber a la Sociedad Óscar de Olavarría y Cía. la imposibilidad de realizar la fusión según las bases proyectadas”, como escuetamente se dice en el acta correspondiente. Lamentablemente, no se recogen en el acta las condiciones que exigía el acuerdo, aunque sí sabemos que los trece socios que se oponían suponían una parte muy minoritaria del capital, no estando entre ellos el Gerente ni los miembros de la Comisión Consultiva.

Con la negativa se cerraba la posibilidad de formación de una naviera asturiana potente, equiparable a las que en torno a esas fechas se venían estableciendo en otras regiones españolas¹⁶. Para lo sucesivo quedaba como única posibilidad la realización de acuerdos de cooperación entre ambas compañías, acuerdos que sí se harían, como tendremos ocasión de ver más adelante.

Fuese porque el debate sobre la oportunidad de la fusión enfrentase a algunos socios con la Gerencia, o porque dividiese a aquéllos, el hecho es que no se celebró ninguna reunión de la Comisión Consultiva hasta un año más tarde (contraviniendo lo señalado en los Estatutos, que la estipulaban en una vez cada mes). El 30 de mayo de 1887 se volvió a reunir, dan-

do el Gerente como explicación a ese largo lapso de tiempo “las circunstancias especiales por que atraviesa la navegación a vapor en el litoral español, el estudio de combinaciones para combatir la competencia promovida por otras empresas y la necesidad de ultimar las cuentas producidas por la reparación del *Gijón*”.

Desde luego, los tiempos eran difíciles, pero aún lo serían más en los años siguientes. Los beneficios líquidos habían venido descendiendo desde el primer semestre de 1884, y aunque en 1886 parecen mostrar una cierta recuperación, atribuible al *Barambio* por los buenos rendimientos de sus viajes, de nuevo se impone la cruda realidad: el segundo semestre de 1886 se cierra con unos bajísimos beneficios (26.097 pesetas) y en el primero de 1887 aparecen los números rojos (2,78 pesetas de pérdida). Las causas que provocaron estos malos resultados fueron debidas a que tres de los buques habían tenido más gastos que ingresos: *Asturias*, *Piles* y *Gijón* (este último durante mucho tiempo inactivo, sometido a una fuerte reparación)¹⁷, sin que las ganancias obtenidas por el *Covadonga* (722 pesetas) y *Barambio* (16.868 pesetas) pudieran compensar las pérdidas. Los bajos rendimientos eran, al decir de Melitón González, el efecto provocado por “los pequeños fletes que seguían rigiendo por la gran competencia iniciada y seguida por la empresa Ybarra”¹⁸.

¹⁶ En esas fechas se constituyen, con agrupación de navieros o de pequeñas firmas, varias sociedades de navegación *grandes*: en 1883, en Bilbao, la Compañía Bilbaína de Navegación, S. A.; en 1885, también en Bilbao, la Sociedad Marítima de Vizcaya, S. A. Ese mismo año, en Sevilla, la naviera Ybarra y Compañía integra a la firma bilbaína J. M. de Ybarra y Cía.; y en Cádiz, se funda la sociedad Pinillos, Sáenz y Cía. por la asociación de Miguel Martínez de Pinillos y otros navieros (Valdaliso Gago, 1991: 116-117).

¹⁷ La reparación del *Gijón*, que ascendió a 71.163 pesetas que se cargaron al Fondo de Reserva, consistió en la sustitución de las dos calderas, que habían sido encargadas a Dundee junto con la caja de humos, chimenea y guardacalor; en el muelle de Florencio Valdés y Compañía se realizó el acondicionamiento y limpieza de fondos, culminándose la instalación en la fábrica de Anselmo Cifuentes, donde se colocaron todos los accesorios de las calderas: manómetros, tubos de nivel, grifos, ceniceros, válvulas, tuberías, enjaretado, etc. (Libro de Actas, FMEV).

¹⁸ Informe del Gerente a la Comisión Consultiva, de 31 de julio de 1887 (Libro de Actas, FMEV).

Para enderezar la situación y compensar los malos resultados, se busca obtener alguna ganancia sustancial, saliéndose de las actividades ordinarias. Para ello, se decide enviar el vapor *Gijón* a La Habana “para ver de conseguir algún beneficio en pro de los intereses sociales”, aunque con el reparo de Atanasio Fernández, uno de los miembros de la Comisión Consultiva, quien en la reunión de 30 de septiembre de 1887 formula algunas observaciones “no creyendo conveniente la expedición por la competencia y lo reducido de fletes y pasajes que se nota en las expediciones a Ultramar”. Efectivamente, tampoco habría suerte en ese viaje, que resultó infructuoso al tener crecidos gastos por sufrir retrasos por los temporales y verse obligado a entrar en dique en Bilbao. Las pérdidas del *Gijón* se unieron a las del *Piles*, que tuvo que cambiar la hélice y limpiar fondos en Bilbao, con lo que los resultados del segundo semestre de 1887 también fueron parcos (10.663 pesetas).

Los resultados adversos dieron lugar a conatos de abandono entre los socios, que protestaban de los escasos dividendos que se repartían y cuestionaban la gestión de la Compañía. Así, en la Junta General celebrada el 12 de junio de 1888, dos de los socios más antiguos, Hermenegildo Zarracina y José Suárez Hevia, ofrecieron la venta de sus participaciones sociales con una rebaja del 50 por 100 de su valor nominal; por parte de la Gerencia se les contestó que esa propuesta “vendría a perjudicar a los demás partícipes que desean vender, como son el mismo Gerente y otros muchos que (venderían) también el todo o parte de su representación, pero que por ahora no piensan cederlo a ese bajo tipo”. Esta declaración del Gerente de estar dispuesto a vender resume el grado de desmoralización que reinaba en la naviera.

Recuperación a partir de 1888

El año 1888 sería el del comienzo de la recuperación: en el primer semestre los resultados ascendieron a 48.090 pesetas, acordándose repartir un dividendo del 2,5 por 100. El socio José Suárez Hevia, que ya citamos en otra ocasión mostrándose crítico con la Gerencia, protestó por la baja cuantía del dividendo, pidiendo que se distribuyera la totalidad de los beneficios obtenidos; pero el Gerente, con el respaldo mayoritario de los socios, argumentó que una compañía naviera tenía que realizar provisiones para posibles averías o imprevistos, lo que justificaba que se destinase parte de los beneficios al Fondo de Reserva (de hecho, ese mismo ejercicio hubo que compensar con cargo al Fondo de Reserva el importe de la sustitución de las dos calderas del *Covadonga*, que ascendió a 52.475 pesetas). Sometidas las cuentas a votación, el resultado fue de 59 votos a favor y 16 en contra, quedando con ello sobradamente respaldada la política de prudencia financiera de la Gerencia.

En el segundo semestre de 1888 también aumentarían los beneficios —se obtuvieron 56.861 pesetas— con lo que parecía confirmarse una leve recuperación. En conjunto, para el año completo se lograron unas ganancias del 10,1 por 100 del capital, que no era mucho, pero que comparándolo con lo obtenido en años anteriores inducía a un cierto optimismo. En cuanto a los dividendos repartidos, cifraron un 6 por 100 anual sobre el valor nominal, lo que, vista la bonanza que refleja el acta de la Junta celebrada el 30 de marzo de 1869, con ausencia de discrepancias, parecía complacer a todos los socios. De nuevo, la marcha de la Sociedad se enderezaba.

Unos pequeños percances en 1889 enturbiaron ligeramente la buena marcha de la Compañía. En el mes de junio, el *Barambio*, su buque más rentable y

uno de los que hacían la carrera del Mediterráneo, rompía su eje cigüeñal en las proximidades de Valencia, teniendo que ser remolcado a puerto por el vapor *Wynnstay*. Este hecho dio lugar a un litigio entre los armadores del *Wynnstay*, que pedían 1.000 libras por el remolque, y Melitón González y Compañía, que se negaba a satisfacerlo alegando ser una valoración desproporcionada. Finalmente la solución se produjo mediante un arbitraje, que valoró en 150 libras el servicio prestado. Pocos días más tarde, era el *Covadonga* el que a su llegada a Málaga sufría una ligera avería, que lo tendría detenido una semana.

A pesar de las incidencias, que mantuvieron inactivos a ambos barcos durante un tiempo, el primer semestre de 1889 arrojó un beneficio de 54.466 pesetas, que se puede considerar una cifra que consolidaba el proceso de recuperación iniciado el año anterior. Mejor todavía fue el resultado del segundo semestre –76.077 pesetas de beneficio– volumen desconocido desde 1884 (véase cuadro 5). Los malos tiempos parecían haber quedado atrás, lo que quedaba reafirmado por el reparto de un dividendo anual de 6,75 por 100 (2,75 en el primer semestre y 4 por ciento en el segundo). La Junta General celebrada el 3 de marzo de 1890 –última presidida por Melitón González– así lo sancionó, aprobando su gestión por unanimidad.

Fallecimiento de Melitón González y elección de Florencio Rodríguez (1890)

El 25 de abril de 1890 fallecía el Gerente y fundador, Melitón González García¹⁹, que había venido dirigiendo la naviera desde su fundación. Lo sustituyó

¹⁹ Según la testamentaria, realizada en 1893, Melitón González dejaba un caudal de 251.505 pesetas, invertido en dos casas en el centro de

de forma interina Atanasio Fernández Luanco, miembro de la Comisión Consultiva, que se hizo cargo de la dirección de la empresa hasta el 29 de mayo del mismo año 1890 en que dicha Comisión acuerda proponer a la Junta General de socios para el cargo a Florencio Rodríguez Rodríguez, “persona que por su posición social y por su conocimiento y práctica en los negocios mercantiles es una garantía”. Celebrada la Junta General de socios dos días más tarde, Florencio Rodríguez era elegido Gerente por unanimidad.

Florencio Rodríguez Rodríguez contaba entonces 49 años de edad, y estaba casado en segundas nupcias con Carmen González, hija de Melitón González García. Había retornado de Cuba en 1885 con un apreciable capital, que había ido invirtiendo en fincas urbanas y en diversas iniciativas y participaciones empresariales. En la fecha de su nombramiento como Gerente de la naviera era consejero de la Compañía de los Ferrocarriles Económicos de Asturias, S. A., Presidente y máximo accionista de la empresa Plaza de Toros de Gijón, S. A., socio comanditario de la fábrica de maquinaria y dique de Cifuentes, Stoldt y Compañía, y estaba ultimando los contactos para establecer una refinería de petróleo en Gijón (Rufino Martínez y Compañía, S. en C.), que llevaría a término cinco meses más tarde (García López, 1987: 221-245). Disponía, pues, de una amplia experiencia empresarial, que no dejaría de aumentar en los años siguientes, aplicando su actuación en campos tan dispares como la banca, la industria alimentaria y la

Gijón (Corrida, 77 y Libertad, 32), varios almacenes en las calles Libertad y Langreo, varias fincas rurales, y las participaciones en la naviera (25.000 pesetas), en la fábrica de loza Mariano Pola y Compañía (20.000 pesetas) y en la de aglomerados Pola y Guilhou (7.000 pesetas). Le sobrevivían tres hijos: Carmen, casada con Florencio Rodríguez; Felisa, con Manuel de la Cerra, y Francisco de Asís, incapacitado (Esc. de 20 de junio de 1893, not. Evaristo de Prendes, caja 24444, AHA).



Retrato de Florencio Rodríguez Rodríguez (Fundación Museo Evaristo Valle), elegido gerente en 1890, tras el fallecimiento de Melitón González García.

energía eléctrica. No en vano se le puede calificar como uno de los más destacados emprendedores españoles de finales del siglo XIX y comienzos del XX. Tendremos ocasión de comprobar en las páginas siguientes su eficiente actuación al frente de la naviera.

Uno de los primeros cambios realizados en la gestión de la Compañía por Florencio Rodríguez fue de

orden contable. Hasta entonces, los pagos en concepto de reparaciones de los buques se hacían con cargo a la cuenta de Fondo de Reserva, fondo que se nutría de asignaciones en el reparto de los beneficios. A partir del primer semestre de 1890 las reparaciones se empezaron a deducir directamente de la cuenta de resultados (por tanto, consideradas como un gasto), sin perjuicio de seguir dedicando parte de los beneficios a nutrir el Fondo de Reserva, que desde entonces quedó destinado a financiar la adquisición de nuevas unidades (y, naturalmente, a prevención de posibles desembolsos excepcionales por cualquier otra causa).

La situación de la naviera al final del primer semestre de 1890, representada por el balance en esa fecha, era la que se indica en el cuadro 25.

La estructura del balance sigue siendo prácticamente igual a la de los años anteriores, y de una extraordinaria sencillez y transparencia: los recursos financieros proceden exclusivamente de fondos propios, materializados en los cinco buques, con una pequeña partida de deudas por funcionamiento (corresponsales) y el metálico en Caja. Podría simplificarse aún más, concentrando en una sola cuenta todos los vapores, pero se ha preferido conservar la presentación original porque aporta más información (por ejemplo, la penuria de resultados del *Piles* y los buenos rendimientos del *Barambio*).

El ejercicio correspondiente al segundo semestre de 1890, primero realizado íntegramente bajo la dirección de Florencio Rodríguez, arrojó un beneficio de 100.803 pesetas, lo que permitió distribuir un dividendo activo del 5 por 100. En el siguiente semestre, primero de 1891, los resultados no fueron tan buenos –60.282 pesetas– pero, como apostilló el Gerente en la reunión de la Comisión Consultiva en que se presentaron las cuentas, “había de tenerse en cuenta que en varios de los buques se hicieron repara-

ciones extraordinarias que importaron en junto unas 14.000 pesetas... todo lo cual fue abonado con los productos obtenidos por los buques”, con lo que habría que sumar esa cifra a los resultados netos. En el

segundo semestre de 1891 los beneficios volvieron a subir –79.307 pesetas– repartándose un dividendo activo del 4,5 por 100 que, sumado al 3 por 100 del primero, dio un sustancioso 7,5 por 100 anual.

CUADRO 25
Melitón González y Compañía, S. en C.
Balance al 31 de julio de 1890 (pesetas)

ACTIVO		PASIVO	
Caja	35.845	Capital social	1.037.250
Corresponsales	63.482	Fondo de Reserva	41.473
Materiales para reparaciones	7.877	Socios	3.706
Vapor <i>Asturias</i>	200.000	Corresponsales	2.310
Vapor <i>Covadonga</i>	212.500	<i>Asturias</i> , beneficio viaje 123	11.571
Vapor <i>Piles</i>	111.250	<i>Covadonga</i> , benef. viaje 117	16.887
Vapor <i>Gijón</i>	262.500	<i>Piles</i> , beneficio viajes 207-208	3.187
Vapor <i>Barambio</i>	237.500	<i>Gijón</i> , beneficio viajes 83-84	31.792
Gabarras	13.500	<i>Barambio</i> , beneficio viaje 82	21.004
Lancha <i>Gijón</i>	945	Varios	22.629
<i>Asturias</i> , gastos viaje 123	6.030	Pérdidas y Ganancias	65.116
<i>Covadonga</i> , gastos viaje 117.	12.421		
<i>Piles</i> , gastos viajes 207-208	3.106		
<i>Gijón</i> , gastos viajes 83-84	25.088		
<i>Barambio</i> , gastos viaje 82	9.851		
Varios	55.030		
Suma	1.256.925	Suma	1.256.925

Fuente: Balance impreso remitido a los socios (SGA).

Así pues, los ejercicios de 1890 y 1891 pueden considerarse buenos, ascendiendo los beneficios a

165.9919 y 139.589 pesetas, respectivamente, con un reparto de dividendos del 8,5 y 7,5 por 100 en cada

año. Parecía haberse entrado en la senda de la expansión, y de la confianza en el futuro de la Compañía era buena muestra el hecho de que en la Junta General celebrada el 25 de junio de 1892 se acordase por unanimidad prorrogar la sociedad por otros diez años.

El 13 de agosto de 1892 se reúne la Comisión Consultiva para examinar las cuentas del primer semestre del año, último de esta etapa, que presentan unos beneficios (53.798 pesetas) ligeramente inferiores al semestre anterior. No obstante, la confianza en el futuro a que antes nos referimos permanecía intacta, hasta el punto de que uno de los miembros de la Comisión Consultiva, Epifanio Alvargonzález, propuso en una reunión ordinaria aplicar el Fondo de Reserva (que entonces tenía 167.064 pesetas) a la compra “de un nuevo vapor... así como la venta de alguno de los actuales, para dar mayor amplitud al negocio y hacerlo más productivo”, propuesta que fue asumida por la Comisión para ser trasladada a la siguiente Junta General.

5. LA SOCIEDAD DE VAPORES MELITÓN GONZÁLEZ Y CÍA. (III: 1892-1902)²⁰

Esta tercera etapa es la última en que la naviera gijonesa giraría con la razón social que había mantenido invariable desde su fundación (los socios habían acordado mantener el nombre de Melitón González después de su muerte, como homenaje a quien había sido su fundador). Cubre esta etapa unos años que en Asturias se caracterizaron por un gran dinamismo económico, que coincidieron con la emancipación de

las últimas colonias de Ultramar, aunque no debe verse en esta coincidencia una relación causa-efecto, pues hubo otras razones de más peso, como la influencia de la pujanza vizcaína. Para la Compañía, supusieron un paso más en su consolidación y crecimiento.

Materializando el acuerdo tomado en la Junta General celebrada el 25 de junio de 1892, el 25 de agosto siguiente se protocolizó la escritura de prórroga de la sociedad por otros diez años, compareciendo al acto de la firma el Gerente y Administrador de la sociedad, Florencio Rodríguez Rodríguez, y los miembros de la Comisión Consultiva, Antonio del Valle Álvarez, Antonio Suárez Pola Gutiérrez, Atanasio Fernández Morán y Epifanio Alvargonzález Pérez de la Sala²¹.

Se sientan las bases para el crecimiento

En la primera Junta General celebrada tras el acuerdo de prórroga, que tuvo lugar el 31 de agosto de 1892, Florencio Rodríguez dio cuenta de las ganancias obtenidas en el primer semestre de ese año (53.798 pesetas), planteando la necesidad inaplazable de renovación de la flota, y proponiendo la sustitución de los buques más antiguos por unidades más modernas y competitivas. Tras debatir el tema, fueron otorgadas a la Gerencia las más amplias atribuciones para tomar cuantas medidas pudieran ser conducentes a la realización de ese objetivo. Semanas después, en reunión de 19 de septiembre, la Comisión Consultiva respalda la autorización concedida por la Junta General, acordando “que la Gerencia tome informes de vapores que tengan condiciones a propósito para este puerto”.

²⁰ Como el epígrafe anterior, salvo que se indique otra fuente, la información procede del Libro de Actas de Melitón González y Compañía (FMEV), hasta agosto de 1894.

²¹ Esc. de 25 de agosto de 1892, not. Evaristo de Prendes, caja 24439, f. 1395, AHA.

La nueva etapa de la Compañía empezó con buen pie, pues las ganancias obtenidas en el segundo semestre de 1892 ascendieron a 61.409 pesetas (a pesar de haber deducido 17.433 pesetas que importó la reparación del *Asturias*). Esas ganancias permitieron repartir un dividendo del 4 por 100, que sin duda sirvió para animar a los socios, que habían venido soportando restricciones durante algunos de los ejercicios anteriores. En el siguiente semestre, primero de 1893, se repite el resultado: 61.323 pesetas de beneficio y de nuevo un dividendo activo del 4 por 100. Los buenos resultados, además de remunerar satisfactoriamente a los socios, hacían posible engrosar el Fondo de Reserva, que a esas alturas ya presentaba un monto de 203.204 pesetas, cifra que suponía casi la quinta parte del capital social y que hacía posible pensar en una nueva adquisición.

La reunión de la Comisión Consultiva del 30 de septiembre de 1893, a diferencia de lo que ocurría habitualmente, fue muy densa, tratándose asuntos relevantes: se consideró el presupuesto de reparación del *Piles*, que ascendía a unas 10.000 pesetas; se informó de los avatares del *Asturias*, que cuando pretendía entrar en el puerto de Cartagena, procedente de Bilbao, estuvo a punto de ser enviado al lazareto de Mahón, y se salvó gracias a los buenos oficios del gijonés Benigno Domínguez-Gil; se dio cuenta de las negociaciones en curso con la casa Hijo de Ramón A. Ramos, de Barcelona, sobre la venta del *Asturias*; y se examinaron los planos y condiciones propuestos por los astilleros Gourlay Brothers & Co., de Dundee, para el vapor que se pensaba adquirir.

Pero la racha de buenos resultados se interrumpiría momentáneamente, ya que en el segundo semestre de 1893 tuvo lugar la anunciada reparación del *Piles* (que ascendió a 10.455 pesetas), lo que re-

dujo el beneficio a 51.675 pesetas; en consecuencia, y pensando en seguir incrementando el Fondo de Reserva, el dividendo activo se limitó al 2,5 por 100. Este tipo de reparaciones —que en el *Piles* eran crónicas—, no hacía sino confirmar la imperiosa y urgente necesidad de sustituir algunos buques notablemente envejecidos y expuestos a averías, por otras unidades más modernas.

Adquisición de un nuevo vapor: el *Melitón González* (1894)

Las circunstancias obligaban a acelerar los trámites para incorporar un nuevo buque. Por eso, en vista del elevado costo que suponía encargar una nueva construcción, y sobre todo del largo plazo de entrega que fijaban los astilleros británicos debido “al mucho trabajo que hoy tienen pendiente casi todos los astilleros de aquél país”, se optó por acudir al mercado de segunda mano. En consecuencia, se contactó con la casa Pile & Company, corredores de Londres, que ofrecieron el vapor *Wittekind*, un buque construido en 1889 en Sunderland, de 64,01 metros de eslora, 9,59 de manga y 5,31 de puntal, que hacía 1.001 TRB, por el que pedían 11.500 libras esterlinas. Eran sus armadores John Wood & Co., y el acuerdo de transmisión se llevó a cabo con relativa celeridad, después de obtener sucesivas rebajas hasta dejar la cifra final en 9.950 libras (308.450 pesetas) en que se cerró la operación. La compra se financió con cargo al Fondo de Reserva (161.000 pesetas), y para el resto y los gastos que pudieran originarse (estimados en 175.000 pesetas), se acudió a la emisión de obligaciones al 6 por 100 de interés y amortizables en 10 años, de las que se daba preferencia a los socios.

Merece la pena detenerse en analizar la forma de financiación del pago del buque, porque nos permite observar cómo la naviera, bajo la dirección de Florencio Rodríguez, actuaba siguiendo estrictas normas de prudencia financiera: aunque el Fondo de Reserva en esa fecha ascendía a 241.781 pesetas, según figuraba en el Balance, su materialización, como explicó el Gerente a la Junta General de socios, no estaba formada sólo “por efectivo en Caja, sino por existencias de repuestos, por cuentas de corresponsales y de consignatarios”, es decir, partidas realizables pero no de disponibilidad inmediata, como resulta obvio en términos contables. Por eso, para no poner en riesgo la liquidez de la empresa, se limitó el pago con medios propios a 161.000 pesetas, acudiendo para el resto a la emisión de obligaciones.

Para ultimar la compra del buque, la Compañía desplazó en el mes de mayo de 1894 a Glasgow, donde había atracado el *Wittekind* al rendir viaje procedente de Marruecos, al piloto José Ramón Canal y al maquinista Roque Gárate. Ambos eran empleados de la casa, y llevaban como cometido inspeccionar el barco para, en caso de conformidad, hacerse cargo de él y conducirlo a España.

El pago del buque se hizo con la mediación del Credit Lyonnais, a quien se encargó situar en Londres, en la casa de banca Mildred, Goyeneche & Co. la suma correspondiente en libras esterlinas, comisionándose a la casa británica para atender los gastos que pudieran generarse en la toma de propiedad y demás trámites²².

El vapor, una vez superada la inspección y efectuado el pago, quedó dispuesto para el viaje. Sin em-

bargo, la salida se pospondría aún un tiempo, porque se juzgó oportuno aprovechar la estancia en los astilleros escoceses para habilitarle una cámara destinada al acomodo de pasajeros. Una vez en España, y tras realizar sus tres primeros viajes con los armadores gijoneses, se le practicaron en octubre de 1894 algunas obras “indispensables para mejor estiba de la carga y servicio”; consistieron en colocación de sollados, lo que se hizo en los talleres de Agustín Cortade e Hijos, de Bilbao, después de haber desestimado los presupuestos de Cifuentes, Stoldt y Compañía (de Gijón) y la Maquinista Terrestre y Marítima (de Barcelona). En total, el costo del buque, incluidos los gastos de mediación y de las reformas, ascendió a 372.217 pesetas (valor en libros que observamos en el balance del segundo semestre de 1894). El desglose de las partidas que compusieron el costo total del buque figura en el cuadro 26.

El buque sería matriculado en Gijón el 29 de agosto de 1894, inscribiéndose con el nombre de *Melitón González* al folio 76 de la Lista 5.^a.



Contraseña de Melitón González y Compañía.

²² Cartas de Florencio Rodríguez a Mildred, Goyeneche & Co. de 15 y 22 de mayo de 1894 (FMEV).

CUADRO 26

Melitón González y Compañía, S. en C. Cuenta de costo del vapor *Melitón González*

	Pesetas
Pagado a John Wood & Co.	304.470
Comisiones, intereses y correspondencia	1.568
Visado, escrituras de compra y poder	796
Derechos consulares y despacho	1.273
Carbón	1.274
Construcción de cámara y caseta	4.743
Gastos de J. R. Canal y R. Gárate	2.286
Tripulación	5.446
Seguro de viaje Glasgow-Gijón	2.053
Derechos y gastos de abanderamiento	26.192
Papel de pagos al Estado	329
Instalación de sollados	7.600
Maderas y materiales para los sollados	1.996
Sueldos tripulación durante obra sollados	2.595
Telegramas	79
Servicio de cámara y cocina	1.377
Dos aparadores para la cámara	165
Reparaciones y pertrechos	7.975
Total pesetas	372.217

Fuente: Libro de Actas, acta de 18 de febrero de 1895 (FMEV).

El trienio 1894-1896: naufragio del *Covadonga* y compra del *Carmen*

La singularidad de este trienio no es otra que la disponibilidad de los balances correspondientes a los seis ejercicios semestrales que comprende, que son los últimos para los que disponemos de datos contables de la Compañía. Quedan recogidos en el cuadro 27, y los utilizaremos como base para analizar el período, en el que, ciertamente, se producen novedades importantes y de variado signo.

Comenzando el análisis por la cuenta de resultados, observamos una primera fase descendente, a la que sigue una brusca y potente recuperación, hasta duplicar la cantidad de partida. El primer ejercicio arrojó unos beneficios de 62.267 pesetas, cifra que se puede considerar normal, considerando los que se venían obteniendo; pero los gestores, “conocedores de las necesidades que hoy tiene la Sociedad, así como también de las obligaciones que sobre ella pesan”, acuerdan, como si adivinasen lo que iba a ocurrir en los meses siguientes, limitar el dividendo activo a sólo un 2 por 100. En el segundo semestre se reducen los beneficios a 43.019 pesetas, y ello a pesar de haberse incorporado el nuevo buque *Melitón González*, que produjo él solo una ganancia neta en sus primeros viajes de 30.882 pesetas. La caída de los beneficios en este ejercicio fue justificada por el Gerente por las reparaciones y gastos extraordinarios de los buques (varada del *Covadonga*, hélice nueva para el *Barambio*, caja de bronce para el eje del *Gijón*), y también por el pago de los intereses devengados por el empréstito de obligaciones, gastos que, en conjunto, habían ascendido a más de 12.000 pesetas. El dividendo repartido tras este segundo ejercicio volvió a limitarse al 2 por 100, y se hizo con la finalidad de engrosar el Fondo de Reserva, para así poder hacer frente con mayor rapidez al pago del buque recién llegado.

CUADRO 27
Melitón González y Compañía, S. en C.
Balances semestrales, 1894-1896 (pesetas)

ACTIVO	1.º/ 1894	2.º/ 1894	1.º/ 1895	2.º/ 1895	1.º/ 1896	2.º/ 1896
Caja	30.615	30.048	28.677	10.533	17.484	8.407
Fletes a cobrar	10.548	15.815	10.432	13.264	11.254	11.235
Corresponsales	50.183	83.307	76.990	83.756	121.195	115.231
Vapor <i>Asturias</i>	200.000	200.000	200.000	200.000	110.000	110.000
Vapor <i>Covadonga</i>	212.500	212.500	212.500	212.500	—	—
Vapor <i>Piles</i>	111.250	111.250	111.250	111.250	59.000	59.000
Vapor <i>Gijón</i>	262.500	262.500	262.500	262.500	200.000	200.000
Vapor <i>Barambio</i>	237.500	237.500	237.500	237.500	182.000	182.000
Vapor <i>Melitón González</i>	355.120	372.217	373.217	373.217	373.217	373.217
Vapor <i>Carmen</i>	—	—	—	—	—	346.841
Lancha <i>Gijón</i>	949	949	949	949	949	949
Gabarras	13.500	13.500	13.500	13.500	9.308	9.308
Materiales para reparaciones	17.598	14.527	16.978	17.796	15.546	12.631
Gastos de viajes en curso	39.531	55.494	35.496	52.979	86.470	80.554
Varios	57.072	42.739	29.118	105.615	87.835	23.983
Suma	1.598.866	1.652.346	1.609.107	1.695.359	1.274.258	1.533.356
PASIVO						
Capital social	1.037.250	1.037.250	1.037.250	1.037.250	933.525	1.046.327
Fondo de Reserva	241.781	279.804	298.577	304.634	15.176	33.846
Corresponsales	111	6.380	9.383	2.909	4.955	14.765
Obligaciones	175.000	175.000	157.000	157.000	134.000	134.000
Productos de viajes en curso	67.570	91.553	56.589	80.518	99.671	131.156
Varios	14.887	19.340	20.006	25.790	13.062	40.140
Pérdidas y Ganancias	62.267	43.019	30.302	87.258	73.869	133.122
Suma	1.598.866	1.652.346	1.609.107	1.695.359	1.274.258	1.533.356

Fuente: Elaboración propia a partir del Libro de Actas de Melitón González y Compañía (FMEV).

El 17 de enero de 1895 fallece Antonio Suárez Pola, miembro de la Comisión Consultiva, a quien hemos venido citando en repetidas ocasiones por estar vinculado a la Compañía desde los orígenes. Había tenido una larga y activa vida de marino, siendo capitán de diversos buques de vela y de vapor, y una vez retirado, había mantenido intensos vínculos con varias empresas del entorno gijonés, además de la naviera. Lo substituyó el que también había sido capitán de los barcos de la Compañía, el gijonés Anselmo V. Piñole.

El mismo año 1895 va a traer una importante novedad. La Compañía Sevillana de Navegación retira el servicio al Cantábrico, y la también naviera sevillana Ybarra y Compañía (compradora de alguno de los buques de la Sevillana)²³, escribe a Melitón González y Compañía “exponiendo su buen deseo encaminado a mejorar los fletes que la competencia había obligado a rebajar”. Se le contesta que se comparte la idea, ofreciéndose a “todo cuanto pudiera contribuir a mejorar la mala situación en que hoy se encuentra la navegación de cabotaje”, situación que, efectivamente, sin la guerra de fletes, iba a mejorar sustancialmente para los intereses de las navieras.

A pesar de todo, en el primer semestre de 1895 los beneficios cayeron aún más: 30.302 pesetas. El Gerente achaca esos pobres resultados a “la gran competencia hasta ahora mantenida, a los temporales del invierno pasado y a algunas reparaciones en los buques”, a lo que habría que añadir el pago de los intereses del empréstito (5.200 pesetas). De nuevo se reparte un parco dividendo del 2 por 100.

²³ El 7 de agosto de 1895, la Compañía Sevillana de Navegación vende a Ybarra y Compañía el buque *Giralda*, de 1.861 TRB, en 550.000 pesetas, cambiando su nombre al de *Cabo San Martín* (Certificado de inscripción en la Lista 5.ª de Sevilla, f. 106, MMA).

En medio de estas dificultades, viene a producirse un grave siniestro: en noviembre de 1895, uno de los viejos vapores de la Compañía, el *Covadonga*, quedó varado en los bajos llamados La Ostreira, situados a la entrada del puerto de Puebla de Caramiñal. Desde el primer momento se apreció la gravedad de la situación, que hacía temer por su pérdida; no obstante, se hicieron esfuerzos para reflotarlo, desplazándose al lugar Anselmo V. Piñole, miembro de la Comisión Consultiva y experimentado marino, que determinó proceder al alijo completo de la carga. No sería suficiente, y finalmente el buque hubo de darse por perdido, vendiéndose en subasta semanas más tarde.

La pérdida del *Covadonga* llevó a Florencio Rodríguez a plantear de nuevo a los socios la necesidad inaplazable de una renovación a fondo de la flota. Para ello propuso la adquisición de un buque de las condiciones del *Melitón González*, recomendando como forma de financiación una ampliación de capital –dando preferencia los socios–, ya que un nuevo empréstito de obligaciones iba a gravar en exceso los resultados.

Pero recabar nuevas aportaciones de capital para adquirir un nuevo buque, sin antes actualizar el valor en libros de las viejas unidades “no sería equitativo, y seguramente impediría estas aportaciones”. Por lo tanto, y con el objeto de obviar estos inconvenientes, el Gerente propone a la Comisión Consultiva “que se haga una rebaja prudencial (en libros) en el valor del material existente”, en torno al 45 por 100 para los buques más viejos –*Asturias* y *Piles*–, y del 24 por 100 para *Gijón* y *Barambio*. En consecuencia, se produce una regularización que equivalía a una reducción del capital en 476.942 pesetas (212.500 pesetas por la pérdida del *Covadonga*, y 264.442 pesetas por depreciación de los

buques); pero acto seguido se incrementa el capital en 373.217 pesetas en concepto de “capitalización del *Melitón González*”, importe que se detrae del Fondo de Reserva y de los beneficios del ejercicio anterior, con lo que la nueva cifra de capital social queda en 933.525 pesetas, y las Reservas en 15.176. Por lo tanto, después de la regularización el Capital social resultó reducido en un 10 por 100, pero eso era sólo una apariencia, pues en realidad los recursos propios (Capital + Reservas), se habían reducido en un 46 por 100. Curiosamente, la operación no provocó ninguna alegación en contra y fue aprobada en la Junta General del 9 de marzo de 1896, en la que también se dio el visto bueno a la ampliación de capital por nuevas aportaciones.

La captación de nuevas suscripciones fue suspendida por la Comisión Consultiva en su reunión del 20 de abril “habida cuenta la situación en que hoy se encuentra la Nación con motivo de la guerra de Cuba...”. Y solidaria con esa situación, la Compañía contribuyó con 2.500 pesetas a la campaña promovida por la Junta General del Principado para “allegar recursos con que poder auxiliar al Gobierno de la Nación”.

El primer semestre de 1896 vuelve a arrojar buenos resultados: 73.869 pesetas, lo que permite repartir un dividendo del 4 por 100 y destinar un 2 por 100 al Fondo de Reserva.

A principios de agosto de ese mismo año de 1896, la compañía de Óscar de Olavarría pierde el vapor *Julián*, lo que, unido a la pérdida del *Covadonga*, dejaba desasistida la línea de Barcelona. Ante ello, Florencio Rodríguez juzga “indispensable la adquisición de material, sobre todo hoy que tan abundante se presenta la carga en todos los puertos de la línea”. En consecuencia, se ponen en contacto con la casa Pile & Co., de Londres (los mismos que gestionaron la compra del *Melitón González*, que ofrecían el *Ben*

Wyvis, un buque construido en 1891, de 61,7 metros de eslora, 9,53 de manga y 4,52 de puntal, que hacían 916 TRB, en precio de 10.000 libras.

Después de repetidas gestiones, se consigue que los vendedores del *Ben Wyvis* rebajen el precio del buque a 9.000 libras, cerrándose la operación. Para hacerse cargo de él se desplazan a Gangemouth, puerto donde se halla el buque, el piloto Sergio Piñole y el maquinista Roque Gárate, que tras inspeccionarlo y encontrarlo en condiciones, toman posesión del mismo. Se le construyen sollados y otras obras complementarias, y seguidamente es llevado a Gijón, donde llega el 21 de octubre de 1896, pasando inmediatamente a realizar la línea del Mediterráneo. Costó en total 340.236 pesetas, que se cubrieron con aportaciones de los socios (112.802 pesetas), con el Fondo de Reserva (15.176 pesetas) y el resto con las ganancias que se esperaba que iría produciendo. Se inscribiría al folio 93 de la Lista 5.^a de Gijón –aunque no lo haría hasta el 20 de enero de 1898– tomando el nombre de *Carmen*. El mando le fue encomendado a Sergio Piñole, hasta entonces capitán del *Barambio*, pasando a mandar éste el capitán del naufragado *Covadonga*, Agapito González.

En este segundo semestre de 1896 los beneficios casi se duplicaron respecto al primero –133.122 pesetas– motivados en gran medida por los buenos resultados de los buques recién adquiridos –*Melitón González* y *Carmen*–, y a pesar de las pérdidas del *Piles*. Este excelente resultado, sin embargo, no dio lugar a un reparto mayor de dividendos (se mantuvo el 4 por 100), sino que se aplicó a la capitalización de la empresa, incrementando el Fondo de Reserva. Por otra parte, siguiendo una política de estímulo al personal, se destinaron 2.250 pesetas como gratificación “a la dependencia, en atención al trabajo extraordinario habido”.

Ampliación de la flota y liderazgo regional (1897-1902)

La renovación de la flota, al tiempo que exigía adquirir nuevos buques, obligaba a desprenderse de las unidades más envejecidas; por eso, se determinó poner a la venta los dos más viejos, el *Asturias* y el *Piles*, que con sus frecuentes reparaciones apenas daban rendimientos. Puesta la propuesta de venta en conocimiento de la casa británica Pile & Company (que había actuado de mediadora en la compra del *Carmen*), mostró ésta interés en adquirirlos, proponiendo tomarlos a cuenta del precio de venta de un nuevo vapor. Como posteriormente aclararon, la posible compra la realizaban por cuenta de la casa E. Ballesteros y Compañía, de Avilés, por lo que invitaron a la naviera gijonesa a ponerse en contacto con los avilesinos para el reconocimiento del material y posterior venta, en caso de acuerdo. La operación no llegó a cristalizar, continuando ambos achacosos buques prestando su servicio a la naviera gijonesa.

No fue ésta la única propuesta de compra de los viejos buques de la Compañía. Semanas más tarde se recibía otra sobre el *Asturias*, consistente en alquilar el buque durante seis meses, pagando un canon mensual a convenir, y “al concluir ese período, comprarlo en la cantidad que se fijase, y en el caso de que después de transcurridos los seis meses que había de tenerlo alquilado no le conviniese adquirirlo, comprometiéndose a abonar la cantidad de 10.000 pesetas”. La proposición fue desestimada, argumentando Florencio Rodríguez que “el deseo de la Sociedad es el de tener siempre fija su situación, y no llevar a cabo contratos que puedan dar lugar a ambigüedades y dudas”.

Por fin, en 1898 se vendieron ambos buques: el 10 de febrero el *Asturias*, en 75.000 pesetas a la firma

Carbones Asturianos, de Bilbao, a cuya matrícula pasó (Lista 5.^a, f. 19); y el 22 de marzo el *Piles*, en 39.000 pesetas a José Pedrós Arché, de Bayonne²⁴. Con estas dos ventas se estaban dando los pasos previos a las adquisiciones de nuevos y mayores vapores, lo que se produciría al año siguiente, en aplicación del acuerdo tomado para la modernización de la flota.

Aunque no lo sabemos con certeza, es muy posible que el primero de los buques que se adquirieron en esta época —aunque con una diferencia de pocas semanas— haya sido el vapor *Felisa*. Era de construcción española, hecho en los astilleros de la Compañía Trasatlántica Española en Matagorda (Cádiz) entre 1896 y 1899; medía 64,20 metros de eslora, 9,72 de manga y 5,00 de puntal, que hacían 1.045 TRB. Fue adquirido en 550.000 pesetas, según escritura de 3 de mayo de 1899 ante el notario de Cádiz Ricardo de Pío y Fajardo, inscribiéndose provisionalmente en la Lista de la ciudad andaluza, para pasar a la de Gijón en 1904 al folio 54. Fue ésta una construcción controvertida por antieconómica, pues, al parecer, fue “emprendida para dar trabajo a la maestranza y vendido después con sacrificio a Melitón González y Compañía, de Gijón; si el coste del *Felisa* (descontados los subsidios públicos) ascendió a 700.000 pesetas, la naviera asturiana sólo pagó por él 500.000 pesetas” (Haupt y Ortiz-Villajos, 1998; citado por Rodrigo Alharilla, 2000: 429).

Pocas semanas más tarde, en el otoño de 1899, se adquirió un buque que había sido construido en Middlesbrough en 1894, que medía 64,43 metros de eslora, 9,74 de manga y 5 de puntal, que hacía 992 TRB. Se pagaron por él 14.750 libras esterlinas (unas 510.000 pesetas), matriculándose en Gijón el 20 de

²⁴ Esc. de 22 de marzo de 1898, not. Evaristo de Prendes, caja 26390, f. 518 y Lista 5.^a, f. 47.



Medio-casco de astillero del vapor *Florencio Rodríguez*; medía 64,43 metros de eslora y 992 TRB (Fundación Museo Evaristo Valle).

octubre de 1899 con el nombre de *Florencio Rodríguez* (Lista 5.^a, f. 98).

Corrían buenos tiempos para la navegación, y Florencio Rodríguez se propone aprovechar el momento llevando a cabo nuevas adquisiciones. Pero la buena coyuntura naviera no se correspondía con el deterioro del cambio de la peseta ante la libra, que hacía que el precio de los buques británicos de un cierto tamaño y en buen estado superasen el medio millón de pesetas. Por eso, pocos días después de la llegada del buque que llevaba su nombre, Florencio Rodríguez intentaba hacer acopio de la divisa británica en buenas condiciones; así escribía al *americano* Gumersindo García Cuervo con fecha 6 de noviembre de 1899:

“Teniendo en cuenta lo que hemos hablado referente a libras esterlinas que tiene Vd. quietas en Inglaterra, y de acuerdo con aquel refrán asturiano que “molino parado no gana maquila”, hago a Vd. la proposición siguiente: le tomaría de 12 a 20.000 libras con interés del 3 por 100 anual, libre para Vd. de toda comisión de caja, por un tiempo que no baje de 6 meses. Tengo comprado y pagado un nuevo vapor de 2.000 toneladas de

carga, que llegará aquí dentro de pocos días para la empresa Melitón González y Compañía, de la que soy Gerente, y me ofrecen hoy otro igual para cuya compra acabo de hacer oferta por telegrama”.

No sabemos si esta vía de financiación prosperó, y Florencio Rodríguez se hizo con las libras por este conducto, pero lo cierto es que los dos barcos de que hablaba, sí fueron adquiridos por la Compañía. El 5 de julio de 1900 se matriculaba en Gijón el nombrado *Primero*, construido en 1893 en Campbeltown (Strathclyde) por la firma Campbeltown Shipbuilding Co. Ltd. (Ritchie, 1992: 61); medía 70,10 metros de eslora, 9,96 de manga y 5,00 de puntal, de 1.252 TRB y había sido adquirido por 15.350 libras (unas 540.000 pesetas) (Lista 5.^a, f. 102). Pocos días después, el 8 de julio del mismo año de 1900, hacía lo propio el nombrado *Segundo*, de 72,18 metros de eslora, 9,99 de manga y 5,00 de puntal, con 1.253 TRB, siendo su costo 18.500 libras (unas 650.000 pesetas) (Lista 5.^a, f. 103). Aunque no constan datos de su constructor, vistas sus dimensiones, es posible que procediera del mismo astillero y fuera gemelo del *Primero*.

Con estas adquisiciones, a finales de 1900 la naviera Melitón González y Compañía tenía configurada una flota de ocho unidades –*Gijón, Barambio, Melitón González, Carmen, Felisa, Florencio Rodríguez, Primero y Segundo*–, que en junto sumaban 8.027 TRB, pasando a colocarse a la cabeza de las navieras asturianas. Quedaba en un segundo plano la antigua naviera de Duro-Olavarria (ahora denominada Olavarria y Lozano, S. en C.) con siete buques –*Cifuentes, Anselmo, Duro* (3.º), *Julián* (2.º), *Matías F. Bayo, Antonio Velázquez y Juanita*– que sumaban 6.762 TRB. Pero, justo en ese momento, surgirían nuevas navieras, todas ellas fundadas en 1900: Compañía Avilesina de Navegación, S. A.; Compañía de Navegación Vasco Asturiana, S. A.; y Marítima Ballesteros, S. A., firmas con otra configuración, que anunciaban el comienzo de una etapa que habría de traer profundos cambios al sector.

Aquí podría finalizar nuestro análisis de esta naviera, pero, como hicimos en el capítulo dedicado a la de Olavarria, vamos a prolongarla ligeramente para dar noticia de su final. En la Junta General de Socios celebrada el 10 de julio de 1902, con motivo de la finalización del plazo social, se acordó por unanimidad prorrogar la sociedad por 20 años más, pero, a propuesta del Gerente, se hizo modificación de la razón

social, que en adelante iba a ser de Rodríguez y Cerra, Sociedad en Comandita. Según las nuevas estipulaciones, continuaba Florencio Rodríguez como Gerente, pero se incorporaba una nueva figura, la de apoderado con capacidad para sustituir al Gerente en caso de ausencia, cargo que asumía Manuel de la Cerra, esposo de la otra hija de Melitón González. Por lo que se refiere a la Comisión Consultiva, la formarían Atanasio Fernández Luanco, Antonio del Valle, Epifanio Alvargonzález, Casimiro Menéndez Pazo y Ramón Fernández Díaz; este último sustituía a Anselmo V. Piñole, “cuya renuncia admite (la Junta General) solamente accediendo a sus reiterados ruegos y sintiendo verse privados de los auxilios que había prestado y podía prestar”²⁵.

El final de la sociedad Melitón González y Compañía venía así a coincidir, casi exactamente, con el de Olavarria y Lozano. Final de las sociedades que no quiere decir de las navieras, que continuaban bajo otra razón social. Pero eso corresponde a una etapa que será objeto de un próximo estudio.

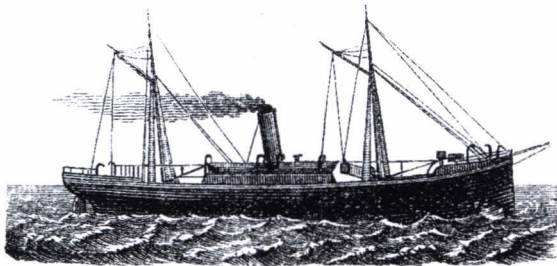
²⁵ Extracto del acta de la Junta General de 2 de marzo de 1903, incorporada a la escritura de prórroga, de 16 de julio de 1903, not. Evaristo de Prendes, caja 67345, AHA.

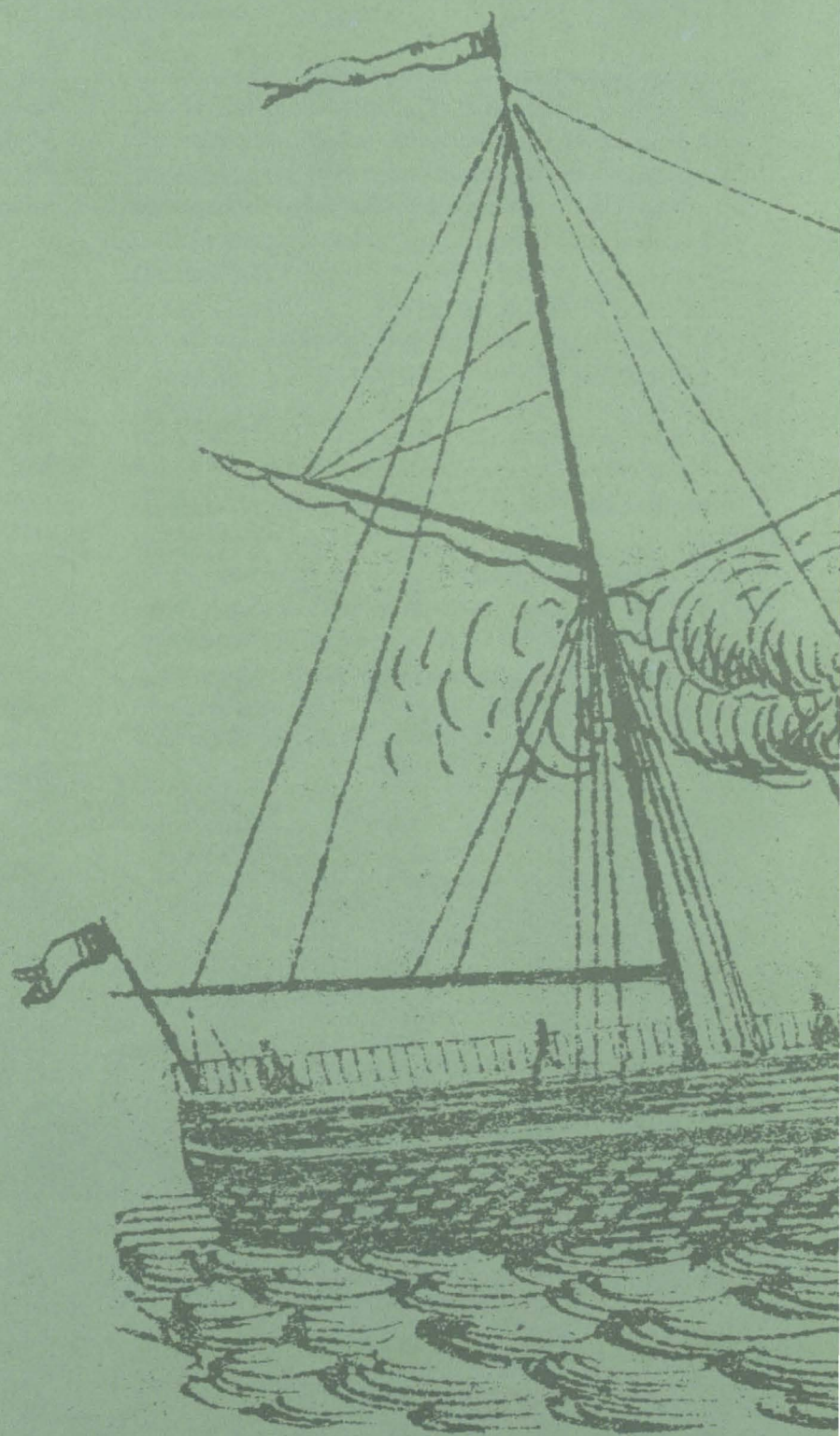
6. APÉNDICE.

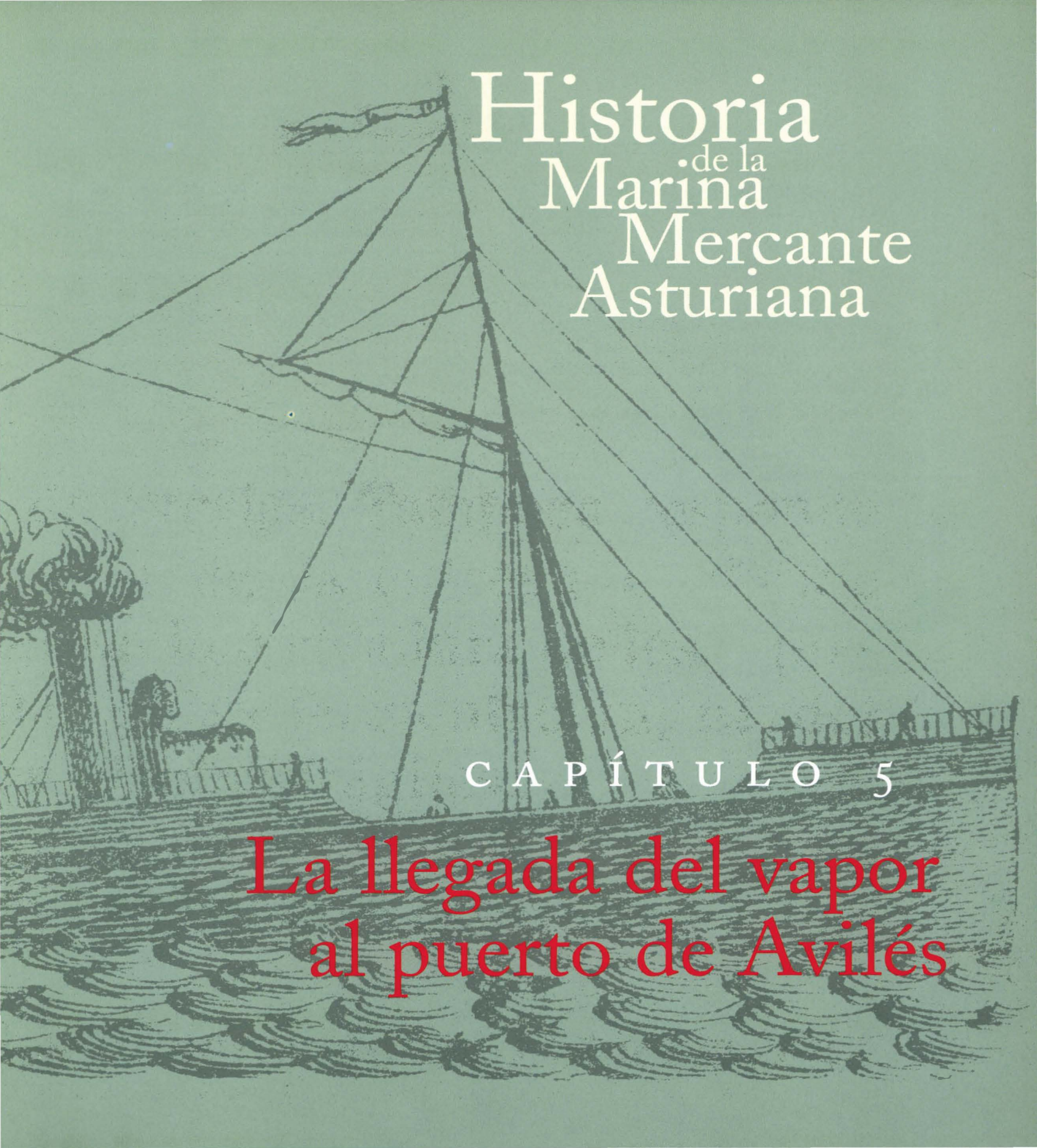
CUADRO 28
Buques de la Sociedad de Vapores Melitón González y Compañía, S. en C.

Fol.	Nombre	Matr	Construido		Medidas			Baja	
			Año	Astillero	Esl.	TRB	Pesetas	Año	Motivo
19	<i>Asturias</i>	1869	1869	Dundee	58,0	576	250.000	1898	Venta a Bilbao
29	<i>Covadonga</i>	1870	1870	Dundee	57,8	714	360.000	1895	Naufragio
47	<i>Piles</i>	1874	—	Dundee	45,5	308	218.000	1898	Venta a Bayona
56	<i>Gijón (2.º)</i>	1875	1875	Dundee	60,4	808	475.000	1903	> Rodríguez y Cerra
114	<i>Barambio</i>	1876	1874	Sunderland	59,7	760	390.000	1903	> Rodríguez y Cerra
76	<i>Melitón González</i>	1894	1889	Sunderland	64,0	1.001	308.450	1903	> Rodríguez y Cerra
93	<i>Carmen</i>	1896	1891	—	61,7	916	340.236	1903	> Rodríguez y Cerra
54*	<i>Felisa</i>	1899	1899	Matagorda	64,2	1.045	550.000	1903	> Rodríguez y Cerra
98	<i>Florencio Rodríguez</i>	1899	1894	Middlesbrough	64,4	992	510.000	1903	> Rodríguez y Cerra
102	<i>Primero</i>	1900	1893	Campbeltown	70,1	1.252	540.000	1903	> Rodríguez y Cerra
103	<i>Segundo</i>	1900	—	—	72,2	1.253	650.000	1903	> Rodríguez y Cerra

Fuente: Libros de matrícula de Gijón: * Lista 1.ª (buques de construcción nacional); resto, Lista 5.ª.





A detailed black and white illustration of a steamship at sea. The ship is shown from a side-on perspective, moving towards the right. It has a large, dark hull with a white upper section. A tall, dark smokestack is visible on the left side of the ship, emitting a thick, dark plume of smoke that rises into the air. The ship's mast is tall and slender, with several rigging lines extending from it. The ship is on a body of water with small, dark, choppy waves. The background is a light, hazy sky. The overall style is that of a historical engraving or a detailed line drawing.

Historia de la Marina Mercante Asturiana

CAPÍTULO 5

La llegada del vapor al puerto de Avilés

LA LLEGADA DEL VAPOR AL PUERTO DE AVILÉS

Los primeros barcos mercantes a vapor que se pueden vincular al puerto de Avilés datan de 1873, y fueron: el *Avilés*, que llegó a principios de septiembre de ese año, y el *Arnao*, que lo hizo en octubre (este último se matricularía en Bélgica, donde estaban domiciliados sus propietarios, la Real Compañía Asturiana de Minas). Tendrían que pasar trece años más hasta que hiciera aparición el tercer vapor, el *Avilesino*, de Gutiérrez y Abascal. De este modo, Avilés se incorporaba a la historia de la marina mercante asturiana a vapor, que hasta entonces giraba exclusivamente en torno al puerto de Gijón, en cuya matrícula se habían ido inscribiendo todos los vapores desde que en 1857 lo hiciera el primero, el *Jovellanos*; esa matrícula incluía en septiembre de 1873 a siete buques de Olavarría, dos de Melitón González y dieciocho (nominales) de Acebal-MacAndrew. A mayor abundamiento, hay que considerar que en el puerto gijonés venía siendo habitual desde los años cincuenta el tránsito de vapores de otras matrículas. Hubo, por tanto, un gran retraso cronológico en el puerto de Avilés respecto al de Gijón en la adopción del vapor. ¿A qué fue debido ese retraso?

Probablemente la respuesta a esta pregunta deba ser múltiple. Sin duda influyeron en ello las deficiencias del puerto y de su acceso; también el volumen de su flota de vela, que quizá tenía demasiado apegados a ella a comerciantes e inversores; probablemente faltaban capitales, o al menos empresarios que los movilizasen; y, desde luego, faltaba materia de comercio que justificase ese tipo de barcos, puesto que los emigrantes a América, que habían sido la clave del desarrollo de la flota avilesina de vela, pasaron a embarcar en gran medida en los vapores que hacían escala en los puertos de Gijón o de Santander. Analicemos cada una de estas causas.

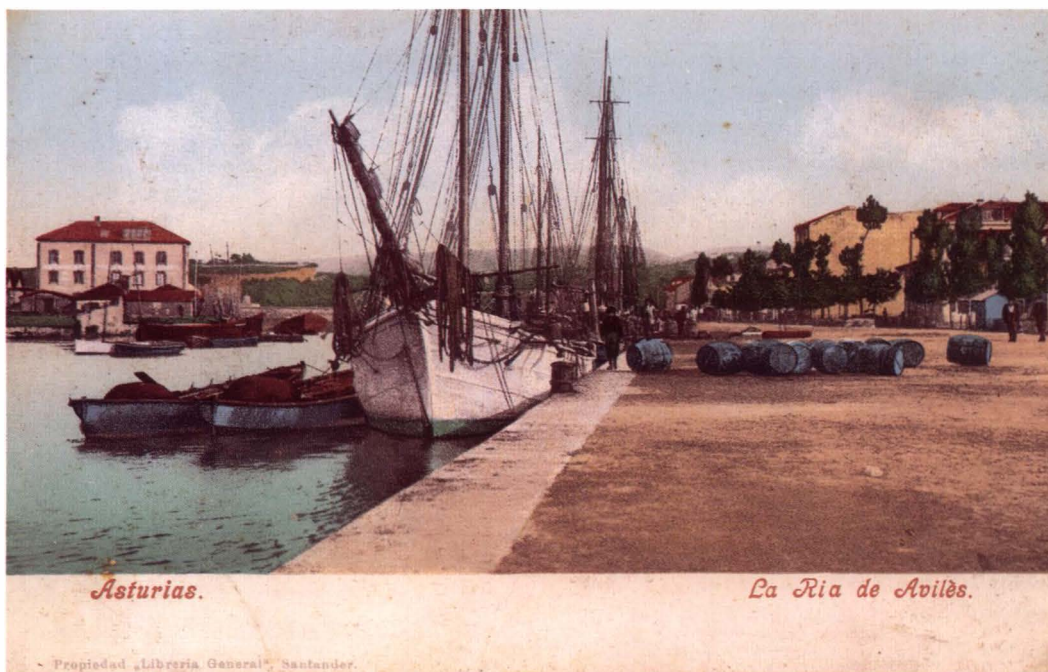
I. PERVIVENCIA DE LA VELA Y RETRASO DEL VAPOR EN AVILÉS

Los condicionantes de la morfología portuaria

Si el puerto de Gijón era pequeño y de poco calado, el de Avilés tenía mayores deficiencias aún, lo que le había creado una mala reputación entre las navieras del vapor, que rechazaban incluirlo en sus líneas regulares de cabotaje. Desde luego, había razones objetivas, como era la gran dificultad para tomar la barra de entrada con mala mar, el escaso calado en algunos puntos de la ría y la cambiante configuración del canal, lo que daba riesgo de embarrancamiento; pero quizás esas deficiencias se habían exagerado, dando lugar a una desmedida leyenda negra. Desde Avilés se trataba de luchar contra ello, y se acusaba a Gijón de ser el responsable de atizar ese fuego en provecho propio. Veamos un ejemplo de encendida defensa del puerto de Avilés, hecha por un consignatario avilesino en 1866, dolido por la desertión del vapor *Morcarca* de la compañía Butler Hermanos, cuando venía a tomar un cargamento de zinc:

“Como que a Gijón de ninguna manera le conviene que vengan aquí los vapores, porque a todo trance nos hacen la guerra para no dar a conocer que éste es el mejor puerto de Asturias, hacen todos los posibles por ver de desacreditarlo, porque así les conviene y la envidia se les come porque tenemos en este puerto 8 bergantines y 3 corbetas de la carrera de América, que entran en este puerto en todas mareas, lo que no pueden hacer en Gijón cuando les llevan sus azúcares”¹.

¹ Carta de Feliciano Suárez, consignatario de la Real Compañía Asturiana de Minas, a la naviera Butler Hermanos, de Cádiz, de fecha 28 de mayo de 1866 (AHAZ, Cartas, caja 1267, leg. 21).



Veleros en el puerto de Avilés (Tarjeta postal de Purger & Co., Museo Marítimo de Asturias). Las malas condiciones de la barra y canal de la ría de Avilés, unido a la pervivencia de una flota de vela vinculada a los viajes trasatlánticos, retrasaron la llegada del vapor a su puerto.

Esta apasionada defensa no se correspondía con la realidad, pues las deficiencias del puerto eran objetivas, y “la ría está de tal modo construida de bancos de arenas movibles, que es sumamente dificultoso el llegar al pueblo de Avilés con buques de mediano porte sin la asistencia de un buen práctico, y que previamente tenga balizada la mayor canal”².

Era verdad que en el puerto de Avilés había 8 bergantines y 3 corbetas de la carrera de América. Y to-

avía había algunos más inscritos en ese puerto en 1866: además de las 3 corbetas (*Eusebia*, *Villa de Avilés* y *Flora*), 6 bergantines (*Tres Marías*, *Severina*, *Rápido*, *Francisca*, *Eladio* y *Avilés*) y 2 bergantín-goleta (*Apolinar* y *Saeta*) a que se refería el consignatario, había 5 polacras-goleta (*Joven Bonifacio*, *Conchita*, *Flor de Avilés*, *Leonides* y *Victoria*); 4 goletas (*Bella Carmen*, *Leontina*, *Joven Celita* y *Julia*) y 7 pataches (*Joven Saturnino*, *San Nicolás*, *Joven Numantino*, *Genaro*, *Joven Guadalupe*, *Joven Rosa* y *Paco*), que daban animación al puerto (García López, 2003: 106-115). Pero también era verdad que si en Gijón la vela había declinado y ya no había en 1866 los grandes veleros

² *Derrotero de la costa septentrional de España, 1860-61*, citado por Morales Matos, 1982: 118.

que aún pervivían en Avilés (ese año estaban matriculados en Gijón sólo 3 bergantines, 5 bergantín-goleta, 5 goletas y 5 pataches), había en cambio 5 vapores, que con sus 2.050 toneladas de registro marcaban la diferencia respecto a Avilés. Este mayor volumen de la flota de vela avilesina era, a nuestro juicio, una de las causas que explican el retraso en la adopción del vapor, porque mantenía lastradas las potenciales iniciativas empresariales.

Los barcos mayores avilesinos (corbetas y bergantines) habían venido haciendo frecuentes viajes a América, llevando emigrantes y retornando con productos coloniales, con un ritmo de uno o dos viajes por año. Juan Carlos de La Madrid ha documentado para el período 1843-1870, 144 salidas del puerto de Avilés a Cuba con emigrantes (lo que supone un promedio de cinco barcos por año), de las cuales correspondieron 25 a la corbeta *Eusebia*, 22 a la corbeta *Villa de Avilés*, 20 al bergantín *Francisca*, 16 al bergantín *Patriota Asturiano* (*Tres Marías*), 10 a la corbeta *Flora*, 9 a la goleta *Julia* y 8 al bergantín *Rápido* (De La Madrid Álvarez, 1989: 48-73). Estos barcos estaban acondicionados para el transporte de pasajeros, pero también hacían el cabotaje peninsular durante el tiempo restante; igualmente, alguno de los menores, dedicado de ordinario al cabotaje, hacía excepcionalmente alguna travesía trasatlántica.

Pero a pesar de la importancia relativa de este comercio exterior en el puerto avilesino, su movimiento de mercancías era muy limitado y no admitía comparación con el de Gijón que, aunque también tenía graves limitaciones de espacio y calado, en el período 1857-1886 movió mercancías en cabotaje por un valor diez veces mayor. Precisamente esa competencia del puerto de Gijón, unido a las deficiencias portuarias señaladas para el de Avilés, con sus malas comunicaciones terrestres y su débil

hinterland económico, explican el mantenimiento de un bajo nivel de actividad en el puerto avilesino (Erice Sebares, 1995: 165).

La distancia cronológica entre los dos puertos asturianos, referida a la adopción del vapor, se entiende mejor observando cómo habían venido evolucionando sus flotas de veleros: el apogeo de la vela en Gijón se produjo durante el quinquenio 1856-1861, cayendo bruscamente el tonelaje a partir de entonces (al tiempo que llegaban los vapores), mientras que en Avilés, el mayor desarrollo de la vela llegó con un cierto retardo y se prolongó durante la década 1858-1867, es decir, cuando ya el vapor era una realidad arrolladora en muchos puertos, y también en Gijón. Esa inercia de la vela en Avilés —tenía matriculados en 1873 todavía 2.256 TRB de vela, contra 1.721 en Gijón— contribuye a explicar el fenómeno. Y el anacronismo se hace más evidente todavía si observamos que en 1878 la flota de vela avilesina aún superaba las 2.000 TRB, cuando en Gijón sólo había 911 TRB (véase García López, 2003: 106-115).

Así pues, a nuestro juicio se debe insistir en la hipótesis de partida: una de las causas del retraso del puerto de Avilés hay que buscarla en el mantenimiento de la flota de vela durante un tiempo excesivamente largo. La existencia de esos buques, que precisaban menos calado, y por tanto podían utilizar el puerto sin problema, había sido un buen negocio durante mucho tiempo, y sus propietarios se resistían al cambio técnico (¡todavía en 1870 se construyó la gran corbeta *Luz*!). A ello se unía que los capitales disponibles en Avilés eran insuficientes para el mayor volumen que exigía el costo de los vapores, o bien que quienes los poseían no resultaban convenientemente estimulados por los potenciales navieros; y, desde luego, era un hecho que el hinterland económico avilesino estaba poco desarrollado y no genera-



El *hinterland* económico avilesino generaba escasa materia de transporte en los primeros años del vapor. La fábrica de Arnao, una fábrica de vidrios, una fundición y algunos talleres facilitaban cargas, pero insuficientes para justificar una flota de vapores (Factura de la fundición Laserre, Archivo Histórico de Asturiana de Zinc).

ba materia suficiente como para justificar el encargo (ni siquiera la recalada) de buques de vapor.

Para confirmar esto último, basta con hacer un repaso de la industria existente en la comarca: además de la Real Compañía Asturiana de Minas, sin duda la más importante, había una fábrica de vidrios (Antonio Orobio y Compañía) que aportaba con alguna frecuencia cargas a los barcos; la fundición de Laserre (más tarde La Económica, de García Fernández); algunos talleres y almacenes de maderas y víveres; y poco más. Por eso resultaba tan difícil conseguir que tocasen puerto las líneas regulares de vapores —que manifestaban que si tuvieran cargas seguras y suficientes se esforzarían más en hacerlo—, para desesperación de los consignatarios y de la misma Real Compañía, que se veía obligada a enviar a Gijón para su trasbordo allí sus cargamentos de zinc para el Mediterráneo.

Tales eran las deficiencias y problemas del puerto y entorno de Avilés, que explican el retraso en la llegada de los buques a vapor. Veamos ahora cuándo y cómo se rompió esa inercia. Y para ello forzosamente debemos analizar la trayectoria de la firma que lo hizo posible: la Real Compañía Asturiana de Minas.

Esta moderna y potente industria, excepción en la comarca, necesitó de la navegación para su normal desenvolvimiento, por lo que, en ausencia de navieras que dieran un cumplido servicio, se vio abocada a realizarlo por sí misma. Gracias a su iniciativa llegaron los primeros vapores al puerto de Avilés.

2. LA REAL COMPAÑÍA ASTURIANA DE MINAS: BARCOS PARA UNA INDUSTRIA MODERNA

Una parte del tráfico mercante lo constituye el llevado a cabo por las industrias para su abastecimiento de materias primas y distribución de la producción; y en los casos en que ese tráfico alcanza gran volumen, las firmas industriales suelen participar en la creación de navieras o establecer una división propia, para poder controlarlo y asegurarlo. Lo hemos visto en el caso de la fábrica siderúrgica Duro y Compañía (capítulo 3), que se vinculó al puerto de Gijón, y vamos a verlo ahora en otra de las industrias asturianas más importantes del siglo XIX, la Real Compañía Asturiana de Minas, que utilizó para sus operaciones el puerto de Avilés.

La Real Compañía Asturiana de Minas fue fundada en 1833 para explotar los yacimientos carboníferos de Arnao y Santa María del Mar, en el concejo de Castrillón, siendo la primera empresa carbonera española digna de tal nombre, al decir del profesor Nadal (1975: 129). Más tarde, a partir de 1849, experimentó una transformación hacia la metalurgia del zinc, impulsada por la pérdida de competitividad de su producción carbonera y por las expectativas favorables que presentaba esa rama metalúrgica: este proceso culminó en 1853, año en que se refundó como *Compagnie Royale Asturienne des Mines, Société pour la Production du Zinc en Espagne*.

A lo largo de toda su historia, la Real Compañía tuvo una constante relación con la navegación. Primero, en los años en que sólo era empresa minera, motivada por la salida de su producción carbonera, que era embarcada casi en su totalidad para Galicia y Andalucía. Después, cuando se dedicó a la fabricación de zinc y ya no exportaba carbón por emplearlo en sus hornos de fundición, el movimiento por mar se hizo aún mayor por la entrada de mineral y la salida de transformados de zinc. Y para asegurar una parte de ese tráfico, desarrolló por sí misma una actividad naviera.

La salida de la producción por mar: del carbón al zinc

La ubicación de las primitivas minas de carbón de la Real Compañía en el borde mismo de la costa —el hullero de Arnao se localizaba en gran parte bajo el mar, siendo la primera mina española submarina—, puede dar una imagen engañosa, a efectos de las comunicaciones. Este emplazamiento costero podría hacer pensar en una localización favorable, con importantes ventajas a la hora de embarcar el carbón para su exportación; sin embargo, la realidad era muy distinta, pues esa costa, alta, abierta y sin abrigo, imposibilitaba el atraque de barcos. El sombrío panorama, que se hizo patente ya en los primeros tiempos de la explotación minera, lo describió perfectamente Armand Nagel, su primer director, en 1836:

“Esta costa es tan peligrosa en tiempo de invierno, que estaremos cuatro o cinco meses anualmente sin vender carbón... La mala barra de la Concha de Arnao es uno de los obstáculos mayores que se ofrecen en estas minas...”³.

³ Carta de Armand Nagel, director de las minas de Arnao a Felipe Riera, uno de los dueños de la Real Compañía, de fecha 2 de diciembre de 1836 (AHAZ, Libro 2130).

Para solucionar el problema de la salida de la producción, quedaba la alternativa de llevarla al puerto de Avilés —aparentemente muy próximo, pues distaba de las minas apenas siete kilómetros— pero una abrupta cresta montañosa se interponía entre ambas, obstaculizando la comunicación y obligando a realizar un penoso y costoso rodeo para acceder al puerto.

Así pues, el principal problema de la Real Compañía no vino, como se ha venido repitiendo hasta convertirse en lugar común, de la falta de demanda de carbón (que en los años treinta y parte de los cuarenta era tan fuerte que excedía de su capacidad de producción), sino de las enormes dificultades que tenía para colocar su producción a bordo de los barcos en que habría de exportarse (a lo que se uniría más tarde el descenso de la calidad del carbón, fruto del pronto agotamiento de las vetas mejores).

Dadas las adversas circunstancias de la costa, y de las malas mares que con frecuencia la azotaban, se pensó en establecer un depósito permanente en San Juan de Nieva (entrada de la ría de Avilés), donde poder ir acumulando el carbón extraído y así tenerlo disponible para poder realizar cargamentos en todo momento y sin demora. Pero llevar allí el carbón en carromatos costaba casi un real por quintal cuando el precio del quintal, de carbón era de 2 reales y medio. Suponía, por tanto, una incidencia sobre los costos imposible de absorber.

Tan elevado porte por carromato hizo pensar en realizarlo por mar, para lo que, desde comienzos de 1835, se procedió a enviar el carbón en lanchas desde Arnao a San Juan de Nieva, para allí ser puesto a bordo de los barcos. Para esta operación, en un principio se contrataron lanchas ajenas, con un costo de aproximadamente la mitad de lo pagado a los carros. Y en vista del buen resultado, se adquirió una lancha en Cudillero (julio de 1835) y se encargó la construc-



La concha de Arnao no permitía el atraque de buques, por lo que el carbón de la Real Compañía Asturiana debía llevarse a San Juan de Nieva para su embarque.

ción de otras dos en los meses siguientes. Al mismo tiempo se procedió a construir un embarcadero en la concha de Arnao, en el acantilado a pie de la bocamina, que quedó operativo en diciembre del mismo año. Eso facilitó los embarques de carbón, consiguiendo llevar mensualmente a San Juan entre quince y veinte *lanchadas*⁴.

⁴ AHAZ, Libro n.º 2130, reverso.

El funcionamiento debía de resultar aceptable, dentro de las limitaciones que el estado de la mar imponía de vez en cuando, así que sucesivamente la Real Compañía fue adquiriendo más embarcaciones: en 1842 otro barco de remo y vela de 10 toneladas, y en 1848 contrata con el maestro calafate de Avilés Romualdo Alonso, la construcción de otras dos “lanchas carboneras”, de 12 metros de eslora, 2,80 de manga y 1,12 de puntal (medidas aproximadas a las utilizadas



La fábrica de Sargadelos consumía la mayor parte del carbón extraído por la Real Compañía en la segunda mitad de los años cuarenta. Era llevado en pequeños veleros –quechemarines– cuyo escaso calado les permitía entrar a descargar al fondo del estuario de San Ciprián (Factura en Archivo Histórico de Asturiana de Zinc).

en la región para la pesca). Y así, con cuatro o cinco embarcaciones propias, que tripulaban una treintena de marineros, se resolvía el problema del traslado del carbón al embarcadero de San Juan⁵.

Confirma los buenos resultados del sistema de transporte en lanchas el que en septiembre de 1849, el entonces director de la Compañía, Adolfo Desoignie, en vista de que “por el desarrollo de los trabajos mineros y del consumo exterior del carbón mineral van tomando más importancia las conducciones por mar desde las minas al punto de San Juan”, solicite del Ayuntamiento de Avilés autorización para construir allí nuevos almacenes, lo que le fue concedido⁶.

⁵ Las dos lanchas encargadas fueron entregadas en marzo de 1849 y enero de 1850. Hemos localizado también sendos inventarios, fechados en 1 de julio de 1852 y 1 de abril de 1853, en los que figuran 4 lanchas con sus pertrechos, palos y velas, así como los complementos de mantenimiento (brea, escoperas, repuestos,...), que indican que en esta fecha seguían siendo el medio de traslado de carbón. Figuran también “planchas de embarcar carbón”, de lo que parece deducirse que la carga se llevaba en cestos al hombro, accediendo a las lanchas mediante pasarelas (AHAZ, Cuentas, caja 1, legs. 2 y 3).

⁶ “Diario de las minas”, en Libro 2375, reverso, fols. 36-37, AHAZ.

En esos finales años cuarenta, la producción carboneira de la Asturiana era dirigida mayoritariamente a San Ciprián, para abastecer la fundición de Sargadelos, emplazada en sus proximidades⁷.

Se había intentado también otra solución para superar los problemas de embarque de carbón, que consistía en cargar a los buques fuera de barra, es decir, fuera de la ría (que es tanto como decir frente a las costas de Arnao, donde estaban las minas). Una Real Orden de 4 de septiembre de 1836 lo había autorizado, pero no parece que haya sido solución satisfactoria, porque la Real Compañía continuó realizando obras de mejora del embarcadero de San Juan de Nieva.

⁷ La exportación se hacía por medio de una flota de quechemarines, la mayoría de la matrícula de San Ciprián, que cargaban entre 30 y 50 toneladas, y que entre los meses de abril y septiembre realizaban numerosas travesías. Por ejemplo, en 1848 hemos anotado en el curso de esos seis meses 91 embarques, con un total de 4.272 toneladas transportadas. Algunos, como el *Nuestra Señora del Carmen*, que hizo durante ese tiempo 13 viajes, debía de dedicarse exclusivamente a ello (AHAZ, Cuentas, caja 2, leg. 10).



La visita de Isabel II a Asturias en agosto de 1858 incluía una jornada en Avilés, desde cuyo muelle se desplazó por mar a San Juan de Nieva, para allí tomar el ferrocarril hasta la fábrica de zinc de Arnao. En esa fecha todavía no había ningún vapor mercante matriculado en Avilés (Grabado en La Ilustración Española y Americana).

Cuando en 1853 la Real Compañía se reconstituyó como empresa metalúrgica para producir zinc, lo hizo precisamente para aprovechar el carbón de sus minas de Arnao. Y, consiguientemente, dejó de exportarlo para pasar a consumirlo en sus hornos. Pero el cese de la exportación de carbón no hizo perder a la Real Compañía la vinculación con la navegación, pues en adelante seguiría dependiendo de ella, incluso en mayor medida. Con el cambio a la metalurgia del zinc esa relación no sólo no desapareció sino que se incrementó, porque en la nueva etapa se produjo un doble tráfico: entrada de minerales para su tratamiento y salida de productos terminados. Además, la producción de los ricos yacimientos de mineral que la Real Compañía poseía en

Cantabria no dejaba de aumentar, impulsada por el crecimiento de la demanda de otras empresas, lo que generaba continuos embarques hacia otras fábricas europeas.

Tanto los movimientos de mineral como los de lingote y derivados de zinc se realizaban exclusivamente por mar, por lo que para la Real Compañía las cuestiones relacionadas con el transporte marítimo revestían la mayor importancia. Con frecuencia la Compañía quedaba al albur de decisiones ajenas; por ejemplo, cuando no se encontraba barco que fletar, o cuando se veía obligada a pagar elevados fletes por circunstancias coyunturales. Esto hacía que en ocasiones se elevasen los costos notablemente, e incluso, lo que era más grave, se provocase un

desabastecimiento a la planta de fabricación o un mal servicio a los clientes.

Romper esa dependencia y abaratar costes fueron sin duda los motivos que indujeron a la Real Compañía a hacerse con medios propios. En consecuencia, en 1861 se tomó la decisión de construir un barco de vela de pequeñas dimensiones para servicio particular –el patache *Amalia*–, lo que hizo con el concurso de varias casas de comercio de Santander. Años más tarde, la Real Compañía adquiriría las participaciones de sus socios, quedando el buque de su exclusiva propiedad, y así se mantuvo hasta que se juzgó insuficiente su rendimiento y se buscaron (1873) otras fórmulas más eficientes. Consistieron éstas en encargar la construcción de dos barcos de vapor a Gran Bretaña, el *Arnao* y el *Reocín*, que sustituirían al patache y cubrirían adecuadamente los nuevos requerimientos que la mayor actividad reclamaba. En este capítulo analizaremos las trayectorias del patache *Amalia* y del vapor *Arnao* (el *Reocín* quedó prácticamente dedicado a la exportación de mineral cántabro a Bélgica y Francia), lo que nos permitirá ver de cerca un caso de transición de la vela al vapor, si bien con una cronología muy tardía (sorprendentemente tardía para una empresa como la Real Compañía, que siempre estuvo en vanguardia de la técnica).

El patache *Amalia*

El encargo del buque se hizo considerando los condicionamientos de los puertos que tendría que frecuentar –Requejada, Comillas, Tina Mayor, San Vicente de la Barquera–, que, con el de Avilés, tenían en común el escaso calado y las pequeñas dimensiones para maniobrar. En consecuencia se optó por

un velero que puede considerarse pequeño: 18,76 metros de eslora, 5,04 de manga y 2,12 de puntal, que hacían 54 TRB, pudiendo cargar hasta 80 toneladas. Se construyó en 1861 en los astilleros de Alejandro Fernández Presno en El Espín (Coaña), matriculándose en la Lista de Luarda al folio 25, para pasar al año siguiente a la matrícula de Santander. Su costo fue pagado en una cuarta parte por la Real Compañía, otro cuarto por la casa Haza Hermanos, quedando el resto repartido en octavas partes entre Benito Otero Revilla, Ignacio Palacios, Antonio Oleaga –todos del comercio de Santander– y Domingo Ignacio de Gondra, que sería el capitán del buque. (En 1864 la Real Compañía adquirió todas las participaciones, quedándose como único propietario del buque)⁸.

El barco se dedicaría prioritariamente a realizar el cabotaje cantábrico, llevando carbón desde Gijón a las dependencias de la Real Compañía en Santander y Guipúzcoa, para la calcinación *in situ* de los minerales allí extraídos, minerales que, una vez calcinados llevaba de retorno a la fábrica de Arnao. En ocasiones alternaba esos viajes con alguno a Bélgica, a donde también llevaba mineral y retornaba con maquinaria, útiles de hierro y otras manufacturas de aplicación industrial. En cuanto a la salida de productos terminados de zinc de la fábrica de Arnao, dado el limitado volumen de cada expedición, la variedad de destinos, la continuidad de las ventas y la necesidad de dar un servicio rápido, la empresa lo solucionaba efectuando los envíos por mediación de las líneas regulares de vapores que hacían escala en el puerto de Avilés o en el de Gijón.

⁸ Libro de matrícula de buques de Avilés, Lista 1.ª, f. 43.

Vamos a analizar los **rendimientos** del parache *Amalia* considerando dos viajes de gran cabotaje y varios de cabotaje cantábrico, para después compararlos con los de su sucesor, el vapor *Arnao*.

En el primero de estos viajes, el *Amalia* partió de Requejada el 2 de mayo de 1866 con 75,55 toneladas de mineral, y después de diez días de navegación llegó a Amberes el 12 de mayo, empezando a descargar el 22 (es decir, después de diez días de espera). Dieciséis días después, el 7 de junio, quedó listo para el retorno, empezando a bajar el río; el día 8 llegó a Flesinga (desembocadura del Escalda), pero no salió a mar abierta para poner rumbo a Avilés hasta el día 18. Total, suponiendo que hubiera empleado en el retorno los mismos días que a la ida, en el viaje Requejada-Amberes-Avilés habría empleado casi dos meses.

Veamos el segundo viaje, que confirma las dificultades inherentes a la navegación a vela: el 3 de septiembre de ese mismo año 1866, el *Amalia* termina de cargar en Requejada 68,75 toneladas de mineral para Amberes, quedando dispuesto para hacerse a la mar; pero pasan once días sin poder realizarlo a causa de las malas condiciones meteorológicas —“unas veces por la mar y otras veces por el viento”, escribe su capitán—. Por fin, salen el 14 de septiembre, y después de diez días de viaje llegan a Amberes. Comienza la descarga el día 29 y el 8 de octubre empiezan a recibir la nueva carga a bordo (58.21 kilos de fierro y otros efectos), quedando listos el día 18. Salen a la mar el 21, con la prevención del capitán que es consciente de que “por estas tardanzas estoy disgustado, porque estamos en octubre y el buque es pequeño; no es buque para todas las estaciones”. Por prudencia, busca la costa de Inglaterra; logra llegar a ella al día siguiente, pero debido al fuerte viento del suroeste que les impide conti-

nuar, tienen que hacer una arribada forzosa en Dover (23 de octubre), donde permanecerán cinco días; salen aprovechando el nordeste, pero de nuevo tienen que hacer arribada en la bahía de Torquay, donde permanecerán hasta el 9 de noviembre. Ese mismo día “hizo un clarión y saltó el viento a norte”, lo que les permitió salir, pero al día siguiente “entró una mano de viento sur y agua” que obligó a arribar a Falmouth. Era el 10 de noviembre y allí permanecerían hasta el 22 de diciembre en que por fin cesan los “vendavales atroces” y pueden hacerse a la mar, arribando a Marín (para pasar el control del lazareto de Tambo) el 29 de diciembre, llegando a finales de enero a Avilés. Es decir, en este viaje Requejada-Amberes-Avilés —desde luego anormalmente accidentado por hacerlo con una gran invernada y verse obligado a efectuar el control sanitario— empleó nada menos que cinco meses.

Vistos los dos viajes de gran cabotaje, realizados ambos en 1866, pasemos ahora a conocer varios del cabotaje cantábrico realizados por el *Amalia* en los meses siguientes. En el cuadro 29 se resumen todos los viajes realizados entre noviembre de 1867 y enero de 1870, la mayoría de los cuales consistieron en recorrer el trayecto Gijón-Requejada con carbón, y Requejada-Avilés con mineral. Para evitar una repetición excesiva, hemos detallado la liquidación de cuentas al completo solamente para el primer viaje, limitándonos en los sucesivos a indicar el itinerario, cargas y fletes, junto con el resultado líquido resultante. Como se desprende de dicho cuadro, la contabilización de operaciones del buque se realizaba imputando a cada dependencia el importe del flete, percibiendo la tripulación su remuneración en función de los ingresos devengados, y liquidando el capitán a la Real Compañía el remanente al rendir el final de cada viaje.

Como vemos en el detalle del primero de los viajes del cuadro 29, de los cobros por fletes se deducen dos tipos de gastos: los que se reparten por mitad entre la tripulación y el buque, y los que son sólo a cargo del buque. Los primeros correspondían a desembolsos originados en los puertos por despacho del buque, lanchas de entrada y salida, lastre, estibadores, atraque, Aduana y Correduría, mientras que los segundos eran los correspondientes a consumo de fungibles (cabuyería, alquitrán, sebo, lona, composturas, pintura,...), reparaciones y reposiciones.

El conjunto de viajes que recoge el cuadro 29 –todos los realizados a lo largo de dos años y tres meses– deja bien a las claras la escasa productividad de este medio de transporte. Los incidentes, percances, retrasos y averías, por una u otra causa, eran demasiado frecuentes. Veamos el relato del propio capitán del *Amalia*, con ocasión de un viaje de Pasajes a Avilés, iniciado el 21 de febrero de 1872:

“El 21 de noche salimos de Pasajes y hoy (día 27) entramos en ésta (Santoña), después de andar siete días por la mar. Llegamos a entre Llanes y Ribadesella, y pensaba llegar a ésta, pero no he podido conseguirlo, no por falta de hacer esfuerzo, pero el tiempo pudo más que nosotros. El domingo 25, sobre las dos de la tarde, nos cargó el viento y mar, que tuvimos que dar en popa con intención de entrar de noche en Santander, pero cerca de Santander se nos quedó calma, y la mar y las corrientes nos arrastraron. El lunes a la mañana estábamos rebasados de Santander más de 4 leguas. Hicimos esfuerzos de coger, pero no nos valió nada; a las dos y media nos cargó otra tempestad que tuvimos que venir a refugiarnos al abrigo del monte de Santoña. Pasamos la noche sin novedad y hoy entramos en ésta todos cansaos y mataos de trabajo y desvelos, y todo el aparejo matao”⁹.

Finalmente, el patache pudo rendir viaje en San Juan de Nieva el 8 de marzo: había empleado quince días en desplazarse de Pasajes a Avilés, con grandes trabajos y no poco riesgo.

A la vista de estos avatares, los dirigentes de la Real Compañía, conscientes de la importancia que el transporte marítimo tenía sobre sus actividades industriales, debieron de ver claro que este medio de navegación no se correspondía ya con el dinamismo que exigía la marcha de la empresa, y sin duda pensaron que había que tomar sin dilación medidas correctoras. A esas alturas, desde luego, la vela ya estaba en franca regresión en el cabotaje. Lo sorprendente es que hubiera tardado tanto en darse cuenta de ello una empresa que desde su fundación se distinguió por la utilización de los métodos, técnicas y procedimientos más modernos. La única explicación que cabe es que quizá el mantenimiento de la *Amalia* hubiera sido, no un error persistente, sino un planteamiento condicionado por los menores costos de los fletes de los veleros: dado que los envíos de carbón y retornos de mineral era continuos, y podían acumularse stocks en uno y otro lugar sin causar problemas, no era tan necesaria la rapidez cuanto el costo. De hecho, hasta fin de siglo, e incluso en los primeros lustros del siglo xx, la Real Compañía siguió fletando pataches para hacer esas operaciones de traslado de carbón y mineral, pataches que cobraban un 20 por 100 menos por tonelada que los vapores. Otra cosa muy distinta era la distribución de productos terminados (lingote y derivados de zinc), que ésta sí tenía que ser rápida y puntual, y para ello sí se utilizaban las líneas regulares de vapores.

⁹ Carta de Domingo de Gondra, capitán del *Amalia* a James Payne, director de la Real Compañía, fechada en Santander el 27 de febrero de 1872 (AHAZ, Cartas, caja 1290, leg. 13).

CUADRO 29

Viajes del patache *Amalia*, noviembre 1867-enero 1870

Fecha	Origen y destino	Cargamento	Flete, pesetas	Líquido
Nov 67-mar 68	Gijón - Requejada	80.500 kgs. carbón	a 6,75 pta/Tm. + 5% =	570,50
	Requejada - Avilés	¿? kgs. mineral	id. id.	578,80
	Avilés - Rentería	50.626 kgs. carbón		
		26.392 kgs. chapa zinc en 50 barricas		
		1.160 kgs. pólvora en 40 barriles		
		620 kgs. chapa zinc en 4 cajas		
		78.798 kgs.	a 7,35 pta/Tm. + 5% =	608,80
	Rentería - Avilés	81.957 kgs. mineral y plomo	id. id.	645,40
				2.403,50
		A deducir, 5 % de capa para el capitán		120,20
				2.283,30
		Gastos por cuenta mitad entre tripulación y buque		446,60
		Queda líquido		1.836,70
		Corresponde al buque el 42 por 100		771,40
		Menos gastos que perteneces al buque		62,80
		Queda líquido para la Compañía		708,60
Mar 68-abr 68	Gijón - Requejada	77.000 kgs. carbón	a 6,75 pta/Tm. + 5 % =	545,75
	Requejada - Avilés	78.470 kgs. mineral	a 6,75 pta/Tm. + 5% =	556,15
	(Este viaje tuvo 400 pesetas de gastos extraordinarios por carena del buque)			-53,50
Abr 68-ago 68	Gijón - Requejada	82.800 kgs carbón	a 6,75 pta/Tm + 5% =	586,75
	Requejada - Amberes	76.050 kgs. mineral	a 21,08 fcos/Tm + 5% =	1.597,00
	Amberes - Avilés	75.683 kgs. carga general	a 20,00 pta/Tm. + 5 % =	1.589,40
Ago 68-sep 68	Gijón - Requejada	72.979 kgs. carbón	a 5,25 pta/Tm + 5 % =	402,30
	Requejada - Avilés	83.880 kgs. mineral	a 5,25 pta/Tm + 5 % =	462,40
Sep 68-nov 68	Avilés - Requejada	43.520 kgs. carbón	a 6,25 pta/Tm + 5 % =	285,60
	- Santander	26.684 kgs. zinc	a 6,25 pta/Tm + 5 % =	175,10
	Requejada - Avilés	78.307 kgs. mineral	a 6,25 pta/Tm + 5 % =	513,80

HISTORIA DE LA MARINA MERCANTE ASTURIANA
LLEGADA Y AFIRMACIÓN DEL VAPOR, 1857-1900

Fecha	Origen y destino	Cargamento	Flete, pesetas	Líquido
Nov 68-may 69	Avilés - Santander	zinc en barriles	a 7,50 pta/Tm + 5 % =	418,20
	Santander - Tina Mayor			145,00
	Tina Mayor - Rentería	80 Tm. Mineral de plomo	a 6,75 pta/Tm + 5 % =	567,00
	Rentería - Avilés	mineral de blenda	a 7,50 pta/Tm + 5 % =	685,30
				502,25
May 69-jun 69	Avilés - Pasajes	carbón y zinc	a 7,50 pta/Tm + 5 % =	630,30
	Pasajes - Avilés			660,00
				398,75
Jun 69-jul 69	Avilés - Pasajes			570,70
	Pasajes - Avilés			595,00
				104,70
Jul 69-ago 69	Avilés - Requejada			438,75
	Requejada - Avilés			447,60
				285,00
Ago 69-oct 69	Avilés - Pasajes	81.500 kgs. carbón	a 6,25 pta/Tm + 5 % =	534,80
	Pasajes - Avilés	81.500 kgs. blenda + plomo	a 6,25 pta/Tm + 5 % =	534,80
				312,80
Oct 69-ene 70	Avilés - Pasajes	80.000 kgs. carbón	a 7,50 pta/Tm + 5 % =	630,00
	Pasajes - Avilés	74.260 kgs. calamina	a 7,50 pta/Tm + 5 % =	584,80
	Pasajes - Avilés	varios		170,00
	(Este viaje tuvo 348 pesetas de gastos extraordinarios por reposición de aparejo)			45,75

Fuente: Elaboración propia a partir de datos en AHAZ, Cuentas, caja 88, leg. 2.

El vapor *Avilés*, esperanza frustrada

A comienzos de 1872 los gestores de la Real Compañía se plantearon la conveniencia de sustituir el patache por un barco de vapor, y como se había actuado en el caso del velero, intentaron hacerlo en sociedad con otros inversores. Para ello su director, James Payne, hizo llegar a la burguesía naviera avilesina la idea de “lo conveniente que sería la compra para nuestro puerto de dos vaporcitos que hicieran viaje hasta Barcelona”, proyecto en el que “la Real Compañía entraría con buena participación”¹⁰.

Lanzada la idea, se fueron produciendo movimientos y contactos entre los interesados. Melquíades Carreño, que hizo suyo el proyecto, hizo las funcio-

¹⁰ Melquíades Carreño, en carta de 14 de febrero de 1872 dirigida a James Payne, Director de la Real Compañía, se lo recuerda y lo asume como propio: “Hace tiempo me indicó V. lo conveniente que sería la compra para nuestro puerto de dos vaporcitos que hicieran viaje hasta Barcelona, y me indicó que hablaríamos sobre el particular; al mismo tiempo que me aseguraba que la Real Compañía entraría con buena participación. Deseo en el alma que este asunto no quedara en proyecto, y al efecto desearía saber, para que yo pudiera proponerlo a la vez entre mis escasos conocimientos, las condiciones y bases de la Sociedad, y el capital que sería preciso anticipar para la compra...” (AHAZ, Cartas, caja 1289, leg. 6).

nes de catalizador, y para noviembre de ese año había logrado movilizar —no sin esfuerzo, como parece indicar la lentitud con que lo consiguió— a un pequeño grupo de interesados en participar en la compra de un vapor, teniendo comprometidos “unos 74.000 pesos, y habrá más si se necesitase”¹¹.

Esos movimientos dieron como resultado la reunión de una “Junta de accionistas para la Sociedad de Vapores” que “acuerda nombrar una comisión que proponga las bases” de la misma¹², lo que se hace seguidamente para, una vez aprobadas, nombrar a dos comisionados para desplazarse a Glasgow para llevar a cabo la compra del vapor. Fueron los elegidos José Viña y Salustiano Fernández Espinosa, que contrataron un vapor de 400 toneladas de registro y 11 pies de calado, que tendría un costo aproximado de 14.000 libras (350.000 pesetas)¹³.

Las dimensiones del barco no fueron del agrado de James Payne, que juzgó que “es demasiado grande el vapor que han contratado en Glasgow, pero al fin a lo hecho pecho”¹⁴. Quizá por eso (y por otras cosas que veremos en los párrafos siguientes) decidió encargar, por cuenta de la Compañía y para su exclusivo servicio, otro vapor a su gusto: el que tomaría el nombre de *Arnao*, que estaría en construcción al mismo tiempo que el *Avilés*, y al que dedicaremos el epígrafe siguiente.

El barco, con el nombre de *Avilés*, se construyó durante los meses de primavera y verano, y en el mes de septiembre ya sus dueños tomaron posesión de él, partiendo en su primer viaje con un cargamento de carbón con destino a Barcelona¹⁵. Aunque no tenemos constancia, se supone que en adelante habría seguido realizando viajes al Mediterráneo con normalidad, y sin duda debió de ser en el retorno de uno de ellos cuando fue “embargado por el Gobernador de La Coruña para llevar tropa y pólvora a Santander”, con ocasión de la Guerra Carlista, en noviembre de 1873¹⁶.

Surgía el buque como una conjunción de intereses de los grupos avilesinos vinculados al comercio marítimo, entre ellos la Real Compañía, que tenía puestas en él grandes expectativas, porque sus productos terminados tenían gran demanda en la costa mediterránea y necesitaba un vapor que los distribuyera con rapidez y puntualidad. Apoyaban la iniciativa de la Real Compañía algunos comerciantes avilesinos vinculados a la navegación y —cómo no— los *americanos*, siempre dispuestos a invertir sus ahorros en las contadas actividades productivas que se pudieran presentar.

Aunque en la documentación que estamos siguiendo se habla de una “Compañía de Navegación por Vapor”, que adquiere el buque, nombra comisionados y celebra juntas de accionistas, la constitución de la Sociedad en Comandita Viña y Compañía, propietaria del vapor *Avilés*, no tuvo lugar hasta el 18 de agosto de 1874. En la escritura de constitución figuraba como objeto de la sociedad “establecer buques

¹¹ En carta de 11 de noviembre de 1872, Melquíades Carreño anuncia a James Payne que “mañana, si el tiempo lo permite, pasará a conferenciar con V. una comisión de personas interesadas en el asunto de vapores al Mediterráneo, y si es posible, también a La Habana”. (AHAZ, Cartas, caja 1289, leg. 6).

¹² Carta de Melquíades Carreño a James Payne, de 17 noviembre 1872 (AHAZ, Cartas, caja 1289, leg. 6).

¹³ Carta de Melquíades Carreño a James Payne, de 19 enero de 1873 (AHAZ, Cartas, caja 1293, leg. 6).

¹⁴ Carta de James Payne a Melquíades Carreño, de 20 de enero de 1873 (AHAZ, Libro 442, f. 356).

¹⁵ Carta de Melquíades Carreño a James Payne, de 9 de septiembre 1873 (AHAZ, Cartas, caja 63, leg. 6).

¹⁶ Carta de José Viña a la Real Compañía, de 18 de noviembre de 1873 (AHAZ, Cartas, caja 66, leg. 26).

de vapor que naveguen entre los puertos de España y demás que se consideren”, con un capital de 401.025 pesetas “invertido en el vapor *Avilés*”¹⁷. Participaban en esta sociedad (cuadro 30) los comerciantes avilesinos que venimos citando, con la incorporación de varios otros con pequeñas cantidades, y con la sorpren-

dente ausencia de la Real Compañía Asturiana de Minas, que había sido en el proceso fundacional uno de los elementos básicos (pero que, como hemos dicho más arriba, no siendo de su gusto el rumbo de los acontecimientos, había procedido a encargar por su cuenta el vapor *Arnao*).

CUADRO 30

Viña y Compañía, S. en C. (armadores del vapor *Avilés*) Socios y aportaciones en 1874 (pesetas)

Bernardo Bandujo	37.500	José Arias	12.500
Cayetano Bandujo	37.500	Juan Álvarez de la Campa	10.000
José Viña García	26.025	Manuel Antonio Fernández	5.000
José Bandujo	25.000	Benito Inclán	5.000
Juan López Fernández	25.000	Grisel de Peláez	5.000
Salustiano Fernández Espinosa	25.000	José Manuel Pola	5.000
José María Álvarez	25.000	Ezequiel de la Noval	5.000
Antonio Álvarez de la Campa	25.000	Santiago Payne	5.000
Gaspar Ibarra	25.000	Martín de Carricarte	5.000
Rufino Fernández	17.500	Melquíades Carreño	2.500
Celestino Fernández Espinosa	12.500	Fructuoso Cueto	2.500
Cándido Álvarez	12.500	Rosendo Muñiz Galán	2.500
Manuel Fernández García	12.500	Ramón A. Menéndez	2.500
José López Gutiérrez	12.500	Gregorio Troncoso	2.500
Esteban García Hevia	12.500	Suma	401.025

Fuente: Escritura de 18 de agosto de 1874, notario de Avilés Benito Miranda, caja 16504, f. 755, AHA.

¹⁷ Esc. de 18 de agosto de 1874, not. de Avilés Benito Miranda Carreño, caja 16504, f. 755, AHA.

VAPOR ESPAÑOL AVILÉS.

CONOCIMIENTO TRIPLICADO N.º 21

Viaje N.º 1047

Yo D. *Dauda* capitán del vapor
Español *Avilés* he recibido de
D. *A. de Blance*
con destino a *Avilés*
y consignado a *la Real Compañía Asturiana*

Reales.	Cénts.	Bultos.	Clases.	Marcas.	Números.	PESO kilogramos.	CONTENIDO.
		35	Cajas	RCA		17712	Savon
		2	Pipas	"	4.	1088	aceite
		Nota: caso si no pueda o no convenga al vapor hacer la escala de Avilés será de cuenta de la Sociedad, tratándose de Avilés pero abonando los cargadores por estos gastos a razón de tres reales 996					
431							

DERECHOS { de timbre
de carga y descarga
GASTOS { de embarque
de desembarque

Recibí el Flete,
El Consignatario,
MALAGA

Convenido con las condiciones del dorso.
El Cargador,
A. de Blance

Recibí a bordo,
José Viña

de 1875 de *12* de *Julio*
Admitido a bordo, sin garantía la cabilla.
El Consignatario,
MALAGA

Conocimiento de embarque del vapor *Avilés* (Archivo Histórico de Asturiana de Zinc). A pesar de ser avilesinos sus armadores, el vapor evitaba entrar en Avilés (por las malas condiciones del puerto), lo que generaba malestar y protestas de los industriales locales.

De los socios reseñados en el cuadro 30 destaca el peso de los hermanos Bandujo (uno de ellos, José, sería capitán del buque), que con 100.000 pesetas en conjunto controlaban casi la cuarta parte del capital. Otro grupo (sin más afinidad que el origen de sus capitales, aunque por ello con intereses comunes) era el de los *americanos* (José Viña, Salustiano y Celestino Fernández Espinosa, Antonio y Juan Álvarez de la Campa,...); había también industriales, como Gaspar Ibarra y José Manuel Pola. Y se echa en falta, como hemos dicho, a la Real Compañía, figurando sólo su director, James Payne con una participación de 5.000 pesetas.

A lo largo de los años 1874 y 1875 el vapor hizo sus viajes con una cierta regularidad, aunque con ren-

dimientos bajos, como reconocía el gerente de la Compañía. Quizá eso fue lo que determinó a algunos de los socios a desprenderse de él: el 15 de septiembre de 1875 la Compañía de Navegación por Vapor Viña y Compañía, S. en C. celebra Junta General donde se presenta el balance y se nombra nueva Junta Directiva; pero lo más trascendental es que se aprueba llevar a cabo su venta. Una nueva Junta, celebrada el 23 de noviembre del mismo año fija como precio mínimo 270.000 pesetas (es decir, una rebaja sustancial respecto de su costo de 400.000 pesetas)¹⁸.

¹⁸ Carta de Melquíades Carreño a James Payne, 24 noviembre 1875 (AHAZ, Cartas, caja 1300, leg. 7).

No obstante, en los meses finales de 1875 parece que el buque empezaba a sacar buenos rendimientos: “ahora comienza el *Avilés* a hacer viajes de algún valor, pues este último hizo más de 40.000 pesetas de flete”, escribe Melquíades Carreño a James Payne, director de la Real Compañía. Pero en la misma carta protesta amargamente de la intención de algunos directivos de ponerlo en venta, porque “(si el vapor se vende) *Avilés* queda aislado hasta sabe Dios cuándo, y en mucho tiempo no podremos traer mercancías del Mediterráneo en las mismas condiciones que Gijón y demás puertos de nuestra costa”¹⁹.

Para la Real Compañía, una posible venta del vapor *Avilés* le iba a causar notables perjuicios, obligándoles a llevar a Gijón a embarcar la mercancía destinada a los puertos del Mediterráneo, con el consiguiente aumento de tiempo empleado y flete. Por eso el Director General, James Payne, se moviliza para recabar fondos con objeto de adquirirlo. Una de las primeras gestiones que realiza es proponer a la casa de banca ovetense Herrero y Compañía, con quien la Real Compañía mantenía buenas relaciones comerciales, la entrada en la futura sociedad con una “participación importante”; pero los Herrero responden declinando la invitación, alegando que “las condiciones de nuestra Sociedad nos prohíben interesarnos en empresas marítimas”²⁰.

Cerrada la vía bancaria, la Real Compañía abre una suscripción para juntar la suma necesaria para adquirir el vapor. Pero tampoco esta vía da el resultado esperado, pues sólo se reúnen 187.500 pesetas (50.000, de la Real Compañía) por lo que se desiste. Ante el fracaso

para adquirir el *Avilés*, la dirección de la Asturiana da por concluido el compromiso con dicho buque y busca una solución alternativa; para ello se dirige al naviero Óscar de Olavarría, de Gijón, en solicitud de condiciones para dar salida a su producción de zinc para los puertos del Mediterráneo, solicitud a la que los gijoneses responden afirmativamente²¹.

Con esto podemos dar por cerrado el paréntesis abierto para analizar la trayectoria del que fue el primer barco a vapor en el puerto de Avilés, que tuvo una vida efímera, por culpa de una gestión desafortunada. Según González Echegaray (1968: 175, 178-9) pasó luego a la matrícula de Barcelona y en 1894 a la de La Habana; allí forzó el bloqueo norteamericano en abril de 1898, y terminó sus días en 1912.

El vapor *Arnao*

Hemos visto que la calamitosa trayectoria del patache *Amalia* y la imperiosa necesidad de transportar mineral y carbón para sus centros productivos y distribuir la producción, había llevado a los rectores de la Real Compañía a considerar la oportunidad de hacerse con buques de vapor. Y que la discrepancia con las dimensiones del *Avilés* había precipitado la decisión de construir el *Arnao*, a la medida de sus exigencias. Pero no fueron éstas las únicas experiencias navieras de la Compañía; las crecientes exportaciones del mineral de sus minas cántabras hacia Europa (a su fábrica de Auby y al mercado abierto) llevaron a la adquisición de otros tres vapores: *Reocín*, *Inogedo* (sic) y *Cartes*. Como estos tres buques se dedicaron casi exclusivamente a llevar mineral a Francia y Bélgica, sin apenas relación con Asturias, no los incluiremos

¹⁹ Carta de Melquíades Carreño a James Payne, 20 noviembre 1875 (AHAZ, Cartas, caja 1300, leg. 7).

²⁰ Carta de Herrero y Cía. a la Real Compañía, 31 diciembre 1875 (AHAZ, Cartas, caja 1302, leg. 16).

²¹ Carta de la Real Compañía a Óscar de Olavarría, de 21 de octubre de 1876 (AHAZ, Libro 462, f.462).



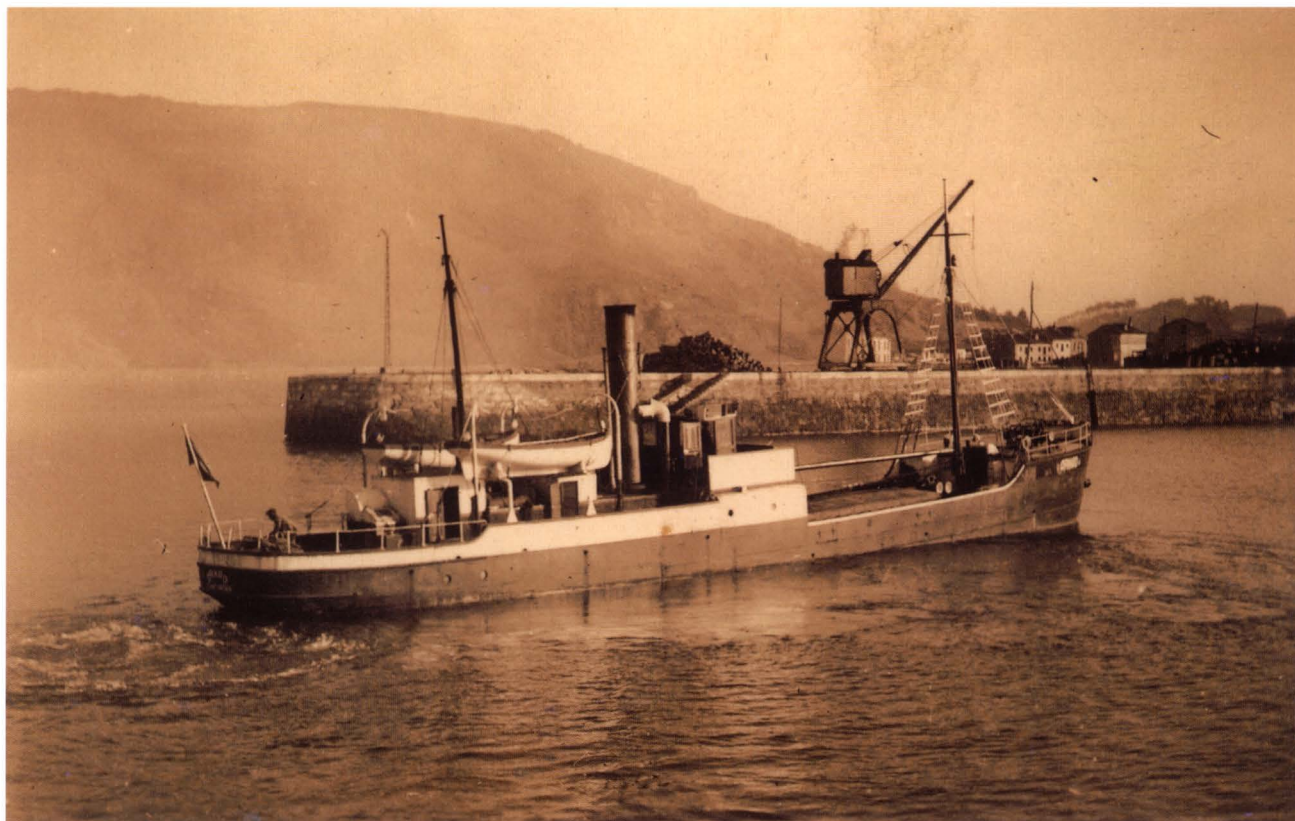
Vapores en el fondeadero de la Real Compañía Asturiana de Minas en Hinojedo (Archivo Histórico de Asturiana de Zinc). Los numerosos buques fondeados dan idea del tráfico que generaba la exportación a Amberes y Dunkerque de la creciente producción minera de Reocín.

en este trabajo. No así el *Arnao* que, aunque de bandera belga, estaba entrando continuamente en los puertos asturianos y tenía su tripulación asturiana, por lo que puede considerarse un buque *asturiano* (como en el capítulo 3 hicimos con el *Adolfo*).

La necesidad de visitar puertos de escaso calado, a que obligaba el tráfico de carbón y mineral que la Real Compañía realizaba entre sus centros productivos, determinó que el nuevo buque fuese de tamaño pequeño. Se encargó a los astilleros Cunliff & Dunlop,

de Glasgow, que lo entregaron en octubre de 1873, siendo sus medidas: 35,10 metros de eslora, 5,50 de manga y de 172 TRB.

Para mandarlo fue contratado Juan Antonio Corrales, marino natural de San Esteban de Pravia. Dado que no tenía experiencia en el manejo de buques de vapor, se juzgó oportuno que embarcase en uno de esa naturaleza para adquirir práctica, para lo que se acudió a los consignatarios gijoneses Marina, Menchaca y Compañía, que se encargaron de hacer



Vapor *Arnao* (Archivo Histórico de Asturiana de Zinc). La necesidad de la Real Compañía de contar con medios de transporte propios (y más eficientes que el patache *Amalia*), aconsejaron la adquisición de vapores. El primero fue el *Arnao*, de 35 metros de eslora y 172 TRB, apto para entrar en puertos de escaso calado.

las gestiones pertinentes. Juzgaban estos, con buen criterio que

“Las circunstancias de los vapores no son idénticas, y poco adelantaría con embarcarse en uno cuyo sistema fuese diferente del que va a patronear. Lo más esencial, que es conocer las variaciones de la aguja, por las perturbaciones que sufre cuando los cascos son de hierro, cuando ocurren nieblas, y cuando se navega por parajes próximos a veneros de metales, lo aprenderá sobre el mismo vapor al lado del piloto”²².

Con esas consideraciones, se eligió el vapor *Cu-co*, pequeño buque de la matrícula santanderina dedicado al cabotaje cantábrico, del que hemos hablado en el capítulo 1. En él se embarcó Corrales, quien reconocía que de ese modo, “a la vez de practicar en el manejo del vapor, me practico en la costa”.

²² Carta de Marina, Menchaca y Compañía a la Real Compañía Asturiana, de 11 de agosto de 1873 (AHAZ, Cartas, caja 1295, leg. 19).

Después de hacer viajes en el *Cuco* durante un mes, se le encomendó ir a Escocia a buscar el *Arnao* (sus familiares cuentan la enorme decepción que sufrió al ver que “su barco” era el más pequeño del astillero). Iba acompañado de un piloto titulado, el veterano capitán de la vela Juan Díaz Casariego, que asumiría el mando del viaje inaugural para traerlo a España, como era preceptivo en los viajes de gran cabotaje²³. En los últimos días de octubre de 1873 el *Arnao* abandonó los muelles escoceses, poniendo rumbo a Asturias. Llevaba en su bodega 50 toneladas de carbón, 56 de hierro en barras, 3.800 kilos

Tan pronto como llegó el *Arnao* (1873), se puso en venta el patache *Amalia*, lo que se realizó en

²⁴ AHAZ, Cuentas, caja 102, legs. 2 y 3, y caja 107, leg. 3.

1874 por un importe de 10.000 pesetas (precio bajo, en consonancia con la valoración que tenía este tipo de barcos)²⁵.

El día 18 de ese mismo mes de noviembre de 1873, el *Arnao*, bajo el mando de Juan Antonio Corrales, hacía turno en Gijón ante el muelle de los drops, y el 19 quedaba listo para emprender viaje a Requejada, según parte que cursaba dicho capitán:

“Ayer por la tarde atracamos al Drop y hoy están cargándonos. A las 2 ó las 3 saldremos para el antepuerto, para a las 4 de la mañana dar máquina y a las 2 entrar en Requejada para que nos dé lugar a descargar un poco, que de salir esta tarde no adelantáramos más que gastar carbón, porque de noche no entraríamos”²⁶.

El lenguaje no se parece en nada al que páginas atrás veíamos para el patache *Amalia*. Y los hechos, menos: con el vapor era posible efectuar una previsión del tiempo empleado en los viajes, que se cumplía, si no con exactitud, sí con bastante aproximación. De este modo, en la singladura que comentamos, saliendo de madrugada de Gijón, el barco podría entrar aún de día en Requejada, dándole tiempo a comenzar la descarga. Claro que la navegación, incluso la de vapor, comportaba riesgos, por estar al albur de múltiples eventualidades; como ejemplo, los contratiempos sufridos por el *Arnao* precisamente en el retorno de ese viaje a Requejada, que lo retuvieron en la ría durante cinco días: uno por niebla, otro por una varada y otros tres por mal tiempo y negativa del práctico a autorizar la salida.

²⁵ El *Amalia* fue vendido a Ramón Troncoso Carreño y Laureano Troncoso Ovies, de Avilés, pasando de la matrícula de Santander a la de Avilés. El patache seguiría navegando bastantes años más, siendo desguazado en San Sebastián en 1892 “por su mal estado para navegar” (Lista 1.ª de Avilés, f. 43).

²⁶ Carta de Juan Antonio Corrales a James Payne (AHAZ, Cartas, caja 1294, leg. 8).

Desde el primer momento se pudo apreciar el acierto de la adquisición del vapor. Mientras el patache *Amalia* había hecho a lo largo de dos años y tres meses 28 viajes (uno a Amberes y los demás a Requejada y Pasajes), con un promedio de carga de 75 a 80 toneladas por viaje (véase cuadro 29), el *Arnao* realizó en los tres primeros años completos de que tenemos datos, 183 viajes —de ellos uno a Amberes, uno a Burdeos y cuatro a Bayonne—, con un promedio de carga en cada viaje de 133 toneladas (cuadro 31). El factor corrector para comparar toneladas “de vela” con toneladas “de vapor” de que hablaremos en la Recapitulación debe aumentarse en este caso: ya no es de uno a tres y media, sino de uno a seis, o quizá más.

El cuadro 31 contiene una información condensada que no precisa explicación, aunque sobre ella sí conviene hacer algunas consideraciones. Aunque los datos son fidedignos —están extraídos de los libros de cuentas de la Compañía— deben tenerse en cuenta varios aspectos a la hora de sacar conclusiones de su carácter seriado:

1.º En primer lugar, la aleatoriedad de las condiciones meteorológicas podía distorsionar el número de viajes realizados en uno o varios meses.

2.º En segundo lugar, la variabilidad de los destinos implicaba distinta duración de los viajes, y por tanto de su número; los habituales eran Requejada, Pasajes, Comillas, Tinamayor, y sólo en ocasiones Bayona, Burdeos, Amberes o Dunkerque²⁷.

²⁷ Los viajes del *Arnao* a Francia y Bélgica, es decir, el llamado gran cabotaje, fueron abundantes en sus primeros años, concretamente en el período 1875-1881, pero fueron suprimiéndose a partir de 1882. La causa fue la entrada en servicio del vapor *Reocín*, también propiedad de la Real Compañía, que se dedicaría en exclusiva a llevar mineral de Reocín —vía Requejada— al puerto francés de Dunkerque. Sólo ocasionalmente, entre julio y septiembre de 1892, pasó a realizar el *Arnao* de nuevo esos viajes.

CUADRO 31

Carga transportada por el vapor *Arnao* y número de viajes (1874-1900)

	1874 (6 m)	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882
Toneladas	4.428	6.749	8.583	8.950	9.836	8.425	7.523	7.954	11.229
Núm. de viajes	30	51	63	69	72	68	64	60	77
Tons./viaje	148	132	136	130	137	124	118	133	146
	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891
Toneladas	11.428	11.596	9.767	10.948	10.809	10.281	10.219	9.679	9.019
Núm. de viajes	81	78	66	73	72	68	71	64	61
Tons./viaje	141	149	148	150	150	151	144	151	148
	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Toneladas	11.251	9.263	11.045	11.628	12.289	10.358	10.518	11.802	9.151
Núm. de viajes	68	62	78	82	79	68	69	80	65
Tons./viaje	165	149	142	142	156	152	152	148	141

Fuente: *Libros de gastos del vapor Arnao*, AHAZ, núms. 2360 a 2363.

3.º Finalmente, también eran variables las cargas, sobre todo en función de la disponibilidad del carbón; e incluso en ocasiones –muy pocas– se transportaba cal, madera, productos de zinc, o simplemente (casi nunca) se iba en lastre.

En definitiva, el número de toneladas y el número de viajes nos sirven como meras referencias indicativas, y con ese carácter deben utilizarse para orientarnos de la trayectoria del buque; porque la variación de un año a otro puede venir producida por una racha de temporales, por la realización de algún viaje a Bélgica, o por las estadias en dique seco por una reparación.

Hay que decir también que los viajes no eran simétricos en su tonelaje, transportando mucho mayor peso cuando la carga era de mineral (viajes Cantabria-Asturias), que cuando era de carbón (Asturias-Cantabria), obviamente debido al peso específico y la compactación de la materia transportada.

El tráfico bidireccional que realizaba habitualmente –carbón contra mineral–, le permitía asegurar los retornos, y por lo tanto evitar viajes en lastre, principal problema económico de la navegación. Eso, unido a los escasos gastos de mantenimiento, convirtieron al *Arnao* en un elemento coherente con la política de racionalización de los transportes, a la que

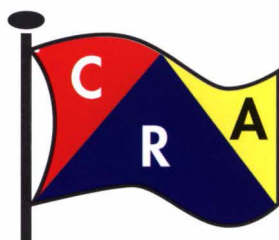
tanta importancia otorgó siempre Jules Hauzeur, Director General de la Real Compañía.

Hechas las anteriores consideraciones, hay que subrayar la regularidad y eficiencia prestados por el buque a lo largo del tiempo, que lo hicieron sumamente rentable para la empresa. Sin duda no fue ajeno a sus buenos rendimientos la robustez de su construcción, pero mucho debió de influir también la pericia en su manejo, puesto que los naufragios no respetaban calidad de construcción ni tamaño del buque. En este sentido, debe destacarse que las continuas entradas y salidas en las rías del Cantábrico, con barras peligrosas en muchos casos, acentuaban los riesgos de sufrir percances. Por tanto, justo es reconocer a la tripulación del *Arnao* y a su profesionalidad, una parte importante del éxito, y con una referencia a ella vamos a finalizar este apartado.

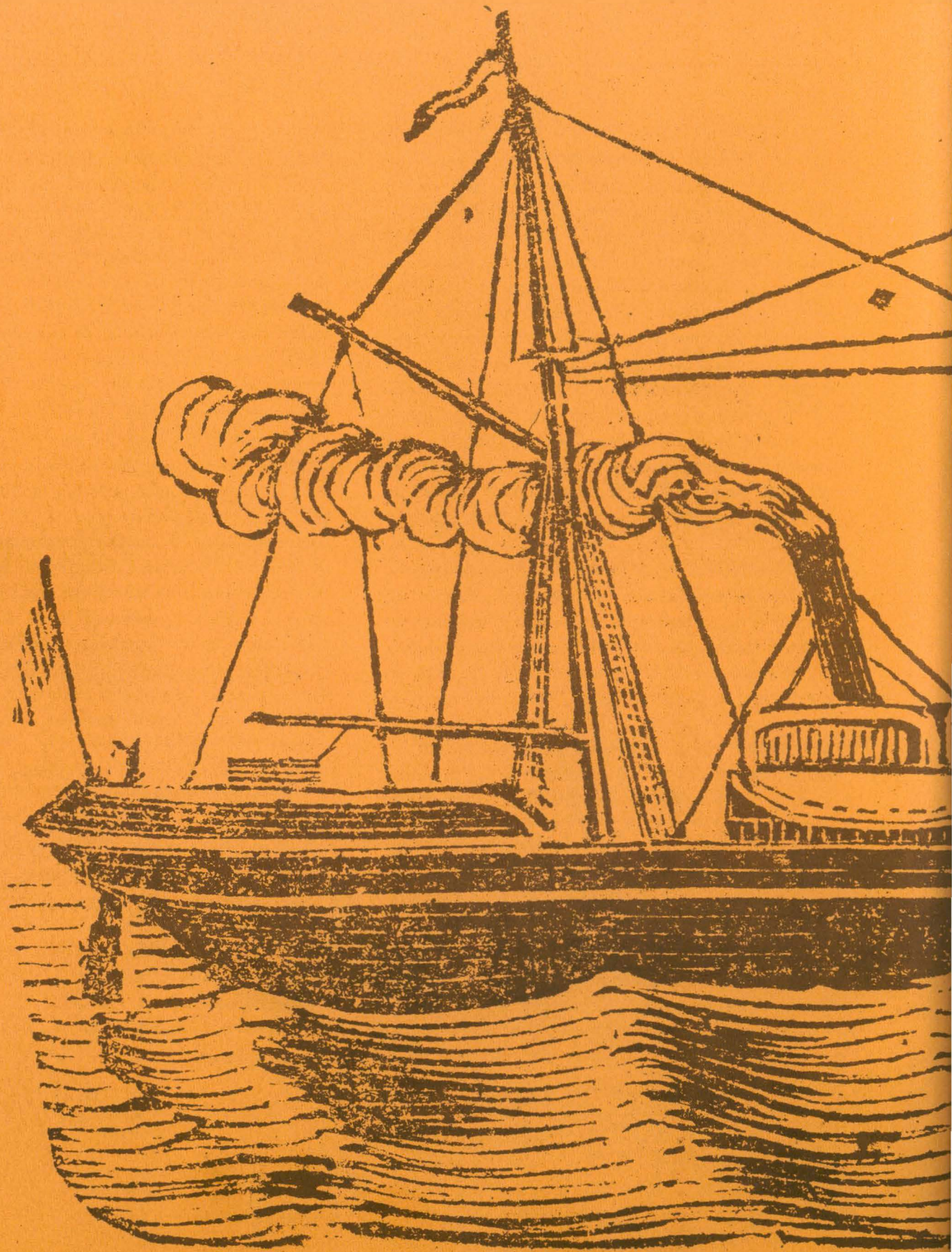
El mando del vapor *Arnao* le fue encomendado, como ya hemos dicho, a Juan Antonio Corrales, un marino de San Esteban de Pravia que se había iniciado en la navegación a vela. Mandaría el buque, ininterrumpidamente, desde noviembre de 1873, fecha en que el buque llegó a Asturias, hasta diciembre de 1906 en que se jubiló; es decir, durante 33 años, lo que supone una permanencia y una constancia sin duda destacables. Lo acompañaron en los primeros meses seis tripulantes: Narciso Álvarez, contramaestre;

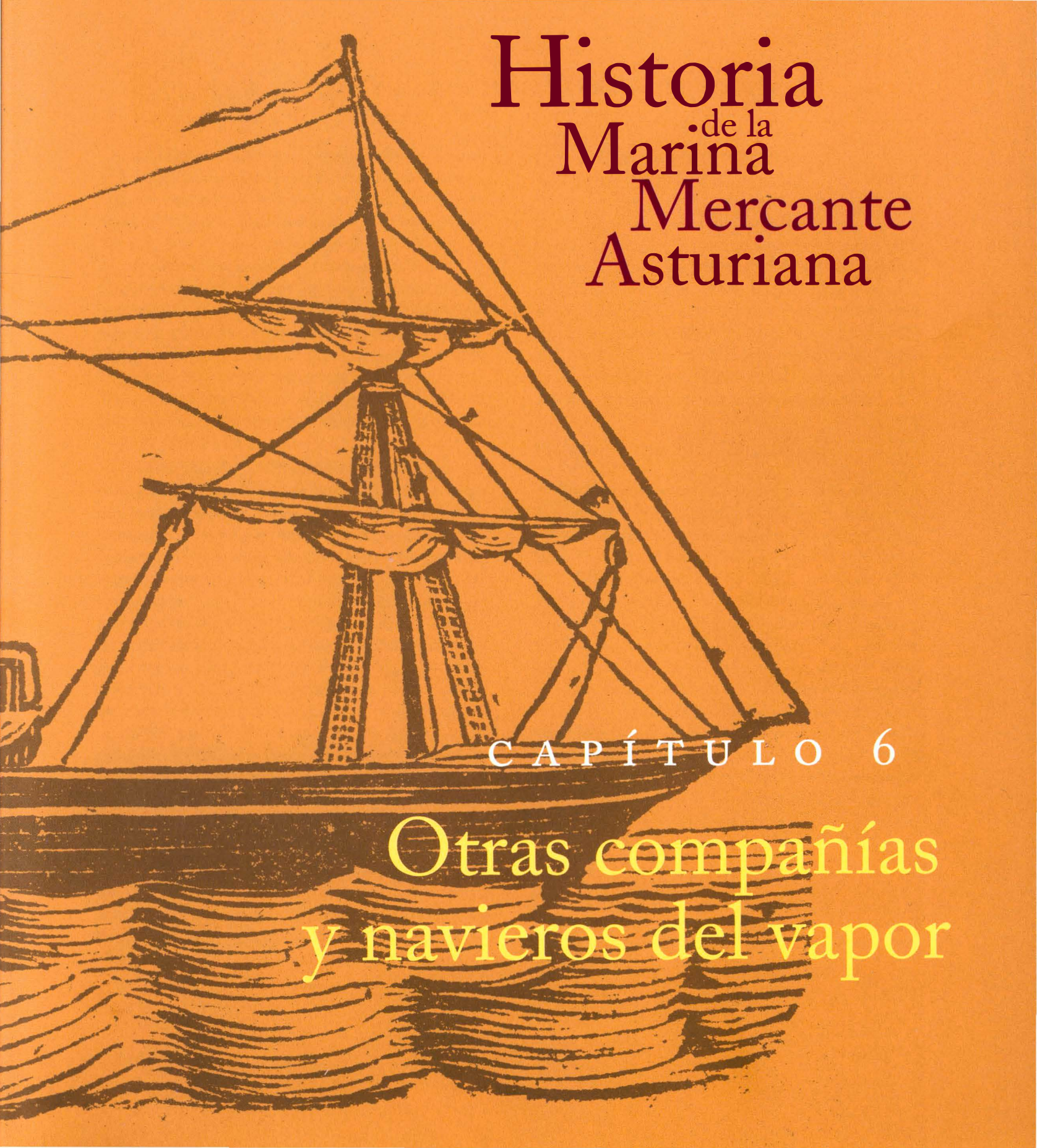
Vicente Arazo, maquinista; Juan Menéndez Pumariega y Fernando Gutiérrez, fogoneros; y José González Jardón y Cayetano Lloret, marineros. Pronto se incorporaría un marinero más, para hacer las veces de cocinero, y luego un segundo maquinista, con lo que quedó definitivamente configurada la tripulación completa en nueve personas. A ellos se añadía, en los viajes de gran cabotaje, un piloto titulado: en 1873, Juan Díaz Casariego, ex capitán de la corbeta *Eusebia*; en 1875, Sebastián Zarracina, ex capitán de la goleta *Favorita*; en 1877, Victoriano Fuentes; y entre 1879 y 1881, Juan Bautista Vega y José Solís.

Los sueldos de la tripulación permanecieron invariables en todo el período estudiado: el capitán ganaba 150 pesetas al mes, más una gratificación de 50 pesetas; el contramaestre percibía 115 pesetas; el primer maquinista 185 pesetas y 115 el segundo; los fogoneros a 105 pesetas; y el cocinero y los dos marineros 100 pesetas cada uno. Estos sueldos se incrementaban con gratificaciones en función de la productividad; así, el capitán percibía medio real por tonelada de mineral o de carbón transportado, que ascendía a un real cuando eran productos de zinc; contramaestre y maquinistas, 5 pesetas por viaje; y fogoneros y marineros 2,50 pesetas por viaje. De este modo, la nómina del buque en su conjunto suponía entre 1.250 y 1.500 pesetas al mes.



Contraseña de la Real Compañía Asturiana de Minas.



A detailed black and white line drawing of a three-masted sailing ship, likely a clipper or a large merchant vessel, sailing on a choppy sea. The ship is shown from a side-on perspective, with its sails partially set. The mast is tall and slender, with numerous rigging lines and blocks visible. The hull is dark and the ship is moving towards the right. The sea is depicted with stylized, wavy lines. The background is a solid light color.

Historia de la Marina Mercante Asturiana

CAPÍTULO 6

Otras compañías y navieros del vapor

OTRAS COMPAÑÍAS Y NAVIEROS DEL VAPOR

A demás de las navieras de que nos hemos ocupado en los capítulos precedentes, también se emplearon en el tráfico marítimo, en el ámbito asturiano en el siglo XIX, otros navieros de menor relevancia; actuaban en unos casos bajo firma individual y en otros como sociedades personalistas (colectivas o comanditarias), a menudo de carácter familiar. Por lo general, eran propietarios de uno o dos buques de vapor de pequeñas o medianas dimensiones —muchos de ellos adquiridos de segunda mano—, que se empleaban casi exclusivamente en el cabotaje cantábrico, y cuya actividad no solía ser muy dilatada en el tiempo, quizá porque sucumbían en las épocas de mayores dificultades.

A estas navieras de pequeño tamaño, se unieron en los dos últimos años del siglo —años caracterizados por un *boom* de inversiones en todas las ramas productivas— compañías con forma de sociedad anónima y con capitales de mucho mayor volumen. Nacían en otras circunstancias y, consecuentemente, con otras características y otros planteamientos; se fijaban como objetivo armar flotas de varios buques de mayor tamaño que los de aquéllas, para participar en el tráfico carbonero; este se incrementaba constantemente, ayudado por la mejora y ampliación de las infraestructuras portuarias, como la nueva dársena de San Juan de Nieva, en la ría de Avilés. Quizá influyó también en la fundación de esas compañías anónimas la construcción del nuevo puerto de El Musel que, aunque todavía en obras (no estaría operativo hasta 1907), resulta explicable que generase expectativas de futuro favorables.

En este capítulo nos ocuparemos, pues, tanto de los armadores individuales y pequeñas sociedades, como de las sociedades anónimas navieras que cerraban el siglo XIX y anunciaban nuevos tiempos para la navegación.

I. NAVIEROS INDIVIDUALES Y PEQUEÑAS COMPAÑÍAS

Englobamos aquí a todos los navieros que, bien en forma individual o formando sociedades colectivas o comanditarias, fueron propietarios de uno o varios buques. Su característica común es que ninguno de ellos pudo armar una flota, en el pleno sentido del término. Nos ocuparemos de ellos siguiendo un orden cronológico, entendido éste como el de su constitución formal (en el caso de las sociedades), o bien de la primera aparición en el negocio naviero, en los demás casos.

Jacinto Suárez Navaliega (Gijón)

Puede considerarse uno de los pioneros del vapor en Asturias, ya que adquirió en 1865 el *Cádiz*, cuando sólo había otros cuatro buques de vapor matriculados en Gijón. Medía el buque 54,60 metros de eslora, 6,72 de manga y 3,71 de puntal y hacía 290 TRB; era un barco de segunda mano, procedente de la Lista 5.^a de Bilbao, donde se había matriculado en 1859, pasando a la de Gijón con fecha 6 de marzo de 1865. El vapor fue vendido al cabo de siete años, causando baja en la matrícula de Gijón el 6 de agosto de 1872, y pasando a la de Marsella (Lista 5.^a, f. 7). Suponemos que es la misma persona que estudia Náutica en el Real Instituto Asturiano entre 1850-53 y manda entre 1878 y 1892 el *Anselmo*. Tuvo una pequeña participación en la naviera de Olavarría, y, a juzgar por los datos de su testamentaría, no tuvo demasiado éxito en los negocios¹.

¹ Tras su fallecimiento en 1896, el inventario de sus bienes ascendía a 12.640 pesetas, de las cuales 2.889 correspondían a su participación en la naviera Olavarría y Lozano (esc. de 13 de mayo de 1899, not. Antonio García Mon, caja 67437, f. 355, AHA).

Buenaventura Barbachano (Gijón)

Buenaventura Barbachano Tarrazo cursó estudios de Náutica en el Real Instituto Asturiano entre 1824 y 1827; a mediados de siglo lo encontramos regentando una casa de comercio en Gijón dedicada al “abasto de provisiones a buques y demás negocios”. En 1858 la casa giraba bajo la razón Barbachano y Castro, S. en C., asociado a Francisco de Castro, y en 1863 la razón había cambiado a Barbachano y Hermano, por estar asociado a su hermano Miguel. De nuevo en 1865 regentaba el establecimiento en solitario, siendo, además, corredor de número (García López, 2003: 186).

El salto a naviero lo dio en 1869, al adquirir en Liverpool a John Meck el vapor *La Helena*, al que puso por nombre *Gijón*. En la operación actuó como mediador el vicecónsul británico en Gijón Guillermo Penlington MacAlister. El buque, que en el momento de la compra estaba anclado en Cardiff, había sido construido en Chester, medía 39,76 metros de eslora, 5,41 de manga y 3,28 de puntal, con 155 TRB, siendo su costo 4.000 libras (100.000 pesetas). Del precio total, Barbachano desembolsó 70.000 pesetas en el acto de la compra, constituyendo hipoteca de varias fincas, y dando además por garantía el propio barco, que sería inscrito en Gijón el 18 de febrero de 1869. Fue capitán del buque su hermano Amador, piloto de la matrícula de Gijón².

Claudio Alvargonzález Sánchez (Gijón)

El conocido como “Héroe de Abtao”, brigadier de la Armada retirado, también hizo una incursión co-

mo armador, coherente con la tradición naviera y mercantil de su familia (véase Apéndice en el capítulo 1). En 1870 adquirió un pequeño vapor al que puso por nombre *Villa de Madrid*, en recuerdo de la fragata que tan brillantemente había mandado. Tenía el buque 37,80 metros de eslora, 5,90 de manga y 3 de puntal, con 158 TRB, y se valoró en 125.660 pesetas. Había sido construido en Glasgow, y fue puesto al mando del piloto bilbaíno José Nicolás Gambe, quien se encargó de traerlo de Gran Bretaña. Se matriculó en Gijón provisionalmente el 21 de abril de 1870 al folio 21 de la Lista 5.^a como de su propiedad; sin embargo, al día siguiente, en escritura ante el notario de Marina, Claudio Alvargonzález declaraba haber dado entrada en la propiedad a varios partícipes. Eran los que indica el cuadro 32.

CUADRO 32

Partícipes en la propiedad del vapor *Villa de Madrid* (1870)

	Acciones	Pesetas
José Nicolás Gambe, Bilbao, capitán del vapor	32	40.212
Claudio Alvargonzález Sánchez, Gijón .	17	21.362
Juan Galarza, Gijón	17	21.362
Purificación Alvargonzález, Gijón . . .	16	20.106
Victoriano Pérez Herce, Gijón	6	7.540
Cándido Menéndez Duarte, Gijón . . .	4	5.026
Juan Uría Valledor, Gijón	4	5.026
Joaquín García, Gijón	4	5.026
Sumas	100	125.660

Fuente: Lista 5.^a de Gijón, f. 21.

² Lista 5.^a, f. 15 y esc. de 16 de febrero de 1869, not. Juan Corrales, caja 16781, f. 135, AHA.

Con este reparto de acciones, no parece que Claudio Alvargonzález perdiese el control del vapor, ya que algunos de los partícipes eran familiares directos o emparentados: Purificación Alvargonzález era hermana; Victoriano Pérez Herce, sobrino (tenía entonces 7 años); y Juan Galarza estaba ligado por parentesco político. Entre los cuatro sumaban, pues, el 56 por 100 de las participaciones. Otro dato parece corroborarlo: el 26 de septiembre de 1871, con ocasión de una protesta notarial que Claudio Alvargonzález realizó contra el capitán del buque por una actuación que generó crecidos gastos, en la escritura se le cita como “propietario y armador del vapor”³.

Poco tiempo estaría el *Villa de Madrid* matriculado en Gijón, pues en septiembre de 1872 fue vendido en 110.700 pesetas al naviero José Pedrós, pasando al folio 315 de la matrícula de Bilbao⁴.

Velasco y Compañía (Gijón)

El fundador de esta casa de comercio fue Tomás Velasco Alteavaro, del que la referencia más antigua que tenemos es 1843, fecha en que formó sociedad con su pariente Antonio Fernández para dedicarse al comercio de comisión; dedicación que hacían sin capital alguno, aportando “por ahora, su industria”⁵. Años después encontramos formada la sociedad Tomás Velasco y Compañía, Sociedad Regular Colectiva, que en 1857 participa en una cuarta parte en la

construcción del bergantín-goleta *Adelaida*, de 152 TRB. Este buque, que se asentó en la Lista 1.^a de Gijón en 1871, fue vendido al año siguiente, pasando a La Coruña. (Lista 1.^a, f. 45).

En 1884 la sociedad se reconstituyó con la razón social de Velasco y Compañía para realizar “toda clase de comercio”, con un capital social de 75.000 pesetas, entre Tomás Velasco Alteavaro, que entonces tenía 70 años, que aportaba 30.000 pesetas, y sus hijos Casimiro, Ruperto y Manuel (Velasco Heredia), que se repartían las 45.000 restantes a partes iguales⁶.

Los Velasco, después de la experiencia con la navegación a vela, pasaron a interesarse en la adquisición de varios vapores: el *Santa Rosa* (1874-1892), el *Velasco* (1876-1881) y el *Santa Ana* (1890-1916), de los que haremos a continuación una breve reseña.

– En 1874, en participación con Joaquín de la Gándara, que aportó el 85 por 100, adquirieron en Gran Bretaña el vapor *Amble*, que se inscribiría en Gijón el 3 de octubre de 1874 con el nombre de *Santa Rosa*. Había sido construido en 1873 en Southshields; era de casco de hierro y medía 49,37 metros de eslora, 7,54 de manga y 3,60 de puntal haciendo 466 TRB. Su costo ascendió a 350.000, de las que Joaquín de la Gándara aportó 297.500 pesetas y los Velasco las 52.500 restantes (Lista 5.^a, f. 51). En 1882 los Velasco se hicieron con la propiedad completa del buque, entregando a la viuda e hijos del Marqués de la Gándara 127.500 pesetas, que era el 85 por 100 del valor estimado del buque⁷. En enero

³ La protesta contra el capitán obedecía a que, con ocasión de un viaje llevando carga de tabaco de Amberes para Bayonne, el buque entró en Bilbao indebidamente, lo que ocasionó una multa de 29.250 pesetas (esc. de 26 de septiembre de 1871, not. Pedro Álvarez, caja 16759, f. 1302, AHA).

⁴ Lista 5.^a, f. 21 y esc. de 24 de septiembre de 1872, not. Serapio Caballero, AHMF.

⁵ Esc. de 14 de junio de 1843, not. Timoteo García Baones, caja 2114, AHA.

⁶ Esc. de 13 de febrero de 1884, not. Antonio García Mon, caja 16854, f. 69, AHA.

⁷ El pago se convino en tres plazos anuales mediante pagarés avalados por la sociedad Moreda y Gijón (esc. de 21 de marzo de 1882, not. Evaristo de Prendes, caja 16812).

de 1884 sufrió un aparatoso naufragio en la bocana del puerto de Gijón, provocado por una fuerte resaca, que le causó graves daños en sus fondos⁸. En 1892 el buque fue vendido a la Unión Hullera y Metalúrgica de Asturias, representada por su director, Luis Adaro Magro, en importe de 100.000 pesetas⁹.

– En 1876, Ruperto Velasco Heredia adquirió por cuenta de la Casa un vapor de segunda mano, de casco de madera y aparejo de goleta, impulsado por una máquina de 40 CV de fuerza, al que matriculó con el nombre de *Velasco*. Había sido construido en Aberdeen en 1873, y tenía 35,76 metros de eslora, 6,17 de manga y 3,09 de puntal, haciendo 170 TRB; su costo ascendió a 52.625 pesetas. Fue inscrito en la Lista 5.^a de Gijón el 27 de mayo de 1876. Embarrancó en Tazones el 16 de agosto de 1881, perdiéndose completamente (Lista 5.^a, f. 55).

– El 11 de noviembre de 1890 un representante de Velasco y Compañía adquirió en Ferrol el viejo vapor *N. Pérez* (ex *Ceres*), fabricado en Gran Bretaña en 1870, por 25.000 pesetas. Tenía el buque 45,30 metros de eslora, 6,70 de manga y 3,40 de puntal, con 199 TRB. Fue matriculado en Gijón el 27 de noviembre de 1890 con el nombre de *Santa Ana*. En octubre de 1916 naufragó en aguas de Gibraltar, tras ser abordado por el vapor inglés *Carpenterby*, ahogándose dos de sus tripulantes (Lista 5.^a, f. 68).

⁸ El capitán, Constantino Muñiz, alegó en su protesta que varios golpes de mar invadieron la cubierta del buque, llenando completamente de agua la caja, y al enfilar el puerto, la resaca lo precipitó contra el muelle de Fomento, abriéndose grandes vías de agua en su fondo, por lo que para salvar el buque y la vida de sus tripulantes forzó la máquina para entrar en la dársena y embarrancar, como así consiguió hacer (esc. de 24 de enero de 1884, not. Serapio Caballero, caja 16720, f. 71, AHA).

⁹ Lista 5.^a, f. 51 y esc. de 10 de mayo de 1892, not. Evaristo de Prendes, caja 24439, AHA.

Viña y Compañía (Avilés)

Nos hemos ocupado de esta compañía al hablar del vapor *Avilés* (véase capítulo 5), por lo que aquí incluiremos sólo un resumen.

Aunque esta sociedad avilesina protocolizó su constitución el 18 de agosto de 1874, ya el año anterior había habido un compromiso entre un conjunto de socios que determinaron constituir la Compañía de Navegación por Vapor, S. en C. con la finalidad de adquirir un buque a vapor. Así se hizo, encargando en Gran Bretaña la construcción del que tomaría el nombre de *Avilés*, cuyo costo de 401.025 pesetas constituyó el capital social de la Compañía, que se formalizó en la fecha indicada (ya con el vapor navegando) como Viña y Compañía, S. en C.¹⁰. Era socio gerente (colectivo) José Viña García, que contaba con un amplio respaldo de comerciantes, industriales y *americanos* avilesinos, que participaban como socios comanditarios.

Luis Hysern Catá (Madrid)

Al folio 59 de la Lista 5.^a de Gijón se inscribió el 11 de diciembre de 1879 el buque *San Joaquín* (ex *Capricho*, ex *Margana*), que pasaba a ser el más viejo de Asturias, pues había sido abanderado en Cádiz en 1856. Medía 35,56 metros de eslora, 5,32 de manga y 3,08 de puntal, con 140 TRB. Fue matriculado a nombre de Luis Hysern, que lo había adquirido en 1877 en Sevilla por 60.000 pesetas, estando entonces residiendo en Madrid. Procedía de la liquidación por quiebra de la sociedad Ricardo Triay y Compañía, y había pertenecido anteriormente a la naviera Butler Hermanos.

¹⁰ Esc. de 18 de agosto de 1874, not. Benito Miranda, caja 16504, f. 755, AHA.

Luis Hysern y Catá residía en Oviedo en 1881, donde ejercía la medicina, lo que sabemos con ocasión de suscribir un importante préstamo (30.000 pesetas) a 3 años, para cuya garantía hipotecó precisamente el buque, que se hallaba asegurado de incendio y riesgo marítimo en la compañía sevillana Lloyd Catalán¹¹.

El *San Joaquín* tuvo corta vida, pues naufragó en la playa de Santa Marina (Ribadesella), el 4 de diciembre de 1882, “perdiéndose totalmente y quedando en salvamento pasajeros y tripulación” (Lista 5.ª, f. 59). No obstante, Hysern debió de seguir aplicándose al tráfico o a la producción carbonera, si bien con poco éxito, como parece deducirse de un traspaso de crecidas deudas (unas 163.111 pesetas) que hace en 1884 a Eduardo Marina López, a cambio de consignar a éste “todos los carbones”¹².

Gutiérrez y Abascal (Avilés)

Poco sabemos de esta sociedad naviera. Su existencia la conocemos a través de un escrito del consignatario avilesino Melquíades Carreño, fechado el 3 de julio de 1886, en el que anuncia que “está para llegar a ésta dentro de unos días el nuevo vapor *Avilesino*, de porte de 400 toneladas de carga, y me dicen sus dueños, los señores Gutiérrez y Abascal, de ésta, que en Requejada hay una partida de zinc que le convendría tomar el mencionado vapor para Dunkerque”¹³. Considerando la fecha, este buque debió de ser el segundo vapor en inscribirse en la matrícula avilesina.

¹¹ Esc. de 2 de abril de 1881, not. José Rodríguez, caja 8932, f. 819, AHA.

¹² Es. de 1 de febrero de 1884, not. Evaristo de Prendes, caja 16820, AHA.

¹³ AHAZ, Cartas, caja 1344, leg. 2.

El *Avilesino* se incorporó al cabotaje peninsular, y por lo menos en 1887 hemos visto documentadas varias entradas en el puerto de Avilés para tomar cargas de zinc para los puertos del Mediterráneo (AHAZ).

Viuda e Hijos de J. M. Canosa (Gijón)

José María Canosa Gómez, natural de Muxía, había empezado dedicándose al comercio y a la consignación naviera en Gijón quizá en los años cuarenta, para convertirse en armador en los años sesenta: en 1864 adquiere la goleta gallega *Nuestra Señora de la Merced* a la que cambió el nombre por *Flora* (Lista 1.ª, f. 37); y en 1868, en unión de sus hermanos, compra una goleta vizcaína, también de segunda mano, que matricula con el nombre de *Hermanos Queridos* (Lista 1.ª, f. 40).

Tras el fallecimiento de José María Canosa Gómez, continuó al frente del establecimiento su viuda Florentina Martínez Valdés, que en 1885 se constituyó en sociedad con sus hijos José María y Joaquín (Canosa Martínez, de 26 y 25 años), bajo la razón social de Viuda de Hijos de J. M. Canosa, escriturándose el capital social en 45.000 pesetas¹⁴. En esa fecha la casa ya no disponía de buques (las goletas habían naufragado en 1871 y 1881), pero sin duda revitalizada con la incorporación de los hijos, deciden convertirse de nuevo en armadores, adquiriendo al año siguiente de constituirse en sociedad un velero y un vapor: el bergantín goleta *Honorina* (ex *María Rosa*, ex *Carolina*, de construcción norteamericana), de 34,70 metros de eslora, 7,18 de manga y 3,75 de puntal, medidas que hacían 228 TRB, que matriculan en Gijón el 7 de mayo de 1886 (Lista 5.ª, f. 64),

¹⁴ Esc. de 10 de julio de 1885, not. A. García Mon, caja 16856, AHA.

y el vapor *Harold*, construido en Glasgow en 1877, de 33,14 metros de eslora, 5,45 de manga y 2,91 de puntal, con 168 TRB, que matricularon en Gijón el 11 de agosto de 1886 con el nombre de *Canosa*¹⁵.

La sociedad se disolvió en 1887, haciéndose cargo del negocio José María Canosa Martínez, y con él de los dos buques, el bergantín goleta *Honorina* y el vapor *Canosa*¹⁶. Posteriormente, en 1888, incorporaría un nuevo buque, el vapor *Barsic*, adquirido con la mediación del súbdito británico afincado en Gijón Guillermo Hulton por importe de 2.525 libras (63.125 pesetas); el barco, construido en 1884, medía 30,42 metros de eslora, 5,54 de manga y 2,56 de puntal, haciendo 173 TRB, siendo matriculado el 6 de marzo de 1888 con el nombre de *Andrade*¹⁷. En los meses siguientes, los negocios, que ya le eran adversos, se agravarían hasta el punto de producirse una intervención judicial de la Casa, lo que sucedió a comienzos de diciembre de ese año 1888¹⁸.

Anselmo Palacio García-Pumarino (Gijón)

Su única incursión en los negocios navieros fue, que sepamos, en 1889, fecha en que compró a Olavarría, Marina y Compañía, el pequeño vapor de madera *Nalón* en 1.500 pesetas (precio de saldo, muy inferior a su valoración, como podemos comprobar en el capítulo 3); medía el buque 28,77 metros de eslora, y

hacía 75 TRB, y por su poco calado era utilizado sobre todo en llevar mercancía del puerto de Avilés a los barcos que, no pudiendo entrar en él, fondeaban en Gijón, y viceversa¹⁹.

Unión Hullera y Metalúrgica de Asturias (Siero-Gijón)

Aunque Luis Adaro Magro figura como adquirente y titular del buque *Victory*, que matricula en Gijón el 7 de diciembre de 1889 con el nombre de *Unión Hullera*, la compra fue hecha por cuenta de la sociedad minera de la que era director gerente, la Unión Hullera y Metalúrgica de Asturias. El buque, que había sido construido en Glasgow en 1878, tenía 49 metros de eslora, 7,35 de manga y 4,90 de puntal y hacía 428 TRB, siendo su costo 183.750 pesetas (Lista 5.ª, f. 67).

Poco tiempo más tarde, el incremento de su producción carbonera estimuló la compra de un segundo vapor, de modo que el 10 de mayo de 1892 adquirieron a la casa Velasco y Compañía, de Gijón (ver más arriba), el vapor *Santa Rosa*, de 466 TRB, por importe de 100.000 pesetas, al que rebautizaron como *Unión Hullera n.º 2*²⁰.

Finalmente, en 1899 incorporaron un nuevo buque, más pequeño que los anteriores, aunque más nuevo: construido en 1896, medía 30,50 metros de eslora 6,43 de manga, y 2,84 de puntal, con un arqueo de 177 TRB. Costó 3.000 libras (unas 100.000 pesetas) y se matriculó en Gijón el 22 de noviembre de 1899 con el nombre de *Mosquitera* (Lista 5.ª, f. 101).

¹⁵ Esc. de 16 de junio de 1886, not. Serapio Caballero, caja 16724, f. 575, AHA; y Lista 5.ª, f. 65.

¹⁶ Esc. de 8 de septiembre de 1887, not. Evaristo de Prendes, caja 16825, AHA.

¹⁷ Esc. de 4 de marzo de 1888, not. Evaristo de Prendes, caja 16832, AHA; y Lista 5.ª, f. 66.

¹⁸ De una carta de Joaquín A. Villaverde (Gijón) al director de la Real Compañía, de fecha 6 de diciembre de 1888 (AHAZ, Cartas, caja 1353, leg. 2).

¹⁹ La transmisión, en esc. de 7 de mayo de 1889, not Evaristo de Prendes, caja 16836, AHA. Los datos de sus medidas, en Registro de la Propiedad, hoja 23.

²⁰ Esc. de 10 de mayo de 1892, not. Evaristo de Prendes, caja 24439, AHA; y Lista 5.ª, f. 51.

VAPORES LUARCA Y NAVIA

VIAJE NÚM. 2 NÚM. 39

Yo D. Santoria
Capitán del vapor Español Navia he recibido de D. REAL COMPAÑIA ASTURIANA
con destino á Aviles
y consignado á la REAL COMPAÑIA ASTURIANA Aviles

CONOCIMIENTO TRIPLICADO



Pesetas	Cts.	Bultos	Clases	Marcas	Núms.	Peso Kilogramos	CONTENIDO
		66	atados	R. de	-	1320 -	hojas castaños
		3	barriles	R. C. A.	10/12	530 -	liquidos zinc
		69				1850 -	

Flete de Ks. 50
Capa por 100.
Derechos de carga y descarga.
Gastos de embarque.
Id. de desembarque.

Recibi el flete.
El Consignatario.

Convenido con las condiciones del dorso.

El Cargador,
Coruña

Recibi á bordo
Santoria

Admitase á bordo sin garantir la cabida.
El Consignatario,
Marcelino Suarez Gonzalez

A descargar en la Dársena de S. Juan
Coruña 13 de Noviembre 1895

Conocimiento de embarque del vapor *Navia* (Archivo Histórico de Asturiana de Zinc). Era el segundo buque de la naviera Vapores Costeros, S. A., y más pequeño aún que el *Luarca*. Medía 20,2 metros de eslora y 49 TRB.

Vapores Costeros, S. A. (Luarca-Gijón)

José Suárez Asenjo, comerciante establecido en Luarca, y Santiago Nájera Alesón, dedicado al comercio en Gijón, acordaron unirse (sin formalizar sociedad) para iniciarse en el negocio naviero. Encargaron a la casa R. Craggs & Co., de Middlesbrough, la construcción de un buque a vapor con casco de hierro, que fue matriculado en Gijón el 24 de febrero de 1892 con el nombre de *Luarca*. Medía 24,55 metros de eslora, 5,35 de manga y 2,45 de puntal, haciendo 83 TRB, y su costo fue de unas 85.000 pesetas (Lista 5.ª, f. 70).

Ocho meses más tarde, el 29 de octubre de 1892, Santiago Nájera adquiría en Santander a la casa de

comercio Hijos de Dóriga el minúsculo vapor *Mosca*, un pequeño buque de madera que había sido construido en Francia bastantes años antes (en 1857 ya recorría el Cantábrico, y en 1874 había sido adquirido por la casa Dóriga). Medía 20,22 metros de eslora, 5,32 de manga y 2,19 de puntal, con un tonelaje de 49 TRB que lo convertía en el vapor más pequeño de Asturias, siendo su costo 7.500 pesetas. Se matriculó en Gijón el 9 de enero de 1893 con el nombre de *Navia* (Lista 5.ª, f. 73).

Una vez adquiridos ambos buques, los dos comerciantes deciden dar forma social a sus negocios navieros y constituyen la sociedad Vapores Costeros, S. A., protocolizando el acuerdo el 21 de febrero de 1893 ante el notario de Luarca León Manso (fue, por tan-



**Para Ribadesella, Gijón, Luarda,
Navia y Ribadeo.**

Saldrá de este puerto el 27 del corriente el nuevo y rápido vapor nombrado

Luarda,

su capitán D. José González.

Admite carga a flete y pasajeros.

**Le despacha el Agente de Aduanas D. José P. Lombera,
Muelle. núm. 8, escritorio.—Teléfono núm. 118.**

**NOTA.—Si se presentase suficiente carga hará la escala
de Tapia.** 3

El vapor *Luarda*, de la naviera Vapores Costeros, S. A., hacía el cabotaje cantábrico entrando en los pequeños puertos, gracias a su pequeño tamaño, de 24,5 metros de eslora y 83 TRB. (Anuncio en la prensa de Santander).

to, la primera naviera asturiana con forma de sociedad anónima). El objeto declarado para la sociedad, que se domiciliaba en Gijón, era crear una flota de pequeños vapores para hacer el cabotaje cantábrico partiendo del *Luarda* y el *Navia*, pero “procurando aumentar el número conforme lo aconsejen las circunstancias”. El capital social era de 120.000 pesetas, dividido en 120 acciones de 1.000 pesetas, de las que 50 se adjudicaban a José Suárez Asenjo, 48 a Santiago Nájera Alesón, cinco a Cosme Rodríguez Avello (gerente de la casa Viuda e Hijos de Avello), y cinco a José Fernández Rodríguez, reconociendo así sus representaciones en los citados *Luarda* y *Navia*, que se valoraban en 90.000 y 18.000 pesetas, respectivamente. Las 12 acciones restantes las suscribían José Martínez Cobas, Enrique Fernández Rodríguez (gerente de la casa Víctor F. Caunedo e Hijos), Emilio Díez Ordóñez y Valentín Jardón²¹. La sociedad se di-

²¹ Esc. de 21 de febrero de 1893, not. de Luarda León Manso (caja 25617, f. 133, AHA, y Reg. Merc. Libro 9, hoja 107) y Lista 5.ª, fols. 70 y 73.

solvió en 1904, adquiriendo los buques Santiago Nájera Alesón, que procedió a alargar el *Luarda* y a convertir en gabarra el *Navia* (Lista 5.ª, fols. 70 y 73).

Santiago Nájera Alesón (Gijón)

Al margen de la sociedad Vapores Costeros, S. A. en que participaba, Santiago Nájera Alesón va a intervenir, a título particular, en la compra de un par de buques: en 1894, en unión de Antonio Rodríguez Arango, adquiere un vapor de hierro construido en Dumbarton en 1873 al que inscriben el 4 de septiembre de 1894 con el nombre de *Jovellanos* (tercero con este nombre). La compra ascendió a 2.400 libras (unas 80.000 pesetas), midiendo el barco 51,87 metros de eslora, 8 de manga y 3,5 de puntal, y 453 TRB (Lista 5.ª, f. 77). Tres años después, en 1897, Santiago Nájera vende su parte a Antonio Rodríguez Arango (en 60.000 pesetas), que así quedaba como único propietario (Lista 5.ª, f. 77). Y ese mismo año 1897 Nájera adquiere el vapor de hierro *Llanes*, de procedencia francesa, un pequeño buque que medía 20,70 metros de eslora, 4,90 de manga y 2 de puntal, haciendo 70 TRB, que fue inscrito el 12 de noviembre de 1899 (Lista 5.ª, f. 100).

Manuel Gutiérrez Herrero (Avilés)

Desconocemos si es el socio de Gutiérrez y Abascal (armadores del vapor *Avilesino*, citados más arriba). Si no fuera así, puede considerarse el cuarto armador de buques de vapor en Avilés, y el primero con el carácter de individual, pues los otros casos conocidos corresponden a sociedades (Real Compañía Asturiana de Minas, Viña y Compañía, Gutiérrez y Abascal). Adquirió en 1893 por precio de 150.000 pesetas el buque a vapor con casco de acero *Olimpia*,

construido a sus expensas ese mismo año en Middlesbrough. Medía el buque 48,77 metros de eslora, 7,33 de manga y 3,71 de puntal, con 446 TRB. Fue inscrito en la Lista 5.^a de Avilés al folio 6, ignorándose la fecha exacta²².

Severo Suárez y Compañía (Gijón)

El 26 de diciembre de 1893, se protocolizó ante el notario de Gijón Evaristo de Prendes la constitución de Severo Suárez y Compañía, S. en C., que se formaba con el objeto de dedicarse a la “navegación y consignaciones”. La formaban, como socios gerentes (colectivos) Severo Suárez Álvarez y Casimiro Menéndez Pazo, que aportaban 45.000 y 15.000 pesetas respectivamente; y como socio comanditario, Guillermo Penlington MacAlister (vicecónsul británico en Gijón), que aportaba las 30.000 restantes hasta completar el capital escriturado de 90.000 pesetas²³.

El promotor, Severo Suárez Álvarez, era un emigrante retornado de Cuba, donde había estado empleado en la casa de importación y venta de tejidos de Florencio Rodríguez Rodríguez. Con la retirada de éste, la casa tendría continuidad bajo la razón social de Quirós, Lorient y Compañía, S. en C., liderada por el castropolense Vicente Lorient Acevedo, siendo Severo Suárez uno de los socios colectivos²⁴. Al expirar el plazo social en 1893, la sociedad se re-

compuso como Lorient y Dosal, S. en C., y como Severo Suárez decidió retornar a España, cambió su estatus de socio gerente por el de comanditario, siguiendo el mecanismo habitual de la época²⁵. Fue entonces, una vez en Gijón, cuando decidió invertir parte de sus ahorros en la fundación de una compañía naviera.

El primer vapor lo compraron en Londres en enero de 1894, aunque no fue matriculado en Gijón hasta el 11 de septiembre. Era un pequeño buque de casco de hierro de segunda mano (construido en 1892), que costó 60.000 pesetas; medía 25,86 metros de eslora, 5,49 de manga y 2,31 de puntal, lo que hacía 105 TRB. Se inscribió en la Lista 5.^a, al folio 79, con el nombre de *Langreo*²⁶.

Sin que consten los motivos, en los primeros meses de 1894 los tres socios pactaron una recomposición de la sociedad que implicaba la retirada de Guillermo Penlington. Pero como el vapor ya estaba comprado, quizá para evitar conflictos burocráticos, al tiempo que se protocolizaba la disolución de Severo Suárez y Compañía, S. en C. (10 de mayo de 1894), se constituía otra con igual razón social, aunque con la forma jurídica de sociedad regular colectiva. En la nueva sociedad, Severo Suárez Álvarez y Casimiro Menéndez Pazo seguían siendo socios gerentes, pero ahora participaban por mitad en el capital, que seguía siendo el mismo²⁷.

La siguiente adquisición, llevada a cabo siete meses más tarde, fue de algo mayor entidad. En agosto de

²² Por no existir el Libro de registro de la Lista 5.^a de Avilés, la referencia a este buque procede de la escritura de declaración de propiedad realizada el 31 de agosto de 1893 por Manuel Gutiérrez Herrero ante el notario de Gijón Evaristo de Prendes (caja 24444, f. 1595, AHA) y del asiento en el Registro de la Propiedad (Libro 1.^o de buques, hoja 32).

²³ Esc. de 26 de diciembre de 1893, not. Evaristo de Prendes, caja 24445, f. 2357, AHA.

²⁴ Esc. de 11 de febrero de 1889, not. de La Habana José Miguel Nuño, ANC.

²⁵ Esc. de 3 de marzo de 1893, not. de La Habana José Miguel Nuño, ANC.

²⁶ El *Langreo* se fue a pique en la bahía de Santander a finales de febrero de 1897, volviendo a la actividad un mes más tarde (de las cartas de Joaquín A. Villaverde al director de la Real Compañía, de 23 de febrero y 30 de abril de 1897 (AHAZ, Cartas, caja 1396, leg. 1).

²⁷ Escs. de 10 de mayo de 1894, not. Evaristo de Prendes, caja 24447, fols. 926 y 928, AHA.

SUAREZ PAZO Y C.^a
ARMADORES-CONSIGNATARIOS
 † GIJON †

Servicio regular entre todos los puertos de la costa cantábrica, para cargamentos de carbón y carga general, por los vapores llamados «Langreo», «Mieres», «Aller», «Amalia», «María Gertudis», «María del Carmen» y «María Cruz»

Oficinas, Plaza del Marqués núm. 1.
GIJON

Anuncio de Suárez Pazo y Compañía en *Gijón y la Exposición de 1899*. La naviera tenía entonces en propiedad los vapores *Langreo*, *Mieres* y *Aller*.

1894 compraron, también en Londres, un vapor nuevo (construido en Newcastle ese mismo año), de casco de acero, de 29,63 metros de eslora, 5,99 de manga y 2,52 de puntal, con 153 TRB, por el que pagaron 77.500 pesetas. Fue inscrito en la matrícula de Gijón el 13 de septiembre de 1894 con el nombre de *Mieres* (Lista 5.^a, f. 80). Este vapor pasó también a hacer el cabotaje cantábrico, llevando con frecuencia algunos pasajeros²⁸.

Con el fallecimiento de Severo Suárez Álvarez el 29 de mayo de 1897, pasó su participación en la sociedad a sus padres, Jorge Suárez Alonso y Ramona Álvarez Veriña que, con el antiguo socio Casimiro Menéndez Pazo, formaron el 14 de septiembre de 1898 una nueva sociedad con la razón social de Suárez, Pazo y Compañía, S. R. C. La nueva sociedad, con un capital de 172.000 pesetas (del que correspondían a Casimiro Menéndez Pazo 87.200), se hizo

cargo del Activo y Pasivo de la antigua, y por tanto de los dos buques *Langreo* y *Mieres*²⁹.

La nueva Compañía aún compró en 1899 un nuevo vapor, algo mayor que los anteriores, construido en Gran Bretaña en 1894, de casco de acero, 33,49 metros de eslora, 6,71 de manga y 2,88 de puntal, que hacía 189 TRB. Costó 3.475 libras (unas 120.000 pesetas), y fue inscrito en Gijón el 29 de julio de 1899 con el nombre de *Aller* (Lista 5.^a, f. 96). La incorporación iba a provocar la puesta en venta del *Langreo*, que se materializaría un año después, pasando a la propiedad de Leandro Fernández Jardón por importe de 60.000 pesetas, que le cambió el nombre por el de *Fornel* (Lista 5.^a, f. 79).

Blanco Hermanos y Compañía (Llanes)

La primera formulación de esta compañía naviera se hizo bajo la razón social de Blanco y Compañía, Sociedad en Comandita. Fue constituida en Llanes el 16 de octubre de 1895, entre Antonio Blanco Junco y Federico Bernaldo de Quirós Mier “para la explotación del vapor *Rosario*... construido recientemente por orden del señor Blanco en Inglaterra y arsenal de Craig Taylor & Co., en Stockton”, que se matriculó en la Lista de Bilbao. La sociedad partía con un capital de 25.000 pesetas, del que Federico Bernardo de Quirós (socio comanditario) aportaba 22.500, y Antonio Blanco Junco (socio colectivo) las 2.500 restantes; este último era nombrado “gerente y naviero”, y sería el encargado de llevar la gestión de la Compañía³⁰.

²⁸ El 23 de julio de 1896 se produce un incidente que genera la protesta de un frustrado viajero, debido a la salida del vapor para Santander antes de la hora anunciada (Esc. de esa fecha, not. García Mon, caja 26551, f. 510, AHA).

²⁹ Registro de la Propiedad de Gijón, Libro 1 de Buques, hoja 33.

³⁰ Esc. de 16 de octubre de 1895, not. de Llanes Francisco García Ruenes (ANLL).

Cinco meses más tarde, el 25 de abril de 1896, se escrituraba una “ampliación” de esta sociedad comanditaria, que daría lugar a la entrada de otros socios, aumentando sensiblemente el capital social (a 95.000 pesetas). En realidad, más que una ampliación, como rezaba la escritura, era una nueva constitución, pues la sociedad cambiaba la razón social a Blanco Hermanos y Compañía, S. en C. Ahora, los “gerentes y navieros” serían dos: Antonio Blanco Junco, del comercio de Llanes, y la sociedad Blanco Hermanos, de Ribadesella, que percibirían “el 3 por 100 del producto de cada so-

bordo”. Acompañaban a éstos, 28 socios con el carácter de comanditarios, la mayoría de Llanes y Ribadesella, destacando entre ellos un *americano* —como era frecuente en la Asturias de la época—, que aportaba más de la tercera parte del capital: Ramón Argüelles Alonso, Marqués de Argüelles, natural de Garaña y una de las primeras fortunas de Cuba, donde tenía multitud de negocios y cargos de representación. La composición de la sociedad queda recogida en el cuadro 33.

Era también propiedad de la sociedad “la lancha, gabarra o pinaza nombrada *Amalita*, que el otorgante

CUADRO 33
Blanco Hermanos y Compañía, S. en C.
Socios y participaciones a su constitución en 1896 (pesetas)

Ramón Argüelles Alonso (La Habana)	35.000	Antonio Pardo Pérez (Ribadesella)	1.000
Antonio Tamés Quesada (Santander)	12.500	José María Aleu (Ribadesella)	1.000
Blanco Hermanos (Ribadesella)	6.000	Ramón Prieto (Selorio)	1.000
Federico Bernaldo de Quirós (Llanes)	5.000	Manuel Junco Caso (Santander)	1.000
Bernabé Iruretagoyena (Lequeitio)	5.000	Adolfo Vallina (Santander)	1.000
Miguel González Posada (Gijón)	4.000	Celestino de la Cagiga (Santander)	1.000
Antonio Blanco Junco (Llanes)	2.500	N. Porrúa e Hijos (Santander)	1.000
José Blanco Junco (Ribadesella)	2.000	Oria Hermanos (Avilés)	1.000
Ramón Ampudia Junco (Ribadesella)	2.000	Manuel Llano (Arriendas)	1.000
Vicente Villas Valle (Ribadesella)	2.000	Cesáreo Sánchez Hevia (Ribadesella)	500
Pedro Sánchez Llano (Gijón)	2.000	Juan Quesada (Ribadesella)	500
Nicéforo Nicolás (Gijón)	2.000	Generosa y Eugenia Villar (Ribadesella)	500
José Saro Rojas (Llanes)	1.000	Enrique Selorio (Ribadesella)	500
José Bernaldo de Quirós (Llanes)	1.000	Víctor Aleu Rodrigo (Ribadesella)	500
Francisco Bernaldo de Quirós (Llanes)	1.000	Eugenio González Carbajal (Ribadesella)	500

Fuente: Esc. de 25 de abril de 1896, not. de Llanes Francisco García Ruenes (ANLL).



VAPOR MARIANELA.

Viaje núm.

Yo D.

nombrado Marianela, he recibido de la Sociedad Altos Hornos

con destino a Aviles y consignado a la Real C.ª Asturiana

Conocimiento triplicado.

Capitan del vapor español

	Pesetas.	Cent.	Bultos.	Clases.	Marcas.	Numeros.	PESO kilogramos.	CONTENIDO.
Flete de <u> </u> pesetas <u>105.30</u> Capa <u> </u> por 100 <u> </u> Derechos de descarga y municipales <u> </u> Gastos { de desembarque <u> </u> } Cuenta del receptor { de embarque <u> </u> }				90			8020	Ocho mil veinte klogs en Nueventa carriles
Recibí el flete, Convenido con las condiciones del dorso, El Consignatario. El Cargador.								

Recibí el flete, Convenido con las condiciones del dorso,

El Consignatario.

Arbitrase a bordo sin garantir la cabida,

El Consignatario.

Billbao 19 de Octubre de 1895

Recibí a bordo.

Nico Muri

Imp. de S. Ruiz - Santander

Conocimiento de embarque del vapor *Marianela* (Archivo Histórico de Asturiana de Zinc). Este buque, construido en Glasgow en 1888 y matriculado en Santander, fue adquirido por Blanco Hermanos en 1897, cambiándole el nombre a *Amalia* y pasándolo a la Lista de Bilbao.

Antonio Blanco mandó construir en Lequeitio para facilitar la descarga del vapor, bien en Llanes o en cualquier otro punto”³¹.

Los resultados del vapor *Rosario* debieron de ser buenos, pues pronto la sociedad pensó en adquirir un nuevo vapor. Sería éste el *Marianela*, de la matrícula de Santander, adquirido por Antonio Blanco Junco a sus propietarios, los hermanos López Dóriga y Carmen Polanco, el 14 de agosto de 1897 por importe

de 59.000 pesetas. De 34,5 metros de eslora y 170 TRB, lo inscribirían en Bilbao con el nombre de *Amalia* (Lista 5.^a de Bilbao, f. 293). Esta compra obligaría a una suscripción entre los socios, que por no ser cubierta en su totalidad daría lugar a nuevas incorporaciones. De los antiguos socios, aportaron: el Marqués de Argüelles, 15.000 pesetas; José Blanco Junco, 8.000; Federico Bernaldo de Quirós, 5.000; Blanco Hermanos, 5.000; Antonio Blanco Junco, 4.000; Oria Hermanos, 4.000; Miguel González Posada, 3.000; José Saro Rojas, 1.000; y Herederos de Antonio Tamés, 1.000 pesetas. Y entre los nuevos socios: Juan García Mijares, de Llanes, 5.000 pesetas;

³¹ Esc. de 25 de abril de 1896, not. de Llanes Francisco García Ruelas, ANLL.



Vapor *México* saliendo del puerto de Llanes (tarjeta postal de Hauser y Menet, en Museo Marítimo de Asturias). Propiedad de Manuel Romano y matriculado en Santander, se dedicaba al transporte regular y continuo entre ambas poblaciones.

Casimiro Menéndez Pazo (socio de la naviera gijonesa Severo Suárez y Compañía), 5.000; Pedro Sánchez Llano, también de Gijón, 2.000; y José Sierra, patrón del buque, 1.000 pesetas.

Tras esta ampliación, el capital social quedaba establecido en 154.000 pesetas, correspondiendo las mayores participaciones a dos grupos familiares: el del Marqués de Argüelles (el Marqués, su yerno Federico Bernaldo de Quirós y los hermanos José y Francisco Bernaldo de Quirós) que tenía en junto el 40,3 por 100; y el de los hermanos Blanco Junco (Antonio, José y la casa de Ribadesella) con el 17,9 por 100³².

³² Esc. de 22 de octubre de 1897, not. de Llanes Francisco García Ruenes, ANLL.

Manuel Romano (Llanes)

También era de propietario llanisco, aunque matriculado en Santander, el vapor *México*, dedicado al servicio entre ambas poblaciones. Según González Echegaray (1968: 24), había sido construido en 1887 y cargaba 120 toneladas.

Luciano Solache Llanos (Gijón)

Con residencia en Gijón, Luciano Solache Llanos compró el vapor *Vivero* (ex *Howdenshire*) por 3.100 libras (unas 105.000 pesetas), procediendo a matricularlo en la Lista de Gijón con fecha 5 de julio de 1899. El buque, de casco de acero, que había sido construido en 1893 en Gran Bretaña, medía 30,89 metros de eslora, 6,16 metros de manga y 2,68 de

puntal, que hacían 162 TRB. Fue vendido el 28 de abril de 1900 en 115.000 pesetas a la sociedad anónima La Vivariense, domiciliada en Vivero, aunque sin causar baja en la matrícula gijonesa, donde permaneció hasta 1916 (Lista 5.^a, f. 95).

Obdulio Fernández (Villaviciosa)

Obdulio Fernández, vecino de Villaviciosa, adquirió en 1899 el Gran Bretaña, con la mediación de Ceferino Ballesteros Alba, un vapor de casco de acero que se inscribiría el 2 de noviembre de ese año en Gijón con el nombre de *El Gaitero*. Había sido construido en Sunderland en 1894, siendo sus medidas: eslora 25,91 metros, manga 5,61, puntal 2,26, con una capacidad de 116 TRB. Su costo ascendió a 2.450 libras esterlinas (unas 85.000 pesetas) (Lista 5.^a, f. 99).

2. SOCIEDADES ANÓNIMAS NAVIERAS DE FIN DEL SIGLO XIX

En los años finales del siglo XIX y primeros del XX, o, para ser más exactos, en el quinquenio 1898-1902, tuvo lugar en España un *boom* de inversiones empresariales, constituyéndose 6.511 sociedades con un capital fundacional de 2.507 millones de pesetas. Nunca antes se había alcanzado una cifra tan elevada, ni en número ni en capital, y habrían de pasar dos décadas para que se superara. Pero si importante fue el aspecto cuantitativo, no menos significativo fue que, por primera vez, las sociedades anónimas superaran en capital desembolsado a las colectivas y comanditarias. (Tafunell, 1989: 467).

En Asturias el fenómeno se produjo con un carácter similar, si no más acentuado todavía; Francisco Erice computó para el quinquenio citado, 1898-1902, la constitución de 80 sociedades anónimas, con un capital global de 193.332.000 pesetas; de ellas, el 30 por 100 del número y el 36 por 100 del capital social, lo

fueron sólo en el año 1900 (Erice Sebares, 1980: 64). En este contexto debemos situar la constitución en Asturias de tres sociedades anónimas navieras, que nacían con un capital de una cierta importancia, y por tanto con el propósito de armar flotas competitivas.

El surgimiento de estas sociedades supuso una alternativa a las navieras gijonesas de Olavarría y Melitón González, y eran en buena medida la resultante del desplazamiento de gran parte de los embarques de carbón de Gijón a Avilés. Las deficiencias ya conocidas del viejo puerto de Gijón —pequeño y de poco calado— se agravaron con el aumento de la exportación carbonera y la presencia de buques cada vez mayores, haciendo la situación insostenible: con frecuencia, al ser cargados los buques de cierto tamaño quedaba inoperante uno de los tres *drops*. Estos agobios sin duda aceleraron la creación del Sindicato Minero del Puerto de Avilés que aglutinaba a casi todos los productores mineros (Unión Hullera, Fábrica de Mieres, Hulleras del Turón, Herrero Hermanos, Hullera Española,...) que obtuvo en 1894 la concesión para explotar los muelles de la dársena de San Juan de Nieva (Morales Matos, 1982: 122-123). De este modo, a partir de 1895 ya no fue solamente Gijón el puerto de salida del carbón asturiano, incorporándose con fuerza Avilés (nueva dársena de San Juan de Nieva), hasta el punto de que al finalizar el siglo casi se igualaban las cifras de ambos puertos (cuadro 34).

CUADRO 34

Salidas de carbón por los puertos de Gijón y Avilés
(miles de toneladas)

	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Puerto de Gijón . .	224	211	254	284	285	246
Puerto de Avilés . .	111	165	166	250	235	220

Fuente: *Estadísticas del Comercio de Cabotaje*.

Esta pujanza del tráfico carbonero, unida a las facilidades de embarque por el puerto de Avilés, fueron determinantes para la creación de las nuevas compañías anónimas navieras: Compañía Avilesina de Navegación, S. A. (Avilés, 1899); Compañía de Navegación Vasco Asturiana, S. A. (Oviedo, 1899); y Marítima Ballesteros, S. A. (Avilés, 1900). No obstante, en el proceso de constitución de cada una de ellas intervinieron factores propios diferenciadores, que vamos a resumir:

– La Avilesina nació impulsada por un amplio grupo de comerciantes avilesinos vinculados al comercio y al tráfico portuario, reforzado con el apoyo financiero de varios *americanos*.

– La Vasco Asturiana fue consecuencia de las exigencias de la actividad industrial desarrollada por el “grupo Tartiere”, que tuvo en los transportes (marítimos y ferroviarios) un complemento esencial para su desenvolvimiento industrial.

– Y el tercer caso, Marítima Ballesteros, fue la evolución lógica y consecuente de la actividad de un grupo familiar vinculado a los transportes, terrestres primero y marítimos después, que se vio reforzado también con importantes apoyos financieros externos.

Dada la periodificación establecida para este trabajo, cuyo término queda fijado en 1900 –término no aleatorio, sino establecido precisamente porque con la constitución de estas compañías anónimas dio paso a una nueva etapa– hay que limitarse al nacimiento y primeros pasos de estas navieras, dejando sólo apuntada lo que iba a ser su evolución posterior. Se dedica más extensión a Marítima Ballesteros, por haber comenzado varios años antes que las demás su actividad, y por disponer de más información documental, lo que justifica un epígrafe exclusivo.



Acción de la Compañía Avilesina de Navegación, S. A., emitida tras la ampliación de capital de 1900.

Compañía Avilesina de Navegación, S. A. (Avilés)

Esta compañía naviera, segunda que en Asturias adoptó la forma de sociedad anónima (recordemos que la primera fue Vapores Costeros, S. A., en 1893), se constituyó en Avilés el 1 de enero de 1899, fecha en que se reunió una “Junta General de Accionistas” que, al parecer, tomó el compromiso en firme, estableciendo órganos y estatutos para su gobierno. Días después, el 9 del mismo mes y año, el acuerdo fue protocolizado ante el notario de Avilés Simón de Barañano³³.

El objeto fijado por la Avilesina era la “compra y explotación de buques de vapor y de vela”, y se establecía una duración de 20 años, prorrogables, con un capital social de 1.250.000 pesetas, dividido en 2.500 acciones de 500 pesetas. Es curiosa, por anacrónica,

³³ La información referida a esta compañía procede de la citada escritura, de fecha 9 de enero de 1899 ante el notario de Avilés Simón de Barañano (caja 67358, f. 45, AHA).



Vapor *Pedro Menéndez*, primer buque adquirido por la Compañía Avilesina de Navegación. (Del álbum *Vida Marítima del Capitán García Morán*).

la alusión a buques de vela entre los fines de la empresa, cuando ya era una modalidad manifiestamente residual que venía declinando desde al menos un par de décadas. Esto abunda en lo dicho en otro lugar (capítulo 5), que fue la pervivencia de la vela en Avilés durante más tiempo que en otros puertos cantábricos, quizá fruto de una cierta inercia histórica por la fecunda etapa vivida con el tráfico con Ultramar.

Estaba promovida la naviera por un núcleo de comerciantes y propietarios avilesinos, reforzados por la

casa de banca ovetense-avilesina J. de Alvaré y Compañía. Entre los comerciantes, destacamos a Melquíades Carreño, con casa de comercio vinculada de antiguo a la consignación y tráfico portuario, al que hemos venido citando repetidamente, y a algunos dinámicos *americanos*, como Ramón Rodríguez Maribona y Ramón Rodríguez de la Flor.

El primer Consejo de Administración estuvo formado por Francisco Viña García como Presidente, Ramón Rodríguez de la Flor como Secretario, y los

vocales Santos Arias Menéndez, Ramón Rodríguez Maribona Solís y Miguel Suárez García, siendo nombrados directores gerentes Melquíades Carreño y la casa J. de Alvaré y Compañía.

Conscientes de la necesidad de actuar con rapidez, dispuestos a adquirir los buques más convenientes, y al mismo tiempo queriendo preparar el campo de actuación, apenas cinco meses después de constituida la sociedad, los gerentes Melquíades Carreño y Jerónimo de Alvaré dieron poderes a Antonio Ballesster, establecido en Barcelona, para que pudiera llevar a cabo el abanderamiento y arqueo de los buques a adquirir por la Compañía³⁴.

El 14 de enero de 1900 se celebra Junta de Accionistas, y a la vista de las expectativas favorables existentes, se acuerda ampliar el capital social de la Compañía a 3.000.000 de pesetas. Apenas había transcurrido un año desde la constitución, y esto debe tomarse como una muestra palpable del prometedor futuro que se abría a la naviera.

La inexistencia del Libro de matrícula de buques de construcción extranjera de Avilés, nos impide conocer con absoluta certeza cuáles fueron los primeros buques que incorporó la Compañía Avilesina y sus características. Pero disponemos de unas valiosas y fidedignas informaciones del capitán que estuvo encargado de adquirirlos en Gran Bretaña y traerlos para Avilés, el piloto luanquín Manuel García Morán, que nos permite estimarlo con bastante detalle: el primer buque adquirido fue el *Pedro Menéndez*, vapor que cargaba 3.100 toneladas y que debió de ser inscrito en la Lista de Avilés en la primavera de 1899; después fueron el *Avilés* (finales de 1899 o principios de

1900, de 800 toneladas), el *Villalegre* y el *Oviedo* (quizá estos dos también en 1900)³⁵.

Compañía de Navegación Vasco Asturiana, S. A. (Oviedo)

Se constituyó esta naviera en Oviedo, el 14 de diciembre de 1899, ante el notario Secundino de la Torre³⁶. Fijaba su objeto en la “adquisición, enajenación, construcción y explotación de buques de vapor y de vela...”, lo que nos obliga de nuevo a hacer un comentario a esta anacrónica alusión a la vela, que en este caso no puede ser otro que fijar un objetivo calculadamente amplio, quizá de igual modo que cuando a continuación se dice que también “a cualquier otro negocio que el Consejo estime conveniente”. Con una duración indefinida, se escrituraba con un capital social de 10.000.000 pesetas, cifra verdaderamente importante si la comparamos con el resto de las navieras asturianas, incluso si lo hacemos con otras industrias de la región³⁷. Dividido en acciones de 500 pesetas, el capital fue suscrito en su totalidad en la fecha de su constitución.

La Compañía de Navegación Vasco Asturiana fue una creación debida a la iniciativa de José Tartere Le-negre, ingeniero vasco-francés volcado en la promoción

³⁵ Nos guiamos por las memorias de Manuel García Morán, recogidas por su sobrino Joaquín García Morán, en las que dice textualmente “a principios de enero de 1900 entregué el mando (del *Pedro Menéndez*) al Primer Oficial, Marcelino Valdés, y fui a Inglaterra a comprar el *Villalegre*, el *Oviedo* y el *Avilés*, empleando en esto tres meses y medio... Después de esto navegué 9 meses en el vapor *Avilés*, de 800 toneladas...” (García Morán, 1973: 49-50).

³⁶ Esc. de 14 de diciembre de 1899, not. Secundino de la Torre, caja 34201, f. 3095, AHA. Los datos de este epígrafe están extraídos, en su mayor parte, de esta escritura.

³⁷ La mayor naviera de la región, Melitón González y Compañía, tenía en 1900 un capital muy inferior a 2.000.000 pesetas, y de las firmas industriales constituidas en 1900 sólo Duro Felguera pasaba de esa cifra, quedando las demás muy lejos (véase Erice Sebares, 1980: 249-250).

³⁴ Esc. de 9 de mayo de 1899, not. Simón de Barañano, caja 67358, f. 765, AHA.

de múltiples empresas en Asturias en las últimas décadas del siglo XIX. De las muchas que fundó o respaldó antes de la naviera, destacaremos: la S. A. Santa Bárbara (1880), para establecer una fábrica de pólvora, que fue, que sepamos, su primera actuación en Asturias. Después vendrían: una refinería de petróleos, Rufino Martínez y Cía., S. en C. (1890), la S. I. A. Santa Bárbara (1895), la Sociedad Popular Ovetense (1898), la Sociedad Telefónica de Asturias (1898), el Banco Asturiano de Industria y Comercio (1899) y el Ferrocarril Vasco Asturiano (1899). Si bien en estas firmas compartía el capital con otros inversores asturianos y vizcaínos, el caso de la naviera parece haber sido una realización casi exclusivamente personal, como se puede observar en la composición del primer accionariado (cuadro 35).

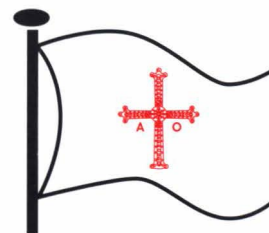
CUADRO 35

Compañía de Navegación Vasco Asturiana, S. A. Suscripción del capital social fundacional (1899)

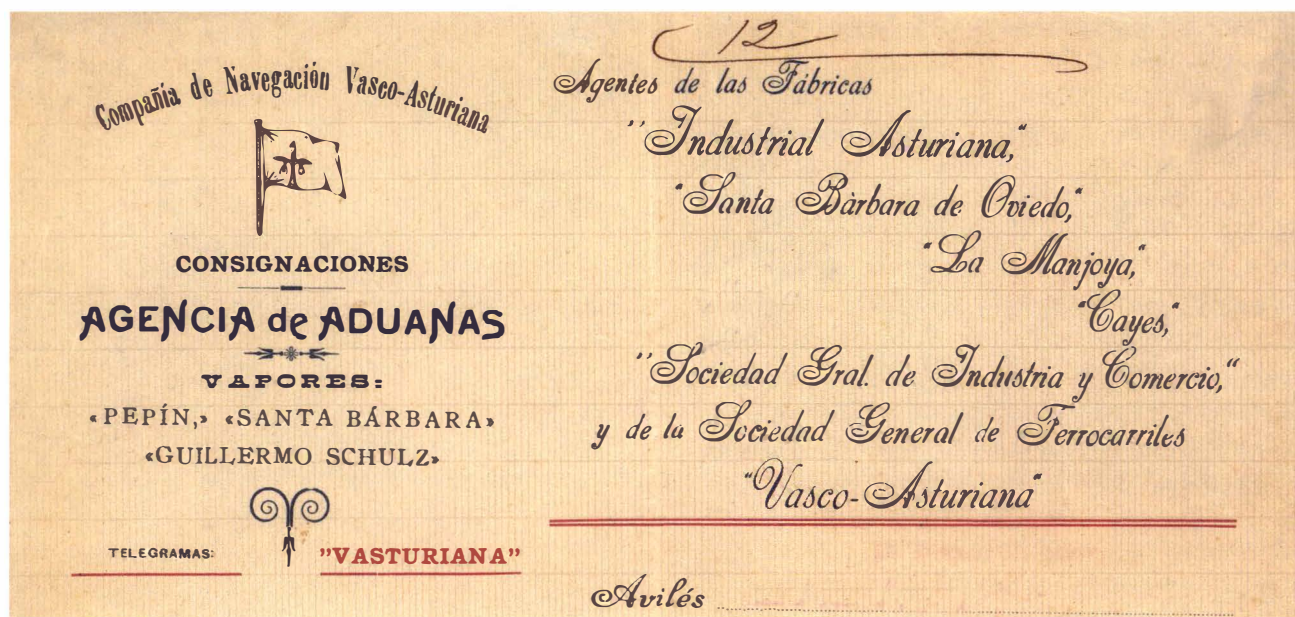
José Tartiere Lenegre	17.436 acciones
Enrique Ballesteros Alba	600 "
Inocencio Sela Sampil	500 "
Luis Vereterra Estrada	254 "
Victoriano García San Miguel	250 "
Hermógenes González Olivares	210 "
Ricardo Acebal Cueto	200 "
Justo de Diego Somonte	150 "
Emilio Rodríguez Arango	100 "
Manuel Torrontegui Jáuregui	100 "
Armando de las Alas Pumariño	100 "
Dimas Cabeza Rocés	50 "
Aniceto Sela Sampil	50 "
Total	20.000 acciones

Fuente: Esc. 14 de diciembre de 1899, not. Secundino de la Torre, caja 34201, f. 3095, AHA.

Con el 87,2 por 100 del Capital social suscrito por José Tartiere, la Compañía de Navegación Vasco Asturiana podía considerarse una propiedad casi exclusiva del mismo. Los demás partícipes tenían un peso meramente nominal, casi simbólico, que debía de obedecer al único motivo de poder establecer los órganos de gobierno legalmente exigibles. La mayoría de esos socios ya venían acompañando a Tartiere en otras empresas del Grupo, especialmente en la S. I. A. Santa Bárbara y el Banco Asturiano, que eran sus sociedades emblemáticas: así, los hermanos Sela Sampil, Luis Vereterra Estrada, Victoriano García San Miguel, Hermógenes González Olivares, y Armando de las Alas Pumariño; otros eran ingenieros, sin duda vinculados o relacionados con empresas del Grupo, como Ricardo Acebal Cueto y Dimas Cabeza Rocés; otros, lo hacían por relaciones personales, como Emilio Rodríguez Arango, médico en Oviedo; Justo de Diego Somonte, farmacéutico en Bilbao; o Manuel Torrontegui Jáuregui, director del Banco Asturiano; y otros, en fin, con el mero interés en tomar posiciones en el negocio naviero, como Enrique Ballesteros Alba, que se estaba dedicando intensamente a él como armador y consignatario.



Contraseña de la Compañía de Navegación Vasco-Asturiana.



La Compañía de Navegación Vasco-Asturiana nació para dar servicio al grupo industrial de Tartiere.

A pesar de ser propietario de la casi totalidad del capital social, Tartiere renunció a presidir el Consejo de Administración, cediéndolo a Santiago López y Díaz de Quijano (hermano del primer Marqués de Comillas y conocedor del mundillo naviero). Pero sí asumía la vicepresidencia, acompañado por los vocales Hermógenes González Olivares, Luis Veretterra Estrada, Inocencio Sela Sampil, Juan Gandarias, Antonio Rodríguez Arango, Victoriano García San Miguel, Justo de Diego Somonte, Ricardo Acebal Cueto, Armando de las Alas Pumariño y José Alonso del Campo.

Los primeros buques adquiridos por la Vasco Asturiana fueron el *Santa Bárbara*, el *Guillermo Schulz* y el *Pepín* (ex *Olimpia*), si bien no podemos fijar más detalles por no existir, como ya se ha dicho, el libro de matrícula de Avilés.

Marítima Ballesteros, S. A. (Avilés)

Fue la tercera de las grandes navieras surgidas en este final de siglo XIX. Su constitución tuvo lugar el 17 de febrero de 1900 ante el notario de Avilés Simón de Barañano, fijándose su domicilio social en la misma villa. Con un capital social de 8.000.000 pesetas, su objeto era la "adquisición y explotación de buques destinados al comercio, y la explotación de cualesquiera otras industrias anexas o auxiliares..." y su término, 50 años.

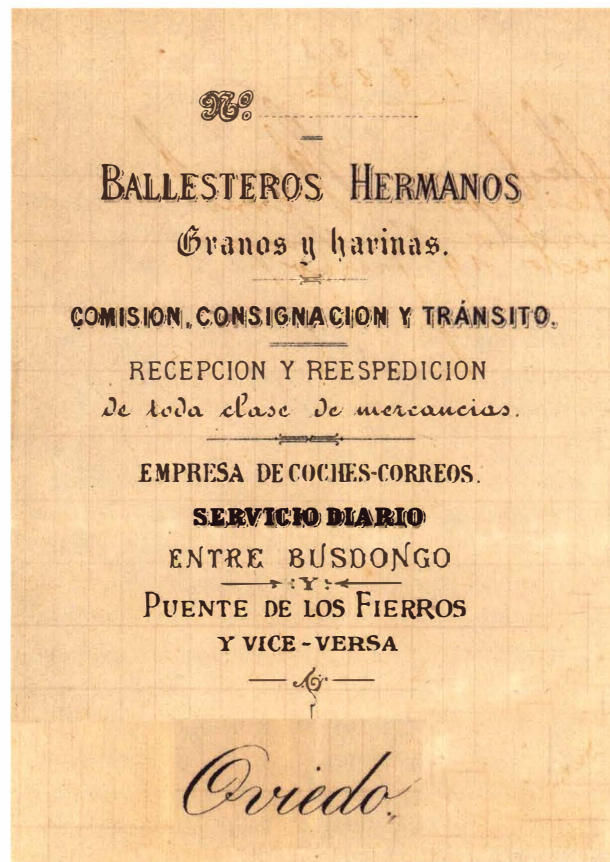
Como esta empresa era, en realidad, la culminación de un largo proceso de actividades en torno al transporte marítimo, tanto en la consignación como en el tránsito y en el armamento, vamos a dedicarle un epígrafe especial para poder hacer un seguimiento más completo.

3. LOS BALLESTEROS: DE CARRETEROS A NAVIEROS

Los hermanos Lázaro y Serafín Ballesteros Vicente eran naturales de Cisneros (Palencia), y, según tradición familiar, llegaron a Busdongo (León) vinculados al ferrocarril, del que Serafín ejercía como Jefe de Estación. Este pequeño pueblo leonés, enclavado en las estribaciones de la Cordillera Cantábrica, próximo al puerto de Pajares, fue hasta 1884 el final de recorrido del ferrocarril Madrid-Gijón, pues allí se interrumpía la vía, que se reanudaba en Puente Los Fierros, en tierras asturianas. En Busdongo, por tanto, se trasbordaban a carruajes para atravesar el puerto, las personas y las mercancías con destino a Asturias; y en Busdongo se recibían y embarcaban en el tren las que circulaban en dirección contraria. Esta situación generó en el pueblo una constante actividad, tanto en la consignación como en el tráfico, y esa debió de ser con toda probabilidad la causa que llevó a los hermanos Ballesteros Vicente a involucrarse en asuntos de transporte.

Ballesteros Hermanos (Oviedo, 1879)

Francisco Erice nos da noticia de la creación de la sociedad Ballesteros Hermanos en 1879, entre los hermanos Lázaro y Serafín Ballesteros Vicente —vecino el primero de Busdongo y el segundo de Oviedo—, con un capital de 50.000 pesetas y con el objeto de dedicarse al tráfico de cereales y harinas (Erice Sebares, 1995: 150). El capital comprometido era apreciable, y como en años sucesivos los resultados debieron de ser favorables, la actividad se fue ampliando, hasta el punto que en 1882 ya no sólo se dedicaban al tráfico de cereales y harinas, sino que realizaban también —según leemos en los membretes de sus cartas—



Membrete de una carta de Ballesteros Hermanos, de 1883 (Archivo Histórico de Asturiana de Zinc).

“comisión, consignación y tránsito; recepción y expedición de toda clase de mercancías”, teniendo, además, establecida una empresa de coches-correos, con servicio diario entre Busdongo y Puente Los Fierros” (véase reproducción de membrete).

Estos fueron los primeros pasos mercantiles de quienes llegarían a constituir una importante saga de consignatarios y navieros.

La sociedad Ballesteros Hermanos debió de disolverse antes de 1890, cuando Lázaro pasó a residir a Madrid para dedicarse a otro tipo de negocios, entre ellos el arriendo de arbitrios municipales y del impuesto de Consumos en varias provincias. Quedó entonces Serafín al frente de la casa de Oviedo, que desde esa fecha pasó a girar bajo su sola firma.

Doce años después, podemos observar lo que puede ser la primera aproximación de los Ballesteros a la mar, por la vía de las obras del recién proyectado puerto de El Musel: tras la aprobación del proyecto de Francisco Lafarga en 1891, tuvo lugar la salida a subasta de las obras del Dique Norte, siendo adjudicadas a Lázaro Ballesteros Vicente (residente en Madrid) en abril de 1892.

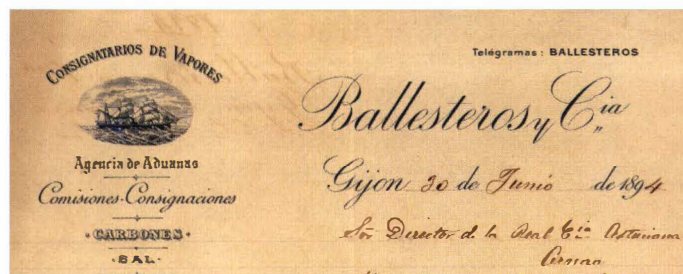
Muy poco tiempo después, el día 5 de julio de 1892, Serafín Ballesteros Vicente (residente en Oviedo) compraba a Espinosa y Compañía (de Avilés) un vapor de casco de madera denominado *Valladolid* (procedente de la Lista de Vigo), de 18,50 metros de eslora y 33 TRB, en precio de 12.000 pesetas. El pequeño buque fue matriculado en la Lista de Gijón el 5 de septiembre del mismo año con el nombre de *Musel n.º 1*, y hay que pensar que su función iba a consistir en realizar labores auxiliares en las obras del nuevo puerto³⁸. De hecho, encontramos en 1894 a Serafín Ballesteros firmando en nombre de la “Empresa Constructora de las Obras del Puerto del Musel”, de la que era administrador en 1896³⁹.

Casi seguidamente (1893), se establecía en Gijón entre los hermanos Enrique y Ceferino Ballesteros

Alba (hijos de Serafín), la primera sociedad de las varias que irían formando para dedicarse a los negocios de tráfico y consignación marítima. De ella nos ocupamos a continuación.

Ballesteros y Compañía, S. R. C. (Gijón, 1893)

Enrique Ballesteros Alba —de 27 años, “empleado particular”, vecino de Gijón—, y Ceferino Ballesteros Alba —mayor de 23 años, estudiante y vecino de Oviedo—, constituyeron el 11 de febrero de 1893 esta sociedad, con domicilio en Gijón, para dedicarse al “desempeño de comisiones, consignaciones, agencias, despacho de asuntos de Aduana y cualquier otro negocio mercantil...”. Aportaban 5.000 pesetas, que había de ser el capital social, pero ambos hacían constar en la escritura que la mitad de esa suma les había sido facilitada por su padre (Serafín Ballesteros Vicente) y por su tío (Lázaro Ballesteros Vicente); en consecuencia, declaraban que querían que se considerase a los citados padre y tío como socios en participación y por lo tanto partícipes en los beneficios⁴⁰.

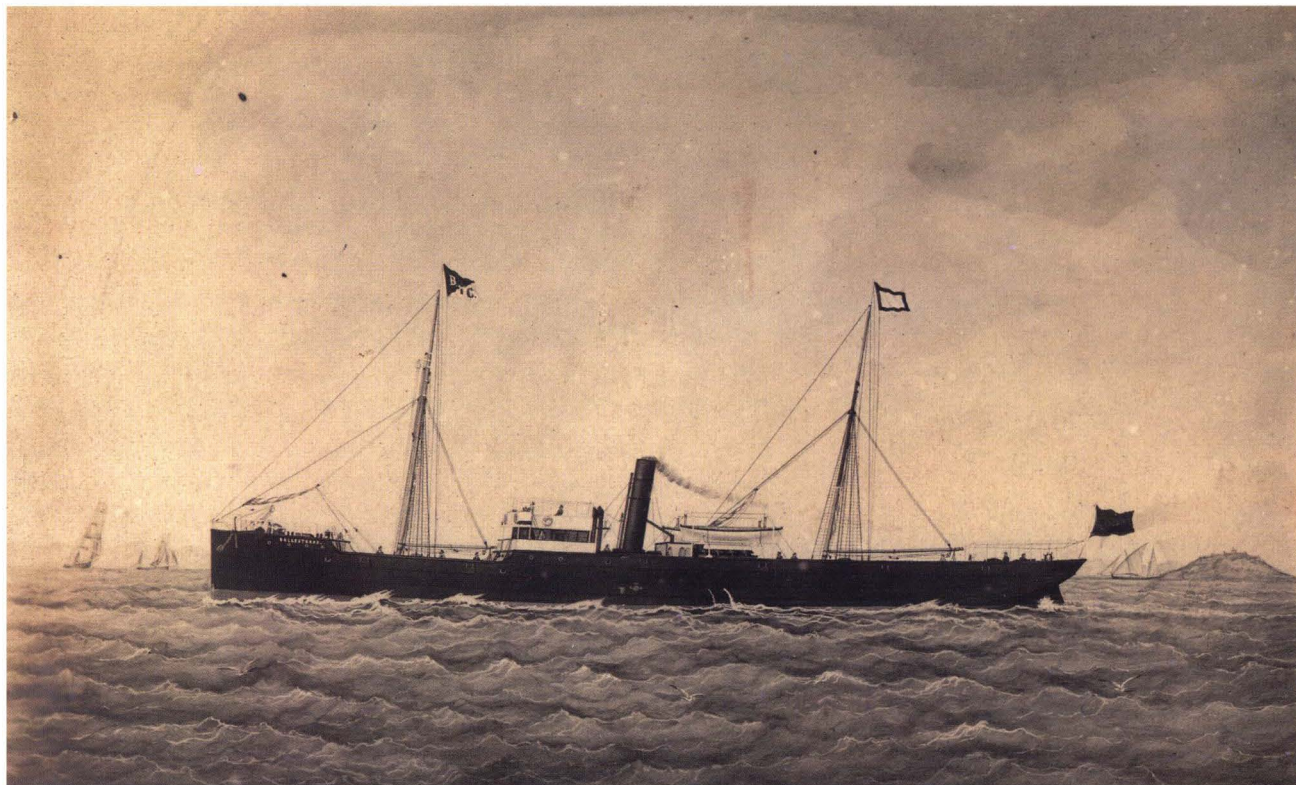


Carta de Ballesteros y Compañía, Gijón, a la Real Compañía Asturiana de Minas. (Archivo Histórico de Asturiana de Zinc).

³⁸ En 1896 lo vendería en 3.000 pesetas a su hijo Enrique Ballesteros Alba, que meses después le cambia el nombre por *San Telmo* (Lista 5.ª, f. 71 y escs. de 5 de julio de 1892, not. Simón de Barañano, caja 16585, f. 923, y de 25 de octubre de 1896, not. Marino Reguera, caja 26558, f. 1276).

³⁹ Carta de Serafín Ballesteros Vicente a la Real Compañía Asturiana de Minas, de 22 de mayo de 1896, AHAZ, Cartas, caja 1391, leg. 3.

⁴⁰ Esc. de 11 de febrero de 1893, not. Antonio García Mon, caja 26544, f. 129, AHA.



Vapor *Ballesteros*, de 53,62 metros de eslora y 669 TRB, adquirido por Ballesteros y Compañía (Gijón) en 1894 (Del álbum *Vida Marítima del Capitán Manuel García Morán*).

En 1894 la Sociedad lleva a cabo la primera inversión naviera —evidentemente, no con el exiguuo capital social—, adquiriendo en Gran Bretaña en precio de 7.250 libras (unas 225.000 pesetas), un vapor que inscriben en la Lista de Gijón el 26 de enero con el nombre de *Ballesteros*. Había sido construido en 1889 en Stockton, y medía 53,62 metros de eslora, 8,53 de manga y 4,15 de puntal, con una capacidad de 669 TRB. El buque fue propiedad de la Compañía al menos hasta 1898, fecha en la que vemos que fue reparado en Barcelona (Lista 5.^a, f. 75). Mandó

este buque entre junio de 1896 y mayo de 1898 el piloto luanquín Manuel García Morán, que obtuvo con él excelentes resultados económicos, según él mismo resume: “Los 21 meses que navegué en este barco fue con bastante suerte, pues según me manifestó D. Enrique Ballesteros (q. e. p. d.) ganó el *Ballesteros* 115.000 pesetas” (García Morán, 1973: 46).

El siguiente vapor lo adquieren en 1897. Era mayor que el anterior, pero mucho más viejo (había sido construido en 1873). Medía 73,20 metros de eslora, 9,93 de manga y 6,76 de puntal, con una ca-

pacidad de 1.511 TRB, y fue inscrito en la Lista de Bilbao con el nombre de *Ballesteros n.º 2* (el buque será aportado en 1900 a la constitución de Marítima Ballesteros, pasando al folio 19 de la Lista de Avilés en 1902)⁴¹. También de este buque fue capitán Manuel García Morán, desde mayo de 1898 (que dejó el *Ballesteros*), a agosto de 1899. Hizo con él tres viajes de gran cabotaje (dos a Ruán con cargamento de vino desde Alicante y uno a Amberes con mineral de Huelva) y varios de cabotaje peninsular, con carbón de Avilés a Barcelona. Al decir del capitán García Morán, “el barco, además de viejo y de malas condiciones marineras, estaba abandonadísimo” (García Morán, 1973: 48). A pesar de todo, todavía seguiría navegando bajo pabellón de Ballesteros hasta 1907 en que fue vendido.

Años más tarde —finales de 1900— esta casa establecía una sucursal en Barcelona, punto de destino y retorno de la mayor parte de los buques que hacían el cabotaje peninsular, para dedicarse a los mismos



Contraseña de Ballesteros y Compañía.

⁴¹ Del acta de la reunión del Consejo de Administración de Marítima Ballesteros, S. A. de 4 de abril de 1902, recogida en esc. de 10 de abril de 1902, not. Marino Reguera, caja 67413, f. 747, AHA, y Registro de la Propiedad de Gijón, Libro 1, hoja 46.

asuntos y negocios, debiendo de ponerse a cargo de ella Ceferino, el socio más joven⁴².

Serafín Ballesteros Vicente

Aunque desconocemos en qué medida, sabemos que Serafín Ballesteros compartió con su hermano Lázaro las contratas de las obras de la Ría de Villaviciosa y del puerto de El Musel, bien como socio o quizá como representante y administrador. En ambas lo encontramos gestionando la ejecución de las obras.

En la Ría de Villaviciosa, siguiendo un estudio del ingeniero José Lequerica, se iniciaron en la primavera de 1892 obras de encauzamiento y canalización, con la construcción de dos escolleras en El Puntal, para conseguir una canal de 119 metros de ancho (Adaro Ruiz, 1976: 342, 351). La contrata de las obras fue adjudicada en pública subasta, y como Serafín Ballesteros ejerció de Administrador de las mismas, deducimos que él mismo, o quizá su hermano Lázaro (como sucedería en torno a esas fechas con las obras de El Musel) fueron los adjudicatarios y encargados de llevarlas a cabo. Para servir a ese fin, Serafín adquiere, el 12 de septiembre de 1897, la lancha de vapor *Puntal*, construida en Inglaterra, de 11,13 metros de eslora y 6,78 TRB, en precio de 12.000 pesetas (Lista 5.^a, f. 87). Nos consta que Serafín Ballesteros siguió al frente de dichas obras al menos hasta 1902.

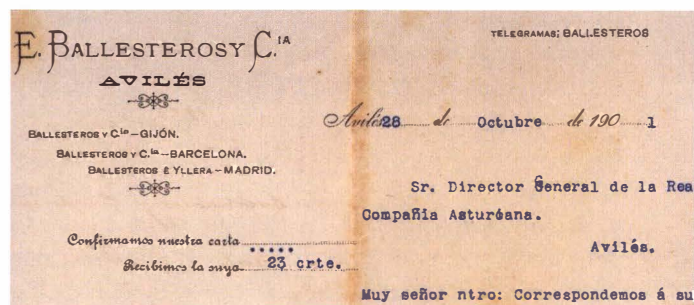
⁴² Esc. de 4 de noviembre de 1900, not. Evaristo de Prendes, caja 67427, f. 2659, AHA. Dos días después de la escritura, Ceferino Ballesteros Alba, que figura como residente en Gijón y vecino de Barcelona compra a Ramón Morán Menéndez el minúsculo vapor *Angeles*, de 20,65 metros de eslora y 53 TRB (Lista 5.^a, f. 74), lo que debía de hacer a título individual, al margen de la sociedad.

El propio Serafín Ballesteros tomaba posiciones en mayo de 1894 para lo que se presentaba como un grandioso proyecto: la construcción del nuevo puerto de El Musel, que iba a crear múltiples oportunidades de negocio, tanto en su construcción como en su explotación. En 1892 había sido adjudicada a su hermano Lázaro Ballesteros la construcción del Dique Norte, cuyas obras se iniciaron en 1894. Quizá pensando en levantar alguna edificación allí, Serafín adquirió un pequeño trozo de terreno “en forma de martillo”, de 227 m² en Arnao (parroquia de Jove), en las proximidades del cabo Torres, desembolsando 750 pesetas⁴³. Y al año siguiente, octubre de 1895, compró un pequeño vapor de 15 metros de eslora y 25 TRB, que matriculó en Gijón con el nombre de *Musel n.º 2*, “con destino a las obras de construcción del puerto de El Musel”⁴⁴, haciendo otro tanto un mes más tarde, adquiriendo las gabarras *Musel n.º 5*, *Musel n.º 6*, *Musel n.º 7*, de 15 metros de eslora y 35 TRB (Lista 5.ª, fols. 82, 83, 84).

En el mismo año de 1894, constituyó sociedad con sus hijos para establecer una casa de consignaciones en Avilés, como veremos en el siguiente epígrafe.

E. Ballesteros y Compañía (Avilés, 1894)

Esta sociedad, domiciliada en Avilés y con un capital de 6.000 pesetas, se constituyó en 1894 “para el desempeño de comisiones y consignaciones, despacho de buques y Aduana” entre Serafín Ballesteros Vicente, vecino de Oviedo, y sus hijos Enrique y Ceferino Ba-



Serafín Ballesteros Vicente constituyó en 1894 en Avilés, con sus hijos Enrique y Ceferino Ballesteros Alba, la sociedad E. Ballesteros y Compañía, para dedicarse a consignaciones (Carta en Archivo Histórico de Asturiana de Zinc).

llesteros Alba, de 28 y 24 años, respectivamente (que hemos visto más arriba formar Ballesteros y Compañía, en Gijón). El plazo fijado era de 10 años, y las aportaciones al capital se hacían por terceras partes. En las estipulaciones sociales parece entreverse la huella de una severa tutela paterna, porque se somete a los jóvenes socios a una inusual austeridad en las remuneraciones: se acuerda que Enrique fije su residencia en Avilés, llevando la contabilidad y percibiendo el 10 por 100 de las utilidades líquidas, pero sin asignársele nada para gastos particulares porque “los podrá cubrir con otros recursos que tiene”; al otro socio, Ceferino, no se le asigna sueldo, ni siquiera cantidad alguna para gastos, porque también “dispone de otros recursos y porque como desempeña otra gerencia, no será mucho lo que se ocupe de la actual sociedad”⁴⁵.

Desde esta sociedad, los Ballesteros intentaron también convertirse en armadores (ya habían comprado un buque como Ballesteros y Compañía); para ello contactaron a finales de 1896 con la casa Pile &

⁴³ Esc. de 16 de mayo de 1894, not. A. García Mon, caja 26546, f. 378, AHA.

⁴⁴ Lista 5.ª, f. 81. Este vapor lo venderá en 1900 al Sindicato Asturiano del Puerto del Musel.

⁴⁵ Es. de 5 de junio de 1894, not. Antonio García Mon, caja 26546, f. 448, AHA.

Co., corredores de Londres, a los que debieron de manifestar su interés en adquirir un vapor de bajo precio. Como en las mismas fechas, la también naviera asturiana Melitón González y Compañía estaba en tratos con la casa inglesa para adquirir un vapor de nueva construcción, los corredores proponen a éstos tomar sus buques *Asturias* y *Piles* a cuenta del precio del nuevo, y vender uno de ellos a E. Ballesteros y Compañía, pero, finalmente, la operación no se llevaría a cabo⁴⁶.

Otros negocios distintos a la navegación

Además de las sociedades familiares en las que se dedicaban a los negocios navieros y de consignación, los hermanos Ballesteros Alba también participaron en otras sociedades, bien como socios colectivos o simplemente como comanditarios, aunque, en todo caso, con pequeñas aportaciones.

Enrique Ballesteros Alba formó sociedad con Román Gómez Margallo el 30 de octubre de 1896 “para la negociación de toda clase de pescados y compra-venta de los mismos”, bajo la razón Ballesteros y Gómez (sociedad domiciliada en Avilés, que disolverán en 1899, haciéndose cargo de su Activo y Pasivo E. Ballesteros y Compañía)⁴⁷.

Ceferino Ballesteros Alba participó en 1898 como socio comanditario en la sociedad R. Vega y Compañía, S. en C., firma creada para elaborar y comerciar con licores y aguardientes bajo la marca Alverú Fils et C^{ie}. Del capital social de 75.000 pesetas, correspondía la mitad al socio colectivo Rogaciano de la Vega y

Tejo, y la otra mitad, por terceras partes, a los socios comanditarios Ceferino Ballesteros, Antonio Puigvert Muxí y José Pallás Fatjó (estos dos, ex empleados de la Casa Masaveu)⁴⁸.

También en 1898, Ceferino Ballesteros suscribe otra comandita en la firma R. Díez y Compañía, S. en C., constituida el 15 de septiembre de 1898 para la fabricación de bujías. Era socio colectivo Estanislao Rodríguez Díez, y del capital de 10.000 pesetas, Ballesteros aportaba 4.000, repartiéndose el resto, a partes iguales entre el socio colectivo y los comanditarios Antonio Puigvert Muxí y José Pallás Fatjó⁴⁹.

Sindicato Asturiano del Puerto del Musel, S. A. (Gijón, 1900)

Entre los diversos negocios emprendidos por los Ballesteros, hemos hecho ya alusión a las obras del puerto de El Musel, cuya primera contrata fue adjudicada en 1892 en pública subasta a Lázaro Ballesteros Vicente. Sin embargo, la magnitud de las obras debió de desbordar sus posibilidades de financiación, de lo que se derivaría su traspaso a la empresa a la que dedicamos este epígrafe.

La construcción del puerto de El Musel partía del proyecto elaborado por Francisco Lafarga en 1891, que contemplaba en una primera fase levantar el Dique Norte (que haría la función de protección), y el Muelle de Ribera. En abril de 1892 se adjudicaron las obras del dique a Lázaro Ballesteros Vicente, pero aún tardarían más de un año los trámites en formalizarse, haciendo que los trabajos no comenzaran hasta

⁴⁶ Libro de Actas de Melitón González y Compañía, acta de 23 de enero de 1897.

⁴⁷ Esc. de 7 de febrero de 1899, not. Simón de Barañano, caja 67358, f. 265, AHA.

⁴⁸ Esc. de 30 de marzo de 1898, not. Marino Reguera, caja 26562, f. 510, AHA.

⁴⁹ Esc. de 15 de septiembre de 1898, not. Evaristo de Prendes, caja 26391, f. 558, AHA.

principios de 1894 (Adaro Ruiz, 1996: 439). A este retraso inicial se irían acumulando otros en los años siguientes, debido a frecuentes interrupciones a consecuencia de las dificultades que comportaba levantar un dique casi en mar abierta (que en más de una ocasión destruyó parte de lo construido), pero quizá también por la escasez de medios técnicos y financieros aplicados.

La lentitud con que se iban realizando las obras –en 1900 había construidos sólo 336 metros de los 1.050 que había de medir el dique (Alvargonzález Rodríguez, 1985-II: 57)– iba a producir la movilización de empresarios e inversores, interesados en la rápida puesta en funcionamiento de una infraestructura que se hacía imprescindible y urgente ante el caos que presentaba el viejo puerto. Y este movimiento empresarial se articularía en una gran operación, con la implicación del Crédito Industrial Gijonés, importante entidad financiera que se iba a crear en esas fechas.

En los años finales de siglo, Gijón se estaba convirtiendo en un núcleo de una pujanza económica extraordinaria, que se manifestaba en la creación de numerosas firmas de una gran variedad de ramas productivas. Por lo que se refiere a la banca, en un período de seis meses –del 20 de octubre de 1899 al 5 de abril de 1900– se construyeron tres importantes entidades bancarias: el Banco de Gijón, S. A. (20 de octubre de 1899), la casa de banca Juliana y Compañía, S. en C. (23 de diciembre de 1899) y el Crédito Industrial Gijonés, S. A. (5 de abril de 1900). El primero era la transformación en sociedad anónima de la casa de banca de Florencio Rodríguez; el segundo nacía de la convergencia de tres casas de banca ovetenses (Masaveu y Compañía, Herrero y Compañía y J. de Alvaré y Compañía) y el Crédito Industrial Gijonés, partiendo de la casa de



El Crédito Industrial Gijonés adquirió los derechos de las contratas de las obras del puerto a Lázaro Ballesteros (Dique Norte) y a Antonio Rodríguez Arango (Muelle de Ribera), tras lo que constituyó el Sindicato Asturiano del Puerto del Musel, S. A. en agosto de 1900.

banca de Luis Belaúnde, integraba a potentes inversores asturianos y vizcaínos⁵⁰.

El Crédito Industrial Gijonés, que es el que ahora nos interesa analizar, suponía una auténtica novedad en el panorama financiero español, puesto que se iba a configurar como un gran *holding* de empresas. Pero, sin negar esa vocación de *holding* que inspiraba sus

⁵⁰ Presididos por el banquero Luis Belaúnde, constituían el primer Consejo de Administración importantes comerciantes y propietarios residentes en Asturias, como Casimiro Velasco Heredia, Felipe Valdés Menéndez, Antonio Velázquez Duro, Zoilo Alvargonzález Pérez de la Sala, Domingo Juliana Albert, Bartolomé Sánchez Campo, Anselmo Palacio García-Pumarino y Eduardo Martínez Marina, reforzados por una numerosa presencia de industriales y navieros vizcaínos: Federico de Echevarría y Rotaache, Francisco Martínez Rodas, Ramón de la Sota, José Antonio de Ibarra y Juan Manuel de Urquijo. (Esc. de constitución, de 5 de abril de 1900, not. Marino Reguera, caja 67405, AHA).

fundación, creemos que en su gestación tuvo mucho que ver el estado de las obras del puerto de El Musel, como lo prueba que, antes de constituirse la sociedad bancaria, sus promotores ya habían realizado unas determinadas actuaciones condicionadas por el puerto: el 15 de enero de 1900 se constituyeron dos sociedades, Belaúnde y Compañía, S. en C. y Belaúnde, Valdés y Compañía, S. R. C., la primera para “comprar la concesión del ferrocarril de vía estrecha Lieres-Gijón-Musel y proyectar una línea de Lieres (valles carboníferos de Bimenes y San Andrés) hasta el río Nalón”; y la segunda “para adquirir cuantas marismas o junqueras se pueda en la orilla izquierda del río Aboño (proximidades de El Musel) para enajenarlas o aplicarlas directamente a un objeto industrial”⁵¹.

Estas sociedades anticipaban la fundación del Crédito Industrial Gijonés; pero faltaba algo esencial, básico, que era hacerse con las obras de El Musel para impulsarlas y así acelerar su puesta en uso. Como suele suceder con las grandes infraestructuras, el negocio estaba en la construcción, y así lo vieron los promotores del Crédito. En consecuencia, se pusieron en contacto con los dos titulares de las contratas –Lázaro Ballesteros, del Dique Norte, y Antonio Rodríguez Arango, del Muelle de Ribera– proponiéndoles el traspaso de todos sus derechos sobre las obras del puerto. No debían de andar los contratistas muy boyantes de fondos, a juzgar por la parsimonia con que se llevaban las obras, y la oferta que se les hacía era sustanciosa: a Lázaro Ballesteros se le darían 3.850 acciones del Sindicato Asturiano (1.925.000 pesetas), y a Antonio Rodrí-

guez Arango, 590 (295.000 pesetas). Con la aceptación por parte de ambos contratistas, quedó libre el camino para la constitución del Sindicato Asturiano del Puerto del Musel, S. A., lo que se llevó a cabo el 11 de agosto de 1900.

El Sindicato Asturiano se constituía con el objeto de “llevar a término en el más breve plazo posible las obras de construcción del puerto de El Musel”. Con un capital social de 4.000.000 de pesetas, nacía como filial del Crédito Industrial Gijonés, y entre sus promotores y accionistas, además de los representantes del Crédito (Luis Belaúnde y Casimiro Velasco), había ingenieros (Luis Adaro Magro, Agustín Bourcoud y Miguel Ramírez Lasala), propietarios (Antonio Velázquez Duro, Felipe Valdés Menéndez y Félix García Jovellanos), comerciantes (Domingo Juliana Albert, Zoilo Alvargonzález Pérez de la Sala y Manuel Rubio Masó), navieros (Eduardo Martínez Marina y Emilio Olavarría González) y los ex contratistas de la obra, Lázaro Ballesteros Vicente y Antonio Rodríguez Arango⁵².

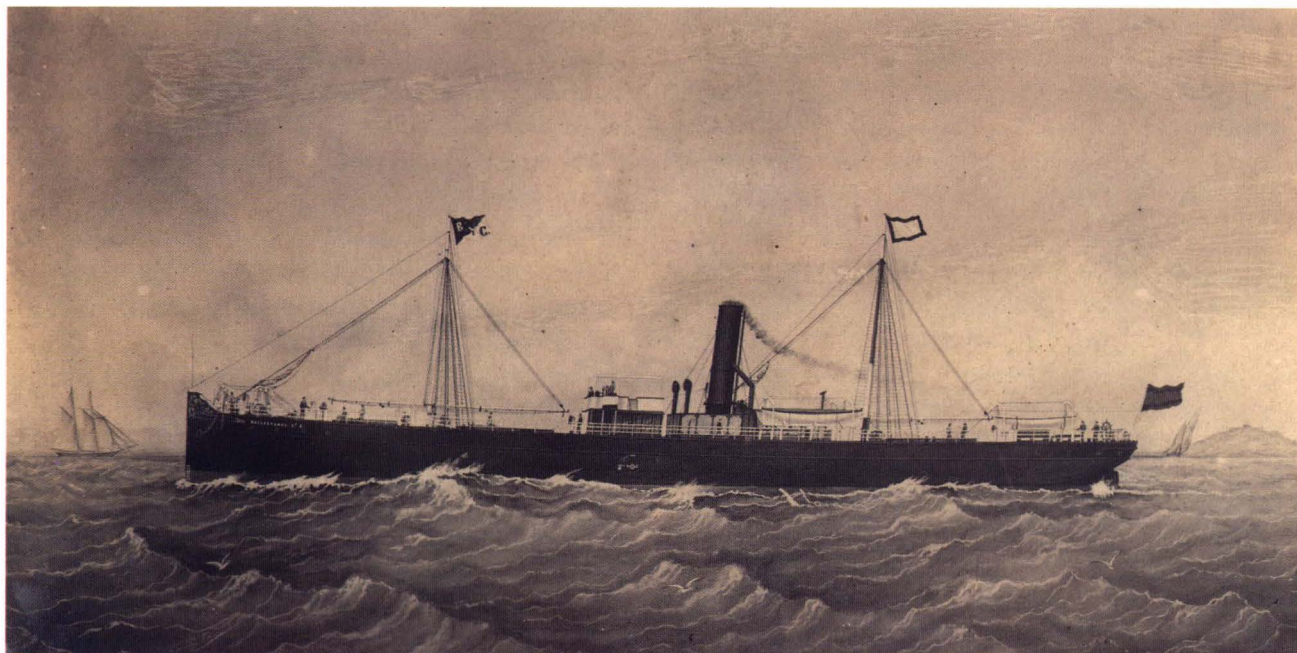
Con la fundación del Sindicato Asturiano finalizaba la actuación de Lázaro Ballesteros como contratista de El Musel (y de su hermano Serafín, administrador de las mismas). El primero quedaba vinculado a la nueva empresa como consejero, y el segundo pasaría a volcarse en los negocios navieros.

Marítima Ballesteros, S. A. (Avilés, 1900)

Aunque se solapa en el tiempo con los comienzos del Sindicato Asturiano del Puerto del Musel, dejamos para cerrar el epígrafe dedicado a los Ballesteros, la constitución de la sociedad Marítima Ballesteros,

⁵¹ Ambas sociedades estaban formadas por Luis Belaúnde Costa, Felipe Valdés Menéndez, Luis Adaro Magro y Carlos Bernaldo de Quirós; los tres primeros aportaban el dinero y el último propiedades en la zona (esc. de 15 de enero de 1900, not. Marino Reguera, caja 67404, AHA).

⁵² Esc. de 11 de agosto de 1900, not. Marino Reguera, caja 67406, AHA.



Vapor *Ballesteros n.º 2* (Acuarela de José Pineda en el Museo Marítimo de Asturias). Este viejo buque, de 73,20 m. de eslora y 1.511 TRB construido en 1873, fue aportado por Serafín, Enrique y Ceferino Ballesteros a la constitución de Marítima Ballesteros, S. A. en 1900.

S. A., por entender que la navegación sería en adelante la actividad que daría carácter al grupo familiar.

El último año del siglo XIX, los Ballesteros van a dar un salto cualitativo en sus negocios e inversiones, promoviendo una gran sociedad naviera. El 17 de febrero de 1900 se constituye ante el notario Simón de Barañano, de Avilés, donde queda fijado el domicilio social, una sociedad anónima bajo la razón social de Marítima Ballesteros, S. A. Su objeto social era la “adquisición y explotación de buques destinados al comercio, y la explotación de cualesquiera otras industrias anexas o auxiliares...”, y su término, 50 años, con un capital social de 8.000.000 de pesetas.

La sociedad dio comienzo a su actividad con el viejo vapor *Ballesteros n.º 2*, que había sido aportado por

Serafín Ballesteros Vicente y sus hijos Enrique y Ceferino Ballesteros Alba. A cambio de esta aportación, recibían acciones de la Compañía, por un importe de 350.000 pesetas, “valor actual” en que se estimaba el buque. Evidentemente, esta cifra no se correspondía con la realidad: el buque había costado 175.000 pesetas, y ya hemos visto que “además de viejo y de malas condiciones marinerías, estaba abandonadísimo”, al decir de su capitán; por eso, la sobrevaloración debe interpretarse como una prima a los promotores de la Sociedad, en compensación a sus trabajos.

El primer Consejo de Administración estuvo presidido por Serafín Ballesteros Vicente, siendo vocales Cándido López Sánchez, Antonio Puigvert Muxí, Luis Pando Valdés, y como secretario Lucas Merediz

Rodríguez. Se nombraba Director gerente a Enrique Ballesteros Alba⁵³, cuyo buen talante queda reflejado en lo que de él dijo el piloto Manuel García Morán, capitán de varios de sus buques, y por ello con buen conocimiento de causa: “¡Qué pocos hombres hay en el mundo como Don Enrique Ballesteros!” (García Morán, 1983: 48).

La sociedad partía con una estructura endeble desde el punto de vista financiero: las acciones suscritas lo estaban en forma de resguardos provisionales, y no estaban aún desembolsadas. En esos primeros meses los Ballesteros detentaban cerca del 40 por 100 del capital social (E. Ballesteros y Compañía, 4.493 acciones y Ballesteros y Compañía, 1.796), siendo los siguientes accionistas en importancia Aniceto Sela Sampil (1.297), Caicoya y Compañía (1.122) y Antonio Puigvert Muxí (790)⁵⁴.

Una vez que se abrió la suscripción definitiva (hay que suponer que para efectuar el desembolso), el total de acciones solicitadas fue de unas 4.000 (cuarta parte del capital social), correspondiendo de ellas a los Ballesteros 1.189 –Ballesteros y Compañía, 690; E. Ballesteros y Compañía, 330; Ceferino Ballesteros Vicente, 169–, es decir, un 30 por 100 del capital⁵⁵. Esta proporción les permitía tener el control de la Compañía, pero parece que pronto se suscitaron tensiones con la entrada de inversores ovetenses (Caico-

ya y Compañía, Masaveu y Compañía, Pelayo García Olay), que en 1902 iban a propiciar un cambio en la dirección y gestión de la naviera. Pero esto queda fuera de nuestro período de estudio, por lo que lo dejamos sólo apuntado.

Los buques de Marítima Ballesteros, S. A. en el período que aquí estudiamos, es decir, hasta fin de 1900, fueron los siguientes⁵⁶:

Ballesteros n.º 2: Construido en 1873 en Hull, fue adquirido en 1897 por Ballesteros y Compañía (Gijón), a Steam Ship Co. en 175.000 pesetas, e inscrito en la Lista 5.ª de Bilbao al folio 287, siendo aportado en 1900 a Marítima Ballesteros. Medía 73,20 metros de eslora, 9,93 de manga y 6,76 de puntal, con una capacidad de 1.511 TRB, y máquina de 130 CV.

Ballesteros n.º 1: Construido en 1889 en Newcastle, de casco de acero, medía 91,44 metros de eslora, 11,82 de manga y 6,00 de puntal, con una capacidad de 2.482 TRB, y dotado de máquina de triple expansión de 300 CV nominales. Fue adquirido en 1900 por 21.500 libras (unas 750.000 pesetas) e inscrito el 30 de agosto del mismo año al folio 13 de la Lista 5.ª de Avilés.



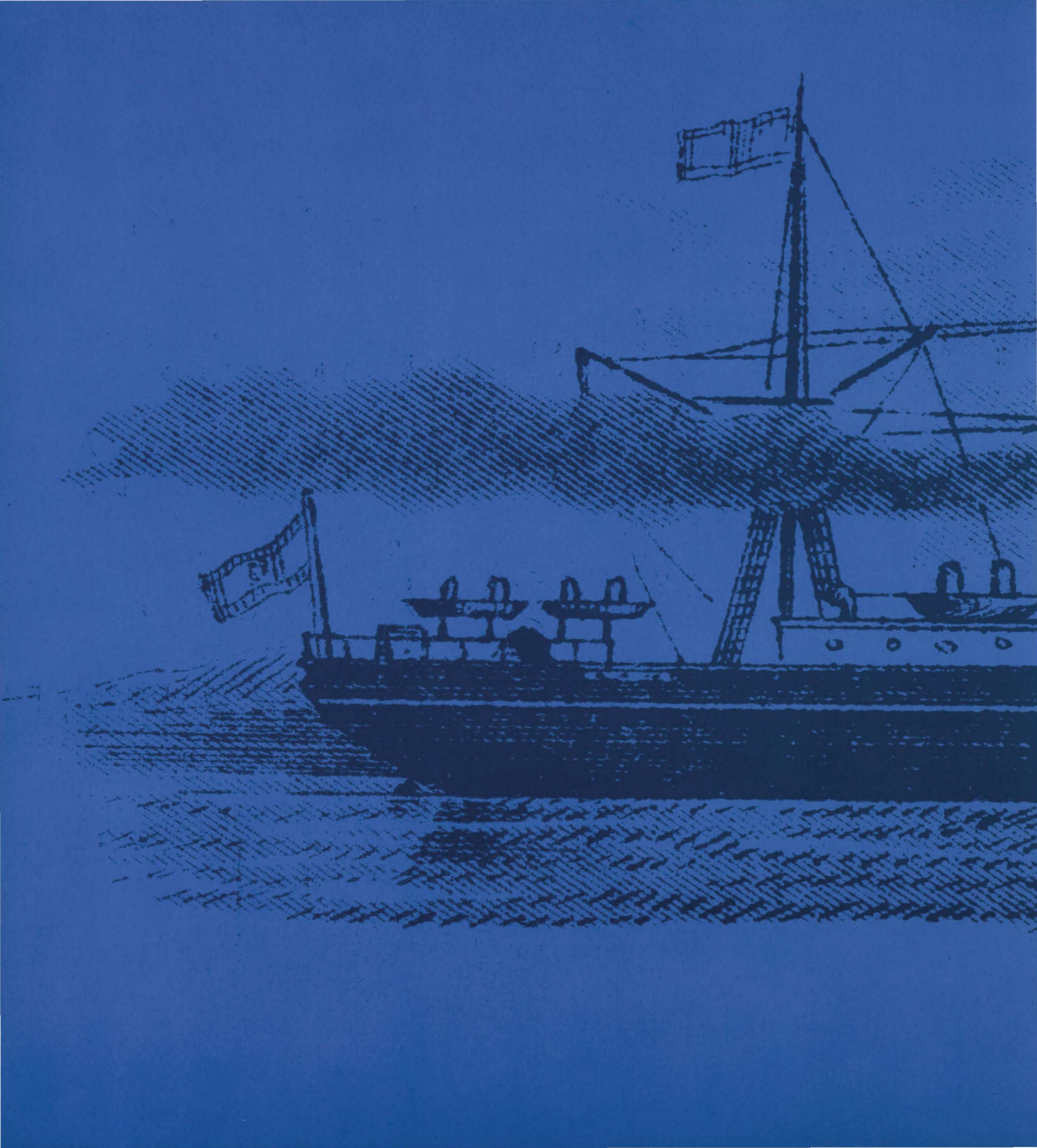
Contraseña de Marítima Ballesteros, S. A.

⁵³ Esc. de 17 de febrero de 1900, not. Simón de Barañano, caja 67360, f. 350, AHA.

⁵⁴ De la Junta de Accionistas de 24 de febrero de 1901 (esc. de 28 de febrero de 1901, not. Simón de Barañano, caja 67362, f. 319, AHA).

⁵⁵ Las cifras de acciones suscritas están extraídas del acta de la Junta General celebrada el 8 de febrero de 1902, y recogida en escritura de 10 de abril de 1902 (not. Marino Reguera, caja 67413, f. 747, AHA). Y la cantidad estimada de acciones en circulación, de otra acta de Junta Extraordinaria de 2 de agosto de 1902, que dice que “representadas 3.432 acciones, son más de las dos terceras partes de las puestas en circulación” (esc. de 19 de agosto de 1902, not. Marino Reguera, caja 67414, f. 1670, AHA).

⁵⁶ A falta del Libro de matrícula de la Lista 5.ª de Avilés, esta información procede del acta de reunión del Consejo de Administración de la Compañía celebrada el 4 de abril de 1902 (esc. 10 de abril de 1902, not. Marino Reguera, caja 67413, f. 747, AHA).





Historia de la Marina Mercante Asturiana

CAPÍTULO 7

Hombres de mar, Consignatarios y Agentes

En capítulos anteriores hemos dado el protagonismo a los buques de vapor y a las compañías navieras y navieros que fueron sus propietarios y armadores. Corresponde ahora ocuparse del amplio colectivo de personas que, unos a bordo y otros en tierra, aportaron sus conocimientos y su trabajo, haciendo posible el desenvolvimiento de la marina mercante a vapor en Asturias. Comenzaremos haciendo una referencia al marco legal e institucional que afectaba a los hombres de mar (así definía el Código de Comercio a “todo hombre que monta la nave y que está a su servicio, incluso el capitán”), para después intentar hacer una relación de los que ejercieron como tales en ese tiempo, así como también de los que en tierra realizaban las funciones complementarias.

La relación que expondremos será, forzosamente, incompleta: quedarán fuera los individuos que, cualquiera que haya sido su dedicación o categoría, no dejaron rastro documental; y también, como siempre ocurre, los que por haber desempeñado funciones subordinadas, se pierden en el anonimato. Pero, a pesar de todo, el intento supone una aproximación –quizá la única posible– a la vertiente humana de la actividad, que es lo que se trata de resaltar.

I. REGLAMENTACIÓN DE LOS OFICIOS DE A BORDO

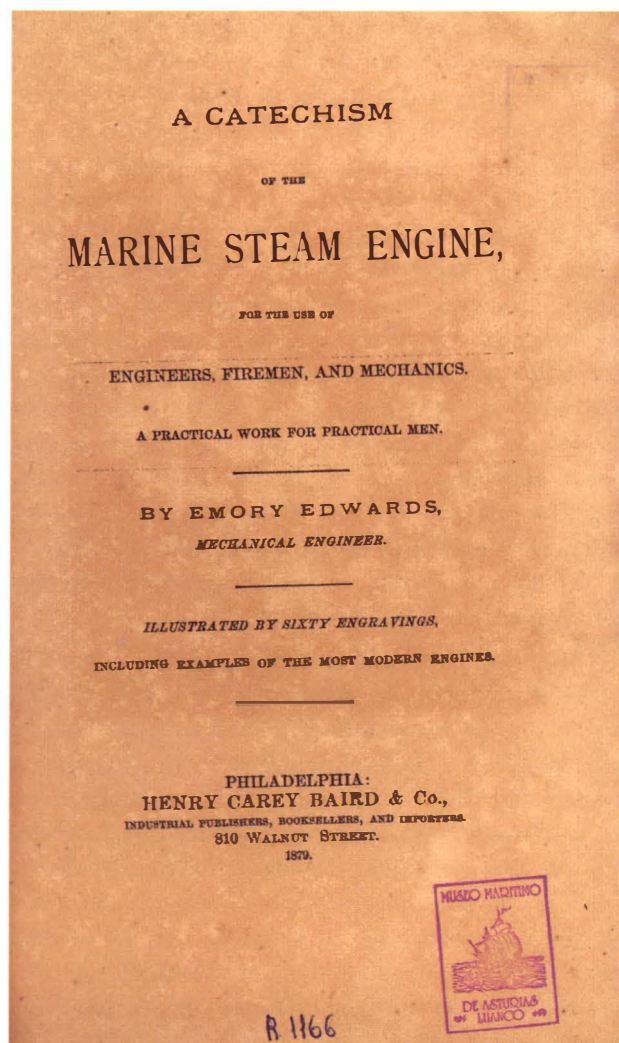
El período que en este trabajo estamos analizando, que denominamos de comienzo y afirmación del vapor, se superpone con el apogeo y declive de la vela, por lo que no vamos a repetir aquí lo dicho sobre capitanes y pilotos en el tomo que a esa etapa –1840 a 1880– hemos dedicado (véase García López, 2003). Porque, en realidad, la generalidad de los pilotos mandó los barcos de su época indistintamente, ya fuesen veleros o vapores. Efectivamente, aunque el

cambio técnico que supuso la adopción del vapor trajo consecuencias sobre el trabajo a bordo, dando lugar al surgimiento de nuevas profesiones –maquinistas, fogoneros, engrasadores,...– el *arte de la navegación* siguió en manos de los mismos pilotos que lo habían sido de la vela. Estos, se incorporaron al manejo de los nuevos buques de vapor sin apenas dificultades de adaptación; al fin y al cabo, el gobierno de un buque que se movía casi totalmente al margen de los elementos meteorológicos, y que maniobraba con plena autonomía, planteaba menos trabajo y menos problemas técnicos que los veleros (eso se reconocía implícitamente en la Real Orden de 20 de mayo de 1890 para la obtención del título de Piloto o Capitán que más adelante glosaremos, en la que las singladuras realizadas en buques de vela se valoraban el doble que las hechas en buques de vapor, a efectos de cómputo de días de mar).

Así pues, los cambios más apreciables a que dio lugar la adopción del vapor, desde el punto de vista de los oficios de a bordo, se produjeron en relación con los nuevos medios de propulsión: máquinas y calderas. Si en los buques de vela la destreza en manejar el aparejo era un aspecto esencial de la profesión de marino, con la llegada de los buques de vapor esa habilidad pasó a segundo plano, apareciendo nuevas profesiones relacionados con las máquinas. Una de ellas sería la de maquinista, que se convertiría en pieza fundamental para llevar a cabo una buena navegación.

Maquinistas

Con la llegada de los primeros vapores se planteó el problema de encontrar personal técnico capaz de manejar sus máquinas. No resultaba fácil la solución, porque apenas había en España personas que conocie-



El Catecismo de la Máquina de Vapor Marina, de Edwards (1879), empezaba preguntando ¿qué es el vapor?, y respondía: “un fluido elástico e invisible generado por la aplicación de calor al agua”.

sen el funcionamiento de las máquinas de vapor marinas, que eran una auténtica novedad. En el capítulo 4 hemos visto cómo Mariano Suárez Pola, todavía en 1869 —es decir, en una fecha relativamente tardía—,

decidía contratar maquinistas británicos para el vapor *Asturias*, debido a la “poca práctica que consideraba en los españoles, por ser poco conocidas las nuevas máquinas”. Y en un informe solicitado a la naviera A. López y Cía. en 1863 sobre los maquinistas, informaba P. de Satrústegui que eran pocos los maquinistas españoles preparados para viajes largos, y que tenían muchas pretensiones y pocos conocimientos (citado por A. de la Vega Blasco, 2005: 150).

Eso debía de ser la pauta habitual en las navieras, y aunque la formación de maquinistas se supone que se iría produciendo paulatinamente, aún durante bastante tiempo el número de estos profesionales debió de ser relativamente escaso. El vapor *Arnao*, por ejemplo, anduvo durante varios meses tras su llegada en 1873, con un solo maquinista —Vicente Arasa Ferrer, que figuraba en nómina como “segundo maquinista”—, hasta agosto de 1874 en que se incorporó otro más —Emilio Fernández— para compartir el trabajo con aquél. Ambos maquinistas eran auxiliados por dos fogoneros, Fernando Gutiérrez y Juan Menéndez Pumariega, y éste era todo el equipo de máquinas del buque.

Que no abundaban los maquinistas navales lo prueba que el maquinista del *Arnao* percibía el mismo sueldo base que el capitán (aunque éste tenía un premio sobre la carga transportada que le permitía adquirir una notable ventaja en la percepción final). Ascendía ese sueldo base a 150 pesetas mensuales, a lo que se añadían 35 pesetas para la comida y 5 pesetas de gratificación por cada viaje; los fogoneros ganaban 105 pesetas y 2,50 por viaje, y los marineros 100 pesetas más 2,50 por viaje. Debemos decir para este caso concreto que incluso al maquinista le parecía muy escaso el sueldo, pues afirmaba que con él no se podía permitir participar en la comida de popa (con el capitán), y debía hacerlo con los fogoneros y marineros a proa, lo que consideraba un desdoro; por

eso cursó a la dirección de la empresa en 1875 una petición de aumento de sueldo, aumento que, por cierto, no le sería concedido, finalizando la relación profesional con el buque en 1881 sin haber tenido ninguna variación en su remuneración¹.

Para regular la actuación de los maquinistas en los buques mercantes, se promulgó un Reglamento con fecha 23 de enero de 1877. Según esta normativa, los vapores quedaban obligados a llevar, cuando hiciesen travesías de más de 150 millas, un Primero y un Segundo Maquinista si la fuerza de las máquinas fuese de cien o más caballos nominales, y dos Segundos si fuese menor. Y cuando la travesía a realizar fuese menor de 150 millas, un Primer Maquinista si la fuerza fuese de más de cien caballos nominales, o un Segundo si la fuerza fuese menor (art. 27).

Los requisitos que se establecían en el Reglamento para que una persona fuese reconocida como maquinista, eran los siguientes: para ser nombrado Segundo Maquinista se necesitaba ser español, haber cumplido veintiún años, acreditar buena vida y costumbres, haber navegado en un vapor formando parte del personal de máquinas, y haber trabajado en un taller de construcción de máquinas de vapor; estas dos ocupaciones habrían de sumar cuatro años, teniendo como mínimo un año en cada una de ellas; después, se habría de superar un examen (art. 30). Y para ser nombrado Primer Maquinista se necesitaba haber navegado un año como Segundo Maquinista a satisfacción de armadores y capitanes, y probar la suficiencia en un examen. (art. 31). También los extranjeros se podrían habilitar como maquinistas, pero siempre que en sus países de origen estuviese reglamentada la profesión, o que ya estuviesen trabajando en vapores españoles con anterioridad.

¹ Todos los datos referidos al vapor *Arnao*, en AHAZ, Cartas, caja 1301, leg. 8 y Libro 2360.

El Código de Comercio de 1885 (no así el de 1829, por razones obvias) dedicó a los maquinistas un párrafo en el artículo 632, artículo compartido con el contramaestre. Y es significativo que entre las obligaciones –y en cierto modo atribuciones– que se fijan al contramaestre (conservación de casco y aparejo, cuidado del cargamento, mantenimiento del orden y disciplina de la tripulación, designación a cada marinero del trabajo a desarrollar a bordo, inventario del aparejo y pertrechos) no hay ninguna que aluda explícitamente a la máquina, que quedaba bajo el control exclusivo del maquinista. Dice dicho párrafo respecto a los maquinistas que serán considerados como oficiales de la nave (aunque sin mando ni intervención, salvo en lo que se refiera al aparato motor), los ordena jerárquicamente en caso de haber más de uno, fija sus obligaciones de mantener las máquinas y calderas en buen estado de conservación, y subraya su subordinación al capitán incluso en el caso de reparación de averías, así como la obligación de llevar un “Cuaderno de máquinas en el cual se anotarán todos los datos referentes al trabajo de las máquinas”.

El paso del tiempo fue haciendo que el oficio de maquinista se difundiera en España, pero el proceso fue muy lento. Todavía a finales de los años ochenta era muy abundante la presencia de maquinistas extranjeros en los buques españoles, sobre todo entre los jefes de máquina, y aunque se pretendía favorecer a los maquinistas españoles, la realidad era que aquéllos resultaban todavía imprescindibles. Esta situación era reconocida implícitamente en una Real Orden del Ministerio de Marina de 16 de diciembre de 1887, que en su artículo primero disponía que “los Primeros Maquinistas directores de las máquinas de los buques, cualquiera que sea su tonelaje y la navegación a que se dediquen, serán en lo sucesivo de la libre elección de las casas armadoras, sin que sea obs-

ráculo para ello la nacionalidad del elegido”. Se ocupaba después la Orden de los maquinistas españoles, a los que se dedicaba el artículo segundo, en el que se establecía que todos los demás maquinistas de la dotación habrían de ser españoles, aunque respetando las habilitaciones que ya estuviesen hechas a favor de extranjeros; pero no se permitía nuevas contrataciones de éstos, salvo para los casos de buques de nueva construcción o que estuviesen afectos a una garantía, y aún así sólo por un plazo de seis meses.

Ya en la última década del siglo, el número y disponibilidad de maquinistas españoles era considerable, y también su capacitación. Eso, y el espíritu proteccionista que inspiraba entonces la legislación, dio como fruto la Real Orden del Ministerio de Marina de 12 de enero de 1895, por la que se concedían ventajas a los maquinistas españoles a la hora de su contratación. Por esta Orden, “todos los Primeros Maquinistas navales, cuyo título haya sido expedido después de examinado con arreglo al programa de 1891, tienen mejor derecho que los extranjeros, y serán preferidos para embarcar como jefes de máquinas en los buques que la tengan de alta y baja presión”. Y continuaba, en el mismo tono favorecedor, con los demás casos técnicos que pudieran presentarse: buques que tuvieran máquina de triple o cuádruple expansión, etc. Se respetarían los contratos en vigor de los extranjeros, pero no podrían ser renovados o prorrogados más que en el caso de que no hubiera maquinistas navales españoles desembarcados que cumpliesen los requisitos.

Pilotos y Capitanes

Los encargados de gobernar el buque precisaban de unos conocimientos teóricos y prácticos que, con el paso del tiempo, irían teniendo cada vez mayor formalización y control institucional. Eran estos co-

nocimientos de dos tipos: unos técnicos, para el buen gobierno del barco; otros jurídicos, por las atribuciones y la responsabilidad que los afectaba en el marco de la actividad mercantil en que habrían de desenvolverse. Para procurar los primeros estaban las Escuelas de Náutica, mientras que lo segundo venía especificado con todo detalle en el Código de Comercio.

Las Escuelas de Náutica, organizadas en 1850 por un Real Decreto de 20 de septiembre, impartían un plan de estudios de tres años, exigiéndose para el ingreso estar en posesión de conocimientos a nivel de instrucción primaria, lo que se comprobaba en un examen, y “haber cumplido 14 años y no pasar de 18, tener una constitución robusta y haber observado buena conducta”. Las enseñanzas teóricas debían complementarse con conocimientos prácticos que se adquirirían navegando; se requería para ello “un viaje redondo hecho a Asia, o los dos de América que están prevenidos” (R. O. de 14 de octubre de 1850), para, una vez cumplido el requisito, acceder al examen que otorgaría el título de Tercer Piloto. Había, pues, Primeros, Segundos y Terceros Pilotos, y subsistían las denominaciones de *Pilotos de Europa*, *Pilotos de América* o *De todos los Mares*. Con la Real Orden de 26 de febrero de 1861, desaparecieron implícitamente estas denominaciones, quedando consignado que los que de Europa existieran a la fecha, habían de examinarse de Terceros de Todos los Mares (R. O. de 9 de agosto de 1864). Pero, en todo caso, no aparecía en la legislación ninguna especificación diferenciadora relativa al carácter de buque de vela o de vapor.

Aun cuando existían estudios reglados de Náutica, se daban casos de capitanes que mandaban un buque sin tener la titulación de Piloto, pero quedaban estos casos limitados al cabotaje, porque se obligaba que “en todo buque que haya de hacer viaje de alta mar se embarque un Primero o Segundo Piloto con

Por Decreto de 30 de junio de 1869, se dispuso que el Estado se desentendiera de las Escuelas de Náutica y abandonase el sostenimiento de la enseñanza que en ellas se daba, pasando, en consecuencia, a ser costeadas por las corporaciones provinciales o locales. Esta anomalía se corrigió en 1875, fecha en que se les volvió a dar el carácter de establecimiento público (Arroyo Ruiz-Zorrilla, 1989: 132).

Hubo Escuela de Náutica en Gijón, en la que, además, revalidaban sus estudios los que desde 1897 los cursaban en el Instituto Santísimo Cristo del Socorro, de Luanco.

El 1 de enero de 1885 se promulgó el Reglamento de Navegación Mercante, que establecía que “todo dueño o armador de buques está autorizado para tripularlo con el número de hombres que considere necesarios, pudiendo conferir el mando del buque a las personas que tenga por conveniente, pertenezcan o no a las clases de pilotos o patrones, con tal que sea español y tenga 21 años cumplidos” (art. 6). Pero, naturalmente, para garantizar las vidas de tripulantes y pasajeros y los intereses del comercio, se exigiría por las Autoridades de Marina en el despacho de los buques que acompañasen al capitán “el número de pilotos que les corresponda” (art. 7): para navegación de altura, además del Capitán, un Primero o Segundo Piloto con el cargo de la derrota, y otro Segundo o Tercero si el Capitán no fuese Piloto; para viajes al Pacífico, dos Primeros o Segundos y un Tercero, pudiendo prescindir de un Primero o Segundo si el Capitán fuese Piloto (art. 8); y para los de cabotaje que no saliesen de los límites de sus departamentos, se les podía dispensar de llevar piloto (art. 9) (Vidal Blanca, 1904).

Habría que esperar a 1890 para que, por Real Orden de 20 de mayo, se establecieran por primera vez las categorías de Capitán y Piloto de la Marina

Mercante. Para integrar a los antiguos titulados, se reconocía automáticamente a los Pilotos de Primera y Segunda clase el título de Capitán, y a los Terceros Pilotos el de Piloto. Para tener reconocida la categoría de Piloto se exigía contar con 100 días de mar en buques de vela, o de 200 en buques de vapor, ambos en navegación de altura; o bien el doble de esos días si se realizaban en viajes de gran cabotaje; para Capitanes se incrementaban esos requisitos de navegación en un 50 por 100 (Arroyo Ruiz-Zorrilla, 1989: 138-139). A esta diferente valoración de la práctica navegatoria según fuera vela o vapor, nos hemos referido más arriba, en el sentido de que el legislador estimaba que el gobierno de buques de vela comportaba más dificultades, y por tanto aportaba una mayor experiencia y formación al marino, tan necesarias para el buen gobierno de un buque.

La anterior Real Orden sería modificada por otra de 14 de febrero de 1900, que disponía las categorías de Piloto, Capitán y Capitán de primera clase. Para optar al título de Piloto se exigiría haber navegado 20.000 millas en buque de vela o 40.000 de vapor, indistintamente en costa o altura, y para ejercer, haber cumplido 19 años. Para Capitán, haber navegado como piloto 30.000 millas en buques de vela o 60.000 en vapor, y para ejercer, tener 23 años de edad. Para Capitanes de primera clase, que tendría preferencia en los vapores de más de 1.500 toneladas, y para profesor de las Escuelas Náuticas, se exigían extensos conocimientos: descripción de máquinas de vapor marinas; idioma inglés; derrota más convenientes a los principales mares, demostrando conocer la derrota por el círculo máximo y loxodrómica y práctica de vientos reinantes, así como las corrientes y épocas de ciclones y huracanes; métodos para situarse de día y de noche, por observaciones astronó-

micas o marcaciones a puertos de la costa y sus faros; derechos y deberes con sus subordinados, con arreglo al Código de Comercio; legislación mercantil en la parte que atañe a la navegación; conocimiento de los reglamentos referentes al material de salvamento; reglamento sobre capacidad, víveres y demás requisitos de los buques que conducen pasajeros y emigrantes; conocimiento de los códigos internacionales para comunicarse los buques entre sí... y haber navegado como capitán 50.000 millas en buques de vela o 100.000 de vapor. En 1901, por una Real Orden de 16 de febrero se estableció la vuelta al cómputo por días, y no por millas; y por otra de 31 de mayo, se fijó para los Capitanes de primera clase la exigencia de 500 días de mar en buques de vela o de mil en los de vapor.

En cuanto a las atribuciones y responsabilidades de pilotos y capitanes, los Códigos de Comercio, tanto el de 1829 como el de 1885, les dedicaron una pormenorizada atención. En ellos, al Piloto se le considera perito en el arte de navegar, encargado de dirigir la derrota de los buques al puerto de destino, subordinado al Capitán, a quien sustituirá en el mando del buque en caso de ausencia, enfermedad o muerte (art. 689 del Código de 1829 y 627 del de 1885); se le fija la obligación de “ir provisto de las cartas de navegación e instrumentos necesarios para el desempeño de su encargo” (art. 690 de 1829, y 628 de 1885) y llevar “un libro en que anotará diariamente la altura del sol, la derrota, la distancia, la longitud y la latitud en que juzgare hallarse; los encuentros que tuvieren de otras naves y todas las particularidades útiles que observe durante la navegación” (art. 692 de 1829). En el Código de 1885 se matizan aún más los contenidos de este libro o “Cuaderno de bitácora”, añadiendo lo propio de los nuevos buques de máquina: “en él registrará



Uniforme de Capitán de la Marina Mercante, año 1864 (Edición de Falanges del Mar, 1958, Museo Marítimo de Asturias).

diariamente... el número de hornos encendidos, la presión del vapor, el número de revoluciones,...” (art. 629 de 1885).

Por lo que se refiere al Capitán –*Maitre après Dieu* o *Master after God*, como todavía se decía–, como “jefe de la nave a quien debe obedecer toda la tripulación” (art. 638 de 1829), y dada su responsabilidad sobre personas y cosas a bordo, es objeto de una extensa atención en ambos Códigos: 53 artículos en el de 1829 y 17 en el de 1885, en los que se recogen las exigencias que debe cumplir, las facultades que le competen y las obligaciones que le son inherentes. Como jefe de la nave tiene facultades para mandar la tripulación y dirigir el buque al puerto de su destino, conforme a las instrucciones recibidas del naviero; para imponer penas correccionales sujetándose a las leyes; para suscribir contratos, disponer reparaciones y, en fin, tomar todas las disposiciones convenientes para conservar el buque bien provisto y pertrechado en casos de urgencia y en ausencia del naviero o del consignatario (art. 642 de 1829 y 610 de 1885). En cuanto a las obligaciones, se incluyen: mantener en todo momento la integridad del buque, su carga, tripulantes y pasajeros; llevar asiento formal de todo lo concerniente a la administración de la nave (en tres libros: “diario de navegación” para los acaecimientos del viaje, “de contabilidad” para cobros, pagos y salarios, y “de cargamentos” para entrada y salida de mercancías y pasajeros) (art. 646 de 1829 y 612 de 1885). Es, pues, el Capitán, responsable de la nave a su mando, pero siempre salvaguardando los intereses del naviero, al que se debe supeditar en sus decisiones, respondiendo civilmente por “los daños que sobrevengan a la nave y su cargamento por impericia o descuido de su parte” (art. 676 de 1829 y 618 de 1885).

2. PILOTOS Y CAPITANES DE LOS BUQUES DE MATRÍCULA ASTURIANA

Una vez vistas la normativa y reglamentación que afectaba a los hombres de mar, pasemos a acercarnos al conocimiento de los que ejercieron su profesión en el ámbito asturiano. Para ello, haremos una relación, hasta donde nos es posible, de los capitanes y pilotos de los buques de la matrícula asturiana, y de los que, siendo naturales de la región, sirvieron en buques de otras matrículas. No disponemos de datos de cómo adquirieron el título de Piloto la mayoría de los marinos que aquí citaremos, pues sólo de algunos nos consta su paso por el Real Instituto Asturiano, en Gijón, donde se impartían estudios de Náutica. Por eso, dejando al margen estudios o titulación, nos ocuparemos de todos aquellos marinos de los que tenemos constancia documental de que mandaron o pilotaron barcos de vapor en esta época

En cuanto a las fechas para las que se indica que ejercieron su profesión, se refieren a aquellas de las que tenemos datos ciertos. Son, por tanto, referencias mínimas de lo que sin duda fueron trayectorias profesionales más dilatadas. Lo normal era que estos marinos estuviesen navegando “toda la vida”, como se suele decir: unos, desde su salida de la Escuela de Náutica con dieciséis o diecisiete años; otros, después de haber recorrido diversos puestos a bordo y acumulado experiencia, retirándose después de haber cumplido los cincuenta o incluso los sesenta años.

Hemos optado por relacionar los capitanes por orden alfabético, dejando para un apéndice su adscripción a las compañías navieras. Aunque todos los relacionados mandaron o pilotaron barcos en el período aquí estudiado, puede haber entre ellos grandes diferencias en las edades: algunos procedían de la época de la vela y apenas tuvieron tiempo de vivir

la del vapor; otros, por el contrario, aún iniciándose con buques de vapor, alternaron sus viajes con los buques de vela supervivientes. Es la lógica consecuencia de una época de transición como la que aquí estudiamos.

Debemos subrayar que todos los casos aquí citados están documentados, aun cuando se hayan obviado las referencias para no recargar excesivamente el texto. Cuando no se explicita la fuente de la información, es porque la procedencia es de escrituras notariales o de conocimientos de embarque. En el caso de proceder de alguna publicación, así se hará constar, como es el caso de los que cursaron estudios de Náutica en el Real Instituto Asturiano, cuyos datos están extraídos de la relación de alumnos publicada en 1902 por quien fuera secretario del Centro, Rafael Lama y Leña, y que ha sido reproducida en facsímil por Guzmán Sancho y Sancho Flórez (1993).

Veamos ya la relación de marinos asturianos.

Manuel Álvarez Díaz fue primero piloto y después capitán (desde mayo de 1898) del vapor *Balletes*, relevando en el puesto a Manuel García Morán (García Morán, 1973: 45).

José Bandujo fue el primer capitán del vapor *Avilés*, y lo mandó al menos desde su botadura en 1873 hasta 1876 en que cambió de dueños. Era, además, socio de Viña y Compañía, empresa armadora del vapor (junto con sus dos hermanos, tenía la cuarta parte del capital) condición que le permitía tener ideas propias sobre las rutas que el barco debía seguir, tomando decisiones que con frecuencia chocaban con las opiniones e intereses de otros socios. Así se deduce de las protestas que con frecuencia despertaba en consignatarios y socios de la Compañía, al evitar en más de una ocasión entrar en el puerto de Avilés (di-

gamos en su favor que quizá por exceso de celo, sabedor de las deficiencias que el puerto presentaba en barra y calado)².

Amador Barbachano, “piloto de la matrícula de Gijón”, mandaba el vapor *Gijón* en 1869, vapor del que era armador su hermano Buenaventura Barbachano.

José Ramón Canal González. Nacido hacia 1843, debe tratarse del hijo de otro José Ramón Canal, natural de Luanco, que fue capitán de buques de vela en los años cuarenta. Estudió Náutica en el Real Instituto Asturiano entre 1854 y 1857, pero no tenemos más datos de él hasta los años setenta en que entró al servicio de la Sociedad de Vapores de Melitón González y Compañía. En 1872 navegaba en el *Asturias* como Piloto, siendo nombrado Capitán del mismo en julio de ese año. Mandó luego el *Barambio*, al menos entre 1877 y 1879, para pasar al *Gijón*, buque que mandó entre 1886 y 1894. Este último año fue nombrado Inspector de buques de la Compañía, encargándose de supervisar las construcciones de los nuevos vapores adquiridos en el Reino Unido, y conducirlos luego a Gijón.

Juan Cavo era natural de Gijón, nacido hacia 1850, y mandó el *Pilar* en los años 1893 y 1894, ejerciendo más tarde de práctico en el Puerto de Gijón (García Morán, 1973: 41).

Juan Antonio Corrales. En el capítulo 5, dedicado a los buques de la Real Compañía Asturiana de

² Varios casos de estas protestas en AHAZ. Así, en carta de 12 de noviembre de 1875, el director de la Real Compañía Asturiana de Minas decía a Melquiades Carreño, consignatario del vapor en Avilés (y ambos socios del mismo): “No me apresuré a mandarle las facturas del *Avilés* porque preveía lo que sucedió después de haberle visto pasar por largo delante de este puerto, sin tomarse la molestia siquiera de hablar con el práctico que iba en busca del vapor, y así tampoco creo que le dará la gana de venir acá a su regreso de Santander, aunque se lo mande el armador, que no manda” (AHAZ, Libro 457, f. 354).



Juan Antonio Corrales, de San Esteban de Pravia, fue capitán del *Arnao* entre 1873 y 1906, ininterrumpidamente (Museo Marítimo de Asturias).

Minas, ya nos ocupamos de este marino de San Esteban de Pravia, que desempeñó el cargo de capitán del vapor *Arnao* desde 1873, fecha de su botadura, hasta su jubilación en 1906, ininterrumpidamente;

también lo hicimos de los innumerables viajes que el barco hizo bajo su mando entre los puertos asturianos y cántabros, llevando carbón y retornando con mineral de zinc.

La continuidad en el desempeño del oficio (34 años en el *Arnao*), y los continuos viajes que el pequeño vapor hacía entre los puertos de Asturias y Santander (Avilés, Gijón, Tina Mayor, San Vicente de la Barquera, Comillas y Requejada), dieron a Corrales una gran popularidad en la zona. *Juanón*, como era conocido entre sus colegas, según leemos en un documento de 1895, gozaba de gran aprecio entre la gente de mar. El documento a que nos referimos es una carta del representante en Gijón de la Real Compañía Asturiana de Minas, en la que se recoge el rumor que había corrido en los primeros días de enero de 1895, dando por perdido al *Arnao*, lo que causaba la natural angustia ante una noticia no confirmada. El agente escribía al director de la Real Compañía, armadora del buque:

“Han venido varios a preguntarme si sabía algo del *Arnao*, y he leído en los periódicos locales el rumor que el Diario de Avilés manifiesta respecto a la pérdida de dicho vapor. La familia del fogonero está atribulada, y como Juanón era tan conocido, todos los capitanes me preguntan el fundamento de aquél rumor”³.

Afortunadamente, el rumor era infundado, de modo que el *Arnao*, y a su mando *Juanón*, siguieron navegando sin novedad. Juan Antonio Corrales se jubilaría el 14 de noviembre de 1906, cubriendo su puesto en el buque su hijo Fermín, del que nos ocuparemos seguidamente. Una nieta de aquél, Genoveva Corrales, a quien el autor ha tenido la satisfacción

³ Carta de Joaquín A. Villaverde, Gijón, a la Real Compañía Asturiana de Minas, de fecha 4 de enero de 1895, AHAZ, Cartas, caja 1386, leg. 1.

de conocer cuando contaba 92 años de edad, y admirar su sentido del humor, recordaba con encendida admiración a aquél marino, que debió de pasar más tiempo de su vida a bordo que en tierra firme; contaba que cuando Corrales, ya retirado y viejo, estaba en cama impedido, y ella entraba en su habitación para hacerle la ritual visita matinal, se mantenía entre abuelo y nieta la siguiente conversación:

“– *Buenos días, abuelito, ¿cómo estás?*

A lo que Corrales, con voz ronca y enérgica, decía por toda respuesta:

– *¿Qué marca el barómetro?*

– *Ay, no lo sé...*—contestaba la nieta—.

– *¿Qué cariz tiene el tiempo?*, seguía el abuelo

– *Ay, no lo sé...*

– *¿Cómo está por el Oeste?*

– *Ay, no lo sé...*

– *Entonces, ¿pa qué os levantáis de la cama!*

Fermín Corrales, hijo del anterior, había empezado su vida de marino acompañando a su padre como piloto en los viajes a Bélgica realizados entre julio y septiembre de 1892; luego continuó enrolado como marinero entre octubre de 1892 y enero de 1893, y de contramaestre desde esa fecha hasta noviembre de 1893. Pasó luego como piloto al vapor *Reocín*, (como ya se dijo, también de la Real Compañía, que se ocupaba preferentemente en transportar mineral de Requejada a Dunkerque y Amberes), cuyo cargo desempeñó entre 1896 y 1901, y fue capitán del mismo desde esa fecha hasta 1906 en que, debido a la jubilación de su padre, pasó a mandar el *Arnao*, siguiendo en él durante algunos años más.

Juan Delor Entrialgo, natural de Gijón, sobrino del afamado capitán de la vela Ramón Delor Margolles, mandó el *José Ramón* entre 1886 y 1889, y más tarde el *Duro* (2.º), a cuyo frente estaba en 1892.

José Ramón Ensuecho Cortina, natural de Gijón, fue quizá el último de una larga saga de marinos. Estudió Náutica en el Real Instituto Asturiano entre 1854 y 1857, y en 1880 mandaba el *Leonor*.

Juan Ferrándiz Zaragoza, nacido hacia 1817, mandó el *Jovellanos* desde 1860 hasta 1867 al menos. En 1861, con motivo de solicitar la renovación de la Real Patente de navegación, declaraba ser “Segundo Piloto de la matrícula de Cádiz”⁴; dos años más tarde, en 1863, firmaba un manifiesto en defensa del puerto de Gijón como “Segundo Piloto graduado de Teniente de Fragata de la matrícula de Cádiz”⁵, y en 1867, de nuevo para renovar la Real Patente como capitán del *Jovellanos*, hacía constar que era “piloto, de la matrícula de Denia, su vecindad”⁶.

Manuel García Morán. Este marino luanquín tuvo la feliz ocurrencia de confeccionar un álbum con los retratos de los barcos en que anduvo —con fotos hechas por M. G. Alonso de las acuarelas pintadas en su mayor parte por José Pineda—, acompañándolos de un breve historial con descripción de los buques y de los avatares en ellos sufridos. Esos textos, deliciosamente glosados por el eminente médico Joaquín García Morán, su sobrino, fueron pos-

⁴ Esc. de 24 de marzo de 1861, not. de Gijón Serapio Caballero, AHMF.

⁵ Folleto “Puerto de refugio en la costa de Asturias”, circulado en 1863 en apoyo del puerto de Gijón, como contestación a otro similar publicado en Luanco (Adaro Ruiz, 1976, T-1: 593).

⁶ Esc. de 6 de febrero de 1867, not. de Gijón Serapio Caballero, AHMF.



Álbum que recoge la vida marítima de Manuel García Morán a través de los retratos de los buques en que anduvo, desde Agregado a Capitán (Museo Marítimo de Asturias).

teriormente editados, y son los que utilizamos para hacer esta breve reseña biográfica⁷.

Los primeros contactos de Manuel García Morán con la navegación, una vez finalizados sus estudios de Náutica, estuvieron vinculados a barcos de vela. Para cubrir los días de mar requeridos, se embarcó como agregado en la corbeta *María* (1887) y luego en el bergantín *Segundo Romano* (1888). Pero los siguientes destinos ya serían en barcos de vapor: el *Cabo Palos* (de la Compañía Ybarra), el *Gijón* (de Melitón González y Compañía) y el *Bilbao*. En to-

⁷ Las notas con que Manuel García Morán acompañó las ilustraciones del álbum sirvieron de base para el discurso de ingreso en el Instituto de Estudios Asturianos de su sobrino Joaquín García Morán, y fueron posteriormente editados (García Morán, 1973). Uno de los tres ejemplares que se hicieron del álbum se custodia en el Museo Marítimo de Asturias (Luanco), gracias a la generosa donación de la familia, por la mediación de Joaquín García Morán (nieto).

dos ellos, sólo estuvo durante breves períodos de tiempo que no excedieron del año 1888. Una vez superado el examen de Piloto, embarcó (no siempre con la categoría de piloto, y por la necesidad de ganar un jornal) en varios veleros, en los que navegó entre 1889 y 1893: la goleta *J. A. U.*, el bergantín *María de la Caridad*, el bergantín-goleta *Fe*, el bergantín *Nuevo Copérnico* y el bergantín-goleta *María de la Caridad* (que mandó como capitán).

Se estrenó como Piloto de vapor en el *Pilar* (de Olavarría y Lozano) en 1893, siendo a continuación contratado por Melitón González y Compañía para sus buques *Covadonga* y *Asturias*, en los que anduvo de piloto y primer oficial en 1895 y 1895-96, respectivamente. El salto a Capitán lo daría en junio de 1896, haciéndose cargo del vapor *Ballesteros*, de 900 toneladas de carga, a cuyo frente estaría hasta febrero de 1898. Semanas después, del 3 de mayo de 1898 a agosto de 1899, pasó a mandar el *Ballesteros* n.º 2.

Abandonó la naviera Ballesteros y Compañía para pasar a la recién constituida Compañía Avilesina de Navegación, S. A., mandando como Capitán el vapor *Pedro Menéndez*, en el que estuvo desde agosto de 1899 a enero de 1900; pasó a continuación a mandar el *Avilés* (2.º), de la misma Compañía, entre abril de 1900 y febrero de 1901, volviendo de nuevo al *Pedro Menéndez*, donde estaría hasta septiembre de 1903.

Teodoro García Rendueles, natural de Gijón, mandó el *La Felguera* en 1878, y el *Palmira* (2.º) de 1883 a 1888.

Ramón Gómez Díaz, natural de Tazones, mandaba el *Velasco* en 1879.

Maximino González Pola estuvo al servicio de la naviera de Melitón González y Compañía: navegó de piloto en el *Asturias*, buque que mandaría en 1872-

73; y pasó luego al *Covadonga*, del que fue capitán entre 1875 y 1886.

Agapito González Suárez, natural de Gijón, estuvo “muchos años” al servicio de la sociedad de vapores Melitón González y Compañía. Fue capitán del *Asturias* en 1884, del *Piles* en torno a 1886, y de nuevo del *Asturias* entre 1888 y 1891. Pasó después al *Covadonga*, buque que mandó hasta su naufragio en 1895. Tras la pérdida del buque, ocurrida por varada cerca de La Puebla de Caramiñal, el Gerente de la Compañía, Florencio Rodríguez, dando muestras de comprensión “teniendo en cuenta las circunstancias especiales en que puede haber colocado la desgracia ocurrida con el *Covadonga* al que fue su capitán, que, por otra parte, ha servido durante muchos años a la Empresa”, propuso a la Junta General, y así fue aceptado, que se le adjudicase el mando del *Barambio*, plaza que estaba vacante por haber pasado su capitán Sergio Piñole al recién adquirido *Carmen*⁸.

José de Guinea González, natural de Gijón, anduvo de piloto en el *Bayo* (2.º) en 1870, y de capitán en el *Adolfo* (1876-77), pero sería en el *Julián* donde estaría más tiempo de capitán (de 1878 a 1892). Pasó en 1899 a mandar el *Pedro Menéndez*, cuyo mando entregó en agosto de ese año a Manuel García Morán, cuando contaba 53 años de edad (García Morán, 1973: 49).

Fernando Jardón era natural de Viavélez, pueblo que, además de afamados carpinteros de ribera, dio también muchos y buenos marinos, tanto de vela como de vapor. De él sólo nos consta que mandó el *Ballesteros*, en 1896.

Eloy Manso, de Gijón, fue capitán del *Asturias* al menos entre 1892 y 1896 (García Morán, 1973: 43).

Bruno Menéndez, mandó el *Carmen* entre 1878 y 1883.

José Antonio Menéndez estuvo vinculado a la naviera de Olavarría: en 1870 andaba de piloto en el *Victoria*, y más tarde mandó el *Cifuentes* (entre 1878 y 1890).

Domingo Menéndez Vigil también mandó buques de Olavarría: en 1872 el *Palmira*, en 1873 el *Duro*, y entre 1878 y 1888 el *Victoria*.

Adriano Muñiz mandó el pequeño vapor *Nalón* entre 1875 y 1885, dando el relevo a **Cayetano Muñiz** (¿su hijo?) que lo mandó desde 1885 a 1893, habiendo estado anteriormente en el *Asturias*.

Santos Muñiz Medio estudió Náutica en el Real Instituto Asturiano entre 1840 y 1843. Al servicio de la naviera de Olavarría, mandó el *Adolfo* en 1870, el *Bayo* en 1872-73, el *Leonor* en 1878 y el *José Ramón* entre 1883 y 1886.

Constantino Muñiz Muñiz, estudió Náutica en el Real Instituto Asturiano entre 1859 y 1862, y fue capitán del *Santa Rosa* en 1884 y del *Piles* en 1894.

Guillermo Navarro Echevarría, de Gijón, estudió Náutica en el Real Instituto Asturiano entre 1859 y 1862, y mandó el *Duro* (2.º) al menos entre 1878 y 1880.

Juan Peláez mandó el *Fátima* al menos durante quince años, entre 1870 y 1885.

Anselmo Víctor Piñole Ovies estudió Náutica en el Real Instituto Asturiano entre 1853 y 1857, y comenzó su carrera navegando en buques de vela: estuvo embarcado en la corbeta *Villa de Avilés*, primero como piloto (entre 1862 y 1864) y luego como capitán (entre 1867 y 1869), curtiéndose en la navega-

⁸ Del Libro de Actas de Melitón González y Compañía, acta de 14 de noviembre de 1896.

ción transoceánica con frecuentes viajes a La Habana. Pasó después a la sociedad de vapores de Melitón González y Compañía, donde mandó varios buques, entre ellos el *Asturias* y el *Gijón*. Una vez retirado, fue nombrado en Junta General de Socios celebrada el 2 de marzo de 1895, miembro de la Comisión Consultiva; ocho meses después, con motivo de la varada del *Covadonga* en La Puebla del Caramiñal, la Compañía “acordó designar una persona de reconocida competencia en el asunto, que saliese al lugar del siniestro”, recayendo en él el nombramiento⁹.

Sergio Piñole Ovies, nacido en 1843, cursó estudios de Náutica en el Real Instituto Asturiano entre 1854 y 1858, empezando su carrera en buques de vela. Mandó el bergantín *Habana* (en cuya propiedad participaba Melitón González) entre 1869 y 1872, con el que hacía uno o dos viajes al año a Ultramar, partiendo de Ribadesella (García López, 2003: 198). Pasó más tarde a la compañía de vapores Melitón González y Compañía, mandando el *Piles*, entre 1877 y 1882, y a continuación el *Barambio*, entre 1883 y 1896. En este último año se le encomendó, como inspector de la Compañía, desplazarse a Gran Bretaña para supervisar la construcción y entrega del *Carmen*, buque que pasaría a mandar tras hacerse cargo del mismo en noviembre de 1896¹⁰.

Nicanor Piñole Ovies también estudió Náutica en el Real Instituto Asturiano, entre 1856 y 1860. Era el menor de los cuatro hermanos (hubo un **Leodegario Piñole Ovies** que también estudió Náutica, pero del que nada más hemos podido saber). Mandó el bergantín-goleta *Saeta* en torno a 1864, y más tarde se



Nicanor Piñole Ovies, trágicamente fallecido en 1878, cuando iba al mando del vapor *Asturias*, en viaje de Barcelona a Bilbao (Museo Piñole).

integró en la sociedad de vapores de Melitón González y Compañía, donde mandó el *Asturias* durante varios años. Precisamente al mando de este buque, cuando hacía el viaje Barcelona-Gijón y a la altura de Tarragona, sufrió el 7 de octubre de 1878 un desgraciado percance —parece que una varada o embarrancamiento a causa de la niebla— que lo afectó tanto que lo llevó a la muerte. Los daños al buque no fueron graves, y después de unos días de trabajos, pudo recuperarse y continuar viaje al mando del Primer oficial,

⁹ Del Libro de Actas de Melitón González y Compañía, acta de 15 de noviembre de 1895.

¹⁰ Del Libro de Actas de Melitón González y Compañía, acta de 14 de noviembre de 1896.



"El entierro del piloto", óleo de Juan Martínez Abades, 1892 (Colección Masaveu). Cuando en 1878 fallece trágicamente Nicanor Piñole Ovies, capitán del vapor *Asturias*, el joven Martínez Abades vive en Gijón, y como la noticia debió de haber tenido gran resonancia en la villa, cabe pensar que el lienzo haya sido pintado inspirado en el triste suceso. Apoya la hipótesis el que, tanto la bandera que cubre el féretro, como la del buque fondeado, son de la Capitanía de Gijón.

el ferrolano **Román Erquicia Santalla**, quien, al hacerse cargo del mando del buque tras la muerte de Nicánor Piñole, hizo la consiguiente protesta de mar ante el Juzgado de Primera Instancia de Tarragona el 7 de octubre, por haber experimentado “los contratiempos, vicisitudes y quebrantos... por la muerte del capitán y otros sucesos”, protesta que ratificó a su llegada a Gijón ante el notario Serapio Caballero el 30 de octubre de 1878¹¹.

Ramón Romero Suárez, natural de Gijón, estudió Náutica en el Real Instituto Asturiano entre 1858 y 1861, y mandó el *Adolfo* entre 1878 y 1880, y el *Leonor* entre 1883 y 1885.

Romualdo Santurio Menéndez estudió Náutica en el Real Instituto Asturiano entre 1843 y 1846. Mandó el *Adolfo* en 1870, y más tarde fue capitán del *Pilar* durante al menos diecisiete años: entre 1876 y 1892.

José Siñeriz, natural de Ortiguera, mandó (como patrón) el *Navia* en 1894-96.

Jacinto Suárez Navaliega, que estudió Náutica en el Real Instituto Asturiano entre 1850 y 1853, mandó el *Anselmo* entre 1878 y 1892. Suponemos que sea el mismo que hemos citado en el capítulo 5 como propietario del vapor *Cádiz* (1865-1872), y que quizás haya mandado durante esos años.

Antonio Suárez Pola era natural de Luanco, y cursó estudios de Náutica en el Real Instituto Asturiano entre 1834 y 1837. Fue socio promotor de la naviera Melitón González y Compañía y miembro de la Comisión Consultiva de la misma. Había sido ca-

pitán de barcos de vela –entre ellos la fragata santanderina *Pombo*–, y al servicio de la naviera gijonesa se encargó de la supervisión de la construcción en Gran Bretaña y su posterior traslado a Gijón de los buques *Asturias* (1869) y *Covadonga* (1870); mandó también, ocasionalmente, el *Piles* (1874).

Guillermo Suárez, de Gijón, fue piloto y capitán del *Ballesteros n.º 2*, relevando en el mando a Manuel García Morán en agosto de 1899 (García Morán, 1973: 47).

Juan del Valle, natural de Tazones, mandó el *Asturias* en 1869-70 y el *Covadonga* en 1872-73.

Faustino Vigil mandó el *Palmira* en 1878-80, el *Duro* (2.º) de 1883 a 1889 y el *Cifuentes* en 1892.

Dionisio Vives Acebal, que había mandado el bergantín-goleta *Langreo*, fue el primer capitán del *Jovellanos* (1857-58), y años más tarde, en 1872, mandó el *Elcano*.

Otros Capitanes asturianos que mandaron vapores de otras matrículas, fueron: **Domingo Jardón**, del occidente asturiano, que mandó el *María Gertrudis* entre 1888 y 1896; **Ulpiano Carriles**, de Gijón, que fue capitán del sevillano vapor *Macarena* (García Morán, 1973: 42); **Avelino Carriles**, que lo fue del *Bayonés*, de Bilbao, en 1888-90; y **José Viña Santamarina**, de Viavélez, que mandó el *María del Carmen*, de Santander, en 1883.

Hubo también un numeroso grupo de **pilotos vascogados** que mandaron vapores de la matrícula asturiana, la mayoría de ellos vinculados a la naviera de Duro-Olavarría: **Ángel Alcatena Uribe**, capitán del *Vivar* en 1872; **José Anasagasti**, natural de Bilbao, capitán del *Carpio* en 1877; **Francisco Beitia**, capitán del *Adolfo* en 1862; **Florencio Belaúnde Arambarri**, capitán del *Bayo* (2.º) hasta abril de 1870, y del *Felguera* en 1876-78; **Sotero Echevarría**, capitán del *Pilar* en 1874-75, y del *Sofía* en 1880-86; **José Eguibu-**

¹¹ Caja 16709, f. 1275, AHA. Joseph Conrad, que como marino fue testigo de este tipo de percances, afirma en *El espejo del mar* que “La varada le produce al marino, más que ningún otro lance, una sensación de estrepitoso y rotundo fracaso. Hay varadas y varadas, pero puedo decir con absoluta certeza que el noventa por ciento de ellas son casos en los que un marino, sin deshonra, puede muy bien pensar que más le valiera estar muerto... Es el capitán quien mete el barco en tierra; somos *nosotros* los que lo sacamos”.

ru, capitán del *Carmen* en 1885; José Nicolás Gambe y Landaide, vecino de Bilbao, capitán del *Villa de Madrid* en 1870; Pablo García Echave, vecino de Abando, capitán del *Asturias* en 1887-87 y del *Covadonga* de 1888 a 1894; Telesforo Garay Olavarría, capitán del *Palmira* en 1869; Emilio Landáburu, natural de Bilbao, capitán del *Gijón* en 1888 (García Morán, 1973: 18) y del *Lope de Vega* en 1891; Julián Laucerica Gabica, capitán del *Adolfo* en 1864, del *Bayo* de 1864 a 1869, del *Bayo* (2.º) desde abril de 1870, y del *Arana* desde 1871; Nicolás de Learreta, capitán del *Ballesteros n.º 2* en 1898; Antonio Menchaca Olaguibel, capitán del *Duro* en 1870, y del *Victoria* de 1871 a 1875; Pedro Monasterio Iradi, de Bermeo, capitán del *Calderón* en 1872-73; Pedro Sagre Recacoechea, capitán del *Victoria* en 1869-70, del *Cifuentes* en 1870 y del *Pedro J. Pidal* en 1874.

Hasta aquí, los marinos de los que hemos podido documentar su naturaleza o vecindad. Fuera quedan otros habituales, pero de los que no nos consta procedencia: Juan Fernández, capitán del *Reocín* entre 1875 y 1895; Emilio Fernández del Castillo, capitán del *Cervantes* en 1872; M. A. Rodríguez, capitán del *Andrade* en 1888; José Sánchez, capitán del *Canosa* en 1886 y del *Mieres* en 1899; Guillermo Suárez, capitán del *Ballesteros n.º 2* en 1899; Marcelino Valdés, capitán del *Pedro Menéndez* y del *Oviedo* en 1900; Enrique Viquera, capitán del *Bayo* (2.º) en 1871-72.

3. CONSIGNATARIOS Y AGENTES

En el primer tomo de esta *Historia de la Marina Mercante Asturiana* (García López, 2003) hemos hecho un recorrido por los consignatarios y agentes mediadores presentes en los puertos asturianos entre 1840 y 1880, y como estos años se solapan en parte con el período que ahora estudiamos, a ese trabajo

nos remitimos por lo que se refiere a estas fechas para evitar su repetición. Aquí nos ocuparemos de las casas que se crearon en el último tercio del siglo XIX, y de algunas de las ya conocidas que ampliaron sus negocios en esas décadas. Todas ellas tuvieron en común un aumento de sus operaciones, condicionadas por los nuevos usos que imponía el vapor. Con carácter general, probablemente se podrá decir que fueron menos *familiares* y más societarias, menos genéricas y más especializadas, en lógica correspondencia con las circunstancias del entorno en que se hubieron de desenvolver.

El crecimiento del tráfico portuario fue dando lugar a nuevas incorporaciones de intermediarios que, en muchos casos, ya no obedecían al modelo tradicional de comerciantes polivalentes (comerciantes o almacenistas, que al mismo tiempo realizaban labores de consignación y tránsito), sino que se fue generando una cierta especialización. En las últimas décadas del siglo se fundaron, sobre todo en Gijón, casas para dedicarse de manera específica y exclusiva a los giros estrictamente relacionados con la mediación en actividades marítimas, es decir, consignación, fletamento, tránsito, alijos, trasbordos, agencia de aduanas, seguros,... La especialización se producía como una consecuencia —o más bien como una exigencia— del aumento del volumen y complejidad de las operaciones de mediación.

Como hemos visto en los capítulos precedentes, en los años sesenta del siglo XIX se asiste en Asturias a una decidida incorporación del vapor a la navegación comercial, de modo que a principios de la siguiente década la transición de la vela al vapor podía considerarse ya hecha en el cabotaje, transportando los barcos de hélice gran parte del volumen de los géneros de comercio. Y ya en los ochenta el vapor era claramente dominante, refugiándose la vela en tráficlos cuasimarginales.

El paso de la vela al vapor trajo muchas novedades, entre ellas las de aumento del tamaño y rapidez de los buques. El volumen de las cargas transportadas y el tiempo empleado en el recorrido iban a imponer nuevos comportamientos en la consignación, y eso se iba a notar en la organización y configuración de las firmas que a ello se dedicaron. En Asturias —y sobre todo en Gijón, cuyo puerto concentraba la mayor parte del comercio marítimo— asistimos a la consolidación y ampliación de algunas de las casas tradicionales, y a la irrupción de otras nuevas, con la ya apuntada característica de una mayor especialización.

Pasemos ya a relacionar las casas más importantes que, a falta de otra referencia cuantitativa, las juzgaremos por la duración y el rastro documental dejado. Las ordenaremos en función de la fecha de su constitución o de su aparición en la actividad.

Agustín Alvargonzález Cifuentes (Gijón). Fue continuador desde 1861 de la casa de comercio de su padre, Toribio Alvargonzález Pérez de la Sala, cuyos negocios potenció y amplió. Lo hemos citado como uno de los promotores y gestores de la naviera Melitón González y Compañía, realizando simultáneamente operaciones de consignación y tránsito. Tras su fallecimiento en 1885, el establecimiento continuó bajo la razón **Viuda e Hijos de Agustín Alvargonzález, S. en C.**; para entonces la casa había acumulado un patrimonio neto estimado en 508.000 pesetas, en el que participaba la viuda y los nueve hijos¹². En 1894, tras el fallecimiento de la viuda, se produjo un nuevo cambio de denominación, pasando a convertirse en **Hijos de Agustín Alvargonzález, S. en C.**, girando con un capital de 327.965 pesetas¹³.

¹² Esc. de 27 de junio de 1888, not. Antonio García Mon, caja 16862, f. 501, AHA.

¹³ Esc. de 29 de junio de 1894, not. Antonio García Mon, caja 26546, f. 576, AHA.



Membrete de Melquíades Carreño, uno de los más activos consignatarios del puerto de Avilés (Archivo Histórico de Asturiana de Zinc).

Olavarría (Gijón). Nos remitimos al capítulo 3, en el que nos ocupamos de la llegada a Gijón de José Ramón de Olavarría, como agente de Duro y Compañía para encargarse del movimiento marítimo de la misma y administrar el *Adolfo*, su primer buque a vapor. José Ramón de Olavarría era, en realidad, empleado de esa firma, pero lo incluimos aquí por realizar funciones de consignación y tránsito de buques, por cierto con intensa actividad, dada la vinculación de la fábrica siderúrgica con el puerto de Gijón, por el que entraban los minerales y salía su producción de hierros. Su hijo Óscar (de Olavarría Lozano), aunque dio el salto a la profesión de naviero, también continuó y amplió la dedicación de su padre, haciendo las veces de agente y consignatario (por ejemplo, de la naviera Antonio López y Cía. - Compañía Trasatlántica).

Melquíades Carreño (Avilés). Desde 1863 actuó como consignatario y agente mediador en todos los asuntos marítimos, llegando a ser su casa la más importante de Avilés. Fue consignatario del vapor *Avilés* y representante de la Real Compañía Asturiana de Minas, y en 1899 uno de los promotores de la Compañía Avilesina de Navegación, S. A., de la que fue consejero.

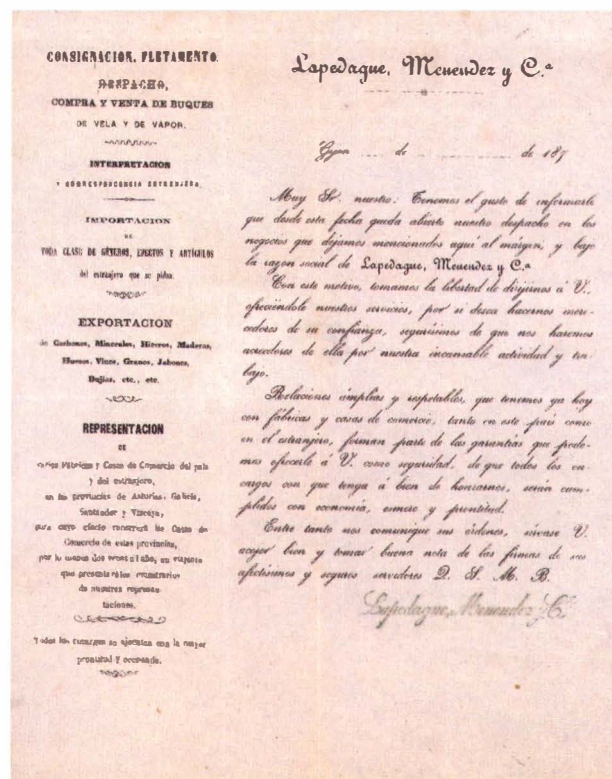
Francisco J. Junquera Pla (Gijón). No tenemos constancia cierta de la fecha de comienzo de su actividad, que situamos en los años sesenta, cuando ya se dedicaba bajo su sola firma a “comisiones, consignaciones, tránsito y cualquier otro negocio industrial o mercantil”. Tras su fallecimiento en 1891 continuó con el negocio su viuda, Gervasia de la Llana, asociada a su yerno Adolfo Trapote Legeren como socio industrial, girando bajo la razón Viuda de Francisco Junquera y Compañía, S. R. C.¹⁴. En 1895, Lorenzo Junquera Llana sustituye a su madre, cambiando la razón social a Junquera y Trapote, para seguir dedicándose a los mismos negocios¹⁵.

Lapedagne, Menéndez y Compañía, S. R. C. (Gijón). Es esta una casa que se fundó para cubrir un amplio espectro comercial. Se constituyó en 1871 para dedicarse a la consignación, fletamento y despacho de buques; pero también a la importación y exportación de “toda clase de géneros, efectos y artículos”, en particular “carbones, minerales, hierros, maderas, huesos, vinos, granos, jabones, bujías...”. Incluso se ofrecían para la interpretación y correspondencia extranjera (el socio Lapedagne era de nacionalidad francesa), así como al comercio en comisión para el resto de las provincias del Norte¹⁶. La sociedad fue disuelta el 23 de noviembre de 1875 para reconstituirse un mes después como Lapedagne y Compañía, entre José Lapedagne Delgado (socio industrial) y Ramón Álvarez Álvarez, aportando este último el capital social

¹⁴ Esc. de 15 de enero de 1892, not. Evaristo de Prendes, caja 24437, AHA.

¹⁵ Esc. de 15 de enero de 1895, not. Evaristo de Prendes, caja 24449, AHA.

¹⁶ Circular (sin fechar) en AHAZ, Cartas, caja 1286, leg. 16.

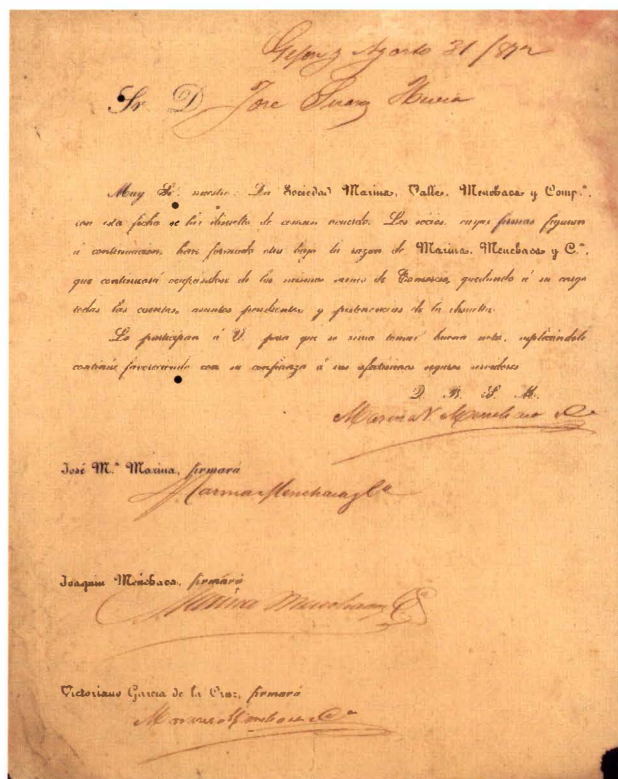


Circular de Lapedagne, Menéndez y Compañía, anunciando la apertura de su agencia de negocios en 1871 (Archivo Histórico de Asturiana de Zinc).

de 7.500 pesetas; poco duraría la sociedad, que fue disuelta en 1877¹⁷.

Marina, Valle, Menchaca y Compañía, S. R. C. (Gijón). José María Martínez Marina Sanz, Alejandro del Valle Pérez, Joaquín Menchaca González y Victoriano García de la Cruz, que tenían sendas casas

¹⁷ Escs. de 26 de noviembre de 1874, 20 de diciembre de 1875 y 27 de marzo de 1877, not. Serapio Caballero, cajas 16698, 16700 y 16705, fols. 563 y 1065, AHA.



Circular fechada en 31 de agosto de 1872 comunicando modificación de la razón social de Marina, Valle, Menchaca y Compañía (Seminario Gonzalo Anes).

de consignación y fletamentos en Gijón, se unen en 1863 formando la sociedad de referencia. Establecen el escritorio en el local que venía ocupando la casa de Marina, con el objeto de “dedicarse al ramo de comercio reducido a compras y ventas por cuenta propia y en comisión de toda clase de efectos, consignaciones de tránsito y fletamento de buques”¹⁸. En

¹⁸ Esc. de 13 de marzo de 1863, not. Pedro Álvarez, caja 16746, AHA y circular de fecha 1 de marzo de 1863, AHAZ, Cartas, caja 1256, leg. 12.

1872 se disuelve la sociedad, formándose otra denominada **Marina, Menchaca y Compañía**, en la que participan José María Martínez Marina, Joaquín Menchaca González y Victoriano García de la Cruz, que continúa ocupándose de los mismos negocios¹⁹, al tiempo que el otro socio, Alejandro del Valle, se establece por su cuenta.

Nuevamente en 1894 se disuelve la sociedad, ahora por la separación de Joaquín Menchaca y Victoriano García de la Cruz que se establecen por su cuenta como **Menchaca y Cruz**. Mientras, José María Martínez Marina Sanz continúa el negocio con sus hijos Eduardo y Luis (Martínez Marina López), que forman la sociedad **Marina e Hijos, S. R. C.** para continuar dedicándose al “comercio de compra venta por cuenta propia y en comisión, consignaciones y fletamentos”, con un capital de 3.000 pesetas²⁰. Un año después, en 1895, quizá por fallecimiento o retirada de José María Martínez Marina, se recompone la sociedad bajo la razón **Hijos de Marina** (Eduardo y Luis Martínez Marina López), con un capital de 2.000 pesetas²¹.

Un sobrino de éstos y de Óscar de Olavarría, José Ramón Martínez Marina Olavarría, constituye en 1899 con Agustín López Zuazua la sociedad **E. Marina y Compañía, S. R. C.**, para realizar “comercio general por cuenta propia y en comisión, consignaciones, tránsito y fletamento de buques”, con una duración de cinco años y 5.000 pesetas de capital²².

¹⁹ Circular de fecha 31 de agosto de 1872, AHAZ, Cartas, caja 1291, leg. 19.

²⁰ Esc. de 25 de septiembre de 1894, not. Evaristo de Prendes, caja 24448, AHA.

²¹ Esc. de 23 de septiembre de 1895, not. Evaristo de Prendes, caja 24451, AHA.

²² Esc. de 26 de diciembre de 1899, not. Evaristo de Prendes, caja 67423, AHA.

Alejandro del Valle (Gijón), socio de la casa Marina, Valle, Menchaca y Compañía, se separa en 1873 para establecerse por su cuenta y dedicarse a los mismos negocios de consignación y tránsito²³.

Aza, Buylla y Díaz (Gijón) fue una de las casas de mayor duración, aun cuando variaron las personas que la formaron. La primera formulación social la constituyeron Ulpiano Aza López, Restituto Álvarez Buylla y Francisco Díaz. En 1871 la casa pasó a girar como Aza y Buylla, al separarse Francisco Díaz, que se establecía por su cuenta bajo la razón Francisco Díaz y Compañía, S. en C. En 1882, al fallecer Restituto Álvarez Buylla, se deshace la sociedad, continuando Ulpiano de Aza bajo su sola firma, hasta 1885 en que se retira, dejando el negocio en manos de Joaquín A. Villaverde.

Apolinar Menéndez Acebal (Gijón) era titular de una “agencia de negocios mercantiles marítimos y terrestres, de aduana y tránsitos” en los años setenta. A su fallecimiento den 1884, su viuda Etelvina Suárez Navaliega forma sociedad con un empleado, Félix Suero Rodríguez, pasando a girar como Viuda de Apolinar Menéndez Acebal y Compañía, S. R. C., con un capital de 2.000 pesetas que aportó la viuda²⁴.

Casiano H. García y Compañía, S. R. C. (Gijón). Se constituyó en 1881 para ocuparse de la “gestión de negocios mercantiles y marítimos, consignaciones, tránsitos, aduanas,...”, entre Casiano Hipólito García, que aportaba el capital de 2.500 pesetas, y Jesús Menéndez Fernández, como socio industrial²⁵.

Mes y día	Quantidad	Unidad	Precio	Pesetas	ct.
Junio 7	1858	Carbon labado de 10"	4.35	8082	30
" 30	1913	Id. Id. id. id.		8321	53
Julio 7	1325	Id. id. id. id.		6068	45
" "	1323	Id. id. id. id.		5755	03
" "	1890	Memudo labado	2.25	4252	50
" 16	1313	Id. id. id. id.		2955	15
" 28	1300	Todo uno labado	3.35	4365	00
" 29	1298	Galleta limpia	3.10	4023	80
Ag. 12	1354	Todo uno labado	3.35	6212	94
		Total Rvon.		50.026	51
		Bajan			
Junio 11	149	Sellier	8082.30		
" 28	14	idem	12143.35		
		Saldo a n. favor Rvon.		29800	56

En 1.º Agosto 1884
Aza, Buylla y Díaz

Factura de Aza Buylla y Díaz (Archivo Histórico de Asturiana de Zinc).

Fermín Suárez y Compañía, S. en C. (Gijón). Sociedad constituida en 1882 entre Manuela Suárez Solar, que aportaba el mobiliario de oficina, y Fermín Suárez Rodríguez, que aportaba 3.000 pesetas en efectivo, para dedicarse al “comercio de granos, comisiones y consignaciones”²⁶.

²³ Circular de 1 de enero de 1873, AHAZ, Cartas, caja 1295, leg. 26.

²⁴ Esc. de 24 de marzo de 1884, not. Serapio Caballero, caja 16720, f. 259, AHA.

²⁵ Esc. de 18 de febrero de 1881, not. Serapio Caballero, caja 16714, f. 153, AHA.

²⁶ Esc. de 16 de enero de 1882, not. Evaristo de Prendes, caja 16812, AHA.



Membrete de Vicente Pérez Valdés (Archivo Histórico de Asturiana de Zinc). En 1885 constituyó sociedad para dedicarse a consignaciones, y disuelta ésta, continuó bajo su sola firma especializándose en la exportación de carbones.

Salcedo y Compañía, S. en C. (Gijón). Se constituye en 1883 (no confundir con la naviera de igual nombre) para “compraventa de géneros de toda clase, consignaciones, tránsitos, depósitos, agencia de Aduanas y demás asuntos análogos”, con un capital social de 25.000 pesetas y un plazo de 5 años. Eran socios comanditarios José Cienfuegos-Jovellanos García, abogado, que aportaba 10.000 pesetas y Antonio Rodríguez San Pedro y Díaz Argüelles, farmacéutico, con otras 10.000 pesetas. El tercer socio, José Bernardo Salcedo Díaz, que sería gerente (colectivo) y administrador, aportaba las 5.000 pesetas restantes²⁷.

Fernández y Baras, S. R. C. (Gijón). Sociedad fundada en 1883, entre Francisco Fernández Fernández y Manuel Baras Llera para “despacho de buques, agencia de negocios de navegación, cargas y descargas, alijo de embarcaciones y demás negocios”, que tendría vida efímera pues se disolvería un año y medio más tarde²⁸.

²⁷ Esc. de 23 de agosto de 1883, not. Antonio García Mon, caja 16852, f. 643, AHA.

²⁸ Escs. de 4 de mayo de 1883 y 2 de octubre de 1884, cajas 16718 y 16721, fols. 474 y 950, AHA.



Membrete de la agencia de Calixto Alvargonzález y Compañía (Archivo Histórico de Asturiana de Zinc).

José Ramón González Tuero (Gijón). El 5 de junio de 1883 se había constituido **José R. González y Compañía** para negocio de consignaciones, comisiones y agencia de aduanas, pero el 21 de marzo de 1884 se declaró disuelta, continuando en adelante José Ramón González bajo su sola firma²⁹.

Valdés, Gutiérrez y Compañía, S. R. C. (Gijón). Constituida en 1885 con un capital de 75.000 pesetas aportado por Vicente Pérez Valdés (35.000 pesetas), Juan Gutiérrez Obeso (20.000 pesetas) e Ignacio Balmori Suero (20.000 pesetas), con el objeto de realizar “operaciones mercantiles de compraventa de géneros del reino, extranjeros, coloniales y comisiones, consignaciones y tránsito”³⁰. En la década siguiente, la casa giraba bajo la sola firma de Vicente Pérez Valdés.

Calixto Alvargonzález y Compañía, S. R. C. (Gijón). Se constituye esta sociedad en 1885, con el objeto de realizar “compra-venta de carbones y minerales, comisiones, consignaciones y tránsito”, con un capital

²⁹ Esc. de 21 de marzo de 1884, not. Antonio García Mon, caja 16854, AHA.

³⁰ Esc. de 5 de marzo de 1885, not. Evaristo de Prendes, caja 16823, AHA.

de 50.000 pesetas que aporta Eduardo Martínez Marina, siendo Calixto Alvargonzález Landeau socio industrial y administrador³¹. Unos años más tarde, en 1891, en vista de los malos resultados (el balance en esa fecha arrojó una pérdida de 16.040 pesetas), ambos socios acordaron disolver la sociedad, haciéndose cargo del negocio Calixto Alvargonzález, e indemnizando a Eduardo Martínez Marina, que de este modo se separaba del negocio. En la misma fecha se protocoliza una nueva sociedad que va a girar con la misma razón social, pero ahora establecida entre Calixto Alvargonzález y Felipe Menéndez-Jove Huergo, que venía siendo apoderado de la firma desde 1887. La nueva sociedad partía con un capital más reducido, 20.000 pesetas, en el que participaban los dos socios a partes iguales³².

J. Suárez Llanos, S. en C. (Gijón). Constituida el 12 de julio de 1892 entre Julián Suárez Llanos y Víctor Fernández Carbajal para dedicarse a “comisiones, consignaciones, tránsito, agencia de aduanas,...”, con un capital de 5.000 pesetas aportadas por ambos socios por mitad³³. En 1899 se anuncia en solitario Víctor Fernández Carbajal.

Fernández, Sánchez y Compañía, S. R. C. (Gijón). Se constituye esta sociedad en 1893 entre Casimiro Fernández Escandón, dueño de un comercio de víveres (cuya aportación en géneros se valoró en 50.000 pesetas) y José Sánchez Huerta (que aportó 25.000 pesetas en efectivo), con el concurso de Ruffo Sala García (posiblemente socio industrial). Van a dedicarse a la “compraventa de ultramarinos y

consignación” y en 1895 Casimiro traspasará su parte a José Sánchez³⁴.

Ballesteros y Compañía (Gijón). Sociedad constituida en 1893 por los hermanos Enrique y Ceferino Ballesteros Alba para dedicarse al “desempeño de comisiones, consignaciones, agencias, despacho de asuntos de Aduana y cualquier otro negocio mercantil...”, con la participación en el capital social de Serafín y Lázaro Ballesteros Vicente. Más información en el capítulo 6, donde se han considerado con amplitud, tanto esta casa como la que citamos a continuación.

E. Ballesteros y Compañía (Avilés). Fundada en 1894 por Serafín Ballesteros Vicente y sus hijos Enrique y Ceferino Ballesteros Alba, “para el desempeño de comisiones y consignaciones, despacho de buques y Aduana”, que se ampliaría al comercio de carbones y sal. El capital, 6.000 pesetas, fue aportado por terceras partes.

Menchaca y Cruz (Gijón). Como hemos visto páginas arriba, Joaquín Menchaca González y Victoriano García de la Cruz, antiguos socios de Marina, Valle, Menchaca y Compañía (constituida en 1863), se separan de ella en 1894 y forman esta sociedad para seguir desarrollando el mismo tipo de negocios que venían realizando³⁵.

Junquera y Trapote (Gijón). Continuada de la antigua de Francisco Junquera Pla. La formaron en 1895 Adolfo Trapote Legeren y Lorenzo Junquera Llana (hijo del fundador), declarando como objeto

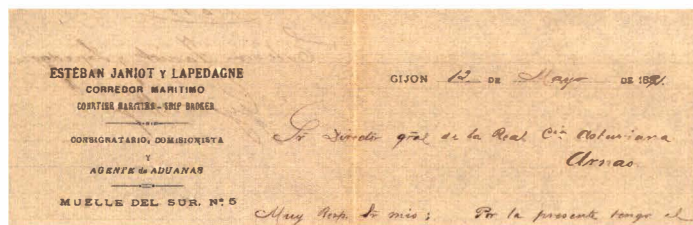
³¹ Esc. de 1 de abril de 1885, not. Evaristo de Prendes, caja 16823, AHA y Reg. Merc. Libro 2.º, hoja 12.

³² Esc. de 17 de junio de 1891, not. Evaristo de Prendes, caja 16842, AHA.

³³ Esc. de 12 de julio de 1892, not. Evaristo de Prendes, caja 24439, AHA.

³⁴ Escs. de 27 de mayo de 1893 y 21 de febrero de 1895, not. Antonio García Mon, cajas 26544 y 26548, AHA.

³⁵ Esc. de 1 de mayo de 1894, not. Evaristo de Prendes, caja 24447, AHA.



Membrete del corredor y consignatario Esteban Janiot y Lapedagne “inteligente en idioma francés” (Archivo Histórico de Asturiana de Zinc).

social la realización de “comisiones, consignaciones y tránsito”³⁶.

Martínez y Conde, S. R. C. (Gijón). Sociedad constituida en 1896 entre José Martínez de la Vega Rivero y Matías Conde García, para la realización de “comisiones, representaciones y despacho de Aduana”, con un capital de 10.000 pesetas, aportadas por José Martínez³⁷.

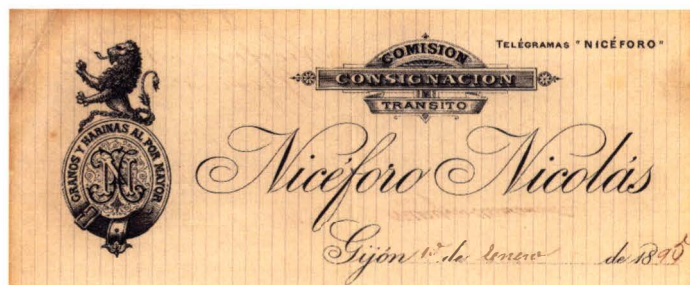
Dindurra, Izaguirre y Compañía, S. R. C. (Gijón). Constituida en 1896 para “comisiones, representaciones y consignaciones” entre Manuel Sánchez Dindurra, Gregorio Mayoral Izaguirre y Enrique Bello Ferrer, con un capital de 6.000 pesetas que aportó Dindurra³⁸.

Félix Valdés y Compañía, S. en C. (Gijón). Sociedad constituida en 1898 con un capital social de 5.000 pesetas entre Félix Valdés Cifuentes (abogado, que aportaba la mitad del capital, y asumía la responsabilidad de socio colectivo), Félix Herrero Vázquez (empleado, que aportaba el resto del capital y sería

³⁶ Esc. de 15 de enero de 1895, not. Evaristo de Prendes, caja 24449, AHA.

³⁷ Esc. de 31 de agosto de 1896, not. Marino Reguera, caja 26558, f. 1086, AHA.

³⁸ Esc. de 17 de marzo de 1896, not. Antonio García Mon, caja 26550, f. 276, AHA.



Membrete de Nicéforo Nicolás, que compaginaba los negocios marítimos con el comercio de granos y harinas (Archivo Histórico de Asturiana de Zinc).

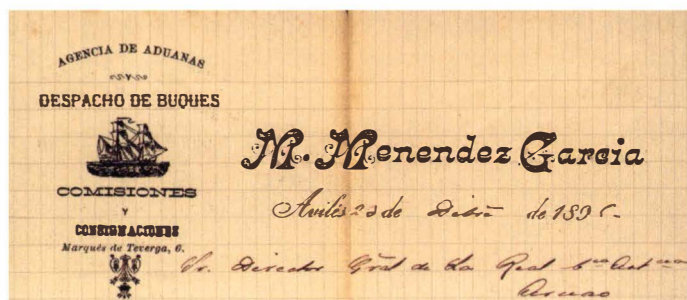
socio comanditario) y Felipe Requejo González (que no aportaba capital, figurando como socio industrial), para dedicarse al “comercio por cuenta propia y en comisión y consignaciones”³⁹.

Somines y Ruiz, S. R. C. (Avilés). Sociedad constituida en 1899 para llevar a cabo “consignación de buques y mercancías y compra y venta de maderas y carbones”, entre Darío García Somines, ingeniero, y Ramón Ruiz-Gómez Sanz Crespo, con un capital de 10.000 pesetas que aportaban por mitad⁴⁰.

Suárez, Pazo y Compañía (Gijón). Los hemos visto más arriba como navieros. En el álbum *Gijón y la Exposición de 1899* se anunciaban como armadores y consignatarios. En sus oficinas de la Plaza del Marqués se ocupaban de atender el “servicio regular entre todos los puertos de la costa cantábrica para cargamentos de carbón y carga general por los vapores *Langreo, Mieres, Aller* (de los que eran propietarios), más los *Amalia, María Gertrudis, María del Carmen y María Cruz*”.

³⁹ Esc. de 31 de marzo de 1898, not. Evaristo de Prendes, caja 26390, AHA.

⁴⁰ Esc. de 12 de marzo de 1899, not. Simón de Barañano, caja 67358, f. 503, AHA.



Membrete de M. Menéndez García (Avilés), consignatario y agente de la Real Compañía Asturiana de Minas (Archivo Histórico de Asturiana de Zinc).

Las firmas hasta aquí citadas son sólo una parte de las que en el último tercio del siglo XIX realizaron funciones de mediación como consignatarios y agentes, y si las hemos reseñado ha sido por disponer de alguna información sobre la fecha de su constitución, socios, capital fundacional, forma jurídica, etc. Pero sin duda hubo más; de algunas nos consta su existencia por aparecer en diversas fuentes publicitarias, sin más referencia que sus nombres y sus dedicaciones. Así, en Gijón: **Francisco Lanquine**, que en su despacho de la calle del Instituto ejercía de agente para todos los negocios de exportación, comisión y tránsito; **Máximo Martínez**, agente de aduanas, comisiones, tránsito, consignaciones y fabricante de sidra champagne; **Esteban Janiot**, que además de consignatario y comisionista, se anunciaba como corredor marítimo; **Ramón A. Álvarez**, agente de aduanas, comisiones, tránsito y consignaciones; **Nicéforo Nicolás**, que efectuaba “consignación y tránsito” paralelamente a su principal dedicación de “granos y harinas al por mayor”; **Manuel G. Cienfuegos**, que realizaba “consignaciones y tránsitos; embarque de carbones minerales y compraventa de pinos y tablas para minas”. M. Me-

néndez García (Avilés), con “agencia de aduanas, despacho de buques, comisiones y consignaciones”. En fin, otros varios que se anunciaban en *Gijón y la Exposición de 1899* como consignatarios o agentes de Aduanas eran: **Joaquín García**, **Antonio G. Díaz**, **Eustaquio Suárez**, **Sabino Acebal**, **José Ramón González**, **Ángel G. Posada**,...

A los anteriores habría que añadir, como hemos dicho, las compañías navieras. Hemos citado a Olavarría y a Suárez, Pazo y Compañía, pero se dedicaban también a este tipo de intermediación, en mayor o menor medida, todas las demás navieras, realizando en sus oficinas operaciones de consignación, comisiones, tránsito, gestión de Aduana y, en general, cualquiera de los múltiples asuntos relacionados con el comercio marítimo.

Aun cuando hay mucha variedad formal y muchas diferencias entre las firmas reseñadas, podemos generalizar algunos rasgos de estas empresas de negocios marítimos. Uno de ellos es el pequeño volumen del capital escriturado, que en la inmensa mayoría debía de limitarse a la cobertura del mobiliario de un pequeño escritorio. Otro es la escasa duración de sus negocios, o, mejor dicho, la variabilidad de las personas que las componían, cuestión relacionada con lo dicho anteriormente, es decir, por tratarse de negocios en los que primaba la gestión personal, y por tanto se hacían y deshacían sin complicaciones legales ni liquidativas.

Indudablemente, el tránsito marítimo generó en los puertos de Gijón y Avilés numerosos efectos inducidos, siendo los embarques de carbón la base de esa animación.

4. APÉNDICE: LOS BARCOS Y SUS CAPITANES

Ya que antes hemos reseñado a los capitanes, haciendo referencia a sus biografías profesionales, hagámoslo ahora al revés, de modo que se resume el historial de los barcos en función de quienes los mandaron. Los huecos que aparecen en las fechas obedecen a falta de datos, pero sin duda muchos de esos huecos habrán sido cubiertos por los capitanes que figuran en períodos anteriores o posteriores, de modo que es posible que la sucesión de capitanes que reseñamos se aproxime mucho a lo que fue la nómina completa.

Buques de Acebal Laviada-MacAndrew

Cervantes: Emilio Fernández del Castillo, 1872

Góngora: Manuel Larrauri, 1873

Bilbao: José Ramón Canal, 1888

Calderón: Pedro Monasterio Iradi, 1872-73

Vivar: Ángel Alcatena Uribe, 1872

Carpio: José Anasagasti, 1877

Buques de Duro-Olavarria

Adolfo: Francisco Beitia, 1862; Julián Lauceric, 1864; Santos Muñiz, 1870; Romualdo Santurio, 1870; José Guinea, 1876-1877; Ramón Romero, 1878-1880

Bayo: Julián Lauceric, 1864-1869

Victoria: Pedro Sagre, 1869-1870; Antonio de Menchaca, 1871-1875; Domingo Menéndez, 1878-1888.

Duro: Antonio de Menchaca, 1870; Domingo Menéndez, 1873.

Bayo (2.º): Julián Lauceric, 1870; Florencio Belaúnde, 1870; Enrique Viquera, 1871-72; Santos Muñiz, 1872-73.

Fátima: Juan Peláez, 1870-1885.

Palmira: Telesforo Garay, 1869; Domingo Menéndez, 1872; Faustino Vigil, 1878-1880.

Cifuentes: Pedro Sagre, 1870; José Antonio Menéndez, 1878-1890; Faustino Vigil, 1892.

Sofía: V. Alonso, 1873-1878; Sotero Echevarría, 1880-1886.

Arana: Julián Lauceric, 1871.

Pedro J. Pidal: Pedro Sagre, 1874.

Carmen: Bruno Menéndez, 1878-1883; José de Eguiburu, 1885.

Pilar: Sotero Echevarría, 1874-75; Máximo San Vicente, 1875; Romualdo Santurio, 1876-1892, Juan Cavo, 1893-94.

Leonor: Santos Muñiz, 1878; José Ramón Ensúcho, 1880; Ramón Romero, 1883-85; Bernardino García, 1888-89.

Julián: José de Guinea, 1878-1892.

Nalón: Adriano Muñiz, 1875-1885; Cayetano Muñiz, 1885-1892.

Anselmo: Jacinto Suárez Navaliega, 1878-1892; Joaquín González, sólo julio 1889.

Duro (2.º): Guillermo Navarro Echevarría, 1878-1880; Faustino Vigil, 1883-1889; Juan Delor, 1892.

Felguera: Florencio Belaúnde, 1876-1878; Teodoro García Rendueles, 1878.

José Ramón: Santos Muñiz, 1883-1886; Juan Delor, 1886-1889.

Palmira (2.º): Teodoro García Rendueles, 1883-1888.

Buques de Melitón González y Compañía

Asturias: Juan del Valle, 1870; Anselmo Piñole, 1872; José Ramón Canal González, julio 1872; Maximino Pola, noviembre 1872-1873; Nicanor Piñole, 1878; Román Erquicia Santalla, 1878-1879; Agapito González Suárez, 1884; Pablo García Echave, 1887-1888; Agapito González Suárez, 1888-1891; Eloy Manso, 1892-1896.

Covadonga: Juan del Valle, 1872-73; Maximino González Pola, 1875-1886; Pablo García Echave, 1888-1894; Agapito González Suárez, 1894-1895.

Piles: Sergio Piñole, 1877-1882; Agapito González Suárez, 1886; Constantino Muñiz, 1894.

Gijón: Anselmo V. Piñole, 1880; José Ramón Canal González, 1886-1894.

Barambio: José Ramón Canal González, 1877-1879; Sergio Piñole, 1883-1896; Agapito González Suárez, 1896.

Carmen: Sergio Piñole, 1896.

Buques de otras compañías

Jovellanos: Dionisio Vives, 1857; José María Álvarez, 1860; Juan Ferrándiz, 1860 a 1866.

Villa de Madrid: José Nicolás Gambe, 1870.

Arnao: Juan Antonio Corrales, 1873-1906.

Reocín: Juan Fernández, 1875-1895.

Santa Rosa: Constantino Muñiz Muñiz, 1884.

Avilés: José Bandujo, 1873-1876.

Velasco: Ramón Gómez Díaz, 1879.

Canosa: José Sánchez, 1886.

Andrade: M. A. Rodríguez, 1888.

Unión Hullera: Hermógenes Fdez. Rúa, 1892.

Navia: José Siñeriz, 1894-1896.

Ballesteros: Fernando Jardón, 1896; Manuel García Morán, 1896-98; Manuel Álvarez Díaz, 1898.

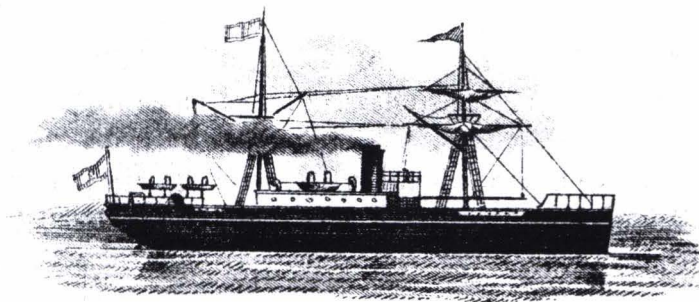
Mieres: José Sánchez, 1899.

Ballesteros n.º 2: Nicolás de Learreta, 1898; Manuel García Morán, 1898-1899; Guillermo Suárez, 1899.

Pedro Menéndez: José de Guinea, 1899; Manuel García Morán, 1899-1900; Marcelino Valdés, 1900.

Avilés (2.º): Manuel García Morán, 1900-1901.

Oviedo: Marcelino Valdés, 1900.





Historia de la Marina Mercante Asturiana



CAPÍTULO 8

Recapitulación y conclusiones

VIII

RECAPITULACIÓN Y CONCLUSIONES

Hemos desarrollado en las páginas precedentes el análisis de la marina mercante asturiana en la primera etapa del vapor, etapa que hicimos finalizar en el momento en que se manifestaban profundos cambios, tanto en el entorno económico como en la propia actividad naviera. Este análisis es complementario y continuador de una publicación anterior (García López, 2003) dedicada al apogeo y oca-so de la navegación a vela, una de cuyas conclusiones era que el ciclo de la vela en la región había sido muy corto, ya que habiendo tenido su máximo nivel entre 1856 y 1865, se había sumido a continua-

ción en un fuerte y rápido declive. Apuntábamos entonces que ese rápido declive de la vela debía ponerse en relación con el no menos rápido arraigo del vapor, y que ambos fenómenos debían tomarse como partes del mismo proceso; es lo que en el presente trabajo hemos tratado de demostrar, y que resumimos a continuación.

Como punto de partida y de referencia para las reflexiones de conjunto que en este último capítulo realizaremos, vamos a enumerar todos los buques de vapor, con sus características básicas y las fechas de alta y baja que marcan su vida operativa (cuadro 36).

CUADRO 36

Vapores mercantes de la matrícula asturiana, o propiedad de navieros asturianos (1857-1900)

Folio	Nombre	Matr	Construido en	Eslora	TRB	Pesetas	Fecha de baja y motivo
3	<i>Jovellanos</i>	1857	1857 Greenock	47,9	443	300.000	1869 Naufragio
4	<i>Cervantes</i> *	1860	1859 Gran Bretaña	54,9	371	125.000	1874 Venta a Barcelona
(Bilbao-4)	<i>Adolfo</i>	1861	1861 Londres	42,3	251	140.000	1886 Venta a Bilbao
5	<i>Lope de Vega</i> *	1861	1861 Londres	66,6	546	400.000	1874 Venta a Barcelona
6	<i>Bayo</i>	1864	1864 Glasgow	49,6	400	327.750	1869 Naufragio
7	<i>Cádiz</i>	1865	1859 —	54,6	290	—	1872 Venta a Marsella
8	<i>Campeador</i> *	1866	1866 Glasgow	58,8	373	320.000	1876 Venta a Barcelona
9	<i>Pizarro</i> *	1866	1866 Glasgow	57,1	374	320.000	1876 Venta a Barcelona
10	<i>Alvarado</i> *	1867	1866 Glasgow	56,6	373	320.000	1876 Venta a Barcelona
11	<i>Balboa</i> *	1867	1867 Liverpool	56,6	373	320.000	1876 Venta a Barcelona
12	<i>Cortés</i> *	1867	1866 Glasgow	56,0	478	315.000	1872 Naufragio
13	<i>Colón</i> *	1867	— Gran Bretaña	56,8	437	325.000	1871 Naufragio
14	<i>Victoria</i>	1868	1868 Greenock	55,3	476	212.500	1886 Naufragio
36	<i>Duro</i>	1868	1868 Greenock	44,8	238	187.500	1876 Naufragio
15	<i>Gijón</i>	1869	— Gran Bretaña	39,8	155	100.000	(baja antes de 1875)
16	<i>Bilbao</i> *	1869	1859 Glasgow	51,4	451	350.000	1874 Venta a Barcelona
17	<i>Fátima</i>	1869	1867 Glasgow	19,8	48	25.000	1897 Venta a Bilbao
18	<i>Palmira</i>	1869	— Glasgow	26,2	121	61.500	1882 Venta a Bilbao
19	<i>Asturias</i>	1869	1869 Dundee	58,0	576	250.000	1898 Venta a Bilbao
20	<i>Bayo</i> (2.º)	1869	1869 Middlesbrough	53,5	408	254.362	1874 Naufragio
21	<i>Villa de Madrid</i>	1870	— —	37,8	158	125.660	1872 Venta a Bilbao
22	<i>Moratin</i> (1871: <i>Elcano</i>) *	1870	1869 Glasgow	55,2	471	350.000	1873 Naufragio

Folio	Nombre	Matr	Construido en	Eslora	TRB	Pesetas	Fecha de baja y motivo
23	<i>Góngora *</i>	1870	1869 Liverpool	55,2	473	350.000	1873 Venta a Sevilla
24	<i>Calderón *</i>	1870	1869 Liverpool	56,0	471	350.000	1873 Venta a Sevilla
25	<i>Vivar *</i>	1870	1869 Liverpool	55,4	523	350.000	1873 Venta a Sevilla
26	<i>Carpio *</i>	1870	1869 Liverpool	56,0	508	300.000	1873 Venta a Sevilla
27	<i>Sofía</i>	1870	1869 Middlesbrough	39,4 2	34	108.000	1887 Naufragio
28	<i>Quevedo *</i>	1870	1869 —	65,2	462	200.000	1875 Naufragio
29	<i>Covadonga</i>	1870	1870 Dundee	57,8	714	360.000	1895 Naufragio
37	<i>Cifuentes</i>	1870	1870 Newcastle	57,9	737	350.000	... Continuaba en 1900
30	<i>Gravina *</i>	1871	1870 Salcombe	67,6	517	425.000	1872 Naufragio
31	<i>Arana</i>	1871	1870 Middlesbrough	57,8	686	450.000	1873 Naufragio
32	<i>Churruca *</i>	1871	1870 Salcombe	70,1	818	350.000	1873 Desaparecido
33	<i>Colón (2.º) *</i>	1872	1871 Salcombe	54,8	24	337.000	1874 Venta a Barcelona
34	<i>Rivera *</i>	1872	1872 Salcombe	58,0	583	450.000	1874 Venta a Barcelona
35	<i>Jovellanos (2.º) *</i>	1872	1872 Salcombe	54,8	411	325.000	1874 Venta a Barcelona
38	<i>Juan Cunningham *</i>	1872	1872 Salcombe	51,6	394	325.000	1874 Venta a Sevilla
39	<i>Cid *</i>	1872	1872 Salcombe	82,0	1.172	750.000	1873 Naufragio
41	<i>Pelayo *</i>	1873	1872 Chester	82,1	1.176	750.000	1874 Venta a Londres
42	<i>Moratin (2.º) *</i>	1873	1872 Chester	57,6	458	300.000	1874 Venta a Sevilla
43	<i>Cortés (2.º) *</i>	1873	1873 Sunderland	76,8	1.040	750.000	1874 Venta a Londres
45	<i>Carmen</i>	1873	1866 Glasgow	19,8	44	32.000	... Continuaba en 1900
49	<i>Marqués de Núñez</i>	1873	1872 Sunderland	86,2	1.608	—	1875 Venta a Barcelona
50	<i>Pedro J. Pidal</i>	1873	1873 Sunderland	86,2	1.443	—	1875 Venta a Barcelona
	(Avilés) <i>Avilés</i>	1873	1873 —	—	400	400.000	1878 Pasó a Barcelona
	(Bélgica) <i>Arnao</i>	1873	1873 Glasgow	35,1	172	—	... Continuaba en 1900
46	<i>Pilar</i>	1874	1874 Gran Bretaña	48,8	393	150.000	1899 Venta a Bilbao
47	<i>Piles</i>	1874	— Dundee	45,5	308	218.000	1898 Venta a Bayonne
48	<i>Leonor</i>	1874	1870 Glasgow	49,4	389	212.500	1890 Venta a Noruega
51	<i>Santa Rosa</i>	1874	1873 Southshields	49,4	466	350.000	(1892: Unión Hullera nº 2)
52	<i>Nalón</i>	1874	1874 Glasgow	28,8	75	40.250	(en 1894, aún navegaba)
53	<i>Julián</i>	1874	1869 Glasgow	54,2	710	393.000	1896 Naufragio
54	<i>Anselmo</i>	1875	1875 Sunderland	60,1	777	440.000	... Continuaba en 1900
56	<i>Gijón (2.º)</i>	1875	1875 Dundee	60,4	808	475.000	... Continuaba en 1900
55	<i>Velasco **</i>	1876	1873 Aberdeen	35,8	171	52.625	1881 Naufragio
58	<i>La Felguera</i>	1876	1876 Middlesbrough	57,9	731	376.250	1880 Naufragio
57	<i>Duro (2.º)</i>	1876	1874 Glasgow	54,6	476	287.000	1890 Venta a Barcelona
114	<i>Barambio</i>	1876	1874 Sunderland	59,7	760	390.000	... Continuaba en 1900
59	<i>San Joaquín</i>	1879	1856 Gran Bretaña	35,6	140	—	1882 Naufragio
61	<i>José Ramón</i>	1881	1876 Gran Bretaña	50,6	498	165.000	1890 Venta a Barcelona
62	<i>Palmira (2.º)</i>	1882	1873 Gran Bretaña	41,2	165	—	... Continuaba en 1900
65	<i>Canosa</i>	1886	1877 Glasgow	33,1	168	66.950	1889 Embargado
	(Avilés) <i>Avilesino</i>	1886	— —	—	400	—	—

HISTORIA DE LA MARINA MERCANTE ASTURIANA
LLEGADA Y AFIRMACIÓN DEL VAPOR, 1857-1900

Folio	Nombre	Matr	Construido en	Eslora	TRB	Pesetas	Fecha de baja y motivo
66	<i>Andrade</i>	1888	1884 North Shields	30,4	173	65.650	1889 Embargado
67	<i>Unión Hullera</i>	1889	1878 Glasgow	49,0	428	183.750	... Continuaba en 1900
68	<i>Santa Ana</i>	1890	1870 Gran Bretaña	45,3	199	25.000	... Continuaba en 1900
85	<i>Duro</i> (3.º)	1891	1868 West Hartlepool	61,1	736	163.560	... Continuaba en 1900
70	<i>Luarca</i>	1892	1892 Middlesbrough	24,5	83	85.000	... Continuaba en 1900
73	<i>Navia</i> **	1893	1857 Francia	20,2	49	7.500	... Continuaba en 1900
(Avilés-6)	<i>Olimpia</i>	1893	1893 Middlesbrough	48,8	446	—	... Continuaba en 1900
75	<i>Ballesteros</i>	1894	1889 Stockton	53,6	669	181.200	... Continuaba en 1900
76	<i>Melitón González</i>	1894	1889 Sunderland	64,0	1.001	308.450	... Continuaba en 1900
77	<i>Jovellanos</i> (3.º)	1894	1873 Dumbarton	51,9	453	60.000	... Continuaba en 1900
79	<i>Langreo</i>	1894	1892 Queensferry	25,9	105	60.000	... Continuaba en 1900
80	<i>Mieres</i>	1894	1894 Newcastle	29,6	153	77.500	... Continuaba en 1900
(Bilbao-271)	<i>Rosario</i>	1895	1895 Stockton	24,4	119	64.375	... Continuaba en 1900
93	<i>Carmen</i> (2.º)	1896	1891 —	61,7	916	340.236	... Continuaba en 1900
92	<i>Julián</i> (2.º)	1897	1873 Gran Bretaña	69,9	929	160.000	... Continuaba en 1900
100	<i>Llanes</i>	1897	— Francia	20,7	70	8.000	... Continuaba en 1900
(Bilbao-287)	<i>Ballesteros</i> n.º 2	1897	1873 Hull	73,2	1.511	175.000	... Continuaba en 1900
(Bilbao-293)	<i>Amalia</i>	1897	1888 Glasgow	34,5	170	—	... Continuaba en 1900
(1ª Lista-54)	<i>Felisa</i>	1899	1899 Matagorda	64,2	1.045	550.000	... Continuaba en 1900
95	<i>Vivero</i>	1899	1893 Gran Bretaña	30,9	162	93.000	... Continuaba en 1900
96	<i>Aller</i>	1899	1894 Gran Bretaña	33,5	189	120.000	... Continuaba en 1900
97	<i>Matías F. Bayo</i>	1899	1890 Sunderland	70,7	1.358	450.000	... Continuaba en 1900
98	<i>Florencio Rodríguez</i>	1899	1894 Middlesbrough	64,4	992	510.000	... Continuaba en 1900
99	<i>El Gaitero</i>	1899	1894 Sunderland	25,9	116	85.000	... Continuaba en 1900
101	<i>Mosquitera</i>	1899	1896 Gran Bretaña	30,5	177	100.000	... Continuaba en 1900
(Avilés)	<i>Pedro Menéndez</i>	1899	1899 Gran Bretaña	—	1.200-e	—	... Continuaba en 1900
(Avilés)	<i>Avilés</i> (2.º)	1899	—	—	1.200-e	—	... Continuaba en 1900
(Avilés)	<i>Villalegre</i>	1900	—	—	1.200-e	—	... Continuaba en 1900
(Avilés)	<i>Oviedo</i>	1900	—	—	1.200-e	—	... Continuaba en 1900
102	<i>Primero</i>	1900	1893 Campbeltown	70,1	1.252	540.000	... Continuaba en 1900
103	<i>Segundo</i>	1900	—	72,2	1.253	650.000	... Continuaba en 1900
104	<i>Antonio Velázquez</i>	1900	1889 Sunderland	70,6	1.118	525.000	... Continuaba en 1900
113	<i>Juanita</i>	1900	— West Hartlepool	67,4	1.107	430.000	... Continuaba en 1900
(Avilés-13)	<i>Ballesteros</i> n.º 1	1900	1889 Newcastle	91,4	2.482	730.000	... Continuaba en 1900
(Avilés)	<i>Santa Bárbara</i>	1900	— —	—	—	—	... Continuaba en 1900

Fuente: Listas 5ª y 1ª de Gijón, Lista 5ª de Bilbao, Registro de la Propiedad de Gijón y protocolos notariales. Se incluyen *Adolfo*, *Arnao*, *Ballesteros* n.º 2, *Rosario* y *Amalia*, a pesar de haberse matriculado en otros puertos, y se han excluido de la lista 5ª los buques de vela (fols. 1, 2, 44, 63, 64), los vapores de pesca (69, 78, 87, 88, 90, 91) y los de servicios portuarios (40, 60, 71, 74, 81, 82, 83, 84, 86, 89, 94). Los datos de la matrícula de Avilés, a falta de libro de registro, proceden de fuentes diversas, y a los señalados (-e) se les ha estimado el tonelaje.

Nota: Algunas fechas y cifras no coinciden con las del libro de matrícula por proceder de otra documentación más precisa.

* Buques propiedad de MacAndrew & Co., aunque inscritos a nombre de Serapio Acebal. ** Buques de casco de madera.

I. LA RÁPIDA TRANSICIÓN AL VAPOR EN LA MARINA MERCANTE ASTURIANA

Asturias, con una extensa fachada a la mar, pero con pocos y malos puertos, y, sobre todo, con una parca actividad económica que generaba un pequeño movimiento de mercancías, vio llegar el vapor con un ligero retraso, si hacemos la comparación con las regiones más adelantadas en la adopción de ese medio de propulsión. Fueron vapores de otras matrículas los que frecuentaron el puerto de Gijón, antes de que los armadores locales tomaran la decisión de implicarse con el nuevo sistema de navegación.

El primer vapor asturiano en llegar fue el *Jovellanos*, que lo hizo en diciembre de 1857. Poco antes había llegado el ferrocarril de Langreo a Gijón (1855) y a su muelle (1856), y con él el carbón de las cuencas centrales que animaría el tráfico portuario, cuya carga se vio facilitada con la construcción de los *drops* (los dos primeros puestos en uso en 1858). Después, la entrada de mineral de hierro para abastecer la nueva fábrica siderúrgica de La Felguera, y la salida de sus productos terminados, contribuiría a aumentar el volumen de tráfico a partir de 1860. El movimiento de esas mercancías, de mucho peso y volumen, justificaba la necesidad de disponer de buques más capaces y eficientes, lo que habría de impulsar el cambio de la flota mercante asturiana hacia una nueva configuración, es decir, a los buques de hierro movidos a vapor. Así, en los años sesenta iniciaron su actividad las dos navieras que en las décadas siguientes se dedicarían al cabotaje peninsular, con el establecimiento de líneas regulares: las de Oscar de Olavarría y Melitón González; a ellas se unirían algunos navieros de un solo buque, más la casa británica MacAndrew & Co. (entre 1860 y 1876) que lo haría camuflada bajo la firma del comerciante gijonés Serapio Acebal La-

viada, aunque la finalidad de ésta era atender tráficos de mayor alcance que los generados por la región.

A pesar del relativo retraso, cuando el vapor llegó a Asturias lo hizo con buques de nueva construcción, modernos y competitivos, arraigando con rapidez y desplazando, en una rápida transición, a los veleros. Hasta los años sesenta, la vela había venido dando respuesta, mal que bien, tanto al cabotaje peninsular como a la relación con Ultramar. Predominaba lo primero en el puerto de Gijón, donde el carbón, aún siendo todavía en pequeñas cantidades, llenaba las bodegas de aquellos buques de vela de pequeño y mediano porte, especializándose el puerto de Avilés en los viajes transoceánicos, canalizando un creciente flujo de emigrantes que generaba notables beneficios a armadores y agentes, y fomentaba retornos de productos *coloniales*.

Durante un tiempo, la vela se vio sostenida por unos menores costos, que hicieron posible la prolongación de su existencia. Pero la mayor rapidez y eficiencia de los vapores terminó imponiéndose con rapidez, y de tal modo, que en el curso de poco más de una década, la vela pasó de vivir su apogeo a quedar desplazada de su participación dominante en el tráfico comercial.

La transición de la vela al vapor en Asturias —si por transición entendemos el momento en que se produce el relevo en el predominio de una sobre otra— puede considerarse ya realizada a comienzos de los años setenta. Es frecuente leer en la historiografía al uso que esa transición no tuvo lugar en España hasta 1883, año en que por primera vez la suma del tonelaje de los barcos de vapor superó al de vela, pero, como es sabido, no es congruente comparar toneladas de vela con toneladas de vapor; no porque las unidades sean diferentes, sino porque el tiempo empleado en los recorridos y maniobras de un buque de vapor es mucho menor que el de

vela, por lo que el tonelaje debe ponderarse con un factor de corrección que lo tenga en cuenta.

Fue Laureano Figuerola, que sepamos, el primero en establecer la comparación entre buques de vela y vapor teniendo en consideración el tiempo como factor de corrección¹. Según Figuerola, en 1879 había en España 1.950 buques de vela mayores de 50 toneladas, que hacían un total de 354.000 toneladas; y en la misma fecha los buques de vapor (excluidas Cuba y Filipinas), ascendían a 246, sumando 158.000 toneladas. Comparando esas cifras, y considerando que “cada tonelada de buque de vapor equivale a 3 ½ toneladas de buques de vela... porque los vapores hacen 3 ½ veces el tráfico de los buques de vela”, Figuerola llegaba a la conclusión de que los vapores en esa fecha (1879), ya transportaban más toneladas que los buques de vela (Figuerola, 1880: 536).

El argumento de Figuerola se sustentaba en una proporción vapor-vela propuesta por uno de sus replicantes, que él aceptaba para no empantanar la discusión, pero en su opinión el factor de corrección a aplicar debería ser mayor aún. En este sentido, recordemos lo que hemos visto en el capítulo 5 de este trabajo, al hacer la comparación entre dos buques de la Real Compañía Asturiana de Minas, el patache *Amalia* y el vapor *Arnao*, que hacían similares recorridos, llevando idénticas cargas de mineral: la cantidad transportada por ambos buques en un mismo período de tiempo daba como resultado una proporción de 1 a 6 a favor del *Arnao*, o quizá más. En otras palabras, podemos ser categóricos al confirmar lo dicho más arriba, de que el predominio del vapor sobre la vela ya era un hecho en la marina asturiana antes de 1870 (ver gráfico 3).

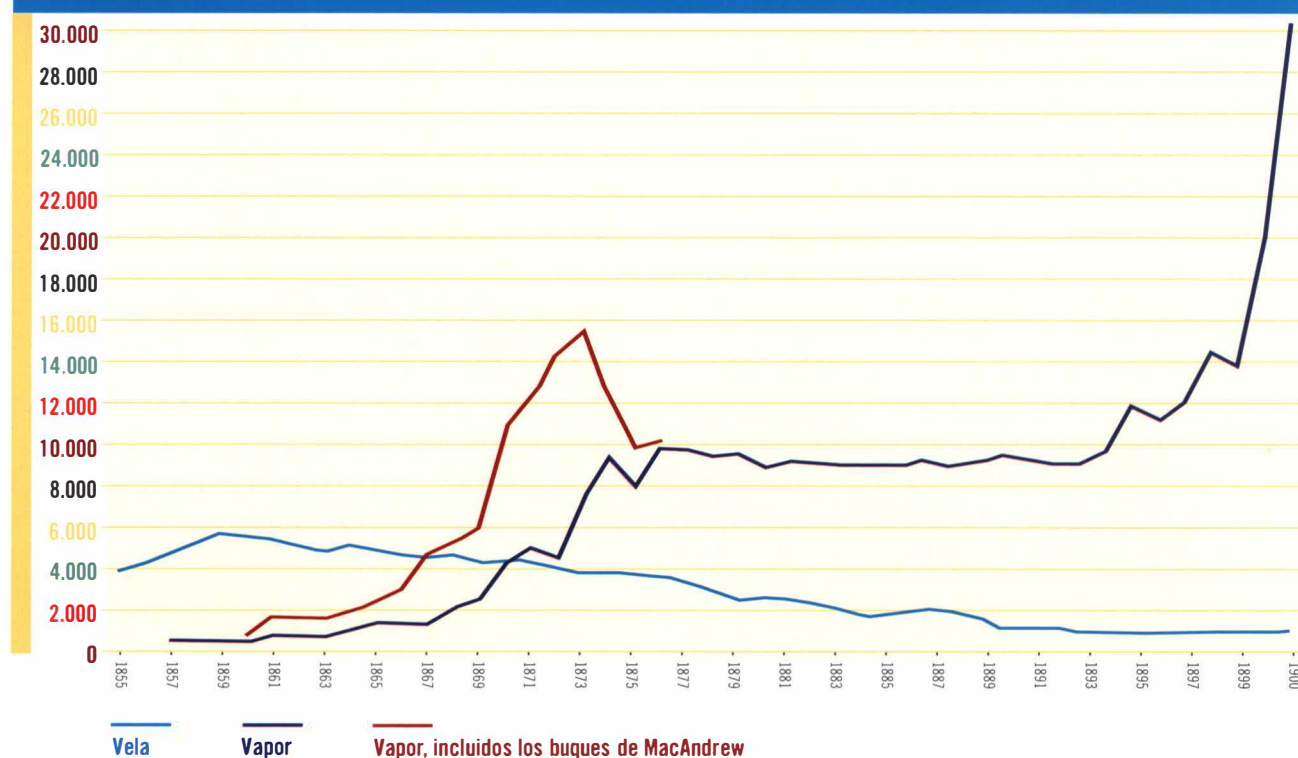
¹ Más tarde, Joaquín Costa se pronunciaría en similares términos, afirmando que una tonelada de arqueos en un vapor representa 4 ó 5 veces más que en un velero (citado por Gómez Mendoza, 1989: 277).

En el gráfico 3 queda reflejado el tonelaje de los buques de vela y vapor matriculados en los puertos de Gijón y Avilés deducidas ventas y naufragios, que permite visualizar lo dicho hasta aquí (hemos construido una tercera curva con los buques de MacAndrew, que no consideramos a estos efectos por haber sido un mero paréntesis al margen de la economía regional). Si aplicamos a esas cifras la ponderación propuesta por Figuerola de considerar cada tonelada de vapor como equivalente a 3 ½ de vela, la transición –en el sentido ya dicho de predominio del tráfico realizado por la marina de vapor sobre la de vela– se habría obrado en Asturias ya en 1866, es decir, muy poco tiempo después de que la flota de vela alcanzase su máximo tonelaje (1859).

Esta precoz transición al vapor en Asturias quizá se vio favorecida por el escaso volumen de la flota de vela –que, por ello, no exigió un desmantelamiento oneroso–, y por la abundante disponibilidad de carbón en la región, que sirvió, tanto para alimentar las calderas de los nuevos buques, como para llenar sus bodegas.

El vapor se estaba imponiendo en esas fechas incluso en las travesías atlánticas. Un testimonio de un contemporáneo nos revela cómo para los comerciantes más avisados, el tema de la competitividad entre los dos medios de navegación ya estaba claro a comienzos de los años 70. Florencio Rodríguez, importador de tejidos establecido en La Habana, escribía en 1872 al socio encargado de efectuar las compras en Europa, dándole instrucciones acerca de cómo enviar las mercancías adquiridas en Francia y Gran Bretaña: “No mandes nada por buques de vela, pues tardan 60 y 80 días, y hay poca diferencia (de flete) con los vapores de Liverpool...”².

² Carta de Florencio Rodríguez (La Habana) a su socio Jerónimo Castañón (París), de fecha 16 de marzo de 1872 (FMEV).

Gráfico 3**Buques operativos de las matrículas de Gijón y Avilés (Toneladas de registro bruto)**

Fuente: Datos del cuadro 37.

Que la vela fuese desbancada por el vapor no impidió que muchos veleros continuasen haciendo el cabotaje, trasladando mercancías en las que importaba más el bajo coste del flete que la rapidez en el traslado (madera, mineral, piedra,...). Lo hemos visto en el capítulo 5 para la Real Compañía Asturiana de Minas, que utilizó durante todo el siglo XIX pataches para llevar carbón a Requejada y volver con mineral calcinado para la factoría de Arnao; en este caso lo único que se requería era asegurar el abastecimiento con costos mínimos, y los conti-

nuos viajes de los pataches lo lograban, aunque fuera con lentitud e impuntualidad. También se aferraron los pequeños veleros al tráfico marginal generado para abastecer de subsistencias a las poblaciones costeras, aunque en un volumen insignificante en términos globales.

La sustitución de la vela por el vapor, explicable en el proceso imparable del cambio técnico, supuso, como sucedió con otros cambios, una reducción de gastos de transporte, y, por tanto, un ahorro social. Pero también tuvo costos sociales inmediatos, como

el propio Figuerola (1880: 535) expresaba muy elocuentemente:

“148.000 toneladas de buques de vapor, representando 518.000 (equivalencia con “toneladas de vela”), producen una resta de 370.000 toneladas en buques de vela que quedan inutilizados, y estas 370.000 toneladas en buques de vela, suponiendo que se divudiesen en buques de 500 toneladas cada uno, y sabido es que la mayoría de nuestros buques de vela no llega a este tonelaje, serían 740 buques que habían quedado cesantes, 740 buques arrimados a los puertos, pudriéndose en los ancorajes. Pues necesariamente habrá 740 navieros sin ganar fletes, 740 capitanes que no tienen colocación; 740 pilotos y 740 contra maestres que no pueden navegar; 11.000 marineros que no tienen pan: he aquí, señores, toda la paradoja de la cuestión presente”.

Pero Figuerola reconocía que el fenómeno no era nuevo ni excepcional, sino que era similar al que se había producido en otras situaciones como consecuencia de avances técnicos; por eso apostillaba: “esto ha acontecido y acontecerá en todas las transformaciones que se hagan en la industria, mientras haya mundo”.

2. CARACTERÍSTICAS DE LA FLOTA DE VAPOR ASTURIANA

Un simple vistazo al cuadro 36 y al gráfico 3 permite darse cuenta de la escasa entidad –al menos relativa– de la flota asturiana de vapor. Sin contar los buques de Acebal-MacAndrew –que fue un paréntesis fuertemente inversor entre 1860 y 1876, pero sin continuidad–, hablar de un tonelaje global de menos de 10.000 TRB como el que hubo en Asturias hasta 1893, es hablar de una **flota de pequeño tamaño** en relación con las de los puertos más importantes en el contexto español. En realidad, no resulta exagerado

decir que a lo largo de todo el período aquí estudiado (salvo los dos últimos años) sólo dispuso la región de dos navieras en el pleno sentido de la palabra: la de Óscar de Olavarría y la de Melitón González; el resto del sector se caracterizó por unas escasas dimensiones, que poco pudo aportar, tanto cuantitativa como cualitativamente, al conjunto de la marina mercante. Tomando como punto de comparación las cifras que Jesús M.^a Valdaliso (1991: 114) da para 1885, la matrícula asturiana (9.232 TRB) estaba muy lejos de las de Barcelona (97.022 TRB), Bilbao (78.942 TRB), Sevilla (22.826 TRB), Cádiz (20.651 TRB), y Santander (13.736 TRB). Bien es verdad que en algunas de esas matrículas estaban incluidos buques de MacAndrew y otras navieras británicas –en el capítulo 2 hemos visto cómo fueron transferidos a las navieras J. Roca y Compañía, de Barcelona, y M. Sáenz y Compañía, de Sevilla, los buques inicialmente matriculados en Gijón–, pero aún así la debilidad de la marina mercante asturiana era manifiesta.

Otra nota característica de la flota mercante asturiana a vapor fue el **estancamiento** que presentó entre 1874 y 1893. Durante ese larguísimo período, el tonelaje global se mantuvo prácticamente constante por debajo de las 10.000 TRB, siendo las incorporaciones de nuevas unidades que en esos años se produjeron, meras sustituciones de los barcos siniestrados o vendidos. Este estancamiento va más allá del señalado por Jesús M.^a Valdaliso (1991: 98) para la navegación mundial de mediados de los años setenta, y en el caso asturiano era el reflejo de las dificultades por que atravesaban las navieras regionales, que se tenían que acomodar a la reducción de tráficos que ocasionaba la dura concurrencia de otras navieras españolas (hemos visto la presión de la sevillana Ybarra, que a lo largo de los años ochenta ofrecía fletes sensiblemente menores, llegando a acaparar en 1886 y 1887 la práctica

totalidad de los embarques de zinc). El consorcio que entonces se estableció entre las navieras de Óscar de Olavarría y Melitón González tras el fracaso del intento de fusión, surgió precisamente como la única vía posible para paliar esa competencia, y, desde luego, logró sus objetivos, porque al menos consiguió la supervivencia de ambas navieras hasta que llegaron los tiempos mejores de finales de siglo.

Hubo que esperar a los últimos años del siglo para que el crecimiento de la flota asturiana fuera apreciable. En 1899-1900 las navieras tradicionales experimentaron una fuerte expansión: Melitón González y Compañía adquirió cuatro nuevas unidades –*Felisa*, *Florencio Rodríguez*, *Primero* y *Segundo*, que sumaban 4.542 TRB–, y Olavarría y Lozano, S. en C. otras tres –*Matías F. Bayo*, *Antonio Velázquez* y *Juanita*, que hacían 3.583 TRB–. Pero, además, tuvo un fuerte impacto sobre la flota a vapor la constitución de tres sociedades anónimas navieras –Compañía Avilesina de Navegación, Compañía de Navegación Vasco Asturiana y Marítima Ballesteros–, que inmediatamente procedieron a adquirir seis unidades de considerable tamaño, con unas 10.000 TRB en conjunto. Con ese importante aumento de la matrícula, se produjo un sustancial avance, tanto en cifras absolutas como relativas: si en 1885 la flota asturiana suponía el 2,6 por 100 del total nacional, en 1900 estaba en torno al 5 por 100; el aumento puede considerarse notable, aunque las 30.901 TRB de la matrícula asturiana palidecían comparadas con las 308.974 TRB que tenía Bilbao en igual fecha (Valdaliso Gago, 1991: 86, 114).

¿Cómo eran los vapores matriculados en Asturias? Las dificultades para definirlos con precisión se hacen insalvables en la mayor parte de los casos, por la ausencia de descripciones de detalle, pero sí sabemos que se trataba de modelos *standard* contruidos en astilleros británicos, y, por tanto, de condiciones bastante pare-

cidas. Del libro de matrícula de la Capitanía Marítima de Gijón hemos obtenido los datos de los buques que hemos ido viendo en los capítulos anteriores, y que hemos agrupado en el cuadro 36; en él se pueden observar varias notas comunes: eran de fabricación británica (con las excepciones del *Felisa*, hecho en el astillero gaditano de Matagorda, y de dos de los más pequeños, *Navia* y *Llanes*, de origen francés); todos propulsados a hélice, pero con aparejo complementario de vela, que solía ser de goleta o pailebot, y excepcionalmente de cruz en el trinquete; con máquinas que a comienzos de los años setenta ya indicaban ser “de alta y baja presión”; y de tonelaje pequeño o mediano, como correspondía a la limitada capacidad financiera de las navieras y a la necesidad de adaptarse al angosto puerto de Gijón (aún así, no había mucha diferencia con el tamaño medio nacional, según podemos ver en la tabla elaborada por Antonio Gómez Mendoza, 1989: 296-297). En cuanto al estado de los buques, se distribuían aproximadamente por mitad entre nuevos y de segunda mano, predominando los de nueva construcción en los años sesenta y setenta, y los de segunda mano en los últimos lustros del siglo.

En la última década del siglo, y sobre todo en los dos últimos años, se produjeron cambios muy apreciables en la tipología: se matricularon unidades mayores, casi todas de segunda mano³, por encima de las 1.000-1.200 TRB –lo que hasta entonces había sido excepcional–, y equipadas con máquinas de triple expansión, más potentes y modernas. En ello se seguía la pauta que hemos visto en la Introducción con los barcos importados con carácter general para toda Es-

³ Estas adquisiciones parecen haber sido facilitadas por la estrategia llevada a cabo por los armadores británicos para renovar y modernizar su flota, para adaptarla a los nuevos requerimientos del aumento del tráfico carbonero, según recoge J. M.^a Valdaliso al ocuparse de la flota vizcaína (1991: 119).

pañía. Pero también hay que reconocer que el tamaño de los vapores asturianos era menor que el de algunos puertos españoles como Barcelona y Bilbao, donde buena parte de sus flotas se empleaba en el tráfico trasatlántico o en la navegación de altura: en Bilbao, por ejemplo, se matricularon entre 1895 y 1899 numerosos buques de más de 2.000 TRB, sobrepasando alguno las 3.000 (*Noviembre* y *Diciembre*, de la Bilbaína de Navegación), las 4.000 (*Telesforo*, de Miguel Larrínaga) e incluso las 5.000 (*Riojano*, de Manuel María Arrótegui)⁴.

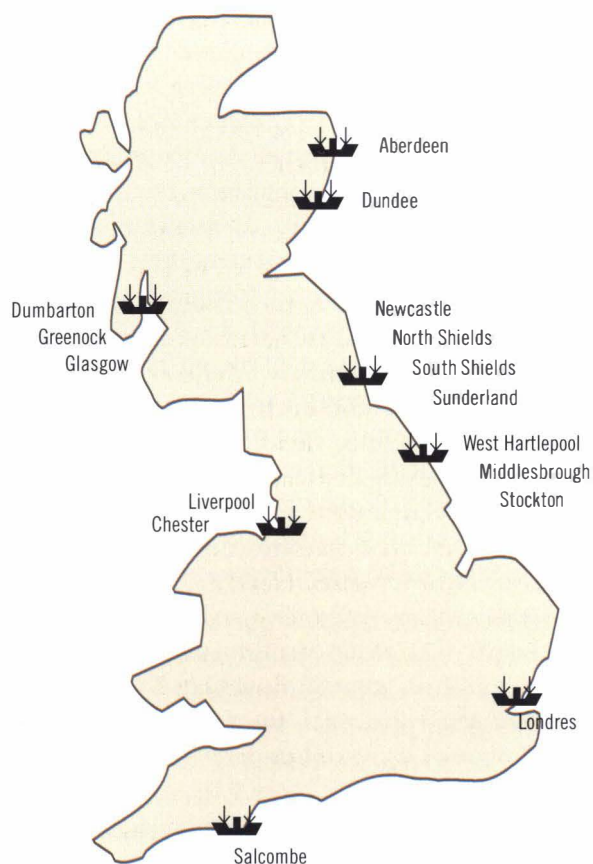
Así pues, como resumen de lo que fue la marina mercante asturiana a vapor del ochocientos, se puede suscribir lo que afirma Antonio Gómez Mendoza para la española en su conjunto: que “conoció cambios morfológicos idénticos y sincrónicos con los que se produjeron en las marinas de los países más adelantados del mundo” (Gómez Mendoza, 2001: 509); debiendo matizar que para Asturias eso ocurría a una escala más reducida, tanto por lo que se refiere al tamaño de los buques como al de las navieras.

Además de los buques de las navieras mayores —las de Óscar de Olavarría y de Melitón González—, dedicados al cabotaje peninsular, había otros de menor tonelaje que ocasionalmente podían realizar las mismas rutas y tráfico, pero que habitualmente hacían rutas menores o estaban dedicados a funciones complementarias. Algunos se empleaban con exclusividad en el tráfico carbonero, por ser propiedad de empresas mineras, como los tres que llegó a tener la Unión Hullera y Metalúrgica de Asturias: *Unión Hullera* (428 TRB), *Unión Hullera n.º 2* (466 TRB) y *Mosquitera* (177 TRB). Otros, los más pequeños, se empleaban para el trasbordo de mercancías del puerto

de Avilés a buques que sólo entraban en Gijón, o para llevar mineral de hierro de Llumeres a Gijón para la fábrica de Duro y Compañía, como los *Fátima* (48 TRB), *Carmen* (44 TRB) y *Nalón* (75 TRB). Otros, en fin, cubrían líneas regulares de mercancías y pasajeros a lo largo del litoral cantábrico, como los *Luarca* (83 TRB) y *Navia* (49 TRB), de Vapores Costeros, S. A.; los *Langreo* (105 TRB), *Mieres* (153 TRB) y *Aller* (189 TRB), de Suárez Pazo y Compañía; o como los *México* (120 TRB), *Rosario* (119 TRB), y *Amalia* (170 TRB), de Romano y de Blanco Hermanos, que daban servicio a los puertos del Oriente con Santander, Bilbao y Gijón... Este minifundismo naviero, insignificante desde el punto de vista cuantitativo, fue sin embargo una solución útil y eficaz para abastecer y dar servicio a las villas costeras, aliviando así las deficiencias de las comunicaciones terrestres.

Debemos decir también que la llegada del vapor hizo posible, además, el establecimiento de **líneas regulares**. La práctica independencia de las condiciones meteorológicas, permitía a los vapores una puntualidad que los veleros no podían garantizar, y eso fue determinante. Comenzaron a hacer líneas regulares en el Cantábrico los pequeños vapores franceses, bilbaínos y santanderinos —los *Ceres*, *Fuga*, *Toga*, *Cuco*,...—, que hacían el trayecto de Francia a Galicia, tocando en los puertos intermedios, entre ellos Gijón. Fue entonces cuando surgió el *Jovellanos*, primer vapor asturiano, pero éste, aunque hizo el cabotaje peninsular, se dedicó más bien a la navegación *tramp*. Sería Óscar de Olavarría y Compañía la primera naviera asturiana con una flota de buques dedicada a la cobertura del cabotaje peninsular con regularidad, y la seguiría la otra naviera importante, Melitón González y Compañía, que también dedicaría sus buques a lo mismo, sin perjuicio de hacer eventualmente con algunos, navegación *tramp* y a Ultramar.

⁴ Lista 5ª de Bilbao, fols. 268, 274, 292 y 296. Los registros de matrícula disponibles finalizan en 1899.



Astilleros donde se construyeron los vapores de la matrícula asturiana.

En cuanto a la **procedencia de los vapores**, eran de fabricación británica en su inmensa mayoría (todos, menos dos franceses y uno español). Y de los británicos, de los 71 de que tenemos constancia de la localidad del astillero, más de la tercera parte (exactamente 28) eran de Escocia, y concretamente de la región de Strathclyde (Glasgow, Greenock,

Dumbarton, Campbeltown), de donde procedían 23; otros cuatro de Dundee, y uno de Aberdeen. De los astilleros de la costa Nordeste inglesa procedían 26 buques, de ellos 13 de los astilleros del condado de Tyne & Wear (North Shields, South Shields, Sunderland y Newcastle), 12 de los del condado de Cleveland (West Hartlepool, Middlesbrough y Stockton), y uno de los de Hull. De la costa Oeste, 5 de Liverpool y 3 de Chester; 7 del Sur (Salcombe) y 2 de Londres.

3. ESTRUCTURA FORMAL Y ORGANIZATIVA

Primeros vapores, primeras empresas navieras. Este podría ser el resumen de lo que aconteció en Asturias con la llegada del vapor. Hasta entonces, los navieros de la vela solían serlo de un solo buque y a título individual o familiar; otras veces un pequeño grupo de copartícipes establecía sociedad –habitualmente sin formalizar– para llevar a cabo la explotación de un buque. Pero no se dio la situación de que una persona física o jurídica dispusiera de varios buques para su explotación directa. De este modo, cada barco era en sí mismo una empresa, y en ocasiones una *compañía* en su sentido más clásico y tradicional, cuando no se reducía a una mera prolongación de la casa de comercio a la que servía. Resumiendo, remitiéndonos de nuevo a nuestro trabajo sobre la marina mercante a vela entre 1840 y 1880 (García López, 2003), podemos afirmar que no hubo en Asturias en ese tiempo ninguna empresa naviera digna de tal nombre, es decir, que tuviera una flota de veleros; y aunque esos navieros y sus buques hayan dado cumplida respuesta a los requerimientos de su tiempo –tanto

en el cabotaje como en la navegación transoceánica—, no se puede decir que la marina mercante asturiana de la vela, en tanto que sector productivo, haya desempeñado un papel de fuerza motriz de la actividad económica de la región.

Con la llegada del vapor todo cambió, produciéndose importantes novedades, ya no sólo en la organización del tráfico marítimo en general, sino también en la propia **configuración empresarial**. Buques de vapor significaban mayores dimensiones y mayor capacidad de carga, en definitiva, mayor volumen de negocio; pero por eso mismo, también mayores desembolsos para cubrir las inversiones en capital fijo, y la necesidad de disponer de una infraestructura administrativa para su explotación. Y para dar respuesta a esos requerimientos, las formas societarias, en principio capaces de aglutinar más medios, resultaban más adecuadas. Por todo ello, las navieras que se formaron para armar buques de vapor adoptaron nuevas formas organizativas, empezando por la propia configuración jurídica. Ya no era posible mantener la antigua organización de la vela, en que los comerciantes se convertían en armadores de un buque, e incluso iban a bordo mandándolo como capitanes; con la llegada de los buques de vapor se hizo necesario agruparse en sociedades mercantiles, que fueran capaces de movilizar más recursos.

Además de ser mayores, las nuevas empresas navieras constituidas con forma societaria, fijaban en sus estatutos como objeto social la prestación del servicio de transporte marítimo como **actividad específica y diferenciada**, y no como una mera prolongación de la actividad comercial (entendida como compraventa de mercancías, pues no se debe olvidar que la marina mercante es, por definición y como su nombre indica, una modalidad del comercio, y los

navieros o armadores una variante de lo que se reputa en derecho por comerciantes)⁵.

Las **formas societarias** fueron inicialmente **personalistas** (sociedades colectivas y comanditarias). Así ocurrió ya con el primer vapor, el *Jovellanos*, para cuya adquisición y explotación se constituyó en 1857 la sociedad comanditaria J. Alvargonzález y Compañía, que se puede decir que fue la primera empresa naviera *moderna*. Y así también sucedió pocos años más tarde con las navieras Óscar de Olaverría y Compañía (1865) y Melitón González y Compañía (1869), que no hicieron sino repetir el modelo, ampliándolo, siendo estas dos firmas las primeras empresas dedicadas a la realización de transportes con una flota de varios vapores. Es cierto que también hubo navieros del vapor individuales, como Jacinto Suárez Navaliega, Buenaventura Barbachano, Manuel Gutiérrez Herrero,... pero sus experiencias fueron de corta duración y, lo que es muy significativo, una vez finalizada la vida del buque de su propiedad, bien fuera por siniestro o por venta, no volvieron a comprometerse en la adquisición de otro vapor.

A finales de siglo aparecieron en el panorama naviero asturiano las **sociedades anónimas**. La primera fue la minúscula Vapores Costeros, S. A., que se constituyó en 1893 con un pequeño capital; hubo que esperar a 1899-1900, para que se constituyeran las *grandes* navieras —Compañía Avilesina de Navegación, Compañía de Navegación Vasco Asturiana y Marítima Ballesteros— que lo hicieron siguiendo la

⁵ Así se considera en las ediciones anotadas del Código de Comercio de 1829 por Pedro Gómez y José Reus (1859, 1875), que recogen como aclaración al art. 1º en que se define a los comerciantes que “Bajo la palabra *comerciantes* se entienden todos aquellos que se dedican a cualquiera clase de comercio, esto es, los mercaderes, negociantes, fabricantes, banqueros, **armadores** y aseguradores”.

pauta de lo que ocurría en esos años en todos los sectores productivos. No fue, por tanto, hasta estas últimas fechas cuando irrumpió el capital a gran escala, si bien las tres sociedades que entonces se constituyeron lo hicieron con particularidades muy diferentes:

- la Compañía Avilesina de Navegación, fundada en 1899 con un capital social de 1.250.000 de pesetas (ampliado a 3.000.000 al año siguiente), fue fruto de la unión de comerciantes y *americanos* avilesinos, con el apoyo de la casa de banca local J. de Alvaré y Compañía, que se asociaron para aprovechar las potencialidades de su puerto, al que desde 1894 venía llegando el carbón por vía férrea.

- la Compañía de Navegación Vasco Asturiana, constituida también en 1899 y con un capital de 10.000.000 de pesetas, era propiedad de José Tartiere Lenegre en un 87 por 100, y pasaba a formar parte de su grupo industrial y financiero nucleado por la Sociedad Industrial Asturiana “Santa Bárbara” y el Banco Asturiano de Industria y Comercio.

- y la Marítima Ballesteros, constituida en 1900 con un capital de 8.000.000 de pesetas, se establecía sobre los negocios navieros de los Ballesteros, que llevarían la gestión, pero con el apoyo financiero de los comerciantes banqueros ovetenses Caicoya y Compañía, a los que se uniría meses más tarde Masaveu y Compañía.

Hubo también una **actividad naviera ficticia**, o al menos poco visible y sin efectos duraderos, que fue la dirigida en la sombra por la casa británica de Robert MacAndrew & Co., que utilizó el nombre de la casa de comercio gijonesa de Serapio Acebal Laviada para *españolizar* sus buques y así introducirse en el tráfico comercial español salvando el dere-

cho diferencial de bandera. Como hemos visto en el capítulo 2, los buques de esta flota, en su mayoría de nueva construcción, estuvieron matriculados en la Lista de Gijón entre 1860 y 1876, ascendiendo a 13.623 TRB en total, llegando a tener operativos simultáneamente buques que sumaban 9.009 TRB (en 1872), lo que suponía más tonelaje que el de los vapores de todas las navieras asturianas juntas. Esta naviera, tras transferir los buques a sus filiales de Sevilla (M. Sáenz y Compañía) entre 1872 y 1874, y Barcelona (J. Roca y Compañía) entre 1874 y 1876, desapareció completamente de la matrícula gijonesa sin dejar rastro alguno. Mejor suerte debieron de correr otros puertos españoles en los que la presencia británica fue más duradera, como Cádiz, Sevilla, Barcelona o Bilbao. En este último, como ha estudiado Jesús María Valdaliso Gago (1991: 204-214, y 2003: 455-471), casas de comercio y consignación británicas desempeñaron un importante papel en la formación de las primeras compañías navieras bilbaínas de gran tamaño. No sucedió lo mismo en Gijón, probablemente por dos razones: una, la falta de materia transportable, ya que, a diferencia del mineral de hierro vizcaíno, el carbón asturiano no tenía interés para el Reino Unido; y otra, que mientras las navieras anglo-bilbaínas fueron verdaderas empresas mixtas que con el tiempo se españolizaron totalmente, el caso de Serapio Acebal Laviada no pasó de ser el de un mero representante, sin participación en la propiedad de los buques. Ni siquiera los agentes vascos establecidos en Inglaterra mediadores entre la casa británica y la gijonesa para la compra de vapores, que hemos visto en nuestro capítulo 2 –Albizuri en Liverpool, Asqueta y Bengoechea en Salcombe, Barrenechea en Newcastle, Gardezabal en Londres– se implicaron en actividades navieras con socios asturianos.

4. CONDICIONANTES DE LA EVOLUCIÓN DE LA FLOTA

La flota mercante adscrita a una matrícula venía condicionada, para la época que estudiamos, al menos por tres factores (además de los institucionales, de los que nos hemos ocupado en la Introducción): el volumen de las mercancías a transportar generadas en su *hinterland*, las infraestructuras portuarias, y la capacidad de financiación. Dicho de otra manera, la necesidad de dar salida a las mercancías *propias*, al generar una actividad con oportunidades de negocio, originaba la constitución y expansión de firmas navieras; el estado de los puertos y su equipamiento podía facilitar o frenar su desenvolvimiento; y la existencia o carencia de capitales decidía, en última instancia, la posibilidad o no de llevar a cabo las inversiones necesarias. Debemos, por tanto, analizar cómo se manifestaron esos tres condicionantes en Asturias.

4.1. Los tráficos

En la Asturias del ochocientos, el mayor volumen de producción embarcada correspondió al carbón. Hubo también otros embarques, como los de productos siderúrgicos, manufacturas de vidrio, zinc, manteca, cerámica,... que, si no en volumen, sí tuvieron importancia en valor. Y no nos olvidamos de otra demanda de transporte significativa, que fue la de emigrantes a Ultramar; pero, si ésta había llenado los barcos asturianos en tiempos de la vela, cuando llegó el vapor perdió importancia relativa, al ser captada por los vapores-correo de compañías de otras regiones y países, que los embarcaban en Santander.

Los embarques de carbón fueron en todo el siglo XIX los más voluminosos, cifrando en todo tiempo

más del 70 por 100 del tonelaje embarcado, seguidos por los de productos siderúrgicos, que llegaron a alcanzar en 1887 el 20 por 100 del peso y el 60 por 100 del valor total de las salidas (*Estadística del comercio de cabotaje*). Por tanto, si admitimos que el volumen embarcado es lo relevante desde el punto de vista del negocio naviero, habrá que admitir también que los embarques de carbón, que dejaban pequeños a los de las demás mercancías, fueron los que determinaron el volumen de la flota mercante asturiana. ¿Sucedio esto así? ¿Fue el carbón la mercancía determinante, o más bien actuó como un respaldo potencial que aseguraba la actividad naviera en ausencia de otros tráficos? Habrá que ver hasta qué punto la flota mercante a vapor asturiana surgió o se desarrolló condicionada por los embarques de carbón; comprobar si hubo una correlación entre ambas, y, yendo más lejos, contrastar si se puede hablar de relación de causalidad, en el sentido de que la flota mercante asturiana haya seguido el ritmo marcado por las salidas de carbón. Para ello hemos elaborado el cuadro 37, que recoge las salidas de carbón por Gijón y Avilés, y el tonelaje de registro de los vapores operativos en cada año en ambas matrículas, de modo que, ya que no es posible saber cuánto carbón salió a bordo de buques asturianos, al menos podamos establecer una comparación entre ése tráfico y el tamaño de la flota, para ver si existe alguna relación.

El gráfico 4 permite visualizar los datos del cuadro 37 (téngase presente que una curva representa decenas de toneladas métricas, y la otra toneladas de registro), y comparar ambas magnitudes, de lo que podemos sacar algunas conclusiones:

– En una primera fase (hasta 1874), la flota mercante a vapor encuentra en el carbón una abundante materia a transportar, lo que conduce a la fundación

de compañías navieras y su posterior desarrollo, con un aumento del número de buques y del tonelaje global de registro.

– Viene luego una segunda etapa, caracterizada por el estancamiento de los embarques de carbón, que no empezarán a remontar hasta 1888. En esos años tam-

bién permanece estancado el tonelaje global de la flota a vapor, en una atonía que aún se prolonga más allá de esa fecha, hasta 1893. Es un tiempo en que las navieras asturianas se resienten en su actividad por la presencia de buques de otras matrículas (especialmente la compañía Ybarra), que vienen a disputar los limitados tráficos.

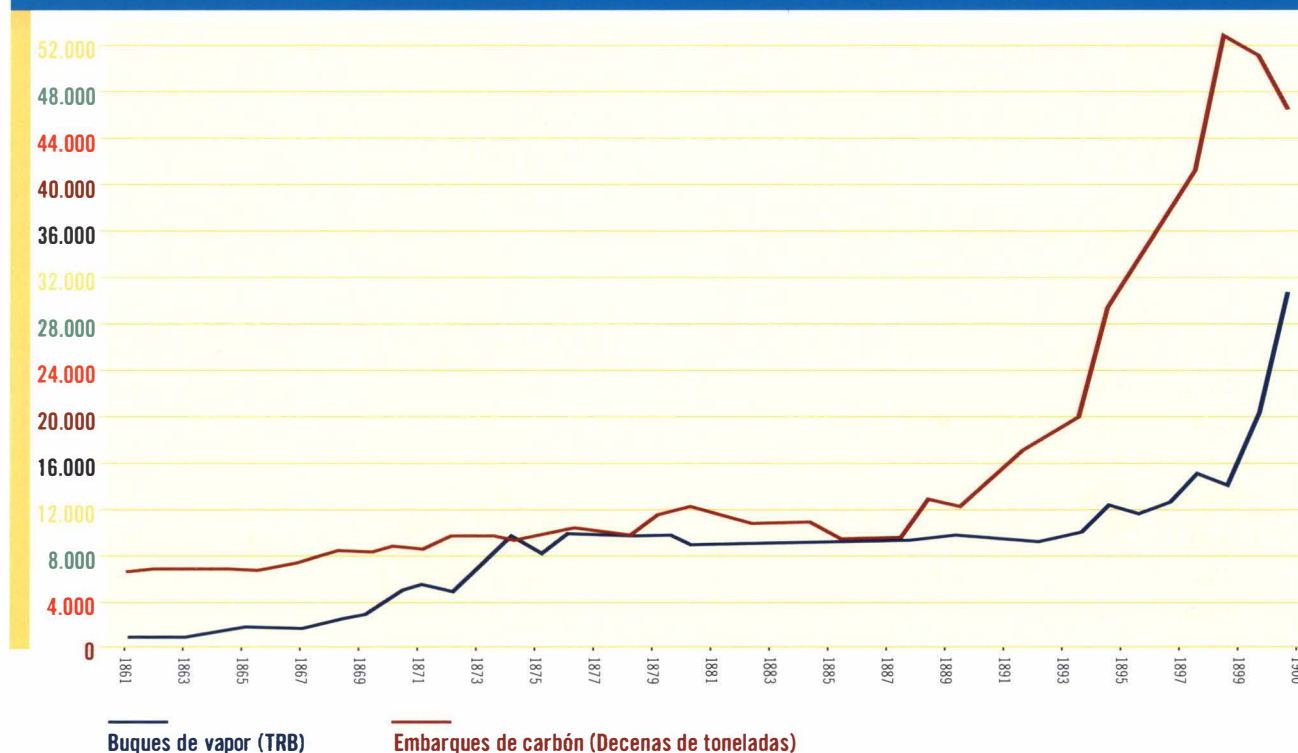
CUADRO 37

Salidas de carbón por mar (decenas de toneladas) y tonelaje de la flota a vapor (TRB)

	Salidas, tons. x 10	TRB	% TRB s/Salidas		Salidas, tons. x 10	TRB	% TRB s/Salidas
1861	6.328	694	1,1	1881	11.597	9.328	8,0
1862	6.625	694	1,0	1882	10.668	9.232	8,7
1863	6.656	694	1,0	1883	10.714	9.232	8,6
1864	6.783	1.094	1,6	1884	10.760	9.232	8,6
1865	6.548	1.384	2,1	1885	9.300	9.232	9,9
1866	6.767	1.384	2,0	1886	9.269	9.324	10,0
1867	7.473	1.384	1,9	1887	9.441	9.090	9,6
1868	8.086	2.098	2,6	1888	12.960	9.263	7,1
1869	8.193	2.563	3,1	1889	12.301	9.691	7,9
1870	8.612	4.406	5,1	1890	13.979	9.527	6,8
1871	8.341	5.092	6,1	1891	16.742	9.263	5,5
1872	9.709	4.644	4,8	1892	17.962	9.263	5,2
1873	9.691	7.625	7,9	1893	19.963	9.841	4,9
1874	9.042	9.558	10,6	1894	29.371	12.222	4,2
1875	9.351	8.092	8,7	1895	33.505	11.508	3,4
1876	10.250	9.992	9,7	1896	37.696	12.424	3,3
1877	10.034	9.992	10,0	1897	41.997	14.934	3,6
1878	9.791	9.592	9,8	1898	53.524	14.050	2,6
1879	11.375	9.732	8,6	1899	52.082	19.689-e	3,8
1880	12.011	9.001	7,5	1900	46.592	30.901-e	6,6

Fuente: Embarques de carbón: hasta 1884, estimación de G. Ojeda Gutiérrez (1985: 344), y años siguientes, *Estadística del Comercio de Cabotaje*. Tonelaje de la flota operativa en cada año: datos extraídos del cuadro 36 (-e = estimado, suponiendo que los buques de la Avilesina de Navegación fuesen de 1.200 TRB).

Gráfico 4 Embarques de carbón y tonelaje de la flota de vapor asturiana



– Finalmente, hay una tercera fase, en que los embarques de carbón se disparan (a partir de 1888), pero esa fuerte ascensión no genera un aumento proporcional del tonelaje de las navieras asturianas, de lo que se deduce que fue captado por buques de otras matrículas. La flota asturiana pierde peso relativo respecto a los embarques carbón, y aunque a partir de 1894 experimenta un ligero impulso, ese peso relativo sigue descendiendo hasta quedar por debajo del 3 por 100 de los embarques. No mejora la situación hasta 1899-1900, en que las navieras de Olavarría y Melitón González hacen un esfuerzo inversor adquiriendo on-

ce buques que en junto suman 12.855 TRB, y se incorporan los buques de las nuevas sociedades anónimas navieras Avilesina, Vasco-Asturiana y Ballesteros.

En resumen, hubo una cierta correlación cronológica entre la evolución de los embarques de carbón y el tamaño de la flota a vapor mientras aquéllos fueron limitados; pero cuando la exportación carbonera se disparó (a partir de 1888), la flota mercante no respondió al estímulo, mostrándose incapaz de competir con sus rivales extrarregionales, y siguiendo estancada hasta los dos años finales de siglo. Así pues,

hay que concluir que la marina mercante asturiana no aprovechó suficientemente, o por lo menos no aprovechó a tiempo, las oportunidades que le brindó el carbón.

4.2. Las infraestructuras

La llegada del vapor sorprendió a la región sin puertos proporcionados al nuevo fenómeno. Gijón disponía de una cierta infraestructura portuaria, aunque con graves inconvenientes de espacio y calado, pero la llegada del carbón de Siero y Langreo, que tenía en Gijón su salida *natural*, unido a la producción de algunas industrias del entorno, hizo que para su mejora se acometiesen algunas obras: en 1864 quedó operativo el Dique de Santa Catalina o de Lequerica, ampliación que permitió incrementar la seguridad del viejo puerto y servir de fondeadero, y en 1871 se construyó por iniciativa privada el pequeño Muelle de la Victoria (ver cap. 3, p. 154) Mientras, en 1858 empezaron a funcionar los dos primeros *drops* que la compañía del Ferrocarril de Langreo había levantado en el Muelle Norte para carga de carbón (el tercero estaría operativo en 1873), lo que permitió un apreciable incremento de la eficacia de carga. Vinieron más tarde las “obras de desecación y aprovechamiento de la antigua playa de Pando”, que después de varios intentos fallidos concluirían en 1885, tras haberse constituido la Sociedad de Fomento de Gijón, S. A. en 1879⁶. Pero, a pesar de todas estas obras, “en la última década del siglo XIX, las limitaciones estructurales del puerto y las deficiencias acumuladas a lo largo de su proceso de crecimiento hacían de él uno de los más caros y pe-

ligrosos de España” (Alvargonzález Rodríguez, 1985, II: 42). Las limitaciones del puerto de Gijón condicionaron el tamaño de los buques de las navieras locales, lo que, en definitiva, acarreó mayores costos por unidad de arqueó, y por ende fletes más elevados que supusieron una mayor debilidad a la hora de competir. El colapso portuario llevó a la aprobación en 1891 del proyecto Lafarga para construir un nuevo puerto en El Musel, que no quedaría operativo hasta 1907, con lo que cae fuera del período que aquí estudiamos.

En Avilés las cosas no discurrieron mejor, y a las dificultades de un canal angosto y cambiante se unía la peligrosidad de su barra. Estas deficiencias, sumadas a la escasa pujanza de su *hinterland* económico, hicieron que su puerto, que en los tiempos de la vela llegó a adquirir un cierto dinamismo, entrase en un fuerte declive en los años setenta y ochenta. Vendría a cambiar el panorama la inauguración en 1890 de la línea de ferrocarril entre Villabona y Avilés, conectando así con el ferrocarril León-Gijón, y que en 1893 se llevara a cabo la apertura del ramal Soto del Rey-Ciaño, con lo que el puerto de Avilés quedaba comunicado con las dos cuencas del Nalón y del Caudal-Aller (Morales Matos, 1982: 121). Como consecuencia, Avilés iba a convertirse en puerto carbonero, a lo que contribuyó que en 1893 se asociasen las empresas mineras Fábrica de Mieres, Unión Hullera, Hulleras del Turón, Herrero Hermanos, Sociedad Hullera Española y Carlos Larrañaga para explotar conjuntamente la concesión solicitada, empezando a salir carbones de la dársena de San Juan de Nieva en 1894. La repercusión de estas actuaciones sobre la marina mercante no se hizo esperar: en 1894, los Ballesteros, que se habían establecido en Gijón el año anterior como Ballesteros y Compañía, abren casa en Avilés (E. Ballesteros y Compañía) y adquieren el vapor *Ballesteros*; en 1899

⁶ Esc. de 18 de octubre de 1879, not. A. García Mon, caja 16845, f. 724, AHA.

se constituyen la Compañía Avilesina de Navegación S. A., y la Compañía de Navegación Vasco-Asturiana, S. A., y en 1900 Marítima Ballesteros, S. A., tres navieras que van a tomar como base para sus buques el puerto de Avilés.

Resumiendo este apartado, podemos decir que las infraestructuras portuarias no facilitaron el desarrollo de la marina mercante asturiana del vapor, teniendo que esperar a 1894 para Avilés y a 1907 para Gijón, para ver repercusiones positivas.

4.3. La financiación

La segunda mitad del siglo XIX, que es el marco temporal de este trabajo, estuvo caracterizada en Asturias por una persistente **escasez de capitales**, y por un limitado nivel de renta que impedía la formación de un ahorro que pudiera canalizarse hacia proyectos empresariales; eso obligó a las empresas a cubrir sus necesidades financieras acudiendo a la autofinanciación. Esa penuria de capitales se veía parcialmente aliviada por la presencia de *americanos* que, disponiendo de una inusual liquidez, con frecuencia se comprometían en inversiones empresariales, generalmente bajo la forma de comanditas. Este cuadro general, también válido para las firmas navieras, se modificó en los dos años finales del siglo, años en que se produjo un inusitado flujo monetario, en buena medida de origen vizcaíno, que respaldó el *boom* de inversiones que afectó a multitud de ramas productivas.

La escasez de capitales de la primera época quedó reflejada de un modo elocuente por Antonio Suárez Pola, cuando en carta a Melitón González (véase cap. 3, p. 111), le mostraba su perplejidad ante el encargo, en 1870, de un nuevo vapor por la rival naviera de Olavarría: “¿Dónde encontrarán accionistas por 80.000 pesos? En Santander dudo hayan encontrado

alguno; en Bilbao, puede; pero donde encontrarían sería en Madrid, por medio de la casa Bayo”. Así pues, daba por descontado Suárez Pola que en Asturias no había posibilidad de hacerse con esa suma.

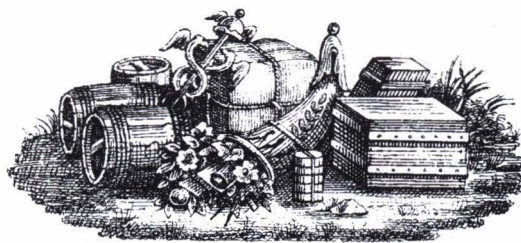
Debemos preguntarnos, entonces, **quiénes financiaron las navieras asturianas del vapor**. Empecemos por las dos de mayor importancia y duración, la de Óscar de Olavarría y la de Melitón González. La primera nació patrocinada por la empresa siderúrgica Duro y Compañía y por la fábrica de vidrios de Cifuentes, Pola y Compañía, apoyada en Óscar de Olavarría y Lozano que actuaba de socio gestor (colectivo) y con el concurso de un grupo de comerciantes locales, más algunos *americanos* y comerciantes de otras plazas. La segunda fue iniciativa de marinos y comerciantes fundamentalmente, en torno a un antiguo armador de la vela, Melitón González García. Y mientras la primera cobraría autonomía al separarse Duro y Compañía, quedando en manos de Óscar de Olavarría Lozano y unos pocos copartícipes, la de Melitón González García no dejó de crecer en número de socios, sobreviviendo a los fundadores y consolidándose también como naviera independiente, aunque parcialmente vinculada al grupo de empresas del que fue su gerente en su etapa de mayor crecimiento (el banquero Florencio Rodríguez). En cuanto a las sociedades anónimas de fin de siglo, los suscriptores que las respaldaron no fueron tan numerosos como para hablar de atomización de accionistas: de la Vasco Asturiana, José Tartiere Lenegre detentaba el 87 por 100; la Avilesina de Navegación era propiedad de un pequeño grupo de comerciantes avilesinos e *indianos*; y Marítima Ballesteros fue iniciativa de los miembros de la familia apoyados por una casa de banca y algunos inversores ovetenses.

A lo largo del período estudiado, las navieras hubieron de valerse por sí mismas para la **financiación**

de inversiones en capital fijo —como era habitual en todos los sectores—, acudiendo a la autofinanciación, bien por reinversión de los beneficios o por aportaciones de los socios. Lo primero solía materializarse en un Fondo de Reserva, que se utilizaba para atender grandes desembolsos, como la adquisición de nuevos buques o grandes reparaciones, y lo segundo tomaba la forma de ampliaciones del capital social o de emisión de obligaciones, para lo que se daba preferencia a los socios. La financiación ajena, cuando la había, se limitaba al circulante, permaneciendo las instituciones bancarias, que sepamos, al margen de inversiones permanentes en navieras. La banca de la época estaba representada en Asturias por los numerosos comerciantes banqueros, establecidos en todas las localidades, y por el Banco de Oviedo (1864-1874) y las sucursales del Banco de España en Oviedo (desde 1874) y en Gijón (desde 1884), y no nos consta de ninguno de ellos vinculación con proyectos navieros, salvo lo que ocurre en los dos años finales del siglo. Lo hemos visto en el capítulo 5 con la respuesta dada por la casa de banca Herrero y Compañía a la Real Compañía Asturiana de Minas, cuando en 1875 los invitaba a participar en la adquisición del vapor *Avilés*, “las

condiciones de nuestra sociedad nos prohíben interesarnos en empresas marítimas”, frase que no por lacónica deja de ser expresiva del poco interés que en la banca despertaban los negocios navieros. Ni siquiera cuando Florencio Rodríguez simultaneaba la dirección de su casa de banca con la gerencia de la naviera Melitón González y Compañía mantuvo inversión u operación crediticia significativa con la naviera, y cuando ésta necesitó fondos para adquirir buques en los últimos años del siglo, acudió a la fórmula de empréstito de obligaciones.

Es obligado hacer de nuevo una referencia a la **presencia de capital británico** en la marina mercante asturiana. La pujanza industrial, comercial y financiera británica, que se manifestó en inversiones en todo el mundo en el siglo XIX, incluyó también a la navegación comercial española, y así, la casa de Robert MacAndrew & Co. utilizó como vehículo para introducirse en el comercio marítimo español casas de comercio de Denia, Sevilla, Cádiz,... y también de Gijón (Serapio Acebal Laviada, entre 1860 y 1876). Pero esta presencia británica, que llegó a suponer un tonelaje superior al del resto de las navieras asturianas, no dio frutos duraderos, a diferencia de lo ocurrido en otras regiones.



Fuentes y bibliografía

I. FUENTES

1.1. Archivos e instituciones públicas

Archivo Histórico de Asturias, Oviedo (AHA)
Archivo Histórico Provincial, Sevilla (AHPS)
Archivo Histórico Provincial de Vizcaya, Bilbao (AHPV)
Archivo Histórico de Marina, Ferrol (AHMF)
Archivo Municipal de Gijón (AMG)
Capitanía Marítima de Avilés (CMA)
Capitanía Marítima de Bilbao (CMB)
Capitanía Marítima de Gijón (CMG)
Capitanía Marítima de Lueca (CML)
Capitanía Marítima de Ribadeo (CMR)
Museo Etnográfico del Pueblo de Asturias, Gijón
Museo Marítimo de Asturias, Luanco (MMA)
Museo Piñole, Gijón
Registro de la Propiedad, Gijón (RPG)
Registro Mercantil de Asturias, Oviedo (RMA)
Seminario Gonzalo Anes, E. U. Jovellanos, Gijón (SGA)

1.2. Archivos e instituciones privadas

Archivo Histórico de Asturiana de Zinc, S.A., Arnao (AHAZ)

Archivo Histórico de la Fundación Alvargonzález, Gijón (AHFA)

Archivo del Colegio Notarial, Barcelona (ACNB)

Archivo Notarial de Llanes (ANLL)

Archivo de Ignacio Pando García-Pumarino (AIP)

Fundación Museo Evaristo Valle, Gijón (FMEV)

1.3. Repertorios de legislación y de la Administración

Código de Comercio, 1829 y 1885

Colección Legislativa de España

Diccionario de la Administración Española, Peninsular y Ultramarina (Marcelo Martínez Alcubilla), 1ª edición: 1958, 2ª edición 1968 y Apéndices anuales.

Estadísticas de la Contribución Industrial y de Comercio

Estadística del Comercio de Cabotaje de España

Gaceta de Madrid

Guía General de la Legislación Marítima, (José Vidal Blanca y Francisco Ramírez Ramírez), Imp. y Lit. del Ministerio de Marina, Madrid, 1904.

1.4. Fuentes hemerográficas

Diario *El Comercio*, Gijón

2. BIBLIOGRAFÍA

ADARO RUIZ, Luis (1976): *El puerto de Gijón y otros puertos asturianos, Tómo I*, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, Gijón.

ADARO RUIZ, Luis (1986): *El puerto de Gijón y otros puertos asturianos, Tómo IV, Vol. 1*, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, Gijón.

ADÚRIZ, Patricio (1983): *Miscelánea de la navegación gijonesa (1757-1913)*, Asociación de Navieros y Consignatarios de Asturias, Gijón.

ÁLVAREZ BLANCO, Ricardo (2001): *Los barcos de Pérez y Cía.*, Ed. Ricardo Álvarez, Santander.

ALVARGONZÁLEZ, Calixto y ALVARGONZÁLEZ, Alejandro (1904): *Árbol genealógico de la familia Alvargonzález*, Imprenta de Mauro, Gijón.

ALVARGONZÁLEZ LANQUINE, Romualdo (1919): “Notas para la historia de la Navegación Gijonesa, desde 1860 hasta nuestros días”, en *Revista Industrial-Minera Asturiana*, n.º 96, 1 mayo 1919, pp. 141-162.

ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Ramón María (1985): *Industria y espacio portuario en Gijón*, Junta del Puerto de Gijón.

ALZOLA MINONDO, Benito de (1894): *Las primas a la construcción naval y a la navegación*, Imprenta de la Casa de Misericordia, Bilbao.

ARROYO RUIZ-ZORRILLA, Ricardo (1989): *Apuntes para una historia de la enseñanza de la Náutica en España*, Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Madrid.

BASAS FERNÁNDEZ, Manuel (1967): *Aspectos de la vida económica de Bilbao, de 1861 a 1866*, Cámara de Comercio, Industria y Navegación, Bilbao.

CHACÓN Y ORTA, Francisco (1850): *Breve idea de las máquinas de vapor y de sus aplicaciones a la navegación*, Imprenta y Litografía de la Revista Médica, Cádiz.

COLETES BLANCO, Agustín (Ed.) (2005): *Gijón, puerto anglosajón*, Eds. Nobel - Puerto de Gijón.

DE LA MADRID ÁLVAREZ, Juan Carlos (1989): *El viaje de los emigrantes asturianos a América*, Silverio Cañada Editor, Gijón.

DÍAZ CAMPA, José Luis y MÉNDEZ FERNÁNDEZ, Amador (1988): *Marina Mercante Asturiana*, Museo Marítimo de Asturias, Luanco (inédito).

EDWARDS, Emory (1879): *A Catechism of the Marine Steam Engine*, Henry Carey Baird, Filadelfia.

ERICE SEBARES, Francisco (1980): *La burguesía industrial asturiana (1885-1920)*, Ed. Silverio Cañada, Gijón.

ERICE SEBARES, Francisco (1995): *Propietarios, comerciantes e industriales. Burguesía y desarrollo capitalista en la Asturias del siglo XIX (1830-1885)*, Universidad de Oviedo.

FARIÑA, F. (1950): *Historia de la navegación*, Departamento Editorial del Comisariado Español Marítimo, Madrid.

FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano (1988): “Factores técnicos y económicos en el origen de la moderna siderurgia y la flota vizcaína, 1880-1899”, en FERNÁNDEZ DE PINEDO, E. y HERNÁNDEZ MARCO, J. L. (eds.), *La industrialización del norte de España*, Universidad del País Vasco - Ed. Crítica, Barcelona, pp. 252-279.

FIGUEROLA, Laureano (1880): “Derecho diferencial de bandera”, discurso pronunciado ante la Comi-

sión Especial Arancelaria, en *Revista de España*, núms. 296, pp. 523-547, y 297, pp. 92-112.

FONTANA, Josep (1973): *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX*, Ed. Ariel, Barcelona.

FRAX ROSALES, Esperanza (1981): *Puertos y comercio de cabotaje en España, 1857-1934*, Banco de España, Servicio de Estudios, Madrid.

FUERTES ARIAS, Rafael (1902): *Asturias industrial*, (edición facsímil de Alvízor Libros, Oviedo, 1999).

GARAY UNIBASO, Francisco (1996): *Correos Marítimos Españoles, vol. IV, de 1862 a 1898*, Eds. Mensajero, Bilbao.

GARCÍA LÓPEZ, José Ramón (1987): *Los comerciantes banqueros en el sistema bancario español. Estudio de casas de banca asturianas en el siglo XIX*, Universidad de Oviedo.

GARCÍA LÓPEZ, José Ramón (1994): "Las sociedades colectivas y comanditarias en la dinámica empresarial española del siglo XIX", en *Revista de Historia Económica*, año XII, 1994, n.º 1, pp. 175-184.

GARCÍA LÓPEZ, José Ramón (2003): *Historia de la Marina Mercante Asturiana. I. Apogeo y ocaso de la vela (1840-1880)*, Museo Marítimo de Asturias, Luanco.

GARCÍA LÓPEZ, José Ramón (2004): *Asturiana de Zinc. Una historia a través de tres siglos*, Asturiana de Zinc, S. A., Madrid.

GARCÍA MORÁN, Joaquín (1973): *Un álbum de barcos (De la vida marítima de Manuel García Morán)*, Instituto de Estudios Asturianos, Oviedo.

Gijón y la Exposición de 1899 (1899), Tipografía La Industria, Gijón.

GOLDSMITH-CARTER, George (1966): *Sailors*, Paul Hamlyn Ltd., Londres.

GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1989): "Transportes y comunicaciones", en CARRERAS ODRIÓZOLA, Albert (coord.): *Estadísticas Históricas de España, siglos XIX y XX*, Fundación Banco Exterior de España, Madrid, pp. 269-325.

GÓMEZ MENDOZA, Antonio (2001): "Transportes", en *Historia de España Menéndez Pidal, tomo XX-XIII: Los fundamentos de la España Liberal, 1834-1900. La sociedad, la economía y las formas de vida*, Ed. Espasa Calpe, Madrid, pp. 509-

GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1968): *La marina cántabra (III). Desde el vapor*, Diputación de Santander.

GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1976): *Naufrajos en la costa de Cantabria*, Librería Estudio, Santander.

GUZMÁN SANCHO, Agustín y SANCHO FLÓREZ, José Gonzalo (1993): *El Instituto de Jovellanos*, Gijón.

HAWKS, Ellison (1947): *Historia del barco mercante*, Ed. Juventud, Barcelona

HILLION, Daniel (1993): *L'Atlantique a toute vapeur*, Eds. Ouest-France.

HOUPPT, Stefan y ORTIZ VILLAJOS, José María (1988): *Astilleros españoles, 1872-1998. La construcción naval en España*, Ed. Lid., Madrid.

LLORCA BAUS, Carlos (1990): *La Compañía Trasatlántica en las campañas de Ultramar*, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, Madrid.

MÁRMOL, M. M. del (1817): *Idea de los barcos de vapor, o descripción de su máquina, relación de sus progresos, e indicación de sus ventajas*, Francisco de Sales, Sanlúcar de Barrameda. (Edición facsimilar de la Subsecretaría de la Marina Mercante con el título *El "Real Fernando", primer vapor español, 1817-1967*, Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina, 1967).

MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, José María (Dir.) (1957): *Enciclopedia General del Mar*, Eds. Garriga, Barcelona.

MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, José María (2002): *Diccionario Náutico*, Ed. Nauta, Barcelona.

MORALES MATOS, Guillermo (1982): *Industria y espacio urbano en Avilés*, Silverio Cañada, editor, Gijón.

NADAL OLLER, Jordi (1975): *El fracaso de la Revolución industrial en España, 1814-1913*, Ed. Ariel.

NADAL OLLER, Jordi (1981): "Notas sobre la industria asturiana, de 1850 a 1935", en BENITO RUANO, Eloy (coord.): *Historia de Asturias*, vol. 9, Ed. Ayalga, Salinas, pp. 111-177.

NADAL OLLER, Jordi (1988): "España durante la Primera Revolución Tecnológica", en *España. 200 años de tecnología*, Ministerio de Industria, Madrid, pp. 29-100.

OJEDA GUTIÉRREZ, Germán (1985): *Asturias en la industrialización española, 1833-1907*, Ed. Siglo XXI, Madrid.

PANDO GARCÍA-PUMARINO, Ignacio (1991): "Mariano y Antonio Suárez Pola, noticias biográficas", en MARCOS VALLAURE, Emilio (dir.), *Arte e Industria en Gijón (1844-1912). La fábrica de vidrios de Cifuentes, Pola y Compañía*, Museo de Bellas Artes de Asturias, Oviedo, pp. CXIX-CXXXI.

PEDREGAL, M. (1880): "Derecho diferencial de bandera", Discurso ante la Comisión de Reforma del Arancel, en *Revista de España*, n.º 293, pp. 120-135 y n.º 294, pp. 278-287.

PÉREZ LORENZO, Rafael (1998): *Asturias e Inglaterra (1814-1913): Un siglo de relaciones comerciales e iniciativas empresariales conjuntas*, Real Instituto de Estudios Asturianos, Oviedo.

PÉREZ LORENZO, Rafael (2005): "Las relaciones comerciales con el Reino Unido a través del puerto de Gijón (1814-1936)", en COLETES BLANCO, Agustín (Ed.): *Gijón, puerto anglosajón*, Puerto de Gijón-Eds. Nóbel, Gijón, pp. 133-165.

PERIBÁÑEZ CAVEDA, Daniel (1992): *Comunicaciones y comercio marítimo en la Asturias preindustrial (1750-1850)*, Puerto de Gijón.

RENDUELES LLANOS, Estanislao (1867): *Historia de la villa de Gijón, desde los tiempos más remotos hasta nuestros días*, Imprenta Norte, Gijón. (Hay edición facsímil de Silverio Cañada, Gijón, 1985).

RITCHIE, L. A. (Ed.) (1992): *The Shipbuilding industry. A guide to historical records*, Manchester University Press.

RODRIGO Y ALHARILLA, Martín (2000): *Los Marqueses de Comillas, 1817-1925. Antonio y Claudio López*, LID Editorial Empresarial, Madrid.

RODRIGO Y ALHARILLA, Martín (2005): *La Casa Ramos, 1845-1960: más de un siglo de historia marítima*, Museu Marítim, Barcelona.

SÁENZ RIDRUEJO, Fernando (2002): "Evolución de los puertos españoles durante el siglo XIX", en *Puertos españoles en la historia*, Ministerio de Fomento, Madrid, pp. 101-116.

TORRES VILLANUEVA, Eugenio (1991): "Barcos, carbón y mineral de hierro. Los vapores de Sota y Aznar y los orígenes de la moderna flota mercante de Bilbao, 1889-1900", *Revista de Historia Económica*, año IX, n.º 1, pp. 11-32.

VALDALISO GAGO, Jesús María (1991): *Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*, Escuela de Administración Marítima, Bilbao.

VALDALISO GAGO, Jesús María (1992): “La transición de la vela al vapor en la flota mercante española: cambio técnico y estrategia empresarial”, en *Revista de Historia Económica*, año X, n.º 1, pp. 63-98.

VALDALISO GAGO, Jesús María (1997): *La navegación regular de cabotaje en España en los siglos XIX y XX: guerras de fletes, conferencias y consorcios navieros*, Servicio de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria.

VALDALISO GAGO, Jesús María (1999): “Catalanes, bilbaínos y sevillanos en el cabotaje regular español del siglo XIX”, en CARRERAS, Albert y otros (coords.): *Doctor Jordi Nadal: La industrialización y el*

desarrollo económico de España, Universitat de Barcelona, pp. 640-655.

VALDALISO GAGO, Jesús María (2003): “Bandera y colonias españolas, navieros y marinos vizcaínos, y capital y comercio británicos. Las navieras anglo-bilbaínas en el último tercio del siglo XIX”, en *Itsas Memoria*, Museo Naval de San Sebastián, n.º 4, pp. 455-471.

VEGA BLASCO, Antonio de la (2005): *El Cuerpo de Maquinistas de la Armada (1850-1950)*, Tesis Doctoral inédita, Departamento de Historia Contemporánea, Universidad Complutense.

Índice de personas y entidades

A

- A. Álvarez, Ramón (Gijón) 267
A. López y Compañía (Barcelona) 38, 39, 112, 118, 140, 244, 260
Aburto Azaola, Manuel de (Bilbao) 114
Acebal, Sabino (Gijón) 267
Acebal Cueto, Ricardo 228, 229
Acebal Fernández, Dionisio (Gijón) 49, 150, 156
Acebal Laviada, Manuel (Gijón) 55, 75 a 77
Acebal Laviada, Tadeo (Gijón-La Coruña) 75
Acebal Laviada Fernández, Abdón (Gijón) 59, 60, 77, 78
Acebal Laviada Fernández, Eladia (Gijón) 77, 80, 87
Acebal Laviada Fernández, Eugenio (Gijón) 77, 78
Acebal Laviada Fernández, Felipa (Gijón) 77
Acebal Laviada Fernández, Natalia (Gijón) 77, 80, 87
Acebal Laviada Fernández, Niceta (Gijón) 56, 77, 78
Acebal Laviada Fernández, Pantaleón (Gijón) 77, 80, 82, 87
Acebal Laviada Fernández, Purificación 77, 80, 87
Acebal Laviada Fernández, Serapio (Gijón) 55, 56, 58 a 60, 64, 67, 73 a 97, 104, 116, 185, 268, 275, 276, 279, 284, 290
Acebal Laviada y Compañía (Gijón) 73 a 97, 146, 268
Adaro Magro, Luis (Gijón) 214, 216, 237
Aduana de Bilbao 85
Aguirre y Zarauz (Bilbao) 95
Agustín Cortade e Hijos (Bilbao) 173
Alas Pumariño, Armando de las (Oviedo) 228, 229
Albizuri, Gregorio (Liverpool) 85, 284
Alcatena Uribe, Ángel 258, 268
Aleu, José María (Ribadesella) 221
Aleu Rodrigo, Víctor (Ribadesella) 221
Alonso, Romualdo (Avilés) 190
Alonso Arambarri, Victoriano 122, 268
Alonso del Campo, José 229
Alonso Martínez, Manuel (Madrid) 31
Alonso Ramos, Ramón (Barcelona) 114, 115, 122, 124, 159
Alonso Villaverde, Joaquín (Gijón) 128, 216n, 219n, 252n, 263
Alvaré, Jerónimo de (Avilés) 227
Álvarez, Cándido (Avilés) 199
Álvarez, José María 63, 199, 269
Álvarez, Narciso 207
Álvarez Acebal, Ramón (Gijón) 150, 156, 163
Álvarez Álvarez, Ramón (Gijón) 261
Álvarez Buylla, Restituto (Gijón) 263
Álvarez de la Campa, Antonio (Avilés) 199, 200
Álvarez de la Campa, Juan (Avilés) 199, 200
Álvarez Díaz, Manuel 251, 269
Álvarez Jove, José (Gijón) 156, 163
Álvarez Veriña, Ramona (Gijón) 220
Alvargonzález Cifuentes, Agustín (Gijón) 71, 146, 147, 150, 152, 155, 156, 162, 163, 260
Alvargonzález Cifuentes, Nemesio (Gijón) 150, 156
Alvargonzález Landeau, Calixto (Gijón) 71, 264, 265
Alvargonzález Menéndez, Wenceslao (Gijón) 128
Alvargonzález Pérez de la Sala, Epifanio (Gijón) 171, 180
Alvargonzález Pérez de la Sala, José M.^a (Gijón) 70
Alvargonzález Pérez de la Sala, Mateo (Gijón) 56, 70, 71
Alvargonzález Pérez de la Sala, Toribio (Gijón) 70, 71, 260
Alvargonzález Pérez de la Sala, Zoilo (Gijón) 236n, 237
Alvargonzález Sánchez, Anacleto (Gijón) 55 a 57, 59, 60, 64, 67, 70, 71
Alvargonzález Sánchez, Claudio (Gijón) 70, 71, 92, 93, 116, 146n, 150, 156, 162, 163, 212, 213

Alvargonzález Sánchez, Juan (Gijón) 55, 56, 60, 67, 70, 71, 78
 Alvargonzález Sánchez, Purificación (Gijón) 212, 213
 Alvargonzález Sánchez, Romualdo (Gijón) 70, 148, 150, 156
 Alverú Fils et Cía. 235
 Alzola Minondo, Benito (Madrid) 29
 Amado Álvarez, Manuel (Gijón) 150, 156
 Amat y Compañía (Barcelona) 26
 Anasagasti, José (Bilbao) 258, 268
 Antonio Orobio y Compañía (Avilés) 188
 Arana, Sofía (Bilbao) 102, 114, 115, 122
 Arasa Ferrer, Vicente (Arnao) 207, 244
 Argüelles Alonso, Ramón (La Habana) 221 a 223
 Arias, José (Avilés) 199
 Arias Menéndez, Santos (Avilés) 227
 Armiño Menéndez, Dorotea (Gijón) 150, 156
 Arrizabalaga, Lucas (Carril) 122
 Arróategui, Manuel María (Bilbao) 38, 41, 281
 Asqueta, Florentino de (Salcombe) 87, 284
 Aurre Ibargüen, Gregorio de (La Felguera) 114, 115, 122, 123
 Aza, Buylla y Díaz (Gijón) 263
 Aza López, Ulpiano (Gijón) 263
 Aza y Buylla (Gijón) 263
 Aznar, Eduardo (Bilbao) 39

B

Ballester, Antonio (Barcelona) 227
 Ballesteros 229 a 239
 Ballesteros Alba, Ceferino (Oviedo) 224, 231, 233 a 235, 238, 265
 Ballesteros Alba, Enrique (Gijón) 228, 231, 232, 234, 235, 238, 239, 265
 Ballesteros Hermanos (Oviedo) 230, 231
 Ballesteros Vicente, Lázaro (Oviedo-Madrid) 230, 231, 233 a 237, 265
 Ballesteros Vicente, Serafín (Oviedo) 230, 231, 233, 234, 237, 238, 265

Ballesteros y Compañía, S.R.C. (Gijón) 231 a 234, 239, 254, 265, 288
 Balmori Suero, Ignacio (Gijón) 264
 Banco Asturiano (Gijón) 60n
 Banco Asturiano de Industria y Comercio (Oviedo) 228, 284
 Banco de España 96, 290
 Banco de Gijón (Gijón) 236
 Banco de Oviedo (Oviedo) 290
 Banco de Santander (Santander) 60n
 Bandujo, Bernardo (Avilés) 199, 200
 Bandujo, Cayetano (Avilés) 199, 200
 Bandujo, José (Avilés) 199, 200, 251, 269
 Bango, José V. (Pravia) 68
 Baras Llera, Manuel (Gijón) 264
 Barbachano Tarrazo, Amador (Gijón) 212, 251
 Barbachano Tarrazo, Buenaventura (Gijón) 116, 146, 151, 212, 283
 Barbachano Tarrazo, Miguel (Gijón) 212
 Barbachano y Castro, S. en C. (Gijón) 212
 Barbachano y Hermano (Gijón) 212
 Barcia Arteaga, Lázaro (Bilbao) 122
 Bareño, Marcelino (Bilbao) 102
 Barúa Arteaga, Lázaro (Bilbao) 114
 Barrenechea, Modesto (Newcastle) 92, 284
 Barroeta Anguisolea, J. (Bilbao) 114
 Basterrechea, Juan Bautista 133
 Basilio del Camino y Hermanos (Sevilla) 89, 90
 Bayo Duro, Vicente (Madrid) 101, 106, 108, 115
 Bayo Retes, Federico (Madrid) 114, 122, 123
 Beitia, Francisco (Bilbao) 102, 258, 268
 Belaúnde Arambarri, Florencio 258, 268
 Belaúnde Costa, Luis (Gijón) 236, 237
 Belaúnde, Valdés y Compañía, S.R.C. (Gijón) 237
 Belaúnde y Compañía, S. en C. (Gijón) 237
 Bello Ferrer, Enrique (Gijón) 266
 Benavides Muñiz, M^a Carmen 156
 Bengoechea, Felipe (Salcombe) 87, 284
 Benigno López y Hermano (Tarragona) 114, 115, 122
 Bernaldo de Quirós, Carlos 237

Bernaldo de Quirós, José (Llanes) 221, 223
Bernaldo de Quirós, Francisco (Llanes) 221, 223
Bernaldo de Quirós Mier, Federico (Llanes) 220 a 223
Blanco Hermanos (Ribadesella) 221 a 223
Blanco Hermanos y Compañía, S. en C. (Llanes) 220 a 223, 281
Blanco Junco, Antonio (Llanes) 220 a 223
Blanco Junco, José (Ribadesella) 221, 222
Blanco y Compañía, S. en C. (Llanes) 220
Blickstad Hauff, Magnus (Gijón) 138
Bofill y Martorell (Barcelona) 26
Bouisset, Emilio (Sevilla) 90
Bourcoud, Agustín (Gijón) 237
Bouza, Juan (Vigo) 81
Bravo Murillo, Juan 31
Bryant Porster & Company 150
Bustamante, Froilán 156
Butler Hermanos (Cádiz) 104, 185, 214

C

Cabeza Rocas, Dimas 228
Cabrero, Ramón (Santander) 111
Cadrecha, Eugenio (Gijón) 159
Cagiga, Celestino de la (Santander) 221
Cagigal, Jenaro (Santander) 85, 91
Caicoya y Compañía (Oviedo) 239, 284
Calderón Fernández, Petra 156
Calixto Alvargonzález y Compañía (Gijón) 71, 264
Campbeltown Shipbuilding Co. Ltd. 179
Campo, José de 39, 40, 41, 125
Canal, José Ramón (Luanco) 173, 174, 251, 268, 269
Canosa Gómez, José María (Muxía-Gijón) 215
Canosa Martínez, Joaquín 215
Canosa Martínez, José María 215, 216
Carbajosa y Compañía (Valencia) 122
Carbones Asturianos (Bilbao) 178
Carreño, Melquíades (Avilés) 197 a 201, 215, 226, 227, 251n, 260
Carreras y Molíns (Vigo) 152, 156
Carricarte, Martín de 199
Carriles, Avelino (Gijón) 258
Carriles, Ulpiano (Gijón) 258
Carvajal Pereira, José (Vigo) 114, 115
Casa Bayo (Madrid) 111, 289
Casiano H. García y Compañía (Gijón) 263
Castañón, Fernando 156
Castro, Francisco de (Gijón) 212
Caveda Nava, José (Villaviciosa) 114, 122
Cavo, Juan (Gijón) 251, 268
Cerra, Manuel de la (Gijón) 168n, 180
Cienfuegos-Jovellanos García, José (Gijón) 264
Cifuentes Díaz, Anselmo (Gijón) 108-9, 114, 115, 122, 123, 128 a 130, 148, 150, 154
Cifuentes Díaz, Eduardo (Gijón) 114, 122
Cifuentes Díaz, Félix (Gijón) 122
Cifuentes, Pola y Compañía (Gijón) 50, 108, 109, 115, 150, 289
Cifuentes Prada, Andrés (Gijón) 150, 156
Cifuentes Solís, José (Gijón) 68
Cifuentes Solís, Nicolás (Gijón) 150
Cifuentes, Stoldt y Compañía (Gijón) 139, 166n, 168, 173
Compagnie Internationale de Navigation 55
Compañía Anónima de Seguros El Alba 139
Compañía Avilesina de Navegación 180, 225 a 227, 254, 260, 280, 283, 284, 287 a 289
Compañía Bilbaína de Navegación 39, 41, 124, 166n, 281
Compañía Cantabra 57n
Compañía Catalana de Vapores (Barcelona) 25, 26
Compañía de los FF. CC. de Asturias y León 95n
Compañía de Navegación a Vapor (Avilés) 198
Compañía de Navegación "La Flecha" (Bilbao) 39, 41, 124
Compañía de Navegación Vasco Andaluza (Sevilla) 104
Compañía de Navegación Vasco Asturiana (Oviedo) 180, 225, 227 a 229, 280, 283, 284, 287 a 289
Compañía de Navegación Viña y Cía. (Avilés) 198 a 200
Compañía de Tabacos de Filipinas 39
Compañía de Vapores La Gijonesa (Gijón) 142 a 181

Compañía del vapor *Algorteo* (Bilbao) 41
 Compañía del vapor *Bachi* (Bilbao) 41
 Compañía del vapor *Uriarte* (Bilbao) 41
 Compañía Naviera Vascongada (Bilbao) 41
 Compañía Sevillana de Navegación (Sevilla) 176
 Compañía Trasatlántica (Barcelona) 39, 40, 117
 Compañía Trasatlántica (Matagorda) 178, 260
 Compañía Valenciana de Navegación (Valencia) 39
 Concha Castañeda, Juan 34
 Conde García, Matías (Gijón) 266
 Corrales, Fermín (San Esteban de Pravia) 252, 253
 Corrales, Genoveva (San Esteban de Pravia) 252
 Corrales, Juan Antonio (San Esteban de Pravia) 202 a 207, 251 a 253, 269
 Cos Gayón, Fernando 33
 Costa, Joaquín 277
 Costales, Blas (Pravia) 114, 115, 122, 154
 Craig, Taylor & Co. (Stockton) 220
 Credit Lyonnais 173
 Crédito Industrial Gijonés (Gijón) 236, 237
 Cueto, Fructuoso (Avilés) 199
 Cunliff & Dunlop (Glasgow) 202
 Curbera Hermanos (Vigo) 65, 81, 93
 Curbera Puig, Francisco (Vigo) 93
 Curbera y Campdesuñer (La Coruña) 81

D

Dahlander y Compañía (Alicante) 64
 Daniel Ripoll y Compañía (Barcelona) 81
 Delor Entrialgo, Juan (Gijón) 253, 268
 Desoignie, Adolfo (Arnao) 191
 Díaz, Eduardo (Cádiz) 81
 Díaz, Francisco (Gijón) 263
 Díaz Aguirregoicoa, Juan (Madrid) 122
 Díaz Casariego, Juan (Castropol-Avilés) 204, 207
 Díaz Laviada, Juan Nepomuceno (Gijón) 78, 156
Diario de Avilés (Avilés) 252
Diario El Comercio (Gijón) 71, 123, 127

Diario El Noroeste (Gijón) 118
 Diego Somonte, Justo de (Bilbao) 228, 229
 Díez Ordóñez (Luarca) 218
 Dindurra, Izaguirre y Cía., R. S. C. (Gijón) 266
 Dirección General de Rentas (Madrid) 85
 Domínguez Gil, Antonio 51
 Domínguez Gil, Casimiro (Gijón) 50, 51, 54, 63, 114, 150, 156
 Domínguez-Gil Labarrieta, Benigno (Gijón) 172
 Domínguez-Gil Labarrieta, Casimiro (Gijón) 129, 130
 Domínguez Labarrieta, José (Gijón) 114
 Dorda y Martínez (Cartagena) 133
 Duro Benito, Julián (Madrid) 101, 108, 114, 122
 Duro Benito, Pedro (La Felguera) 101, 108, 109, 114, 122
 Duro y Compañía (La Felguera-Gijón) 99 a 141, 146, 148, 188, 260, 268, 289

E

E. Ballesteros y Compañía (Avilés) 178, 234, 235, 239, 265, 288
 E. Marina y Compañía, S. R. C. (Gijón) 262
 Echevarría, Sotero 258, 268
 Echevarría, Victoria 122
 Echevarría Rotaache, Federico (Bilbao) 236n
 Eder, Enrique (Sevilla) 91
 Eguiburu, José de 258, 268
 Eizaga, Dionisio T. (Liverpool) 39
 Elorza, Antonio de 51
 Empresa Constructora del Puerto del Musel 231
 Ensuecho Cortina, José Ramón (Gijón) 253, 268
 Erquicia Santalla, Román (Ferrol) 258, 269
 Escuela de Náutica de Gijón 248
 Espinosa y Compañía (Avilés) 231

F

Fábrica de Fundición de Sargadelos 191
 Fábrica de Mieres, S. A. 133, 163, 224, 288
 Fábrica de Vidrios La Industria (Gijón) 50

Faes Hermanos y Compañía (Alicante) 156
Fano López, Manuel (Bilbao) 95
Fano López, Regina (La Coruña) 95
Félix Valdés y Compañía, S. en C. (Gijón) 266
Fermín Suárez y Compañía S. en C. (Gijón) 263
Fernández, Antonio (Gijón) 213
Fernández, Elena (viuda de Pellico) 122
Fernández, Emilio (Arnao) 244
Fernández, Juan 259, 269
Fernández, Manuel Antonio (Avilés) 199
Fernández, Obdulio (Villaviciosa) 224
Fernández, Rufino (Avilés) 199
Fernández Bayo, Matías 133
Fernández Carbajal, Víctor (Gijón) 265
Fernández Corugedo, José (Riveras) 152, 156
Fernández Díaz, Ramón (Gijón) 180
Fernández del Castillo, Emilio 259, 268
Fernández Escandón, Casimiro (Gijón) 265
Fernández Espinosa, Celestino (Avilés) 198 a 200
Fernández Espinosa, Salustiano (Avilés) 199, 200
Fernández Fernández, Francisco (Gijón) 264
Fernández Galán, Francisca (Gijón) 55, 77, 80
Fernández García, Francisco 156
Fernández García, Manuel (Avilés) 199
Fernández García, Plácido S. 133
Fernández Grañas, Manuel (La Coruña) 81, 95
Fernández Jardón, Leandro (Navia) 220
Fernández Luanco, Atanasio (Gijón) 81, 152, 156, 167, 168, 171, 180
Fernández Presno, Alejandro (El Espín) 193
Fernández Rodríguez, Enrique (Luarca) 218
Fernández Rodríguez, José (Luarca) 218
Fernández Rúa, Hermógenes 269
Fernández, Sánchez y Cía. S. R. C. (Gijón) 265
Fernández y Baras, S. R. C. (Gijón) 264
Ferrándiz Zaragoza, Juan 63, 64, 68, 253, 269
Ferrocarril de Langreo 101, 116, 123, 288
Ferrocarril Vasco Asturiano (Oviedo) 228
Ferrocarriles Económicos de Asturias 168

Figuerola, Laureano 26, 30 a 35, 38, 277, 279
Fitch, John 20
Florencio Valdés y Compañía (Gijón) 116, 125, 137, 154, 166n
Fourcade y Gurtubay (Bilbao) 41
Fran Mesa, Bernardo (Madrid) 122
Francisco Díaz y Compañía, S. en C. (Gijón) 263
Francisco Tapias y Hermanos (Vigo) 81
Frederik, Christian 51
Fuentes, Victoriano 207
Fulton, Robert 21
Fundación Alvargonzález (Gijón) 69, 70
Fundición La Begoñesa (Gijón) 51
Fundición Laserre y Balme (Avilés) 188

G

G. Cienfuegos, Manuel (Gijón) 267
G. Díaz, Antonio (Gijón) 267
G. Posada, Ángel (Gijón) 267
Galarza, Juan (Gijón) 212, 213
Gambe y Landaide, José Nicolás (Bilbao) 212, 213n, 259, 269
Gándara, Joaquín de la (Gijón) 213
Gandarias, Juan 229
Gárate, Roque (Gijón) 173, 174
Garay, Ibarrola y Compañía (Marsella) 114, 115, 122
Garay Olavarria, Telesforo 135, 259, 268
García, Bernardino 268
García, Casiano Hipólito (Gijón) 263
García, Joaquín (Gijón) 212, 267
García, Romualdo (Bilbao) 137
García Blanco, Eustaquio (Gijón) 108, 114, 115, 122
García Cuervo, Gumersindo (Gijón) 179
García Echave, Pablo (Abando) 259, 269
García Gutiérrez, Juan (Gijón) 145
García de La Cruz, Victoriano (Gijón) 261, 262, 265
García de Leaniz, Leonardo (Sevilla) 89
García Hevia, Esteban (Avilés) 199

García Jovellanos, Félix (Gijón) 237
 García Mijares, Juan (Llanes) 222
 García Morán, Manuel (Luanco) 227, 232, 233, 239, 253 a 255, 258, 269
 García Olay, Pelayo (Oviedo) 239
 García Otero Suárez, Manuel 156
 García Rendueles, Hermógenes (Gijón) 152, 156
 García Rendueles, Juan (Gijón) 63
 García Rendueles, Teodoro (Gijón) 254, 268
 García Robés (Avilés-Coruña) 75
 García Rodríguez, José (Luanco) 247
 García San Miguel, Victoriano 228, 229
 García Somines, Darío (Gijón) 266
 Gardezabal, Ramón (Londres) 87, 284
 Gil y Compañía (La Felguera) 51, 101, 105
 Gómez, José Esteban (Cádiz) 89
 Gómez Díaz, Ramón (Tazones) 254, 269
 Gómez Margallo, Ramón (Avilés) 235
 Gómez y Aparicio (Santander) 122, 133
 Gondra, Domingo Ignacio 193 a 195
 González, Carmen (Gijón) 168
 González, Francisco de Asís (Gijón) 168n
 González, Joaquín 268
 González, José Ramón (Gijón) 267
 González Acebal, José (Gijón) 114, 115, 150, 151, 156
 González Arias, Antonio (Gijón) 114
 González Carbajal, Eugenio (Ribadesella) 221
 González Condal, Manuel 156
 González Coto, Domingo (Gijón) 114
 González Coto, Francisco (Gijón) 114
 González García, Melitón (Gijón) 71, 110, 111, 116, 145 a 157, 162-3, 168, 180, 289
 González Jardón, José 207
 González Longoria, Manuel 163
 González Olivares, Hermógenes (Oviedo) 228, 229
 González Pola, Maximino (Gijón) 254, 269
 González Posada, Miguel (Gijón) 221, 222
 González Posada, Valentín (Gijón) 129, 130, 134, 138, 139, 141

González Posada y Compañía, S. en C. (Gijón) 139, 141
 González Regueral, Salustio (Gijón) 154
 González Rubiera, José (Gijón) 150, 156
 González Rubiera, Manuel (Gijón) 150, 156
 González Suárez, Agapito (Gijón) 255, 269
 González Tuero, José Ramón (Gijón) 264
 González y Olavarría, S. en C. (Gijón) 139, 141
 Gourlay Brothers & Company (Dundee) 146, 151, 152, 172
 Gregorio Martínez y Sobrino (Sevilla) 89
 Guerrero, Fernando 57n
 Guilhou Rives, Numa (Gijón) 157, 158n, 163
 Guinea González, José (Gijón) 255, 268, 269
 Gutiérrez, Fernando (Arnao) 207, 244
 Gutiérrez Herrero, Manuel (Avilés) 218, 219n, 283
 Gutiérrez Obeso, José (Gijón) 264
 Gutiérrez y Abascal (Avilés) 185, 215, 218

H

Haza Hermanos (Santander) 193
 Hauzeur, Jules (Bélgica) 207
 Herederos de Anselmo Cifuentes (Gijón) 133
 Herederos de Nicolás Cifuentes (Gijón) 156
 Hermanos Díaz Gutiérrez Cos (Sevilla) 156
 Hernáez, Antonio (Madrid) 133
 Hernáez Montes, Félix (Madrid) 122, 123
 Herrera, Cándido (Santander) 163
 Herrero Hermanos (Oviedo) 224, 288
 Herrero Vázquez, Félix (Gijón) 266
 Herrero y Compañía (Oviedo) 201, 236, 290
 Hijo de Ramón A. Ramos (Barcelona) 172
 Hijos de Agustín Alvargonzález, S. en C. (Gijón) 260
 Hijos de Benigno López (Tarragona) 133
 Hijos de Dóriga (Santander) 81, 217
 Hijos de Francisco Díaz (Santander) 59, 60, 64, 67, 84, 91
 Hullera Española 224, 288
 Hulleras del Turón 224, 288
 Hulton, Guillermo (Gijón) 216
 Hysern Catá, Luis (Madrid-Oviedo) 214, 215

I

Ibarra, Gaspar (Avilés) 199, 200
Ibarra, José Antonio de (Bilbao) 236n
Inclán, Benito (Avilés) 199
Indalecio Varela y Compañía (La Coruña) 163
Instituto Santísimo Cristo del Socorro (Luanco) 247, 248
Iñiguez, Saturnino (Logroño) 163
Iruretagoyena (Lequeitio) 221
Isasi y Zulueta, Andrés de (Bilbao) 85, 91, 137, 163
Iturribarría, Francisco (Bilbao) 114, 122, 123

J

J. Alvargonzález y Compañía (Gijón) 47 a 71, 79, 89, 104, 107, 146, 151, 283
J. de Alvaré y Compañía (Oviedo-Avilés) 226, 227, 236, 284
J. M. de Ybarra y Compañía (Bilbao) 124, 166n
J. R. González y Compañía (Gijón) 264
J. Roca y Compañía (Barcelona) 92 a 97, 125, 279, 284
J. Suárez Llanos, S. en C. (Gijón) 265
Janiot y Lapedagne, Esteban (Gijón) 266
Jardón, Domingo 258
Jardón, Fernando (Viavélez) 255, 269
Jardón, Valentín (Luarca) 218
John Wood & Co. 172, 174
Juan Cunningham y Compañía (Sevilla) 89
Juliana Albert, Domingo (Oviedo) 236n, 237
Juliana y Compañía (Gijón) 236
Julio Kessler y Compañía (Gijón) 51
Junco Caso, Manuel (Santander) 221
Junquera, Gumersindo (Gijón) 163
Junquera Llana, Lorenzo (Gijón) 265
Junquera Pla, Francisco J. (Gijón) 261, 265
Junquera y Trapote (Gijón) 261, 265

L

La Orden y Moreno (Sevilla) 89
La Vivariense (Vivero) 224

Lafarga, Francisco 231, 235
Lafuente Bernárdez, Ramón (Vigo) 122, 133
Landáburu, Emilio (Bilbao) 259
Lanquine, Francisco (Gijón) 267
Lapedagne Delgado, José (Gijón) 261
Lapedagne, Menéndez y Compañía (Gijón) 261
Lapedagne y Compañía (Gijón) 261
Larrañaga, Carlos (Avilés) 288
Larrañaga, Manuela (Gijón) 128
Larrauri, Manuel 268
Larrínaga, Miguel (Liverpool) 41, 281
Larrínaga, Ramón (Liverpool) 39
Laucerica Gabica, Julián (Bilbao) 108, 109, 114, 115, 122, 148, 149, 259
Lavandera de la Cruz, Sergio (Gijón) 139
Learreta, Nicolás de 259, 269
Línea de Vapores Serra (Bilbao) 39, 41, 124
Lizaur, Ignacio de 51
Llana, Gervasia de la (Gijón) 261
Llano, Manuel (Arriondas) 221
Lloret, Cayetano 207
Lloret, Manuel (Cádiz) 65
Lloyd Catalán (Sevilla) 215
Lloyd's 146
López de Haro, Antonio (Gijón) 139
López Díaz de Quijano, Santiago (Santander) 229
López Dóriga, Hermanos (Santander) 222
López Fernández, Juan (Avilés) 199
López Gutiérrez, José (Avilés) 199
López López, Antonio 27, 40, 118, 125, 229
López Sánchez, Cándido 238
López Zuazua, Agustín (Gijón) 262
Loriente Acevedo, Vicente (La Habana) 219
Loriente y Dosal, S. en C. (La Habana) 219
Lozano, José (La Coruña) 91
Luaces, César (Gijón) 129

M

- M. Sáenz y Compañía (Sevilla) 88 a 92, 94 a 97, 279, 284
M. Sastre y Compañía (La Coruña) 122
MacAndrew & Co. (Londres-Liverpool) 55 a 60, 64, 67, 73 a 97, 104, 275 a 279, 284, 290
MacAndrew, Guillermo Eduardo 92
MacAndrew, Juan (Sevilla) 91
MacAndrew, William (Elgin-Londres) 76, 77
MacCulloch, Tomás (Málaga) 64
Magules, Guillermo (Cádiz) 81, 93, 94
Manpoey Hermanos (Valencia) 114, 115
Manso, Eloy (Gijón) 255, 269
Maquinista Terrestre y Marítima (Barcelona) 173
Margati, José María 55, 57, 60, 64, 67
Margolles Viña, Celestino (Gijón) 130
Marina e Hijos, S. R. C. (Gijón) 262
Marina, Menchaca y Compañía (Gijón) 202, 203n, 262
Marina, Valle, Menchaca y Cía. (Gijón) 261 a 263, 265
Marítima Ballesteros, S. A. (Avilés) 180, 225, 229, 233, 237 a 239, 280, 283-4, 287 a 289
Marqués de Argüelles Véase Ramón Argüelles
Marqués de Campo Véase José de Campo
Marqués de Camposagrado 101
Marqués de Comillas Véase Antonio López López
Marqués de Jouffroy 20
Marqués de la Gándara 213
Marqués de Núñez Véase José Núñez Pernia
Marqués de Pidal 101
Marquesa viuda de Ferrera (Avilés) 122
Marquesa viuda de Pidal (Oviedo) 122
Marshall Stokes, Enrique (Barcelona) 93
Martínez, Adrián 87, 91
Martínez, Máximo (Gijón) 267
Martínez Cobas, José (Luarca) 218
Martínez de la Vega Rivero, José (Gijón) 266
Martínez de Pinillos, Miguel (Cádiz) 166n
Martínez Hermanos y Compañía 122
Martínez Herraiz, Matías 51
Martínez Marina López, Eduardo (Gijón) 103, 108, 109, 114, 115, 122, 134, 135, 215, 236n, 237, 262, 265
Martínez Marina López, Luis (Gijón) 262
Martínez Marina Olavarría, José Ramón (Gijón) 262
Martínez Marina Sanz, José María (Gijón) 261, 262
Martínez Marzo, José María (Ribadeo) 156
Martínez Rivas, Miguel J. 39
Martínez Rodas, Francisco (Bilbao) 41, 236n
Martínez Valdés, Florentina (Gijón) 215
Martínez y Conde, S. R. C. (Gijón) 266
Masaveu y Compañía (Oviedo) 236, 239, 284
Mayoral Izaguirre, Gregorio (Gijón) 266
Meckl, John (Liverpool) 212
Melgares, Dolores, viuda de Sequeiros 122
Melitón González y Compañía 71, 111, 124, 126 a 128, 132, 142 a 181, 185, 224, 227n, 235, 254 a 256, 258, 260, 269, 276, 279 a 281, 283, 287, 290
Menchaca González, Joaquín (Gijón) 261, 262, 265
Menchaca Olaguibel, Antonio (Bilbao) 114, 115, 259, 268
Menchaca y Cruz (Gijón) 262, 265
Mendía, José Mateo de 51
Menéndez, Bruno 255, 268
Menéndez, José Antonio 255, 268
Menéndez, Ramón A. (Avilés) 199
Menéndez Acebal, Apolinar (Gijón) 263
Menéndez Argüelles, Antonio (Gijón) 82
Menéndez Duarte, Cándido 150, 156, 212
Menéndez Fernández, Jesús (Gijón) 263
Menéndez García, M. (Avilés) 266, 267
Menéndez Huergo, Cándida (Gijón) 150, 155, 156
Menéndez-Jove Huergo, Felipe (Gijón) 265
Menéndez Pazo, Casimiro (Gijón) 180, 219, 220, 223
Menéndez Pumariega, Juan (Arnao) 207, 244
Menéndez Tuya, Casimiro (Gijón) 150
Menéndez Valdés, Casimiro (Gijón) 156
Menéndez Valdés y Compañía (Gijón) 96, 115
Menéndez Vigil, Domingo 255, 268
Merediz Rodríguez, Lucas 238
Mildred, Goyeneche & Co. (Londres) 173n

Ministerio de Marina 92, 246
Mon, Alejandro 29, 101
Mon, Manuela (vda. de Pidal) (Oviedo) 114
Monasterio Iradi, Pedro (Bermeo) 259, 268
Morales Hurtado, Ignacio (Málaga) 133
Morand y Compañía, Juan (Denia) 79
Moreno, Juan 156
Muchadas, Juan Pedro (Madrid) 114
Muñiz (hermanas) (Gijón) 122
Muñiz, Adriano 255, 268
Muñiz, Cayetano 268
Muñiz, Santiago 163
Muñiz Galán, Rosendo 163, 199
Muñiz Medio, Santos (Gijón) 114, 115, 255, 268
Muñiz Menéndez, José (Gijón) 150, 156
Muñiz Muñiz, Constantino (Gijón) 255, 269
Murrieta, Cristóbal de (Londres) 102

N

N. Porrúa e Hijos (Santander) 221
Nagel, Armand (Arnao) 189
Nájera Alesón, Santiago (Gijón) 217 a 219
Nava Caveda, Hilario (Oviedo) 122
Navarro Echevarría, Guillermo (Gijón) 255, 268
Newcomen, Thomas 19
Nichols, Jorge (Colunga) 55n, 79
Nicolás, Nicéforo (Gijón) 221, 266, 267
Noriega, Olmo y Compañía (Habana) 59, 60, 68
Noval, Ezequiel de la (Avilés) 199
Núñez Pernia, José (Madrid) 108, 114, 115, 122, 123

O

Olaguibel, Nicolás (Bilbao) 84, 85, 91
Olavarría 101 a 141, 185, 260, 267, 268
Olavarría González, Emilio (Gijón) 139, 237
Olavarría, Marina y Compañía, S.R.C. (Gijón) 104, 123, 129, 134 a 141, 216

Olavarría y Lequerica, José Ramón (Gijón) 102, 103, 260
Olavarría y Lozano, Óscar de (Gijón) 103 a 141, 154, 201, 260, 261, 289
Olavarría y Lozano, S. en C. (Gijón) 129 a 134, 138, 140, 141, 180, 211n, 254, 268, 276, 280, 287
Oleaga, Antonio (Santander) 193
Olsen, K. (Noruega) 132, 140
Oria Hermanos (Avilés) 221
Orovio, Manuel de 33
Ortega, Isolina, viuda de Nava 133
Orueta, Francisco de 51
Óscar de Olavarría y Compañía, S. en C. (Gijón) 93, 106 a 141, 146 a 149, 152, 154, 165, 166, 224, 255, 258, 268, 279 a 281, 283, 287, 289
Otero Revilla, Benito (Santander) 193

P

Pablo M.^a Tintoré y Cía. (Barcelona) 26
Pacheco, Concepción, viuda de Martínez 122
Padilla Orland, Francisco (Almería) 114, 115
Palacio García Pumarino, Anselmo (Gijón) 138, 141, 216, 236n
Palacios, Ignacio (Santander) 193
Palau de Mesa, Antonio (Madrid) 108, 109, 114, 115, 122, 123
Pallás Fatjó, José (Oviedo) 235
Pando Valdés, Luis 238
Pando Hermanos 150, 156
Papin, Denis 19
Parada, Carmen (viuda de Arana) (Bilbao) 114
Pardo Pérez, Antonio (Ribadesella) 221
Partington, Guillermo 57n
Patac Triay, Ignacio 122, 129, 130
Payne, James (Arnao) 195n, 197n, 198 a 201
Pedregal, Manuel 35
Pedro de Prat y Compañía 57n
Pedrós Arché, José (Bayonne) 178
Peláez, Grises (Avilés) 199

Peláez, Juan 255, 268
 Peláez, Ramón (Gijón) 150, 156
 Penlington MacAlister (Gijón) 132, 212, 219
 Pérez, Nicasio (Liverpool) 85, 111
 Pérez Herce, Victoriano (Gijón) 212, 213
 Pérez de la Sala, Carlos 133
 Pérez Valdés, Vicente (Gijón) 129, 264
 Petty Wood & Co. 160
 Pile & Company 172, 178
 Pinedo, José María (Oviedo) 59, 60, 68
 Pinillos e Izquierdo (Cádiz) 39
 Pinillos, Sáenz y Compañía (Cádiz) 125, 166n
 Piñera Cifuentes, Joaquín (Gijón) 150, 156
 Piñera Díaz, José (Gijón) 150, 156
 Piñole Ovies, Anselmo V. (Gijón) 156, 176, 180, 255, 256, 268
 Piñole Ovies, Leodegario (Gijón) 256
 Piñole Ovies, Nicanor (Gijón) 256 a 258, 268
 Piñole Ovies, Sergio (Gijón) 255, 256, 268
 Plaza de Toros de Gijón, S. A. 168
 Pola, José Manuel (Avilés) 199, 200
 Pola, Maximino (Gijón) 269
 Pola y Guilhou, S.R.C. (Gijón) 158n, 168n
 Polanco, Carmen (Santander) 222
 Prat, Pedro de 55, 57
 Prendes Hevia, Fructuoso (Gijón) 150, 151, 156
 Prieto, Eladia, viuda de Aurre 133
 Prieto, Ramón (Selorio) 221
 Prim Prats, Juan 57, 59
 Prim Prats, Pedro 57n
 Puig Salvador, Manuel (Sevilla) 89, 90
 Puigvert Muxí, Antonio (Oviedo) 235, 238, 239

Q

Quesada, Juan (Ribadesella) 221
 Quirós, Lorient y Compañía (La Habana) 219

R

R. Craggs & Co. (Middlesbrough) 217
 R. de Sobrino y Compañía (Cádiz) 133
 R. Vega y Compañía, S. en C. (Gijón) 235
 Ramírez Lasala, Miguel (Gijón) 237
 Ramón López, Francisco (Vivero) 114
 Ramos, Ricardo (Barcelona) 133
 Ramos Calonge, Manuel (Sevilla) 89
 Ramos Calonge, Matías (Sevilla) 89
 Real Compañía Asturiana de Minas (Arnao) 54n, 104, 112, 118, 119, 127, 128, 185, 188 a 207, 218, 231n, 251 a 253, 260, 266, 277, 278, 290
 Real Compañía del Guadalquivir (Sevilla) 24, 25
 Real Instituto Asturiano (Gijón) 70, 211, 250, 251, 253, 255, 256, 258
 Regular Line of Spanish Screw Steamers 84
 Reig Vigné, Joaquín 150
 Reina Isabel II 61, 192
 Rendueles Infesta, Manuel 156
 Requejo González, Felipe (Gijón) 266
 Ricardo Triay y Compañía (Sevilla) 214
 Riera Rosés, Felipe 189n
 Rincón, Manuel María (Sevilla) 89
 Río Mosquera, Nicolás M^a (La Coruña) 85, 91
 Rionda Riera, Bernardo de la (Gijón) 150, 155, 156
 Ripoll y Compañía (Barcelona) 65
 Robert MacAndrew & Co. (véase MacAndrew & Co.)
 Roca y Blanch, José (Barcelona) 93, 94, 95
 Rochelt, Ricardo (Bilbao) 81, 82
 Rodríguez, M. A. 259, 269
 Rodríguez Alonso, Felipe (La Coruña) 91
 Rodríguez Arango, Antonio (Gijón) 218, 219, 229, 236, 237
 Rodríguez Arango, Emilio (Oviedo) 228
 Rodríguez Avello, Cosme (Luarca) 218
 Rodríguez de la Flor, Ramón (Avilés) 226
 Rodríguez Díez, Estanislao (Gijón) 235
 Rodríguez Gómez, Primitivo (Gijón) 129, 130
 Rodríguez Maribona Solís, Ramón (Avilés) 226, 227

Rodríguez Rodríguez, Florencio (Gijón) 138n, 168 a 181, 219, 236, 255, 277, 289, 290
Rodríguez San Pedro Díaz, Antonio 150, 264
Rodríguez San Pedro, Faustino (Gijón) 122, 128
Rodríguez y Cerra, S. en C. (Gijón) 180, 181
Romano, Manuel (Llanes) 223, 281
Romero Suárez, Ramón (Gijón) 258, 268
Rosal, José del (Gijón) 157
Rosal, Pola y Compañía (Gijón) 157n
Rubiano, José María (Gijón) 70
Rubiera Miranda, María 156
Rubio Masó, Manuel 237
Rufino Martínez y Compañía (Gijón) 168, 228
Ruiz Gómez Sanz Crespo, Ramón (Gijón) 266
Ruiz Merigoya, Diego 150, 156
Rumsey, James 20

S

Sáenz Murga, Miguel (Sevilla) 81, 84, 85, 89
Sagre Recacoechea, Pedro (Santander) 108 a 110, 114 a 116, 122, 123, 129, 130, 259, 268
Sala García, Rufo (Gijón) 265
Salaverría, Pedro 31
Salcedo Díaz, José Bernardo (Gijón) 71, 116, 134, 135, 264
Salcedo y Compañía, (Gijón) 123, 134, 135, 140, 141, 148,
Salcedo y Compañía, S. en C. (Gijón) 264
Salgado, Ángel (Gijón) 105
Salvidegoitia Larrea, Luis (Bilbao) 108, 109, 114, 115
San Vicente, Máximo (Bilbao) 122, 268
Sánchez, José 259, 269
Sánchez Campo, Bartolomé 236n
Sánchez de la Vega, Santos (Ribadesella) 150, 156
Sánchez Dindurra, Manuel (Gijón) 266
Sánchez Hevia, Cesáreo (Ribadesella) 221
Sánchez Huerta, José (Gijón) 265
Sánchez Llano, Pedro (Gijón) 221, 223
Sánchez Silva, Manuel (Madrid) 108, 109
Santos, Eduardo (La Coruña) 64

Santos Alonso e Hijo (Sevilla) 89
Santurio Menéndez, Romualdo (Gijón) 258, 268
Saro Rojas, José (Llanes) 221, 222
Sastre Barcia, Melchor (La Coruña) 114, 115, 150, 156
Satrústegui, P. 244
Savery, Thomas 19
Scott, Sinclair & Co. (Greenock) 58
Sela Sampil, Anicieto (Mieres) 228, 239
Sela Sampil, Inocencio (Mieres) 228, 229
Selorio, Enrique (Ribadesella) 221
Sequeiros, Bernardo (Sevilla) 90
Serapio Acebal y Compañía (Gijón) 80 a 88
Serra Font, José 38
Serra y Calsina (Barcelona) 124
Serrucha, Dolores (Bilbao) 95
Sierra, José 223
Siñeriz, José (Ortiguera) 258, 269
Severo Suárez y Compañía (Gijón) 219, 223
Sierra Estrada, Carlos (Santander) 150, 156
Sindicato Asturiano del Puerto del Musel 234n, 235 a 237
Sindicato Minero del Puerto de Avilés 224
Sirguero, Escolástico (Bilbao) 114
Sobrino, Ricardo (Cádiz) 122
Sobrino y Compañía (Cádiz) 114, 115
Sociedad Anónima de Construcciones Metálicas 139
Sociedad Anónima Santa Bárbara (Oviedo) 228
Sociedad de Fomento de Gijón 123, 288
Sociedad de Navegación e Industria 26
Sociedad Hullera de Santa Ana 57n
Sociedad Industrial Asturiana Santa Bárbara 228, 284
Sociedad Marítima de Vizcaya 41, 124, 166n
Sociedad Minera de Gozón (Bañugues) 101
Sociedad Popular Ovetense (Oviedo) 228
Sociedad Telefónica de Asturias (Oviedo) 228
Solá, Buenaventura 26
Solache Llanos, Luciano (Gijón) 223
Solaegui Mújica, Federico (Bilbao) 114
Solís, José 207
Somines y Ruiz, S. R. C. (Avilés) 266

Sota, Ramón de la (Bilbao) 40, 236n
 Sota y Aznar (Bilbao) 125
 Steam Ship Co. 239
 Stoldt, Enrique (Gijón) 129
 Suárez, Eustaquio (Gijón) 267
 Suárez, Feliciano (Avilés) 185n
 Suárez, Guillermo (Gijón) 258, 259, 269
 Suárez Alonso, Jorge (Gijón) 220
 Suárez Álvarez, Severo (Gijón) 219, 220
 Suárez Asenjo, José (Luarca) 217, 218
 Suárez Fuejo, José (Oviedo) 150, 156
 Suárez Hevia, José (Gijón) 50, 55, 57, 60, 63, 64, 68, 148 a 151, 156, 163, 167
 Suárez Llanos, Julián (Gijón) 265
 Suárez Navaliega, Etelvina (Gijón) 263
 Suárez Navaliega, Jacinto (Gijón) 146, 211, 258, 268, 283
 Suárez, Pazo y Compañía (Gijón) 220, 266, 267, 281
 Suárez Pola, Juan (Luanco-Coruña) 75
 Suárez Pola Gutiérrez, Juana (Luanco) 150, 156
 Suárez Pola Gutiérrez, Antonio (Luanco-Gijón) 71, 110, 111, 145 a 156, 171, 258, 289
 Suárez Pola Gutiérrez, Mariano (Luanco-Gijón) 151, 155 a 158, 162, 163, 244
 Suárez Rodríguez, Fermín (Gijón) 263
 Suárez Solar, Manuela (Gijón) 263
 Suero Rodríguez, Félix (Gijón) 263
 Symington, William 20

T

Tamés Quesada, Antonio (Santander) 221
 Tapia Parella, Luis María de (Madrid) 108, 114, 115
 Tartiere Lenegre, José 227 a 229, 284, 289
 Tintoré y Compañía (Barcelona) 124, 125
 Tomás Velasco y Compañía (Gijón) 150, 156, 213
 Torrontegui Jáuregui, Manuel (Oviedo) 228
 Tová y Toresano (Sevilla) 89
 Trapote Legeren, Adolfo (Gijón) 261, 265
 Tribas, Miguel (Liverpool) 92

Troncoso, Gregorio (Avilés) 199
 Troncoso Carreño, Ramón (Avilés) 205n
 Troncoso Ovies, Laureano (Avilés) 205n
 Truan Lougeon, Luis (Gijón) 114, 115

U

Tuya Caicoya, Fructuoso (Gijón) 150, 156
 Unión Hullera y Metalúrgica de Asturias 214, 216, 224, 281, 288
 Uría Valledor, Juan (Gijón) 55, 57, 64, 66, 67, 212
 Uribe Murguiarte, Blas (Güenes) 114, 122
 Urquijo, Juan Manuel de (Bilbao) 236n

V

V. González, S. en C. (Gijón) 134, 140
 Valdés, Marcelino 227n, 259, 269
 Valdés Cifuentes, Félix (Gijón) 266
 Valdés Fano, Florencio (Gijón) 148, 150
 Valdés, Gutiérrez y Compañía, S. R. C. (Gijón) 264
 Valdés Hevia García, Celestino (Gijón) 156
 Valdés Hevia García, Juan (Gijón) 150, 151, 155, 156
 Valdés Menéndez, Felipe (Gijón) 236n, 237
 Valdés Menéndez, Florencio (Gijón) 122, 129, 130, 135, 138, 154
 Valentín González, S. en C. (Gijón) 134, 138, 139, 141
 Valle Álvarez, Antonio del (Gijón) 171, 180
 Valle Pérez, Alejandro del (Gijón) 261 a 263
 Valle Pérez, Juan del (Tazones) 150, 156, 258, 269
 Valle y Compañía (Alicante) 150
 Vallina, Adolfo (Santander) 221
 Vapores Costeros, S. A. (Luarca-Gijón) 217, 218, 281, 283
 Vega, Juan Bautista 207
 Vega Tejo, Rogaciano de la (Gijón) 235
 Velasco Alteavaro, Tomás (Gijón) 213
 Velasco Heredia, Casimiro (Gijón) 213, 236n, 237
 Velasco Heredia, Manuel (Gijón) 213
 Velasco Heredia, Ruperto (Gijón) 213, 214

Velasco y Compañía (Gijón) 213, 214, 216
Velázquez Duro, Antonio 133, 236n, 237
Vereterra Estrada, Luis (Oviedo) 228, 229
Víctor F. Caunedo e Hijos (Luarca) 218
Vigil, Faustino 258, 268
Vigil Escalera, Joaquín (Gijón) 150, 156
Villar, Generosa y Eugenia (Ribadesella) 221
Villas Valle, Vicente (Ribadesella) 221
Viña García, Francisco (Avilés) 226
Viña García, José (Avilés) 198 a 200, 214
Viña y Compañía, S. en C. (Avilés) 198 a 200, 214, 218, 251
Viquera Garra, Enrique (Bilbao) 114, 115, 122, 259, 268
Victoria de Lecea, Eduardo (Bilbao) 114, 115, 122
Victoria de Lecea, Federico (Bilbao) 101, 102, 114, 122, 123
Victoria de Lecea, Leonardo (Bilbao) 122
Viña Santamarina, José (Viavélez) 258
Viuda de Acebal e Hijos (Gijón) 77, 78
Viuda de Acebal y Compañía (Gijón) 55, 57, 59, 60, 64, 67, 78 a 80
Viuda de Apolinar Mdez. Acebal y Cía (Gijón) 263
Viuda de Carbajal (Barcelona) 133
Viuda de Carvajal (Vigo) 122

Viuda de Cos (Sevilla) 150
Viuda de Cristóbal Valdés Valle (Gijón) 150
Viuda de Francisco Junquera y Cía. (Gijón) 261
Viuda de Jorge Díaz 150
Viuda de José del Rosal (Gijón) 162, 163
Viuda de Pedro Sagre 133
Viuda de Santos e Hijo (La Coruña) 81
Viuda e Hijos de Agustín Alvargonzález (Gijón) 260
Viuda e Hijos de Avello (Luarca) 218
Viuda e Hijos de J. M. Canosa (Gijón) 215
Vives, Cayetano (Gijón) 78
Vives Acebal, Dionisio (Gijón) 58, 64, 258, 269

W, Y, Z

White, Llano y Morán (Valencia) 64
Winter Kern, Ernesto (Gijón) 114, 115, 150
Watt, James 19
Ybarra y Compañía (Sevilla) 39, 124 a 128, 132, 166n, 176, 254, 279, 286
Zarracina, Hermenegildo (Gijón) 167
Zarracina, Sebastián (Luanco) 207
Zuláýbar Cifuentes, Ladislao (Gijón) 150, 156

Índice de vapores

A

Aaron Manby 21
Abanto (Bilbao) 40
Abril (Bilbao) 39
Adolfo (Bilbao) 102 a 107, 119, 120, 128, 134 a 141, 146, 148, 202, 255, 258, 259, 268, 273, 275
Albia (Bilbao) 40
Albia (2.º) (Bilbao) 40
Alfonso XII (Barcelona) 38
Alfonso XIII (Barcelona) 40
Algeciras 26
Algorta (Bilbao) 40
Algorta (2.º) (Bilbao) 40
Algoroteño (Bilbao) 41
Alicante 38
Alicante (2.º) 40
Alicia (Bilbao) 39
Aller (Gijón) 220, 266, 275, 281
Álvaro de Bazán 40
Alvarado (Sevilla-Gijón-Barcelona) 81, 82, 88, 92, 97, 146, 273
Amalia (Bilbao) 222, 266, 275, 281
Amble (Gran Bretaña) 213
Amboto (Bilbao) 41
Andrade (Gijón) 216, 259, 269, 275
Andraka Mendi (Bilbao) 40
Anselmo, ex *Paz* (Gijón) 117 a 120, 129, 130, 133, 140, 180, 211, 258, 268, 274
Antelope (Gijón) 137
Antonio López (2.º) 40
Antonio Velázquez (Gijón) 134, 140, 180, 275, 280
Apóstol (Cádiz) 104

Arana (Gijón) 110 a 113, 115, 117, 140, 153, 259, 268, 274
Archimedes 21, 22
Ardantine (Gran Bretaña) 119, 124
Argüelles 84
Arminza (Bilbao) 41
Arnao (Bélgica) 185, 193, 194, 198, 201 a 207, 244, 252, 253, 269, 274, 275, 277
Asia 40
Asturiano (Bilbao) 38
Asturias (Gijón) 116, 147 a 155, 159 a 162, 164, 170, 172, 175 a 178, 181, 235, 244, 251, 254 a 258, 269, 273
Avilés (Avilés-Barcelona) 185, 197 a 201, 214, 260, 269, 274
Avilés (2.º) (Avilés) 227, 251, 254, 269, 275
Avilesino (Avilés) 185, 215, 218, 274
Axpe Mendi (Bilbao) 40

B

Bachi (Bilbao) 41
Balboa (Sevilla-Gijón-Barcelona) 81, 82, 88, 92, 97, 146, 273
Balear (Barcelona) 25, 26
Ballesteros (Gijón) 232, 233, 251, 254, 255, 269, 275, 288
Ballesteros n.º 1 (Avilés) 239, 275
Ballesteros n.º 2 (Bilbao) 233, 238, 239, 254, 258, 259, 269, 275
Baquio (Bilbao) 40
Baracaldo (Bilbao) 40
Barambio (Gijón) 158 a 162, 164, 166, 169, 170, 174 a 177, 180, 181, 251, 255, 256, 269, 274
Barcelona (Barcelona) 26, 40
Barcino (Barcelona) 26
Barsic (Gran Bretaña) 216

Bayo (Gijón) 105 a 108, 140, 146, 148 a 150, 259, 268, 273
Bayo (2.º) (Gijón) 110, 113, 115, 140, 148, 255, 258, 259, 268, 273
Bayonés (Bilbao) 258
Begoña (Bilbao) 40
Ben Wyvis (Gran Bretaña) 177
Bermeo (Bilbao) 40
Betis (Sevilla) 24
Bilbao (Bilbao-Gijón-Barcelona) 81, 82, 88, 92, 93, 97, 116, 254, 268, 273
Buenaventura (Cádiz) 104

C

Cabo Creux (Bilbao-Sevilla) 39
Cabo Finisterre (Bilbao-Sevilla) 39
Cabo Mayor (Bilbao-Sevilla) 39
Cabo Ortegal (Bilbao-Sevilla) 39
Cabo Palos (Sevilla) 254
Cabo San Martín (Sevilla) 176n
Cabo Torres (Bilbao-Sevilla) 39, 127
Cabo Trafalgar (Bilbao-Sevilla) 39
Cadagua (Bilbao) 41
Cádiz 26, 104
Cádiz (Gijón) 146, 211, 258, 273
Calderón (Bilbao-Gijón-Sevilla) 84, 85, 91, 95, 97, 116, 259, 268, 274
Campeador (Sevilla-Gijón-Barcelona) 81, 82, 87, 92, 97, 146, 273
Canarias 38
Canosa (Gijón) 216, 259, 269, 274
Cantabria 38
Capricho (Cádiz) 104, 214
Caridad 40
Carmen (Gijón) 119, 129, 137, 138, 141, 259, 268, 274, 281
Carmen (2.º) (Gijón) 174, 175, 177, 178, 180, 181, 255, 256, 269, 275
Carolina (Bilbao) 39
Carperby (Gran Bretaña) 214

Carpio (Bilbao-Gijón-Sevilla) 84, 85, 88, 90, 91, 97, 116, 258, 268, 274
Cartes (Bélgica-Santander) 201
Cataluña 40
Ceres (Santander) 26, 53, 54, 55, 104, 214, 281
Cervantes (Denia-Gijón-Barcelona) 79, 82, 83, 88, 92 a 94, 97, 104, 146, 259, 268, 273
Charlotte Dundas 21
Churruca (Gijón) 85, 97, 274
Cid (Ferrol-Gijón) 87, 88, 97, 274
Ciervana (Bilbao) 40
Ciervana (2.º) (Bilbao) 40
Cifuentes (Gijón) 110 a 113, 115, 119, 120, 129, 130, 133, 140, 152, 180, 255, 258, 259, 268, 274
Ciudad Condal 38
Ciudad de Santander 40
Clermont 21
Cobetas (Bilbao) 41
Colón 40
Colón (Sevilla-Gijón) 81, 82, 85, 97, 146, 273
Colón (2.º) (Vigo-Gijón-Barcelona) 85, 88, 92, 93, 97, 274
Cortés (Cádiz-Gijón) 81, 82, 97, 146, 273
Cortés (2.º) (Ferrol-Gijón-Londres) 87, 88, 92, 97, 274
Coruña, ex *Pedro J. Pidal* (Barcelona) 116, 117, 118,
Coruñés (La Coruña) 25
Covadonga (Gijón) 116, 132, 151 a 155, 160 a 163, 166 a 170, 174 a 177, 181, 254 a 256, 258, 259, 269, 274
Covadonga 40
Cuco (Santander) 49, 51, 57, 104, 203, 204, 281

D

Delfín (Barcelona) 26
Diciembre (Bilbao) 41, 281
Donata (Bilbao) 39
Duero (Barcelona) 26
Duro (Gijón) 110, 113, 119, 140, 146, 148, 255, 259, 268, 273

Duro (2.º), ex *Hijos de Pombo* (Gijón) 119, 120, 129 a 131, 140, 253, 255, 258, 268, 274

Duro (3º) (Gijón) 132, 133, 140, 180, 275

E

El Gaitero (Gijón) 224, 275

Ea (Bilbao) 41

Ebro (Barcelona) 26

Eduardo (Bilbao) 39

El Betis (Sevilla) Véase Real Fernando

El Salto (Bilbao) 41

Elbor (Gran Bretaña) 132

Elcano (ex *Moratin*) (Gijón) 97, 273

Elizabeth 21

Elvira (Bilbao) 39

Elvira (Gijón) 139, 141

Enero (Bilbao) 39

Enero (2.º) (Bilbao) 41

Ernesto (Bilbao) 41

España 38, 40, 57

España 49

España (2.º) 40

Esperanza 40

F

Fátima (Gijón) 116, 119, 129, 134 a 136, 138, 139, 141, 255, 268, 273, 281

Fe 40

Febrero (Bilbao) 39

Federico (Bilbao) 39

Felisa (Cádiz- Gijón) 178, 180, 181, 275, 280

Fernandino (Sevilla) Véase Real Fernando

Florencio Rodríguez (Gijón) 179, 180, 181, 275, 280

Francisca (Bilbao) 39

Fuga 54, 55, 104, 281

G

Gaditano (Bilbao) 41

Gallego (Bilbao) 38

General Armero (La Habana) 27

Geofredo (Bilbao) 39

Gijón (Gijón) 116, 146, 151, 152, 212, 273

Gijón (2.º) (Gijón) 158, 160 a 162, 166, 167, 170, 174 a 176, 180, 181, 251, 254, 256, 259, 269, 274

Gijón, ex *Marqués de Núñez* (Barcelona) 116 a 118

Giralda (Sevilla) 176n

Góngora (Bilbao-Gijón-Sevilla) 84, 85, 91, 97, 116, 268, 274

Gorbea (Bilbao) 41

Gracia (Bilbao) 39

Gravina (Ferrol-Gijón) 85, 97, 274

Great Britain (Gran Bretaña) 21

Great Western (Gran Bretaña) 21

Guido (Bilbao) 39

Guillermo (Bilbao) 39

Guillermo Schulz (Avilés) 229

H

Hamburgo (Barcelona) 26

Hinojedo (Bélgica-Santander) 201

Howdenshire (Gran Bretaña) 223

Hugo (Bilbao) 39

Humacá (Bilbao) 39

I

Ibaizábal (Bilbao-Sevilla) 127

Infanta Isabel 38

Inojedo(sic) (Bélgica-Santander) 201

Isla de Cebú 40

Isla de Cuba 38

Isla de Luzón 40

Isla de Mindanao 40

Isla de Panay 39

Isla de Puerto Rico 38
Itálica (Bilbao-Sevilla) 39, 104

J

Jorge (Bilbao) 39
José Ramón (Gijón) 124, 129 a 132, 140, 253, 255, 268, 274
Jovellanos (Gijón) 27, 28, 47 a 71, 79, 80, 101, 112, 146, 151, 152, 185, 253, 258, 269, 273, 276, 281
Jovellanos (2.º) (Ferrol-Gijón-Barcelona) 87, 88, 92, 93, 97, 274
Jovellanos (3.º) (Gijón) 218, 219,
Juan Cunningham (Ferrol-Gijón-Sevilla) 87, 88, 92, 97, 274
Juana (Bilbao) 39
Juanita (Gijón) 134, 140, 180, 275, 280
Julián (Gijón) 117 a 120, 129, 130, 132, 140, 177, 268, 274
Julián (2.º) (Gijón) 132, 133, 140, 180, 275
Julietta 40

L

La Cartuja (Bilbao-Sevilla) 39, 127
La Felguera (Gijón) 119, 120, 124, 140, 254, 258, 268, 274
La Helena (Inglaterra) 212
Langreo (Gijón) 219, 220, 266, 275, 281
León XIII 40
Leonor (Gijón) 117 a 120, 123, 129 a 132, 140, 253, 255, 258, 268, 274
Leonora (Bilbao) 39
Llanes (Gijón) 218, 275, 280
Lope de Vega (Cádiz-Gijón-Barcelona) 80, 82, 83, 88, 92 a 94, 97, 104, 259, 273
Luarca (Gijón) 217, 218, 275, 281
Luchana (Bilbao-Sevilla) 127

M

Macarena (Sevilla) 258
Madrid 38
Madrileño (Bilbao) 41

Málaga 25
Malartie (Francia) 84n
Magallanes 40
Manila 40
Manuel L. Villaverde 40
Manuela (Bilbao) 39
María (Bilbao) 39
María Cruz 266
María del Carmen (Santander) 258, 266
María Gertrudis (Santander) 258, 266
María Isasi (Bilbao) 137
Marianela (Santander) 222
Marqués de Mudela (Bilbao) 39
Marqués de Núñez (Gijón) 93, 116 a 118, 140, 274
Marsella 38
Marzo (Bilbao) 39
Matías F. Bayo (Gijón) 134, 140, 180, 275, 280
Mayo (2.º) (Bilbao) 41
Melitón González (Gijón) 172 a 177, 180, 181, 275
Méndez Núñez 38
Mercurio (Barcelona) 26
México 40
México (Santander) 223, 281
Mieres (Gijón) 220, 259, 266, 269, 275, 281
Molina (Barcelona) 92, 93
Monarca (Cádiz) 104
Montevideo 40
Montserrat 40
Moratin (Bilbao-Gijón) 84, 85, 97, 116, 273
Moratin (2.º) (Ferrol-Gijón-Sevilla) 87, 88, 92, 97, 274
Mosca (Santander) 217
Mosquitera (Gijón) 216, 275, 281
Mudela (Bilbao) 39
Murciano (Bilbao) 38
Murillo (Sevilla) 89, 90
Musques (Bilbao) 40
Musques (2.º) (Bilbao) 40

N

N. Pérez 214
Nalón (Gijón) 119, 137, 138, 141, 216, 255, 268, 274, 281
Navarro (Bilbao) 38
Navia (Gijón) 217, 218, 258, 269, 275, 280, 281
Niceto (Bilbao) 39
Nieta (Bilbao) 38
Niña (Bilbao) 39
Non Plus Ultra (Cádiz) 104
Noviembre (Bilbao) 41, 281
Nuestra Sra. De Guadalupe 40

O

Olimpia (Avilés) 218, 229, 275
Ordóñez 40
Oviedo (Avilés) 227, 259, 275

P

Palmira (Gijón) 116, 119, 135 a 137, 141, 148, 255, 258, 259, 268, 273
Palmira (2.º) (Gijón) 137 a 139, 141, 254, 268, 274
Panamá 40
París 38
Patricio de Satrústegui (2.º) 40
Pedro (Bilbao) 39
Pedro J. Pidal (Gijón) 93, 116 a 118, 140, 259, 268, 274
Pedro Menéndez (Avilés) 226, 227, 254, 255, 259, 269, 275
Pelayo (Bilbao) 26, 49, 104
Pelayo (Ferrol-Gijón-Londres) 87, 88, 92, 97, 274
Pepín (Avilés) 229
Perseverancia (Cádiz) 104
Pilar (Gijón) 117 a 120, 129 a 131, 133, 140, 251, 254, 258, 268, 274
Piles (Gijón) 157, 160 a 163, 166 a 169, 170, 172, 175 a 178, 181, 235, 254 a 256, 269, 274
Pizarro (Sevilla-Gijón-Barcelona) 81, 82, 88, 92, 97, 273
Portugalete (Bilbao) 40

Poveña (Bilbao) 40
Primero (Gijón) 179, 180, 181, 275, 280
Primero de España 26
Príncipe Alfonso (Barcelona) 38

Q

Quevedo (Sevilla-Gijón) 84, 85, 88, 92, 97, 116, 274

R

Real Fernando (Sevilla) 24, 25
Reina María Cristina (Barcelona) 40
Reina Mercedes (Barcelona) 40
Reocín (Bélgica-Santander) 193, 201, 205n, 253, 269
Riojano (Bilbao) 41, 281
Rita (Bilbao) 41
Rivas (Bilbao) 39
Rivera (Bilbao-Gijón-Barcelona) 84n, 85, 88, 92, 97, 274
Romeo 40
Rosario (Bilbao) 220, 222, 275, 281

S

Santander (2.º) 38
Santanderino (Bilbao) 41
Santurce (Bilbao) 40
Santiago 40
San Agustín 40
San Fernando 40
San Joaquín (Gijón) 214, 215, 274
Santa Ana (Gijón) 213, 214, 275
Santa Bárbara 40
Santa Bárbara (Avilés) 229, 275
Santa Rosa (Gijón) 213, 216, 255, 269, 274
Santo Domingo 38, 40
Saturnina (Bilbao) 39
Savannah 21
Segundo (Gijón) 179, 180, 181, 275, 280
Serantes 40

Serantes (Bilbao) 41
Serra (Bilbao) 39
Sestao (Bilbao) 40
Sirius (Gran Bretaña) 21
Softa (Gijón) 116, 119, 135, 136, 141, 258, 268, 274
Sollube (Bilbao) 41
Somorrostro (Bilbao) 40

T

Tajo (Barcelona) 26
Tarragona (ex *José Ramón*) (Barcelona) 132
Telesfora (Bilbao) 41, 281
Ter (Barcelona) 26
Toga 26, 54, 55, 104, 281
Triana (Bilbao-Sevilla) 127

U

Unión 104
Unión Hullera (Gijón) 216, 269, 275, 281
Unión Hullera n.º 2 (Gijón) 216, 274, 281
Uriarte (Bilbao) 41

V

Valdés (Sevilla) 89, 90
Valencia 40

Vasco Andaluz (Bilbao-Sevilla) 104
Velasco (Gijón) 213, 214, 269, 274
Velázquez (Sevilla) 89, 90
Veracruz 40
Victoria (Gijón) 110, 113, 115, 119, 120, 140, 146, 148, 255, 259, 268, 273
Victory (Gran Bretaña) 216
Villa de Madrid (Gijón) 116, 212, 213, 259, 269, 273
Villalegre (Avilés) 227, 275
Vinaroz (ex *Duro 2.º*) (Barcelona) 132
Viñuelas 40
Vivar (Bilbao-Gijón-Sevilla) 84, 85, 91, 97, 116, 258, 268, 274
Vivero (Gijón) 223, 275
Vivina (Bilbao) 41
Vizcaya (Bilbao-Sevilla) 127

W, Y, Z

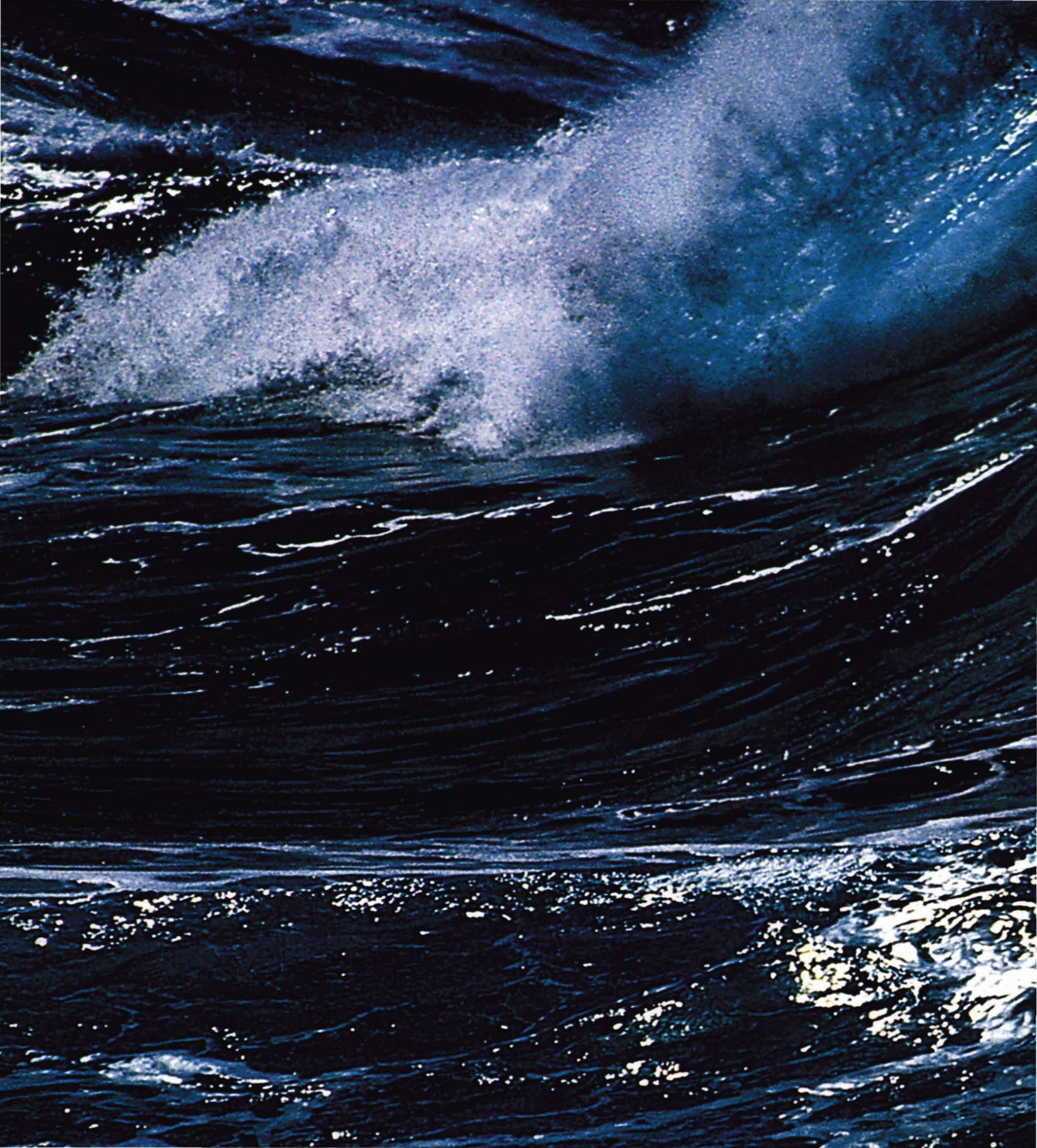
Wear (Londres-Bilbao) 102
Wittekind (Gran Bretaña) 172, 173
Wynnstay (Gran Bretaña) 168
Ybarra n.º 3 (Bilbao) 39
Ybarra n.º 4 (Bilbao) 39
Zurbarán (Sevilla) 89, 90



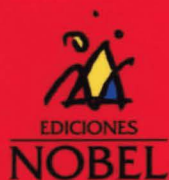
SE TERMINÓ DE IMPRIMIR ESTE LIBRO
EL CINCO DE DICIEMBRE DEL AÑO DOS MIL SEIS
CON LUNA LLENA
Y PLEAMAR DE QUINCE PIES

* * *

EN LOS TALLERES DE LA IMPRENTA MERCANTIL ASTURIAS, S. A.
EN GIJÓN







MUSEO MARÍTIMO
DE ASTURIAS

ISBN 84-8459-176-X



9 788484 591764

Este es el segundo volumen dedicado a la historia de la marina mercante asturiana (el primero fue dedicado a la vela). El período que cubre, 1857-1900, tiene como fechas extremas las de la llegada del primer vapor mercante —el *Jovellanos*, de J. Alvargonzález y Cía.—, y la constitución a fin de siglo de tres grandes sociedades anónimas navieras que abrieron una nueva etapa: la Compañía Avilesina de Navegación, la Compañía de Navegación Vasco Asturiana y Marítima Ballesteros. Entre ambas fechas tuvo lugar un crecimiento de la marina mercante, vinculado fundamentalmente a dos navieras: Óscar de Olavarría y Cía., promovida y participada por la fábrica siderúrgica de Duro y Compañía, y Melitón González y Cía., asociación de comerciantes e inversores gijoneses. Hubo también navieros de un sólo barco y pequeñas navieras como Suárez Pazo y Cía., Vapores Costeros, Blanco y Cía.,... pero de menor volumen y significación. También una ficticia gran naviera, la de Serapio Acebal Laviada, que entre 1860 y 1873 matriculó a su nombre 25 vapores, pero que en realidad eran de la firma británica Robert MacAndrew & Co.

Se ocuparon fundamentalmente estas navieras en el cabotaje peninsular, manteniendo líneas regulares y transportando carbón y carga general; realizaron también navegación *tramp* y ocasionalmente viajes a Ultramar. Fueron sus buques de pequeño tamaño, proporcionados a las dimensiones de los puertos asturianos y a las estrecheces financieras de la región; hasta 1894 ningún buque con presencia estable superó las 1.000 toneladas de registro bruto, lo que da idea de las limitaciones de la flota asturiana, que sufrió una dura competencia por parte de otras navieras foráneas, aunque no parece que haya sido sólo cuestión de tamaño, sino también de falta de fletes. Sólo al final del período parece abrirse una etapa de prosperidad, con mayor capitalización y nuevos planteamientos, cuyo estudio será objeto de una nueva publicación.

Historia de la Marina Mercante Asturiana

II. LLEGADA Y AFIRMACIÓN DEL VAPOR [1857-1900]