

LA FLOTA MERCANTE ESPAÑOLA Y EL TRÁFICO CON AMÉRICA EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX (*)

Jesús M.^a VALDALISO
Departamento de Historia Económica
Universidad del País Vasco

Introducción

A mediados del siglo XIX la flota mercante española se encontraba mayoritariamente empleada en el tráfico con América. Conocemos, de forma aproximada, la estructura de éste, en una época en la que la navegación a vela no había sido desplazada por la nueva tecnología del vapor en las aguas del Atlántico. Los buques españoles salían de los puertos cantábricos —Santander y Bilbao— con trigos, harinas y conservas hacia Cuba y Puerto Rico, desde donde volvían generalmente con productos coloniales. Desde Barcelona y otros puertos del Mediterráneo se partía con vino, frutos secos y, en menor medida, textiles hacia las colonias y también hacia el Río de la Plata. En las colonias se embarcaba azúcar para los puertos norteamericanos exportadores de algodón, especialmente Nueva Orleans, Charleston o Mobile, desde donde se volvía a Barcelona con este cargamento. Aquéllos que habían ido hasta el estuario de la Plata se dirigían a las Antillas con tasajo o en lastre y, una vez allí, realizaban el circuito anteriormente mencionado (Fradera, 1987, 251-58; Valdaliso, 1991a, 54-55). En el Cantábrico, los principales armadores de veleros de Bilbao como Nicolás Olaguíbel, Sampelayo, Mendezona y Cía., Serafín Abaitua o José Antonio Urigüen, estaban empleados en este tráfico. Los dos primeros tenían empleados sus buques en la navegación de Bilbao a La Habana; el segundo en la de Bilbao a Santiago de Cuba, y el tercero en la ruta Bilbao-Burdeos-Valparaíso-Lima-Guayaquil (Basas, 1961, 55-57). En Barcelona, el cónsul británico reconocía que el tráfico colonial era «una de las ramas más importante y lucrativa del comercio de Barcelona» y señalaba que el tonelaje empleado en la importación de algodón a Barcelona —realizada casi exclusivamente en bandera española— superaba las 80.000 toneladas de registro, cifra que suponía casi el 90 por 100 del tonelaje mercante de esta matrícula en 1860 (1).

(*) Este trabajo fue presentado en el Congreso de Antropología e Historia celebrado en Veracruz (México) en 1992. Agradezco a Emiliano Fernández de Pinedo sus comentarios sobre anteriores versiones de este trabajo que han contribuido a mejorarlo. Las posibles deficiencias o errores son de mi exclusiva responsabilidad.

(1) Parliamentary Papers, Account and Papers, 1857, Leg. 512, XXXVIII, Barcelona, pp. 142-45; y 1859, XXX, Barcelona, 1857-58. El tonelaje de la matrícula de Barcelona en 1860 en Valdaliso (1991 b).

Tanto por toneladas de mercancías como, en mayor medida, por toneladas-milla, el comercio transatlántico representaba la fuente principal de empleo para la bandera nacional. En 1860, por cada tonelada-milla que demandaba la navegación europea, el tráfico americano demandaba más de cinco. Sin embargo, a partir de entonces la edad dorada de la flota de vela hispana va a ir acercándose a su fin. La difusión del vapor en la navegación atlántica redujo la participación de la bandera española en la navegación americana, aunque el tonelaje transportado por ésta continuara creciendo en términos absolutos. No obstante, ese crecimiento fue mucho menor que el registrado por el comercio hispano-europeo (tanto en cifras totales como referidas al pabellón nacional, para ambos tráficos), lo que explica que, a la altura de 1900, el comercio con América en bandera nacional en toneladas-milla representara sólo el 29 por 100 del comercio europeo en esa bandera (Valdaliso, 1991a, 59). Desde una perspectiva centrada especialmente en este tráfico americano y en la flota de vela, la mayor parte de los autores que se han aproximado al estudio de la marina mercante española han descrito con tonos muy pesimistas su evolución durante la segunda mitad del siglo XIX. La abolición del derecho diferencial de bandera en 1868, primero, y la pérdida de las colonias treinta años más tarde, después, serían los momentos inicial y final de un capítulo especialmente negro de la marina y la Armada hispana: la desaparición de la flota de veleros y la conversión de España en una potencia marítima de segunda o tercera fila (Estasén, 1880; Sánchez de Toca, 1898; Costa, 1912; Carrera Pujal, 1961). Vicens Vives fue el primero en indicar que la decadencia de la flota de vela —catalana— se inició antes de la abolición del derecho diferencial de bandera y se debería a la introducción del negocio marítimo moderno. Los armadores catalanes, según Vicens, conocían el buque de vapor, pero la falta de capitales y de mercados impidieron su desarrollo. No sería hasta los años finales del siglo XIX cuando surgiría una moderna flota de vapores en España, vinculada al transporte de mineral de hierro y carbón entre los puertos de Bilbao, Santander y Gran Bretaña (Vicens Vives y Llorens, 1958, 91-93; Vicens Vives, 1959, 623-626).

Aunque la interpretación del autor catalán es válida en lo que concierne a las consecuencias de la supresión del derecho diferencial, el tono pesimista se mantiene. Sin embargo, la flota de vapor en España surge bastante antes de finales del ochocientos y vinculada al tráfico americano, a pesar de todas las limitaciones de éste. La legislación de 1868 suprimió el derecho diferencial que pesaba sobre las mercancías importadas en bandera extranjera (de manera completa en 1872), pero mantuvo reservado para la bandera española el tráfico de cabotaje y conservó el derecho diferencial para las importaciones efectuadas por las colonias. El surgimiento de una flota mercante de vapor se producirá a partir de los años setenta, precisamente en torno a estos dos tráficos. Buena prueba de ello es la creación, entre finales de los años setenta y principios de los ochenta, de un buen número de compañías de vapores en Barcelona y Bilbao empleadas en la navegación con América (Valdaliso, 1991 a, 116-117).

En las siguientes páginas voy a tratar de analizar la evolución de la flota mercante y del tráfico marítimo entre España y América durante la segunda

mitad del siglo XIX. En un primer apartado se cuantifica ese tráfico, para estudiar después el fenómeno de la sustitución de la vela por el vapor en el Atlántico. En segundo lugar me centraré en el tráfico con las colonias y sus implicaciones. Por último, describiré el caso particular de una serie de armadores vascos.

La difusión del vapor y la decadencia de la navegación a vela española en el Atlántico en la segunda mitad del siglo XIX

Antes que nada conviene tener una idea clara acerca de la evolución del tráfico marítimo entre España y América en el período de análisis, y para ello, las Estadísticas del Comercio Exterior de España constituyen una fuente indispensable. En el gráfico 1 se puede observar la evolución del número de buques y el tonelaje de arqueo empleado en la navegación hispano-americana entre 1850 y 1900, y en el cuadro 1 se muestran las cifras absolutas y las tasas de crecimiento para ambos indicadores y para el comercio transportado (en cantidades físicas). Durante una primera fase, que dura aproximadamente hasta 1869, las tendencias de uno y otro indicador son casi planas, para diverger a partir de entonces: crecimiento para el tonelaje de arqueo y ligero descenso para el número de buques. Por banderas, las diferencias son mayores: respecto al tonelaje de arqueo, el crecimiento de la bandera hispana está muy por debajo del registrado por los pabellones extranjeros, aunque es importante; por el contrario, el número de buques españoles empleados en este tráfico entre 1850 y 1900 desciende casi en la misma proporción que aumenta el de extranjeros. El aumento del tonelaje transportado es igualmente importante (aunque inferior al del tonelaje transportado en el comercio con Europa), pero menor que el experimentado por el tonelaje de arqueo; por banderas, el crecimiento es fuerte para la extranjera y moderado para la nacional.

Cuadro 1: Navegación entre España y América, 1850-1900
(períodos seleccionados) (*)

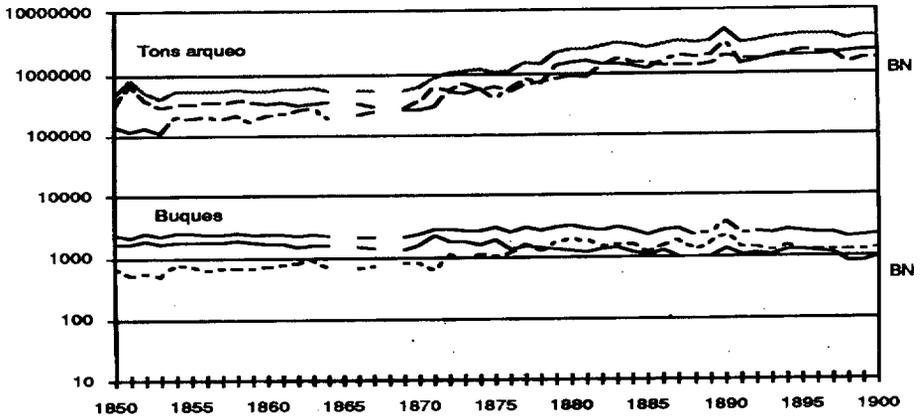
	Bandera nacional			Bandera extranjera		
	Buques	Tons arqueo	Tons met.	Buques	Tons arqueo	Tons met.
1850-1854	1.746	398.034	226.282	616	142.659	122.440
1895-1899	1.032	1.952.368	366.416	1.256	2.054.074	569.337
(r)	-1,17	3,53	1,2	1,58	5,93	3,84

Fuente: Estadísticas de Comercio Exterior de España (ECEE). Cifras medias en cada período.

(*) 1855-59 para las cifras en toneladas métricas.

(r) Tasa de crecimiento acumulativo anual.

Gráfico 1: Navegación exterior de España con América según banderas (1850-1900)



Fuente: Estadísticas de Comercio Exterior de España (ECEE).

La difusión generalizada del vapor en la navegación atlántica se produce en la década de 1870. Para estos años, las memorias consulares británicas e hispanas en puertos americanos nos proporcionan una valiosa información al respecto. De acuerdo con ellas, en 1874 el tonelaje de vapor entrado en La Habana representaba un 26 por 100 del total; en 1880 ese porcentaje había ascendido hasta el 78 por 100. En el puerto de Buenos Aires las primeras líneas de vapores procedentes de Europa datan de 1862, pero es también ahora cuando se generaliza el vapor (2).

Cuadro 2: La difusión de la navegación a vapor en el Atlántico en la década de 1870 (*)

Años	La Habana	Buenos Aires
1873	26	
1874	27	
1875	36	
1876	55	68
1877	68	63
1878	63	67
1879	68	62
1880	78	66
1881	84	78

Fuente: La Habana, PP, Commercial Reports, 1883, LXXII, La Habana, p. 431; Buenos Aires, 1876-80, MDC, VI, 1881, Buenos Aires, pp. 196-97; 1881, MDC, VII (1882), Buenos Aires, p. 356.

(*) Tonelaje de vapor entrado como porcentaje del tonelaje total.

(2) MDC, VI, 1881, Buenos Aires, pp. 196-97. Un ritmo similar se produjo en el tráfico Nueva Orleans-Reino Unido: 50 por 100 a mediados de esa década y más del 70 por 100 en 1880, véase Harley (1971), p. 223.

La difusión del vapor coincidió con una fuerte caída de los fletes en la segunda mitad de los años setenta que repercutió de forma especialmente grave sobre los buques de vela y que, en el caso español, trajo consigo la expulsión de buena parte de los veleros de los tráficos atlánticos. La navegación con América quedó reducida, sobre todo, a la navegación con las colonias, la única protegida tras la abolición del derecho diferencial de bandera en 1868 (3). En el Río de la Plata unos pocos veleros continuaban realizando, a duras penas, el tráfico tradicional, y en cuanto a las líneas de vapores españolas, eran incapaces de competir con las extranjeras (4). En cuanto al tráfico con las colonias, dos hechos repercutieron negativamente. Uno, el incremento de los derechos arancelarios españoles sobre el azúcar cubano; en segundo lugar, el recargo impuesto por EE.UU. a la bandera española (10 por 100 sobre el valor de las mercancías descargadas), que hacía casi imposible el transporte de azúcar cubano para los EE.UU. en buques españoles (5). El panorama descrito por la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona, en su contestación a la comisión que discutía sobre las consecuencias de la abolición del derecho diferencial de bandera, no era especialmente optimista:

«Recordamos, por lo menos cuarenta buques de la matrícula de Barcelona ... que antes de 1869 se dedicaban al tráfico con la Guaira, Venezuela y otros puntos del centro de América. Hoy sólo quedan siete, próximos a desaparecer por la irresistible competencia de las líneas extranjeras subvencionadas. El mayor número de nuestro grande y mejor tonelaje se alimentaba de los retornos de los Estados Unidos, y hoy se han apoderado ya de este tráfico para la Península los buques extranjeros, especialmente los ingleses... Por otra parte, las líneas italianas y francesas se han apoderado también de los retornos del Río de la Plata, inutilizando un buen número de buques españoles que beneficiaban aquellos viajes» (6).

Como vemos en el gráfico 2, las protestas de los armadores catalanes coinciden en el tiempo con un fuerte descenso de la participación de la bandera española en el transporte del comercio con América, especialmente intenso en 1876 y 1879. No obstante, el declive relativo de la bandera nacional en el comercio con América era anterior a la abolición del derecho diferencial y data de principios de los años sesenta, precisamente la época en la que apare-

(3) Sobre estas cuestiones véase Valdaliso (1991 a), pp. 97-103. El derecho diferencial, vigente desde 1826, imponía un recargo del 20 por 100 sobre el valor de las mercancías importadas en buques extranjeros. La abolición no fue inmediata, sino que se llevó a cabo de manera gradual hasta 1872, fecha en que desapareció definitivamente.

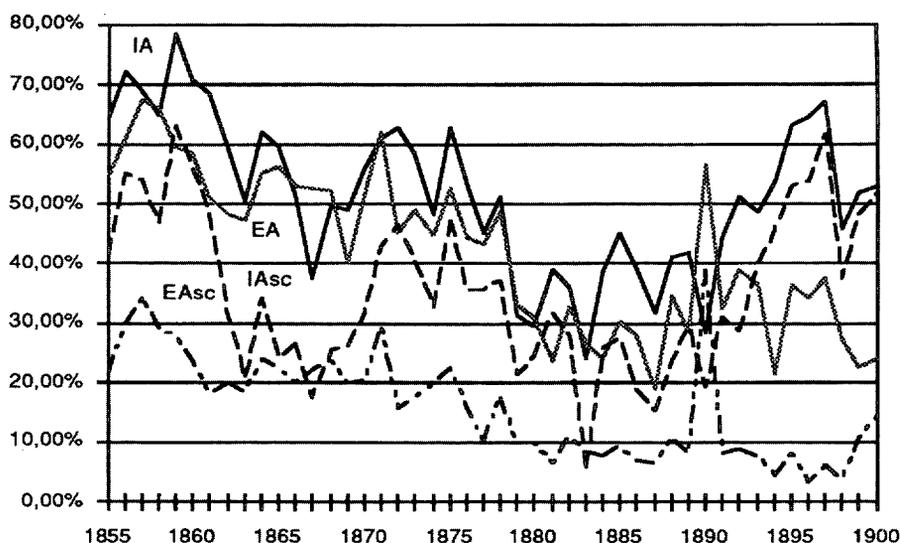
(4) Véanse las memorias del cónsul español en Buenos Aires de 1880 y 1883, *Memorias Diplomáticas y Consulares*, Tomos VI (1881) y X (1885), respectivamente.

(5) Véanse las contestaciones de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona (ANCB) y de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de Barcelona a la *Información sobre las consecuencias que ha producido la supresión del Derecho Diferencial de Bandera y sobre las valoraciones y clasificaciones de los tejidos de lana*, Tomo I, pp. 147-148 y 206-207, Madrid, 1879.

(6) *Información...* Tomo I, p. 157. En parecidos términos se expresaba la Comandancia Militar de Marina de San Sebastián, *ibídem*, pp. 93-94.

cen las primeras líneas de navegación a vapor inglesas, francesas e italianas entre Europa y América del Sur (7). La bandera española retrocedió 40 puntos en el comercio de importación de América entre 1859 y 1867 (de un 78 a un 38 por 100) y casi 30 puntos en el de exportación entre 1857 y 1869 (de un 67 a un 40 por 100). A partir de 1868 se inicia una recuperación que alcanza su punto culminante en 1875, absorbiendo el pabellón hispano el 63 por 100 del tráfico de importación y el 53 por 100 del de exportación. A partir de entonces comienza un agudo declive de la flota española en ambos tráficos durante 1876-1879 que, tras una ligera recuperación en los primeros años ochenta, alcanza sus cotas más bajas en 1883 para la importación y en 1887 para las exportaciones. Desde entonces la coyuntura se invierte, brevemente para la exportación y hasta 1897 para la importación, superándose en este último año los porcentajes obtenidos en 1875. Como se puede apreciar, el comercio colonial contrarrestó el declive de la flota española en el tráfico americano: la diferencia en los porcentajes de participación de ésta en el comercio con América, sin contar las colonias, ronda casi siempre los 20 puntos, siendo esta diferencia mayor al comienzo que al final de la serie y especialmente en el tráfico de exportación.

Gráfico 2: Participación de la bandera española en el comercio exterior con América, 1855-1900 (en porcentajes)

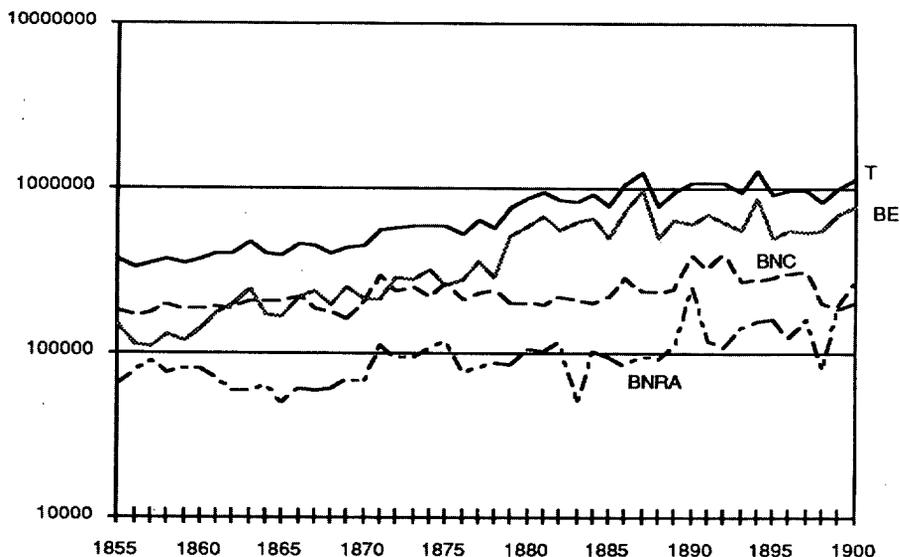


Fuente: elaboración propia a partir de las ECEE. IA: importación; EA: exportación; IAsc y EAsc: importación y exportación sin tener en cuenta el tráfico con las colonias.

(7) MDC, VI, 1881, Buenos Aires (1880), pp. 195-96.

En términos absolutos, el comercio con América en bandera nacional experimentó un crecimiento modesto del 1,2 por 100 anual, muy por debajo del 3,84 registrado por el comercio en bandera extranjera (ver cuadro 1). En el gráfico 3 pueden observarse las tendencias dispares del comercio según el pabellón de transporte. Mientras que la curva de BE experimenta un claro aumento, mayor a partir de 1879, las curvas del comercio en bandera nacional, BNC y BNRA, presentan unas coyunturas diversas y un crecimiento inferior, con tendencias casi planas o negativas en muchos períodos. También merece la pena subrayar la importancia del comercio colonial para la flota mercante hispana, que a lo largo de todo este período —con la excepción de los dos últimos años de la serie— movió más toneladas de mercancías que el comercio con el resto de América realizado por la flota nacional.

Gráfico 3: Navegación de España con América, 1855-1900 (Tons met.)



Fuente: ver gráfico 1. T: total; BE: bandera extranjera; BNC: navegación de la bandera nacional con las colonias; BNRA: navegación de la bandera nacional con el resto de América.

A pesar de la decadencia de la navegación a vela en el tráfico atlántico, todavía perduraba en 1880 el circuito tradicional que salía del Mediterráneo con vino hacia Buenos Aires, como lo muestra el cuadro 3. Todos los buques de bandera española eran propulsados a vela y procedían de puertos del Mediterráneo: Barcelona (82 por 100 de los buques), Valencia, Tarragona y Málaga; y el vino constituía la carga mayoritaria, un 84 por 100. Desde Buenos Aires el viaje hacia Cuba o Brasil se hacía con tasajo (97 por 100 a Cuba y 90

por 100 a Brasil), artículo de consumo masivo en esos países (8). El elevado porcentaje de salidas hacia otros puertos argentinos y uruguayos no se correspondería tanto con un gran número de buques, sino con el empleo de algunos de ellos en un cabotaje cercano, cuyos movimientos recogen también estas estadísticas.

Cuadro 3: Estructura de la navegación de la flota española en Buenos Aires en 1880

Buques entrados		Toneladas de carga
Procedencia	Número	
España	69 (48,6)	17.372 (53,7)
Antillas (Cuba)	7 (4,9)	1.745 (5,4)
Brasil	20 (14,1)	3.658 (11,3)
Argentina/Uruguay		45 (31,7) 9.237 (28,6)
Otros	1 (0,7)	334 (1,0)
Total	142	32.346

Buques salidos		Toneladas de carga
Destino	Número	
España	7 (5,1)	1.692 (6,1)
Antillas (Cuba)		45 (32,6) 6.853 (24,6)
Brasil	22 (15,9)	4.365 (15,6)
Argentina/Uruguay		61 (44,2) 14.180 (50,8)
Otros	3 (2,2)	799 (2,9)
Total	138	27.889

Fuente: *Memorias Diplomáticas y Consulares*, VI (1881), Buenos Aires, pp. 194-95.

La persistencia de los veleros españoles en este tráfico durante los años setenta se explicaba por la relación valor/peso de estos dos artículos, superior a la de otros bienes. Sin embargo, el avance del vapor durante los años ochenta también acabó por absorber el transporte de estas mercancías. En su memoria de 1883, el cónsul español en Buenos Aires señalaba que:

«Los buques mercantes de vela van disminuyendo, porque no pueden sostener la competencia con los vapores, por la mayor carga que transportan estos últimos y la rapidez en sus viajes, y como no están bien organizadas las dos líneas de vapores españoles establecidas hace dos años, resulta que una gran parte de los cargamentos de vino y otros artículos procedentes de la Península, y los de cueros que de aquí se envían a España, van y vienen en buques extanjeros, y especialmente franceses, saliendo notablemente perjudicada nuestra marina mercante» (9).

Una segunda causa del declive de la bandera española en este tráfico fue la escasa competitividad de las líneas de vapores montadas por los navieros espa-

(8) Todos los porcentajes se refieren al tonelaje transportado, no al número de los buques.

(9) MDC, VI, 1881, Buenos Aires (1880), pp. 198-99; X, 1885, Buenos Aires (1883), p. 35.

ñoses. A principios de los años ochenta la Compañía de Transportes Marítimos de Barcelona y el marqués de Campo establecieron sendas líneas entre puertos españoles del Mediterráneo y América del Sur (las que refiere el cónsul en su *Memoria...* citada). Sin embargo, los frecuentes retrasos en las salidas y llegadas y la mayor tardanza en el viaje trasatlántico (30 ó 40 días frente a los 14 días de *La Veloce* italiana, indica el cónsul) hizo que incluso los consignatarios españoles realizaran sus negocios con compañías extranjeras (10). Por último, la abolición de la esclavitud en las colonias provocó que los envíos de tasajo fueran disminuyendo progresivamente (11). La difusión del vapor en la navegación atlántica, la escasa competitividad de las nuevas líneas de vapores españolas y la decadencia del consumo de tasajo en las colonias a partir de los años ochenta explicarían, en suma, la desaparición progresiva de los veleros hispanos en este tráfico triangular, y la sustitución de éste por una navegación directa entre España y América del Sur sin el vértice antillano. En 1884 el cónsul español en Buenos Aires dirá que «el único artículo que exportamos de esta república son los cueros vacunos y de potro con destino a la Península» (12). Las cifras de entrada de buques españoles en Buenos Aires son expresivas: si en 1880 habían entrado 142 buques españoles con 32.316 toneladas, seis años más tarde su número se había reducido a 31, con 16.949 toneladas. De estos últimos, la gran mayoría eran buques de vapor que cubrían líneas entre España y Argentina, habiendo desaparecido prácticamente los veleros. Las cifras consignadas por la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona en su respuesta a la Comisión Arancelaria de 1891 muestran un claro retroceso en términos relativos de la participación de la bandera española en el tráfico entre la Argentina y España: en el caso de la importación de productos de Argentina, cuyo volumen era muy pequeño, una caída del 86 por 100 en 1870-74, al 43 por 100 en 1885-88; en el tráfico de exportación desde España, el más importante, un retroceso relativo (del 37 por 100 al 17 por 100) y también absoluto (de algo más de 24.000 toneladas a 14.000) en esos mismos períodos (13).

El tráfico colonial y sus implicaciones

Perdida la mayor parte del tráfico sudamericano, los armadores españoles se concentraron en el tráfico colonial, tráfico controlado por la bandera nacional hasta 1898. Como se observa en el gráfico 3, el comercio efectuado entre España y sus colonias antillanas no experimenta grandes variaciones. Al contrario, la tendencia es casi plana entre 1855 y 1888. Pero junto al comercio directo entre España y sus colonias, el tráfico colonial tenía otras ramifica-

(10) Véase MDC, X, 1885, Buenos Aires (1884), p. 35; y, en ese mismo tomo, otro informe del cónsul en Buenos Aires, p. 233.

(11) MDC, X, 1885, Buenos Aires, p. 34; y MDC, XII, 1887, Buenos Aires, p. 292.

(12) *Ibidem*.

(13) Véase *La Reforma Arancelaria y los Tratados de Comercio*, Madrid, 1890, Tomo II, p. 286.

ciones, en algunos casos importantes como fuentes de empleo, para la flota mercante hispana. Una de ellas era la importación de tasajo desde Argentina, ya mencionada. Otra provino de las intensas relaciones comerciales entre Cuba, Puerto Rico y los EE.UU. A mediados de los años setenta el grueso de los intercambios en este tráfico era transportado por la flota mercante estadounidense, como se desprende del cuadro 4. No obstante, un volumen importante de tonelaje mercante español —superior en cifras absolutas al empleado en el tráfico entre EE.UU. y España— se empleó en el tráfico entre Cuba-Puerto Rico y los puertos norteamericanos. Este circuito no era nuevo. Como mencioné al iniciar estas páginas, formaba parte del amplio circuito que describían los buques hispanos en la época de la navegación a vela, los cuales, tras descargar tasajo argentino o uruguayo en las colonias, embarcaban azúcar o tabaco o bien iban en lastre hacia puertos de la costa atlántica de EE.UU. Los armadores españoles intentaron mantener su presencia en este tráfico solicitando al Estado: a) la asimilación de la navegación colonial a la de cabotaje (lo que, en definitiva, suponía convertir un tráfico ya protegido en un mercado cautivo), y b) un acuerdo arancelario con los EE.UU. para que éstos rebajasen los derechos de entrada a los productos de las colonias y el recargo sobre terceros pabellones.

Cuadro 4: Estructura por pabellones de la navegación entre EE.UU. y España y sus colonias en 1875-76

4.1. Tonelaje mercante entrado en EE.UU. procedente de

	España	Cuba	Puerto Rico	Filipinas	Total
Español	3.722 (2,4)	147.224 (10,1)	9.494 (12,3)	10.145 (15,3)	170.585
EE.UU.	42.898 (27,6)	1.037.816 (71,4)	40.261 (52,4)	42.562 (64,1)	1.163.537
Otros	108.802 (70)	268.614 (18,5)	27.093 (35,2)	13.710 (20,6)	418.219
Total	155.422	1.453.654	76.848	66.417	1.752.341

4.2. Tonelaje mercante salido de EE.UU. con destino a

	España	Cuba	Puerto Rico	Filipinas	Total
Español	65.303 (34,8)	10.851 (1,2)			76.154
EE.UU.	39.358 (21)	852.264 (93,9)	29.721 (75,3)	5.228 (70,2)	926.571
Otros	83.007 (44,2)	44.378 (4,9)	9.726 (24,7)	2.216 (20,8)	139.327
Total	187.668	907.493	39.447	7.444	1.142.052

Fuente: elaboración propia a partir de MDC, IV, 1879, Nueva York (1876), pp. 266-67. Entre paréntesis los porcentajes referidos al total de cada columna.

Jordi Maluquer (1974) ha reconstruido la evolución y las características del mercado colonial antillano durante el siglo XIX, por lo que no voy a detenerme en examinar los cambios operados en las relaciones comerciales entre la metrópoli y las colonias. Sí me gustaría, en cambio, comentar brevemente la influencia de algunos de esos cambios en el tráfico marítimo y, por ende, en la

flota mercante hispana. La Ley de Relaciones Comerciales de 1882, además de favorecer la exportación de productos hacia el mercado colonial, sancionó las aspiraciones de los armadores catalanes, que durante la Información Arancelaria de 1879-83 habían solicitado la equiparación de ese tráfico al de cabotaje para impedir la entrada de los pabellones extranjeros (Valdaliso, 1991a, 104-106). Bajo su estímulo se produjo un crecimiento importante de los intercambios comerciales entre colonias y metrópoli, favorecido también por la supresión de los derechos arancelarios a la importación de azúcar cubano en España dos años más tarde (14). Es en estos años cuando surgen varias compañías dedicadas a explotar líneas regulares de navegación entre España, las colonias antillanas y EE.UU., entre las que cabría destacar a Pinillos, Saénz y Compañía, y a la Compañía Catalana de Vapores Transatlánticos (15). En cuanto al recargo de EE.UU. sobre la bandera española, éste desapareció con el tratado firmado en 1884. A cambio, España accedía a asimilar las importaciones antillanas en bandera extranjera procedentes de EE.UU. como importaciones en bandera española. La asimilación de banderas se extendió en los años siguientes a Francia, Alemania, Gran Bretaña y otros países. No obstante, la presión de los armadores españoles evitó que el Gobierno declarara el cabotaje para todas las banderas, y la Ley de Presupuestos de 1890-91 recargó nuevamente las importaciones cubanas procedentes del extranjero con un 20 por 100 (16).

A pesar de las dificultades impuestas a la bandera española en EE.UU., los buques españoles, aunque modestamente, incrementaron su presencia en los puertos norteamericanos, como así lo indica el cónsul de España en Nueva York (17). La *Memoria...* del diplomático hispano muestra que, tras un fuerte descenso en los años 1860-1864 provocado, sin duda, por la Guerra de Secesión, el tonelaje mercante español entrado en EE.UU. inició una etapa de recuperación a partir de 1865 que permitió superar los niveles de fines de los cincuenta, siete años más tarde. Desde ese momento, el crecimiento continúa, pero a un ritmo más lento. Dada la inexistencia de líneas de navegación directas entre España y los EE.UU., parece razonable pensar que la mayor parte de los buques nacionales que llegaban a EE.UU. provenían de puertos antillanos o sudamericanos, con los que la navegación era más intensa (los datos del cuadro 4 así lo demuestran). A pesar del crecimiento de los buques españoles entrados y salidos en puertos norteamericanos, desde los años setenta se registra un descenso de la participación de la bandera nacional en la importación de EE.UU. Según los datos de la Asociación de Navieros y Consignatarios de

(14) Serrano (1987), pp. 65 y ss. Navieros y organismos de una y otra parte del Atlántico coinciden en subrayar los efectos positivos de la Ley; véanse las respuestas de la ANCB, de la Cámara de Comercio de Barcelona y de la Cámara de Comercio de San Juan en Puerto Rico, todas ellas en *La Reforma Arancelaria...*, Tomo II, p. 283 y 323, y Tomo I, p. 280, respectivamente.

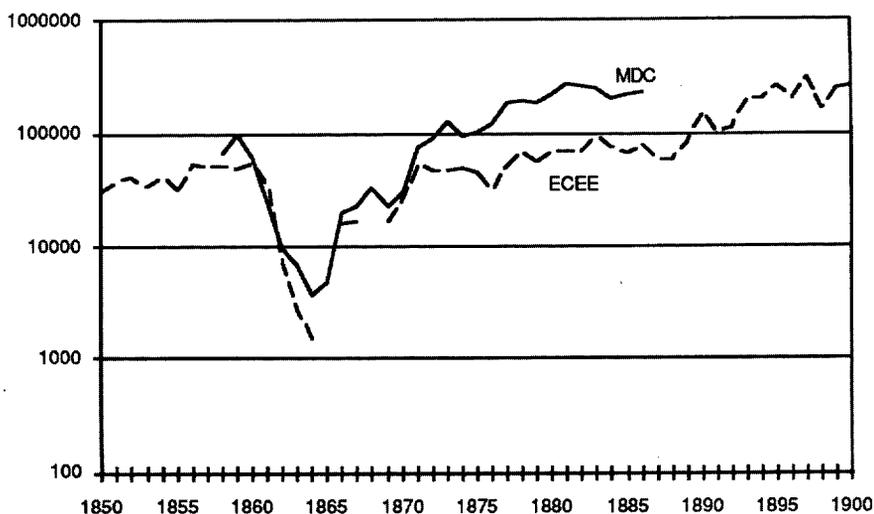
(15) Véase Díaz Lorenzo (1990), p. 15, y Carrera Pujal (1961), p. 119.

(16) Maluquer (1974), p. 347. Las presiones de los armadores fueron generales en todo el país desde la primavera de 1887, lideradas por la ANCB. Sobre esta cuestión, véase Archivo de la Cámara de Comercio de Bilbao, Sección Expedientes, n.º 402 «Cabotaje con Ultramar», 1891.

(17) Véase MDC, X, 1885, Nueva York, p. 26.

Barcelona, aquélla descendió de un 40 por 100 en 1870-74 a un 19 por 100 en 1885-88. La bandera nacional perdió el transporte de productos como cereales, petróleo y maderas, monopolizado por las banderas extranjeras. En cuanto a los embarques de algodón, que habían constituido el principal tráfico de retorno de los buques españoles desde puertos norteamericanos durante décadas, también se produjo un acusado descenso en estos años: si en 1880 las tres cuartas partes de las importaciones llegaban en buques nacionales, siete años más tarde éstos sólo transportaron el 29 por 100 de las mismas (18). En la década de los noventa, la única línea regular española no subvencionada que hacía el tráfico entre España, las colonias y EE.UU. era la de Pinillos, Sáenz y Compañía, habiendo quebrado las restantes (19).

Gráfico 4 : Navegación de salida de EE. UU. de los buques españoles, 1850-1900 (Tons arqueo)



Fuente: véase gráfico 1 y MDC, XIII, 1888, Nueva York, pp. 190-91. MDC: buques españoles salidos de EE.UU.; ECEE: buques españoles entrados en España procedentes de los EE.UU.

Desde 1870 las cifras del tonelaje mercante hispano salido de EE.UU. y entrado en España procedentes de ese país divergen claramente, mientras que hasta entonces habían discurrido paralelas. En otras palabras, que un número creciente de buques españoles salieron de EE.UU. con destino a otros puertos situados fuera de la Península Ibérica (20). Así lo confirma la *Memoria...* del cónsul de España en Liverpool en 1889, al señalar que:

(18) Véase *La Reforma Arancelaria...*, II, p. 284-285.

(19) Véase Díaz Lorenzo (1990), p. 15 y ss., y Carrera Pujal (1961), p. 126.

(20) Al tratarse de dos fuentes distintas pudiera ser que el tonelaje de arqueo utilizado fuera diferente (el cónsul español en Nueva York no especifica de qué tonelaje de arqueo se trata). La relativa concordancia de ambas estadísticas antes de 1870 induce a pensar, sin embargo, que las unidades de medición son las mismas. La divergencia entre salidas y entradas también aparece en el cuadro 4.

«... Los buques que hacen viajes periódicos a y de Cuba y Puerto Rico, ya toquen o no la Península, ordinariamente llevan cuando van tan poca carga, que muy bien podría transportar la de cinco o seis uno sólo. Lo que les sostiene es que de retorno comienzan su viaje desde los puertos de Cuba al de Nueva York, generalmente cargados de azúcares y recorren otros puertos de los Estados Unidos, donde toman, casi siempre para Liverpool, algodón, granos y ganado. Sin este auxilio les sería muy difícil continuar...» (21).

Las conclusiones que ya habíamos apuntado al comentar el cuadro 4 se refuerzan: los armadores hispanos contrarrestaron su relativa decadencia en el tráfico directo entre EE.UU. y España empleándose en otros circuitos. Unos en la navegación entre las Antillas y los Estados Unidos, o entre los puertos septentrionales de EE.UU. y los del golfo de México. Otros combinando ese tráfico con el realizado entre Estados Unidos y Gran Bretaña. Éste fue el caso de los armadores vascos.

El tráfico de los buques vascos

Una primera fuente de información sobre el tráfico de los buques vascos procede de los informes de los cónsules españoles en los puertos americanos o británicos. A juzgar por ellos, la mayor parte de los buques españoles estaban inmersos en un circuito triangular cuyos vértices eran Liverpool-La Habana-puertos de EE.UU., en el que sólo de manera muy secundaria estaba inserta España. Las mercancías transportadas eran carga general y productos manufacturados británicos hacia las colonias, azúcar cubano para los puertos norteamericanos y algodón o cereales de Estados Unidos para Gran Bretaña (22).

Sin embargo, hasta el momento no disponemos de fuentes en España para esa época que permitan verificar con más detalle esas informaciones cualitativas, a través, por ejemplo, de la reconstrucción de las singladuras de los buques. Esta carencia puede ser paliada parcialmente a través de una fuente extranjera, los índices del *Lloyd's List*, semanario que contiene información comercial general y que además publica los movimientos de una gran cantidad de buques británicos y extranjeros. Aunque el primer número es de abril de 1734, los primeros números disponibles datan del 2 de enero de 1740. Desde 1838 hasta 1927 disponemos también de índices alfabéticos anuales de todos los buques aparecidos en el semanario. La colección microfilmada —los originales han sido destruidos— se puede consultar en la Guildhall Library londinense y en los Maritime History Archives de la Universidad de Terranova. La existencia de índices alfabéticos hace que la búsqueda sea relativamente sencilla, siempre que dispongamos de los nombres de los buques que deseemos localizar. El único problema es que el semanario no informa de los movimientos de todos los buques, siendo esto más acusado para los barcos

(21) *La Reforma Arancelaria...*; Tomo V, pp. 195-96, Madrid, 1890.

(22) Véase la *Memoria...* del cónsul español en Liverpool citada en la nota 21 y la *Memoria...* del cónsul británico en Puerto Rico de 1882, PP, Commercial Reports, 1884, LXXIX, pp. 134-36.

extranjeros que no frecuentan los puertos de las islas británicas. A pesar de la importancia de Gran Bretaña en la navegación internacional, este hecho reduce el número de buques —en este caso españoles— objeto de estudio. Pero veamos de una vez qué nos ofrecen los índices. A partir de 1848 y hasta 1907 indican para cada barco —al que se adjunta el nombre de su capitán— los puertos que ha tocado y la fecha de aparición de la información en el semanario. A partir de 1908 y hasta 1927 se indica también la fecha exacta de llegada y/o salida. La información ofrecida presenta, a su vez, tres problemas: uno, entre 1848 y 1907 las fechas de llegada y/o salida en cada puerto son aproximadas; bien es cierto que el espacio de tiempo que mediaba entre el movimiento y su publicación no excedía generalmente de 24 horas, pero aun así conviene manejar las fechas con cuidado. Dos, los puertos vienen citados en abreviaturas, de las que no existe ninguna lista, lo que obliga al investigador a interpretar muchas veces su significado, sobre todo cuando la letra no es especialmente legible. Y, en tercer lugar, el hecho de ser copias microfilmadas impide distinguir las llegadas de las salidas —en distinto color en el original—, aunque generalmente la propia singladura permite identificar unas y otras (23).

La información que presento en primer lugar se refiere a dos fechas, 1880 y 1890, y a los buques españoles de los que tengo constancia que fueron hipotecados a armadores británicos. La hipoteca naval a armadores extranjeros fue un mecanismo de financiación utilizado por los navieros vizcaínos desde los años sesenta, bastante antes de la promulgación en España de una legislación específica sobre la materia, que data de 1893. Los armadores vascos adquirieron buques con capital prestado por navieros, consignatarios y corredores marítimos de Liverpool, comprometiéndose a reembolsar esa cantidad a un interés y en un plazo estipulado, o entregando en concepto de amortización e intereses los fletes generados por el buque en la proporción que representase el capital prestado sobre el valor total de la embarcación (24). Gracias a esta última modalidad, armadores del Mersey pudieron penetrar con buques de bandera española en el protegido tráfico colonial hispano. Como contrapartida, los navieros vascos podían entrar en el negocio marítimo sin la necesidad de haber invertido un capital considerable. Entre 1860 y 1890 cerca del 40 por 100 de la flota vasca de vapor se financió con cargo a este sistema. Con la excepción de la Olano, Larrínaga y Compañía, la Compañía Bilbaína de Navegación y la Sociedad Marítima de Vizcaya, las empresas de navegación bilbaínas más importantes recurrieron a este mecanismo para financiar parte o la totalidad de su flota: Línea de Vapores Serra, Compañía de Navegación «La Flecha», La Bandera Española de Manuel M.^a Arrótegui, o la flota de Dionisio Eizaga (Valdaliso 1991a, 203-212). Para la primera fecha los buques consultados son: *Asturiano*, *Beatriz*, *Borinquen*, *Catalán*, *Español*, *Gallego*, *Gracia*, *Mayagüez*, *Nieta*, *Niña*, *Nuevo Ponce*, *Puerto Rico*, *Rita*, *Sofía* y *Somorros-*

(23) Sobre esta fuente, véase Wareham (1989).

(24) La segunda variante de pago aparece en todas las escrituras de hipoteca otorgadas por Manuel M.^a Arrótegui y Dionisio T. Eizaga, navieros que recibieron el 53 por 100 del capital extranjero invertido en la flota de Bilbao en este período; véase Valdaliso (1991 a), pp. 210-211.

tro (25). Para 1890 los buques son: *Andes*, *Arecibo*, *Catalán*, *Eúskaro*, *Gaditano*, *Gallego*, *Madrileño*, *Mayagüez*, *Murciano*, *Navarro*, *Palentino*, *Puerto Riqueño*, *Santanderino* y *San Juan* (26).

Basándome en las singladuras realizadas por los buques citados he distinguido varios tipos de viajes:

1) El viaje redondo simple (VR), que consiste en el circuito Reino Unido o España - Antillas españolas y vuelta.

2) El viaje redondo ampliado (VRA): Reino Unido o España - Antillas españolas - Estados Unidos - Reino Unido o España.

3) El viaje redondo múltiple (VRM): Reino Unido o España - Antillas españolas - Estados Unidos - Antillas- (Estados Unidos) - Reino Unido o España.

Para 1880 los nueve buques analizados (8 durante todo el año, 1 durante 6 meses) realizaron un total de 36 viajes. De ellos, 27 (el 75 por 100) correspondieron al tipo VRA, cuatro (el 11 por 100) fueron VR, dos (el 5,6 por 100) VRM, y de otros tipos, tres (el 8,3 por 100 restante) desconocemos su tipología exacta por no haber finalizado al acabar el año (27). De esos nueve buques, tres se dedicaron al tráfico con Puerto Rico y los otros seis (donde se incluye el empleado durante medio año) al tráfico con Cuba. Curiosamente, ambos tráficos aparecen claramente separados. El puerto de salida por excelencia era Liverpool, que concentró el 90 por 100 de las mismas, repartiéndose el 10 por 100 restante Santander y Dover. Desde Liverpool, los buques se dirigían directamente (tan sólo en un caso se hace escala en Santander) a las colonias españolas, a La Habana en Cuba (62 por 100 de todas las llegadas a las Antillas y 100 por 100 de las llegadas a Cuba) o a Puerto Rico (35 por 100), especialmente a Mayagüez, Aguadilla, San Juan y Ponce. Si La Habana concentraba todas las llegadas a Cuba, de su puerto sólo salían hacia los puertos norteamericanos el 24 por 100 de los buques. El resto lo hacía de otros puertos como Matanzas, Cárdenas o Cienfuegos, adonde iban a dejar el resto de carga que no había sido descargado en La Habana o a cargar mercancías —azúcar— con destino a EE.UU. Nueva Orleans era el principal puerto de llegada, el 45 por 100 de los buques que salían de las Antillas allí se dirigían, seguido a bastante distancia por Baltimore, con el 19 por 100 de las llegadas. Desde esos puertos se tomaba carga, generalmente algodón, con destino a Europa. El destino final de

(25) Los viajes de los siguientes buques no han sido contabilizados por estar empleados en otros tráficos: *Beatriz* (Bilbao-Santander-Liverpool), *Nieta* (puertos españoles-Liverpool), *Niña* (puertos españoles- Liverpool), *Puerto Rico* (puertos españoles-Liverpool), *Sofía* (puertos españoles-Liverpool) y *Somorrostro* (Bilbao-Cardiff).

(26) No se contabilizan los viajes del *Andes*, empleado en el cabotaje entre puertos británicos.

(27) He contabilizado todos los viajes que supongan cruzar el Atlántico, independientemente de su situación al comienzo o al final de año: por ejemplo, se ha contabilizado el viaje Liverpool-Puerto Rico, pero no el Liverpool-Santander. Los viajes de los buques que al comenzar el año se encuentran en puertos de las Antillas (y luego se dirigen a EE.UU.) o puertos de la Costa Este de EE.UU. se han contabilizado como VRA. Véanse Apéndices 1 y 2.

los buques vascos era, cómo no, el principal puerto del Mersey. Liverpool concentraba el 75 por 100 de las llegadas; el resto se repartía entre El Havre (12 por 100), Falmouth, Greenock y Gibraltar. En la mayor parte de los casos —un 75 por 100—, estos puertos representaban una escala intermedia hacia Liverpool.

Cuadro 5: Puertos de entrada y salida de los buques vascos en la navegación atlántica en 1880

Europa			
Puertos de salida		Puertos de llegada*	
Liverpool	28 (90,3)	Liverpool	24 (75)
Santander	2 (6,4)	El Havre	4 (12,5)
Dover	1 (3,2)	Falmouth	2
		Greenock	1
		Marsella	1
Antillas españolas			
Puertos de llegada		Puertos de salida **	
Habana	21 (61,8)	Matanzas	8
Puerto Rico	12	(35,3)	La Habana 5
Santiago C.	1 (2,9)	Cárdenas	4
		Cien fuegos	3
		Santiago C.	1
		Total Cuba	21 (60)
		Puerto Rico	14 (40)
Estados Unidos			
Puertos de llegada		Puertos de salida***	
Nueva Orleans	17	(55)	N. Orleans 17 (55)
Baltimore	6 (19)	Baltimore	6 (19)
Norfolk	3 (10)	Norfolk	3 (10)
Charleston	2 (6)	Charleston	2 (6)
Savannah	2 (6)	Savannah	2 (6)
Nueva York	1 (3)	Nueva York	1 (3)

Fuente: ver Apéndice 1. No tienen por qué coincidir las cifras correspondientes a cada columna debido a los viajes partidos que han sido computados y al diferente carácter de los viajes considerados. Las cifras entre paréntesis indican los porcentajes respecto al total de cada columna. * Holyhead es considerado más como punto geográfico de referencia que como puerto de llegada propiamente dicho. En el cuadro se ha englobado bajo Liverpool. ** Hacia EE.UU. y Europa. *** Hacia Europa, Canadá o las Antillas españolas. «Eads», que aparece frecuentemente en la fuente original, es el nombre con el que se conoce al canal que bordeaba Nueva Orleans, que en el cuadro reúne las dos acepciones.

El número de viajes contabilizados en 1890 es de 50, correspondientes a 13 buques de los cuales uno sólo trabajó durante medio año (28). Respecto a 1880, se ha producido un apreciable incremento de los VR, debido sobre todo a la dedicación del *Navarro* al circuito Londres-Boston-Londres durante este

(28) Tampoco se han computado los viajes realizados por estos buques en otros circuitos, como el de gran cabotaje europeo o el de cabotaje en el Reino Unido, ver Apéndice 2.

año. Los VRM han sido, como en 1880, dos, pero ahora representan un porcentaje menor.

Cuadro 6: Tipos de viajes efectuados por los buques vascos en el Atlántico Norte en 1880 y 1890

Tipo	1880	1890
VR	4 (11,1)	11 (22)
VRA	27 (75,0)	33 (66)
VRM	2 (5,6)	2 (4)
Sin determinar	3 (8,3)	4 (8)
Total	36	50

Fuente: elaboración propia a partir de los Apéndices 1 y 2.

La estructura de los VRA no ha variado en lo sustancial. Sin embargo, los buques vascos realizan un tráfico de cabotaje en la Costa Este norteamericana mucho más importante que diez años atrás. En general ese tráfico se realiza entre los puertos del golfo de México, especialmente Nueva Orleans o Galveston, y puertos del NE de EE.UU., como Newport News o Norfolk. Otra variante es la de aquellos buques que, procedentes de Cuba, llegan a puertos del NE, especialmente Nueva York, New Bedford o Newport News, desde ahí suben hasta Sidney, capital de la isla de Cape Bretón en Canadá, para luego dirigirse de retorno hacia Kinsale en Irlanda, puerto intermedio antes de llegar a Liverpool.

Liverpool continúa siendo el principal puerto europeo, concentrando el 74 por 100 de las salidas y el 53 por 100 de las llegadas. A diferencia de lo que ocurría en 1880, una gran parte de los buques que salen desde puerto británico hacen escala en Santander (59 por 100) y, a menudo, en puertos de embarque de pasajeros como La Coruña o Vigo. En las Antillas, La Habana permanece como el principal puerto de atraque de los buques vascos con el 66 por 100 de las llegadas. Respecto a las salidas hacia EE.UU. o Europa, más de la mitad lo hacen desde puertos cubanos, entre los que destacan Cienfuegos y Sagua, y el resto de Puerto Rico. Nueva York, Nueva Orleans y Boston, por este orden, representan los principales puertos hacia donde se dirigen los buques vascos. Nueva Orleans no constituye ahora tanto un puerto de salida para Europa como para otros puertos norteamericanos situados en la Costa Este. En el caso de Boston conviene precisar que las llegadas procedían directamente de Europa, concretamente de Londres. Respecto a la salida para Europa, Nueva York, Boston y, especialmente, los puertos cerealeros de Newport News y Norfolk, concentran más del 62 por 100 de las mismas. Las causas de este cambio relativo de ruta fueron sobre todo dos y afectaron a todos los buques que realizaban este tráfico: la creciente competencia en el tráfico de exportación de algodón del Golfo de México y el interés de compañías ferroviarias y navieras por desviar el tráfico de productos agrícolas a los puertos del Este y el Norte de los Estados Unidos (Hyde 1967, 27). Los puntos de destino en Europa también se han diversificado respecto a 1880.

Cuadro 7: Puertos de entrada y salida de los buques vascos en la navegación atlántica en 1890

Europa			Puertos de llegada		
Puertos de salida			Puertos de llegada		
Liverpool	34	(74,5)	Liverpool	24	(53)
Londres	5	(10,6)	Londres	7	(16)
Grimsby	2		Santander	4	(9)
Santander	1		El Havre	4	(9)
Avonmouth	1		Cuxhaven	2	(4)
Hamburgo	1		Cardiff	2	(4)
Cuxhaven	1		Vigo	1	(2)
Vigo	1		Poole	1	(2)
Antillas españolas			Puertos de salida		
Puertos de llegada			Puertos de salida		
La Habana	25	(66)	Cienfuegos	9	
Puerto Rico	13	(34)	Sagua	8	
			La Habana	3	
			Cárdenas	3	
			Sant. Cuba	1	
			Total Cuba	24	(66,7)
			Puerto Rico	12	(33,3)
Estados Unidos			Puertos de salida		
Puertos de llegada*			Puertos de salida		
Nueva York	11	(26)	Newport News	12	(28)
N. Orleans	10	(24)	Nueva York	7	(16)
Boston	6	(14)	Boston	5	(12)
Baltimore	4	(9)	Norfolk	3	(7)
Newport News	3	(7)	Baltimore	2	
Pensacola	2		New Bedford	2	
Savannah	2		Pensacola	2	
Galveston	1		N.Orleans	2	
Hampton R.	1		Mobile	1	
New Bedford	1		Westport	1	
?	1		Savannah	1	
			?	4	

Fuente: elaboración propia a partir del Apéndice 2. Sobre su interpretación, véase cuadro 5. Los lugares de Cape Henry, West Point y Fort Monroe han sido considerados más como puntos geográficos de referencia que como puertos. En todos los casos se ha consignado el nombre del puerto que figura junto a ellos, generalmente Newport News, Baltimore o Hampton Roads, ver Apéndice 2. No he contabilizado Brownsville en este cuadro al no estar seguro de que la abreviatura consignada («Brow») corresponda a este puerto.

* Incluidos aquéllos adonde llegan buques directamente de Europa.

Estos buques no fueron los únicos en realizar este circuito. Para 1880 he recogido las singladuras de todos los buques de bandera española que aparecen en el *Lloyd's List* con la ayuda de las Listas Oficiales de Buques de 1879 y 1884. De su examen se infiere que, aunque con una menor importancia, otras compañías y otros buques fueron capaces de insertarse en la navegación triangular realizada entre Liverpool o puertos españoles, las colonias antillanas y Estados Unidos. Pertenecientes a compañías o armadores catalanes (todos de Barcelona) encontramos el vapor *España*, de José Roca

y Compañía, que navega entre La Habana y Barcelona, Málaga y Cádiz (ocasionalmente Santander); el vapor *Vidal Sala*, de la compañía del mismo nombre, que realiza el circuito Barcelona-Málaga-Cádiz, La Habana, Nueva Orleans o Nueva York y retorno; el vapor *Santiago*, de la Compañía Catalana de Vapores Transatlánticos, en el mismo tráfico que el anterior y, por último, el velero *Cisneros* de Antonio Gibert y Cisneros, que realiza la navegación entre Barcelona, La Habana y Nueva York. La presencia de buques vascos es mayor, todos ellos propiedad de la Línea de Vapores Serra, la Compañía de Navegación «La Flecha», Olano Larrinaga y Compañía, y Sampelayo y Compañía. El cuadro 8 se ha elaborado en base a las singladuras de los buques pertenecientes a las tres primeras compañías bilbaínas citadas que estaban empleados en esta navegación (29). La tipología de los viajes es similar: casi las tres cuartas partes (32 viajes, un 71 por 100) describen el tráfico triangular entre Liverpool, Antillas españolas y puertos estadounidenses; un 13 por 100 (6 viajes) son VRM y cerca de un 9 por 100 (4 viajes) VR. Liverpool en Europa, La Habana en Cuba y Nueva Orleans y Baltimore en EE.UU. son los polos de ese circuito.

Cuadro 8: Puertos de entrada y salida de los buques de LVS, CNF y OLC en la navegación atlántica en 1880

Europa			Puertos de llegada		
Puertos de salida			Puertos de llegada		
Liverpool	41	(97,6)	Liverpool	38	(97,4)
Santander	1	(2,4)	El Havre	1	(2,6)
Antillas			Puertos de salida		
Puertos de llegada			Puertos de salida		
La Habana	28	(80,0)	La Habana	19	(48,7)
Guantánamo	3	(8,6)	Matanzas	14	(35,9)
Cienfuegos	1	(2,8)	Cienfuegos	2	(5,1)
Santiago de Cuba	1		Cárdenas	1	(2,6)
Mayagüez	1		Santiago de Cuba	1	
San Juan	1		Guantánamo	1	
			San Juan	1	
EE.UU.			Puertos de salida		
Puertos de llegada			Puertos de salida		
Nueva Orleans	22	(52,4)	Nueva Orleans	22	(52,4)
Baltimore	16	(38,1)	Baltimore	16	(38,1)
Galveston	2	(4,8)	Norfolk	3	(7,1)
Norfolk	1	(2,4)	Nueva York	1	(2,4)
Nueva York	1	(2,4)			

La presencia de los buques vascos en estos tráficos explica la elevada participación que la bandera española tuvo en la navegación efectuada entre Gran Bretaña y las colonias hispanas a finales del siglo XIX. Los datos del cónsul español en Londres muestran cómo en 1888 el 72 por 100 del tonelaje mer-

(29) No se han incluido, en la LVS, el *Donata*, empleado en la navegación entre Liverpool y España; y en OLC, el *Elcano* y el *Gravina*, empleados en la ruta Europa-Filipinas-Hong-Kong-Singapur a través de Suez. El número total de viajes contabilizados es de 45; véase Apéndice 3.

cante salido de Gran Bretaña con destino a Cuba y Puerto Rico era español, así como el 51 por 100 del tonelaje entrado procedente de aquellos puertos. Ambos porcentajes eran sensiblemente superiores a los que la bandera nacional tenía en la navegación directa entre España y Gran Bretaña.

Cuadro 9: Estructura por pabellones de la navegación entre Gran Bretaña y España y sus provincias de ultramar en 1888

9.1. Tonelaje mercante entrado en Gran Bretaña procedente de

Bandera	España	Islas Canarias	Filipinas	Antillas
Española	211.426 (8,8)		31.441 (38,7)	17.436 (51)
Británica	2.084.627 (87)	7.377 (100)	40.209 (49,5)	8.504 (24,9)
Otros	100.530 (4,2)		9.644 (12,8)	8.258 (24,1)
Total	2.396.583	7.377	81.294	34.198

9.2. Tonelaje mercante salido de Gran Bretaña con destino a

Bandera	España	Islas Canarias	Filipinas	Antillas
Española	211.114 (19)		26.993 (87,7)	165.380 (72,3)
Británica	862.271 (77,5)	106.782 (99,5)	3.794 (12,3)	46.695 (20,4)
Otros	38.525 (3,5)	542 (0,5)	16.594 (7,3)	
Total	1.111.910	107.324	30.787	228.669

Fuente: MDC, XV, 1890, Londres (1888), p. 34.

Los datos presentados no son muchos, pero su examen es concluyente. Durante las décadas de 1870 y, sobre todo, de 1880, los navieros vascos emplearon una gran parte de su tonelaje de vapor en un tráfico noratlántico extremadamente competitivo en uno de sus extremos (el de retorno a Europa desde Estados Unidos con cereales, ganado o algodón) y que incluía además el cabotaje entre puertos norteamericanos y el tráfico entre las colonias y Estados Unidos. Durante aquellas décadas los armadores bilbaínos operaron con un tonelaje moderno, capaz de ofrecer un transporte rápido en buenas condiciones y a un precio competitivo internacionalmente (30). Pero además de la nueva tecnología, contaron con una ventaja comparativa en uno de los lados de este tráfico, el derecho diferencial en las colonias de Cuba y Puerto Rico, que sobregravaba a los pabellones extranjeros. La Junta de Comercio de Greenock señalaba en 1879 que mientras un bergantín español obtenía en concepto de fletes 35 chelines por tonelada en dos viajes de Liverpool y Amberes hacia Cuba, el máximo de fletes que un buque inglés podría obtener sería de 10 a 11 por tonelada de carbón. Esa misma Junta señalaba que:

«Las importaciones de todas clases, sean españolas o extranjeras, están protegidas por derechos diferenciales elevados en favor de la bandera española, por lo

(30) No se podía decir lo mismo de la subvencionada Compañía Transatlántica, cuyos buques tardaban a veces más en llegar a La Habana saliendo desde Cádiz y otros puertos españoles, que los de Olano, Larrinaga y otros saliendo de Liverpool, retraso que se atribuía a la obsolescencia del tonelaje empleado. Véase la queja del Ministerio de Marina recogida por Llorca Baus (1990), pp. 67-68.

que resulta que con excepción del carbón, que se lleva a fin de que los buques que lo conducen sean admitidos al tipo más bajo de los derechos de puerto... la totalidad del comercio de exportación del Reino Unido á las Indias occidentales españolas, puede decirse que se verifica en lo que respecta a buques ingleses a tipos de fletes casi nominales» (31).

Cuadro 10: Derecho diferencial en Cuba según banderas (pesos por tonelada de registro)

	Española	Extranjera
Entrada con carga y salida con carga	1,30	2,35
Entrada con carga y salida en lastre	1,30	2,30
Entrada en lastre y salida con carga	1,00	2,00
Entrada con carbón (= o > al tonelaje de registro)	0,00	0,50
Entrada con carbón (< tonelaje de registro):		
- por tonelada de carbón	0,00	0,50
- por tonelada no empleada en ese cargo	0,62	1,50
Entrada con carbón y otras mercancías:		
- - por tonelada de carbón	0,73	1,35
- - por cada tonelada restante	1,35	2,35

Fuente: *Información ...*(1879), Tomo I, p. 336.

Ello explicaría el interés de los británicos por penetrar con buques de bandera española en este tráfico. Lamentablemente, no poseemos hasta el momento resultados económicos de viajes realizados en este circuito triangular para calcular lo que representaba el gravamen a los pabellones extranjeros en las colonias españolas en el saldo final del viaje, pero las cifras manejadas por la Junta de Greenock parecen lo suficientemente importantes como para resaltar este hecho. Las intensas protestas de los armadores españoles en 1887 ante el proyecto del Gobierno de declarar el cabotaje con las colonias para todas las banderas, también refuerzan la importancia de este tráfico protegido. La Cámara de Comercio de Bilbao señalaba que, de promulgarse, la competencia de los buques franceses, italianos y, por supuesto, de los ingleses, que hasta ese momento se limitaba al pasaje, se extendería a la carga, lo que supondría un desastre para la flota española (32).

Conclusiones

1. A lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, tanto por tonelaje de buques como por toneladas de carga, se produjo un crecimiento del tráfico americano, mayor en el caso de los pabellones extranjeros. Sin embargo, ese crecimiento fue menor que el del comercio de España con Europa. Este hecho cuantitativo explica que a principios del siglo XX la flota mercante hispana se encuentre mayoritariamente empleada en tráficos europeos, cuando cincuenta años antes lo estaba en aguas transatlánticas. Evidentemente, el cambio fue gradual, e

(31) Véase *Información...*, 1879, I, p. 336.

(32) Archivo de la Cámara de Comercio de Bilbao, Sección Expedientes, n.º 402 «Cabotaje con Ultramar», 1891.

intervinieron en él más factores que la evolución del comercio exterior. La difusión del vapor a partir de los años setenta desplazó a los veleros españoles de este tráfico, pero en su lugar aparecieron nuevos vapores empleados mayoritariamente en el tráfico colonial.

2. El tráfico con las colonias en este mismo período desempeñó un papel fundamental para la flota mercante española. En primer lugar, porque absorbió la mayor parte del comercio exterior realizado en bandera nacional con el continente americano. Desde este punto de vista, la reserva del tráfico colonial para la bandera española fue una medida positiva y necesaria para el desarrollo de la flota mercante. En segundo lugar, porque permitió a los navieros españoles emplearse en una serie de tráficos extranacionales cuyo eje se encontraba precisamente en las Antillas.

3. Éste fue el caso de los armadores vascos de vapor más importantes en el último cuarto del siglo XIX. Gracias a la ventaja comparativa del derecho diferencial, los buques vascos casi monopolizaron la navegación entre el Reino Unido y las colonias hispanas y fueron capaces de insertarse en un tráfico muy competitivo a nivel internacional, el realizado entre los puertos de la Costa Este de EE.UU. y Gran Bretaña. Una parte de esos barcos, especialmente en sus primeros años, dependía financieramente de armadores, consignatarios y firmas de corretaje inglesas, que habían invertido en buques españoles con el objetivo de evitar el gravamen que el derecho diferencial imponía a los pabellones extranjeros en los puertos de Cuba y Puerto Rico. Más adelante, cuando los navieros vascos reembolsaron el crédito y se hicieron con la propiedad de los buques, siguieron dependiendo —ahora comercialmente— de los consignatarios y los corredores ingleses para la obtención de carga de salida para las Antillas y, lo que cada vez era más difícil, de carga de salida en los puertos norteamericanos para Gran Bretaña.

BIBLIOGRAFÍA

- BASAS, Manuel: *El Lloyd's bilbaíno hace un siglo. Historia del puerto y del tráfico marítimo de Bilbao en 1861*, Bilbao, Cámara de Comercio, Industria y Navegación, 1961.
- CARRERA PUJAL, Jaime: *La economía de Cataluña en el siglo XIX*. Tomo IV: *Marina Mercante, puertos, carreteras y ferrocarriles*, Barcelona, Bosch, 1961.
- COSTA, Joaquín: *Marina española o la cuestión de la escuadra*, Huesca, Imprenta de Leandro Pérez, 1912.
- DÍAZ LORENZO, Juan Carlos: *Naviera Pinillos 1840-1990. 150 años de historia marinera*, Santa Cruz de Tenerife, 1990.
- ESTASEN Y CORTADA, Pedro: *El comercio y la Marina mercante española. Informe sobre las consecuencias que ha producido la reforma arancelaria del Sr. Figuerola*, Barcelona, Imprenta de los Sucesores de N. Ramírez y Compañía, 1880.
- FRADERA, Josep M.: *Industria i Mercat. Les bases comercials de la industria catalana moderna (1814-1845)*, Barcelona, Crítica, 1987.
- HARLEY, Charles K.: «The shift from sailing ships to steamships, 1850-1890: a study in tech-

LA FLOTA MERCANTE ESPAÑOLA Y EL TRÁFICO CON AMÉRICA EN LA SEGUNDA...

- nological change and its diffusion», en McCLOSKEY, D. (ed.), *Essays on a mature economy: Britain after 1840*, Londres, Methuen & Co., pp. 215-237, 1971.
- HYDE, Francis E.: *Shipping Enterprise and Management 1830-1939. Harrisons of Liverpool*, Liverpool University Press, 1967.
- LLORCA BAUS, Carlos: *La Compañía Trasatlántica en las campañas de Ultramar*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1990.
- MALUQUER DE MOTES, J.: «El mercado colonial antillano en el siglo XIX», en NADAL, J. y TORTELLA, G. (eds.), *Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España Contemporánea*, Actas del I Coloquio de Historia Económica de España, Barcelona, Ariel, pp. 322-357, 1974.
- SÁNCHEZ DE TOCA, Joaquín: *Del poder naval en España y su política económica para la nacionalidad iberoamericana*, Madrid, Museo Naval, 1986.
- SERRANO SANZ, José M.: *El viraje proteccionista en la Restauración. La política comercial española, 1875-1895*, Madrid, Siglo XXI, 1987.
- VALDALISO, Jesús M.: *Los navieros vascos y la marina mercante en España 1860-1935. Una historia económica*, Bilbao, Instituto Vasco de Administración Pública, 1991 a.
—«Growth and Modernization of Spanish Merchant Marine, 1860-1935», *International Journal of Maritime History*, III, 1, pp. 33-58, 1991 b.
- VICENS VIVES, J.: *Manual de Historia económica de España* (3.ª ed.), Barcelona, Vicens Vives, 1959.
- VICENS VIVES, J. y LLORENS, M.: *Industrials i politics de segle XIX*, Barcelona, Teide, 1958.
- WAREHAM, Heather: *A Guide to the Index to Lloyd's List*, Maritime History Archives, Memorial University of Newfoundland, 1989.

APÉNDICE DOCUMENTAL Y GRÁFICO.

1. Viajes de buques vascos en 1880

Asturiano (Año Completo AC) [Capitán: Borría]

Habana-Cárdenas-Santiago de Cuba-Matanzas-Greenock-Liverpool. (VR)
Liverpool-Habana-Matanzas-Cienfuegos-Nueva Orleans-Eads-Liverpool.
(VRA)
Liverpool-Habana-Matanzas-Eads-Nueva Orleans-Havre-Liverpool.
(VRA)
Liverpool-Habana-Matanzas-Norfolk-Liverpool. (VRA)

Borinquen (AC) [Izaguirre]

Mayagüez-Ponce-Liverpool. (VR)
Liverpool-Puerto Rico-Nueva Orleans-Eads-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Puerto Rico-Nueva Orleans-Falmouth-Havre-Liverpool. (VRA)
Liverpool-San Juan-Charleston-Holyhead-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Santander.

Catalán (AC) [Aldecoa]

Santander-Habana-Cárdenas-Matanzas-Norfolk-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Habana-Matanzas-Nueva Orleans-Holyhead-Liverpool. (URA)
Liverpool-Habana-Matanzas-Eads-Nueva Orleans-Falmouth-Amberes-
Clyde. (VRA)
Dover-Habana-Matanzas-Cárdenas-Nueva Orleans-Eads-Halifax-Liver-
pool. (VRA)
Liverpool-Santander...

Español (AC) [Echevarría]

Cárdenas-Nueva York-Havre. (VRA)
Santander-Habana-Nueva Orleans-Eads-Liverpool.(VRA)
Liverpool-Santiago de Cuba-Mayagüez-Cienfuegos-Nueva Orleans-Eads-
Halifax-Havre-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Habana. (SD)

Gallego (Julio-Dic.) [Hawkes-Aldecochea (?)]

Dover-Lizard Point-Liverpool-Habana-Matanzas-Cárdenas-Eads-Nueva
Orleans-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Habana-Matanzas-Cárdenas-Cienfuegos-Nueva Orleans-P. Eads.
(VRA)

Gracia (AC) [Larrañaga]

Nueva Orleans?-Liverpool-Santander-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Fayal(?)-Habana-Cienfuegos-Habana-Baltimore-Liverpool.
(VRA)
Liverpool-Habana-Matanzas-Baltimore-Fort Monroe-Liverpool. (VRA)

Liverpool-Habana-Santiago de Cuba-Baltimore-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Habana-Matanzas-Cárdenas-Nueva Orleans-Eads. (VRA)

Mayagüez (AC) [Cirión]

?-Holyhead-Liverpool.
Liverpool-Santander-Puerto Rico-Baltimore-Puerto Rico-Aguadilla-Baltimore-Holyhead-Liverpool.(VRM)
Liverpool-Puerto Rico-Mayagüez-Nueva Orleans-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Ponce-Aguadilla-Nueva Orleans-Havre-Liverpool. (VRA)

Nuevo Ponce (AC) [Echevarría]

Charleston-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Puerto Rico-Aguadilla-Ponce-Aguadilla-Mayagüez-Liverpool. (VR)
Liverpool-Puerto Rico-San Juan-Aguadilla-Liverpool. (VR)
Liverpool-Puerto Rico-Savannah-Aguadilla-Savannah-Liverpool. (VRM)
Liverpool-Puerto Rico-Jdsea (?) -Fnda. (?) (SD)

Rita (AC) [Gartéiz-Arrospe]

Liverpool-Habana-Matanzas-Sagua-Habana-Norfolk-Fort Monroe-Marsella-Gibraltar-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Habana-Nueva Orleans-Eads-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Habana-Baltimore-Fort Monroe-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Habana-Matanzas-Nueva Orleans-Eads-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Habana... (SD)

2. Viajes de buques vascos en 1890.

Arecibo (AC) [Arana]

Grimsby-Hamburgo-Dover-Hamburgo-Santander-Puerto Rico-Baltimore-Puerto Rico-Nueva York-Havre-Liverpool. (VRM)
Liverpool-Santander-Puerto Rico-Pensacola-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Puerto Rico-Nueva Orleans-Mobile-Liverpool. (VRA)

Catalán (AC) [Ormaechea]

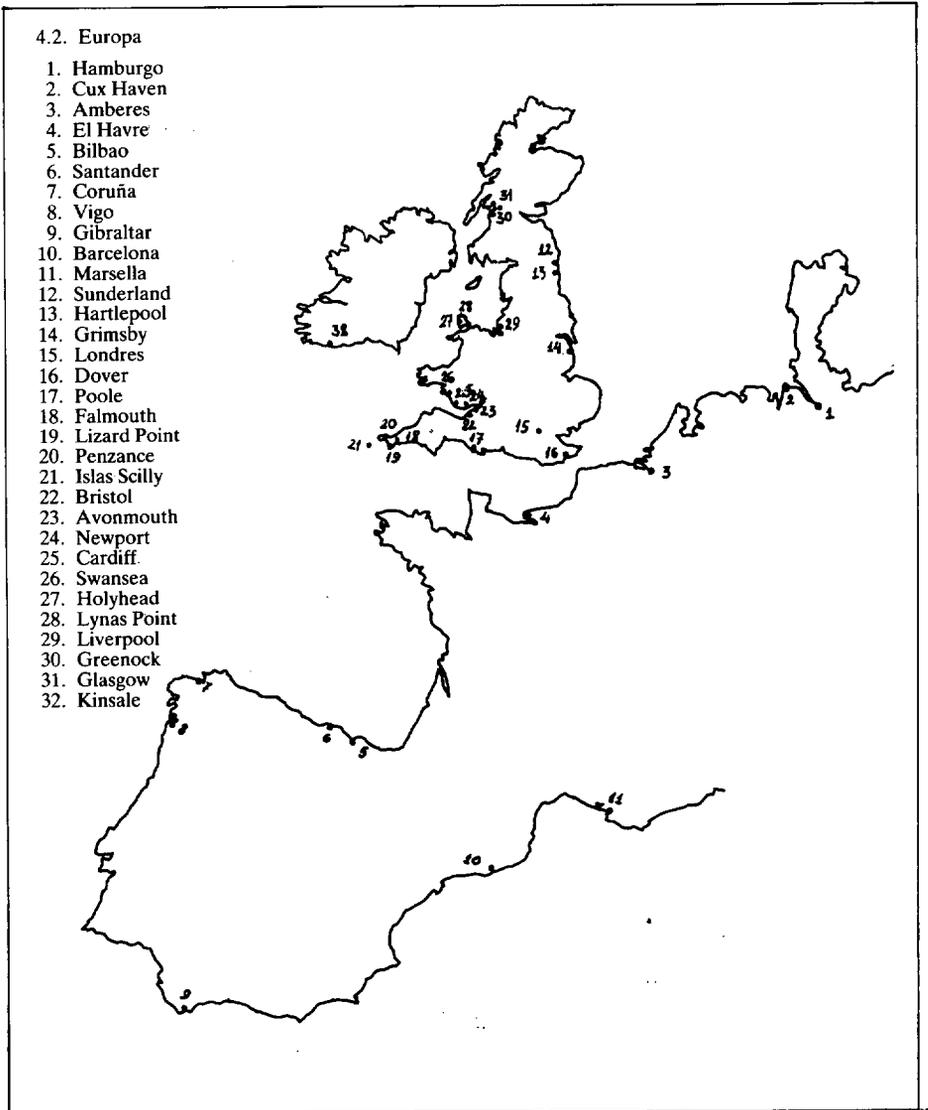
Habana-Nueva Orleans-Newport News?-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Marsella-Génova-Leghorn-Nápoles-Palermo-Sorrento-Ofa-Sorrento-Gibraltar-Liverpool.
Liverpool-Habana-(Cuba)-Matanzas-Cienfuegos-Habana-Cárdenas-Zue(?) -Mhl(?) -Sydney (Cape Breton)-Kinsale-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Puerto Rico-Santander. (VR)

Eúskaro (AC) [Tellería]

Sagua-Nueva Orleans-Newport News-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Santander-Vigo-Habana-Sagua-Cienfuegos-Baltimore-

Capett(?) - Kinsale - Lynas - Liverpool. (VRA)

Liverpool - Vigo - Santander - Coruña - Habana - Matanzas - Cienfuegos - Nueva



York - Havre - Liverpool. (VRA)

Liverpool - Santander - Vigo - Habana - Matanzas - Sagua - Newport News -

Galveston - Wesport - Kinsale - Liverpool. (VRA)

Gaditano (AC) [Goicoechea]

Vigo - Habana - Sagua - Nueva Orleans - Newport News - Fort Monroe -

Liverpool. (VRA)
Liverpool-Cardiff-Santander-Habana-Matanzas-Cienfuegos-Sagua-Nueva York-Cardiff-Avonmouth-Holyhead-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Santander-Habana-Sagua-Nueva York-Kinsale-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Santander-Coruña-Habana-Matanzas-Hampton Roads-Norfolk-Newport News-Havre-Liverpool. (VRA)

Gallego (AC) [Aribalzaga]

Liverpool-Habana-Cienfuegos-Nueva Orleans-P. Eads-Newport News-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Cardiff-Santander-Coruña-Habana-Cárdenas-Cienfuegos-New Bedford-Sydney (C.B.)-Kinsale-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Santander-Habana-Cárdenas-Sagua-Boston-Norfolk-Westport-Norfolk-Cape Henry-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Santander-Coruña-Habana. (SD)

Madrileño (Agosto-Dic.) [Ozámiz]

Liverpool-Santander-Coruña-Vigo-Habana-Matanzas-Sagua-Nueva York-Newport News-Westport-Norfolk-Kinsale-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Santander-Coruña.

Mayagüez (AC) [Zaracondegui-Albóniga]

Mayagüez-Galveston-Newport News-Kinsale-Lynas-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Puerto Rico-Santander-Bilbao-Liverpool. (VR)
Liverpool-Puerto Rico-Santander-Liverpool. (VR)
Liverpool-Santander-Puerto Rico. (SD)

Murciano (AC) [Urizar]

Newport News-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Santander-Habana-Sagua-Cienfuegos-Baltimore-Cape Henry-Brow (Brownsville?)-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Santander-Vigo-Habana-Matanzas-Cienfuegos-Nueva York-New Bedford-Sydney (C.B.)-Kinsale-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Holyhead-Santander-Vigo-(Cuba)-Habana-Nueva York-Norfolk-Newport News-Havre-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Santander.

Navarro (AC) [Tellería]

Nueva Orleans-Newport News-Eads-Holyhead-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Santander-Habana-Cárdenas-Matanzas-Nueva York-Scilly-Poole-Londres-Dover. (VRA)
Londres-Dover-Boston-Lizard Point-Londres. (VR)
Londres-Boston-Londres -Clyde. (VR)
Londres-Boston-Lizard Point-Scilly-Londres.(VR)
Londres-Dover-Boston-Londres-Clyde.(VR)

Londres-Sunderland-Dover-Boston-Scilly-Londres.(VR)

Palentino (AC) [Guerricaecheverría]

Santander-Habana-Santiago-Nueva Orleans-Liverpool. (VRA)

Liverpool-Santander-Vigo-Habana-Cárdenas-Baltimore-Lizard Point-

Londres-Dover-Newport-Liverpool. (VRA)

Liverpool-Santander-Habana-Matanzas-Cárdenas-Nueva York-Kinsale-Cardiff-Avonmouth. (VRA)

Avonmouth-Swansea-Nueva York-Westport-Newport News-Kinsale-Liverpool. (VR)

Liverpool-Santander-Habana-Cárdenas-Sagua. (SD)

Portorriqueño (AC) [Martorell]

Cuxhaven-Santander-Coruña-Vigo-Puerto Rico-Newport News-Norfolk-Newport News-Liverpool. (VRA)

Liverpool-Puerto Rico-Santander-Barcelona-Sagunto-Dover-Grimbsy-Hamburgo. (VR)

Hamburgo-Dover-Santander-Coruña-Santander-Puerto Rico-Nueva Orleans-Norfolk-Cuxhaven-Hamburgo-Grimbsy-Hamburgo. (VRA)

Santanderino (AC) [Luzarraga]

Liverpool-Santander-Habana-Cienfuegos-Nueva Orleans-P. Eads-Brow (Brownsville?)-Liverpool. (VRA)

Liverpool-Santander-Vigo-Habana-Matanzas-Cienfuegos-Newport News-Lizard Point-Londres-Dover-Lizard Point-Liverpool. (VRA)

Liverpool-Santander-Coruña-Habana-Matanzas-Nueva York-Liverpool. (VRA)

Liverpool-Santander-Coruña-Vigo-Habana-Matanzas-Cienfuegos-Pensacola. (VRA)

San Juan (AC) [Aróstegui]

Nueva Orleans-Eads-Newport News-Lizard Point-Cuxhaven-Hamburgo-Grimbsy. (VRA)

Grimbsy-Hamburgo-Santander-Puerto Rico-Vigo-Gibraltar-Barcelona-Liverpool. (VR)

Liverpool-Puerto Rico-Savannah-Habana-Savannah-Liverpool. (VRM)

Liverpool-Greenock-Glasgow-Greenock-Liverpool.

Liverpool-Puerto Rico. (SD)

3. Viajes de buques de las compañías LVS, CNF Y OLC en 1880.

—Línea de vapores Serra

Carolina (AC) [Riestra]

Habana-USA Port-Matanzas-Cárdenas-Nueva Orleans-P. Eads-Liverpool. (VRM)

Liverpool-Santander-Habana-Matanzas-Fort Monroe-Baltimore-Fort Monroe-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Habana-Baltimore-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Habana-Matanzas-Baltimore-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Habana-Matanzas-Fort Monroe-Baltimore-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Habana. (SD)

Juana (AC) [Gastañaga]

Barcelona-Liverpool.
Liverpool-Santander-Guantánamo-Cienfuegos-Nueva Orleans-Eads-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Santiago de Cuba-U.S. Port-Nueva Orleans-Eads-Liverpool-Havre-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Guantánamo-Eads-Nueva Orleans-Eads-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Guantánamo. (SD)

Serra (AC) [Erezuma-Gartéiz]

Nueva Orleans-Eads-Liverpool. (VRA)
Liverpool-USA Port-Habana-Matanzas-Nueva Orleans-Liverpool. (VRM)
Liverpool-Habana-Baltimore-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Habana-Matanzas-Baltimore-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Habana-Nueva York-Habana-Baltimore. (VRM)

—Cía. de navegación «La Flecha»

Eduardo (AC) [Echevarría]

Liverpool-USA Port-Nueva Orleans-Eads-Holyhead-Liverpool. (VR)
Liverpool-Habana-Baltimore-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Santander-Habana-Cienfuegos-Baltimore-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Santander-Habana-Matanzas-Habana-Fort Monroe-Baltimore-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Santander-Habana (SD)

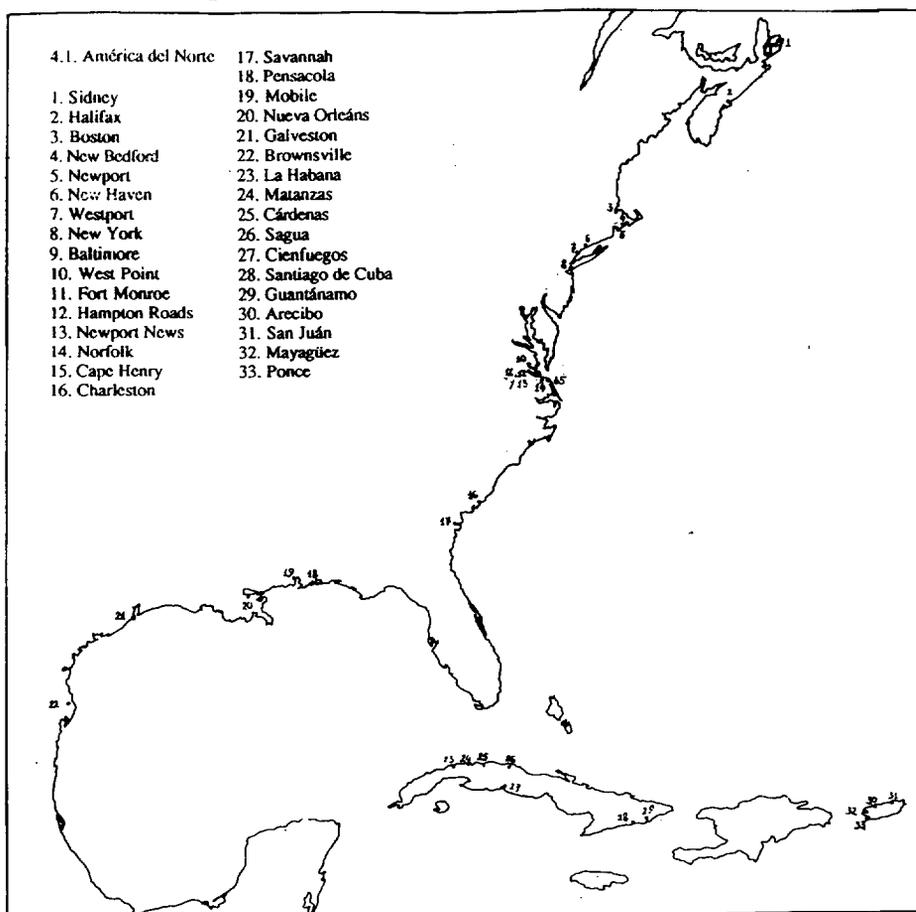
Enrique (AC) [Música]

Santander-Habana-Nueva Orleans-P. Eads-Holyhead-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Habana-Baltimore-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Habana-Matanzas-Habana-Nueva Orleans-Eads-Norfolk-Holyhead-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Habana-Matanzas-Baltimore-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Habana-Matanzas-Baltimore. (VRA)

Manuela [Larrauri]

Liverpool-Cádiz-Barcelona-Tarragona-Gibraltar-Liverpool.
Liverpool-Coruña-Cádiz-Barcelona-Tarragona-Liverpool.
Liverpool-Coruña-Cádiz-Barcelona-Tarragona-Gibraltar-Liverpool.
Liverpool-Mayagüez-Ponce-Baltimore-Liverpool. (VR)

Liverpool-Habana-Matanzas-Galveston-Habana-Galveston-Nueva York-Norfolk-Liverpool. (VRM)



Pedro [Garro]

- USA Port-Habana-Nueva Orleans-P. Eads-Liverpool. (VRM)
- Liverpool-Habana-Matanzas-Habana-Baltimore-Fort Monroe-Liverpool. (VRA)
- Liverpool-Habana-Nueva Orleans-Eads-Liverpool. (VRA)
- Liverpool-Habana-Baltimore-Liverpool. (VRA)
- Liverpool-Habana-Galveston-Norfolk. (VRA)

—Olano Larrinaga y Cía.

Álava (AC) [Longa]

- Liverpool-Coruña-USA Port-Eads-Liverpool. (VR)
- Liverpool-Santander-USA Port-Habana-Nueva Orleans-Liverpool. (VRM)
- Liverpool-Habana-Matanzas-Eads-Nueva Orleans-Liverpool. (VRA)

LA FLOTA MERCANTE ESPAÑOLA Y EL TRÁFICO CON AMÉRICA EN LA SEGUNDA...

Liverpool-Santander-Coruña-Habana-Matanzas-Nueva Orleans-Liverpool.
(VRA)
Liverpool-Santander-Coruña.

Emiliano (AC) [Urrutia-Larrinaga]

Habana-Nueva Orleans-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Santander-Habana-Nueva Orleans-Eads-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Santander-Habana-Matanzas-Nueva Orleans-P. Eads-Liverpool.
(VRA)
Liverpool-Santander-Coruña-Habana-Nueva Orleans-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Santander-Coruña.

Irurac Bat (AC) [Ugarte-Santos Ibarra]

Norfolk-Holyhead-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Santander-Coruña-Habana-Matanzas-Eads-Nueva Orleans-Eads-
Liverpool. (VRA)
Liverpool- Coruña-Eads-Nueva Orleans-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Habana-Matanzas-Nueva Orleans-Eads-Liverpool. (VRA)
Liverpool-Santander-Coruña-San Juan-Habana-Matanzas-Liverpool. (VR)