

LOS INICIOS DE LA COMISIÓN DE MARINA ESPAÑOLA EN INGLATERRA

Esther E. VAN RIET GUTIÉRREZ
Doctora en Filología anglogermánica

Las Marinas de guerra se consideraron a lo largo de la historia como el baremo indicador del poderío de una nación. Como señala Joaquín Sánchez de Toca en la carta-prólogo a *Del poder naval en España*, «renunciar á tener Armada es renunciar á tener independencia nacional y porvenir alguno en el mundo...» (1). De la misma opinión era el contador de navío de primera clase Julio López Morillo al explicar que «cuando una potencia marítima cede su puesto a otras en el concierto general de las naciones cultas se reconcentra en sí misma, dejando de tomar parte en la política exterior; su marina como consecuencia natural de aquel estado de cansancio y postración decae a su vez y si no llega a anularse por completo vive como la nación a quien pertenece, con los recuerdos del pasado...» (2).

El impacto tecnológico que presentó la revolución industrial hizo que los buques de guerra y todo tipo de material naval desarrollaran características hasta entonces impensables. El vapor, el hierro y el acero en los cascos, los cambios en la artillería y blindaje, la autonomía, etc., supusieron nuevas máquinas bélicas al repercutir las innovaciones en los cuatro puntos fundamentales del barco: la propulsión, el material básico de construcción y los aspectos ofensivo y defensivo. Tales cambios implicaron lógicamente ventajas, pero también inconvenientes. Para países como el nuestro, con un retraso acumulado, esto se traducía en una más que preocupante situación. Dado el escaso —casi nulo— desarrollo industrial, se dependía casi por completo del exterior en cuanto a tecnología naval. No sólo era imposible que se construyesen vapores metálicos en España (3), sino que de hacerse, resultaban más caros y no había una protección oficial que compensara dicho incremento.

Por ello, España necesitó, en reiteradas ocasiones y a lo largo del tiempo, de la ayuda técnica y tecnológica de otros países más desarrollados que le permitieran crear y dar forma a una Marina de guerra lo suficientemente poderosa como para poder participar en un lugar destacado en las confrontaciones

(1) SÁNCHEZ DE TOCA, Joaquín: *Del poder naval en España*, p. c.

(2) *Revista General de Marina*, año 1880, tomo I, pp. 4 y 5.

(3) Recordemos que hasta el 24 de julio de 1885 no fue botado al agua en La Carraca el cañonero *Infanta Isabel*, primer buque de hierro contruido en astilleros españoles, y el 21 de agosto de 1887 el *Mac Mahón* en Ferrol.

mundiales. Su atraso, de todos conocido mediante aportaciones de diversos autores (como Vicens Vives, Leandro Prado, Vicente Palacio Atard) (4), fue motivo inexcusable para tal hecho. Gran Bretaña fue el más significativo, dado que, gracias a la revolución industrial, había podido aplicar todos los adelantos surgidos a la construcción naval y a la industria del armamento.

Con el fin de conocer las nuevas técnicas y los nuevos inventos que iban apareciendo comenzaron a desplazarse al país inglés diversos comisionados, figuras generalmente relevantes en la vida política o bien marinos. Su presencia, pese a ser temprana (5), fue temporal y muy inestable.

Existen ciertas contradicciones sobre el inicio del envío de estas figuras al extranjero. Así, *La Guía del Archivo Museo don Álvaro de Bazán* (6) sitúa en 1816 el comienzo de la adquisición de buques y demás material para la Marina de Guerra española, año en que se construyeron en Burdeos una fragata, dos bergantines y dos bergantines goleta. Dos años más tarde se compraron a Rusia cinco fragatas e igual número de navíos.

Sin embargo, en los archivos del Museo Naval de Madrid aparece, con fecha de 27 de octubre de 1748, un documento que hace referencia a las instrucciones que el marqués de la Ensenada (7), en aquel entonces encargado del Ministerio de Marina, hizo a Jorge Juan (8) para «la comisión que ha de desempeñar en Inglaterra de reconocimiento de puertos y régimen de arsenales».

(4) De entre los muchísimos autores que han estudiado el atraso español en esta época, destacamos los siguientes, CARR, Raymond: *España 1808-1975*; VICENS VIVES, J.: *Historia económica de España*; PALACIO ATARD, Vicente: *La España del siglo XIX (1808-1898)*; PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro: *De imperio a nación. Crecimiento y atraso económico en España, y PERPIÑÁ, Román: De estructura económica y economía hispana.*

(5) Ver DE LA SERNA, A.: *Embajadas de España y su historia*, p. 62.

(6) VIGÓN, Ana María: *La Guía del Archivo Museo don Álvaro de Bazán*, pp. 313 y ss.

(7) Zenón de Somodevilla y Bengoechea fue nombrado oficial supernumerario del Ministerio de Marina el 1 de octubre de 1720, ascendiendo posteriormente a otros empleos más importantes: comisario de Matrículas en la costa de Cantabria, comisario real de Marina (10 de agosto de 1728, con el sueldo de 150 escudos de vellón al mes), contador principal del Departamento de Cartagena y, por fin, ministro de la escuadra que mandaba el general Cornejo. Tras realizar funciones de intendente en Italia con especial acierto, el infante Don Carlos le premió con el título de marqués, siendo elegido secretario del Almirantazgo y luego condecorado con el grado de intendente de Marina. Años después se le honró con el nombramiento de secretario de Estado y del Despacho de Guerra, Marina, Indias y Hacienda, pudiendo decir que se le debe la Marina española. Obras suyas fueron la cédula de formación de las matrículas de mar, de su alistamiento, privilegios y obligaciones (18 de octubre de 1737), la ordenanza general de arsenales (17 de diciembre), el reglamento de sueldos, gratificaciones, prestaciones y raciones de la Armada (3 de febrero de 1738), la formación del arsenal de Cartagena, la institución de inválidos, el fomento de la fábrica de buques en América y el plan y preparativos de unas ordenanzas generales para el régimen de los diversos cuerpos de la Armada. El 9 de mayo de 1743 recibió el título de secretario de Estado. Fue también un hábil diplomático.

(8) Cosmógrafo, astrónomo y marino español, en 1730 sentó plaza de guardiamarina. Hizo campañas en corso contra los moros y participó en la expedición contra Orán. En 1734 fue designado por Felipe V, con Antonio de Ulloa, para formar parte de la expedición francesa dirigida por La Condamine y colaborar en la medición de un arco de meridiano próximo al Ecuador, a fin de determinar la forma real de la Tierra. Desempeñó muchas comisiones dentro y fuera de España. En 1751 fue nombrado capitán de guardiamarinas.

les, contrato de dos constructores, un maestro de fábrica de jarcia, otro de lonas y otro de instrumentos marítimos...» (9).

Puesto que nuestra Armada, tanto en su parte material como en el personal de que constaba, se hallaba en un estado que reclamaba prontas y beneficiosas mejoras, que las naciones extranjeras poseían, salió para Inglaterra Jorge Juan el 3 de noviembre de 1748, con el encargo de estudiar los métodos de construcción y observar cuanto pudiese ser de utilidad a nuestra Marina, y desempeñó con tanto acierto su comisión que no sólo aprendió perfectamente el sistema seguido por los constructores de aquella nación, sino que, conociendo los defectos de que adolecía, inventó otro nuevo, que a su vez fue estudiado y adoptado inmediatamente por los ingleses. De vuelta a España proyectó y dirigió las obras de los arsenales de Ferrol y Cartagena, así en lo concerniente a los planos como en la fábrica (10), modelando con arreglo al resultado de sus estudios las nuevas construcciones y preparando de este modo el camino para que nuestra escuadra llegase al grado de esplendor y fuerza que ostentó pocos años después del reinado de Carlos III. Fue autor de obras como *Reglamento para la construcción de lonas; Examen marítimo teórico-práctico; Tratado de mecánica aplicado a la construcción, conocimiento y manejo de los navíos y demás embarcaciones; Informe a S. M. sobre los perjuicios de la construcción francesa en los bajeles; Compendio de navegación para el uso de los caballeros guardias marinas, y Noticias secretas de América sobre el estado naval, militar y político.*

Según José Cervera Pery (11), se había autorizado la importación de buques extranjeros como medida de saneamiento, debido al derrumbe del sistema colonial español a comienzos del siglo XIX (1819), medida que se ratificó con la publicación del Código de Comercio de 1829. No obstante, bajo la regencia de Espartero, se volvió a prohibir la importación de buques, aunque no la de maquinaria utilizable en la propulsión de buques de vapor.

Parece ser, pues, que fue a partir de 1840 (12) cuando comenzaron a realizarse compras a gran escala, dado que se consideraba que la Marina estaba en una situación bastante desventajosa respecto a la de otros países y se pensaba que era el medio por el cual nuestra nación mantendría una posición mundial un tanto relevante, aunque, para A. R. Rodríguez González (13), la fecha se traslada a 1850, cuando el propio José María Beránger (14) o los señores Aguirre Solarte y Murrieta, Pedro Surra y Rull o el señor Zulueta, conde de

(9) Museo Naval (en adelante M. N.). Ms. 2162. Comisión en Inglaterra.

(10) Lo que incluía el traer obreros especializados e incluso nuevos directores de los arsenales (en las personas de Bryant, Mulan y Rooth).

(11) José Cervera Pery, autor de diversos libros sobre la Marina, así lo señala en su obra *La Marina mercante española*, pp. 75 y 76.

(12) El arancel de aduanas de 1841 permitía ya la importación de vapores con casco de hierro.

(13) Este autor de temas navales así lo manifiesta en *Política Naval de la Restauración*, p. 298.

(14) Se puede encontrar un completo estudio de su labor dentro del Ministerio en la obra anteriormente citada, especialmente en pp. 435 y ss.

Torre Díaz, en 1856, habrían actuado como agentes de compras de la Armada en Londres.

No tenía trece años cumplidos cuando comenzó Beránger su carrera como guardiamarina. Desde esa fecha (1837) hasta que, transcurridos diez años más, ejerció su primer mando en el Mediterráneo, fueron muchos y muy importantes los servicios que prestó en las Antillas, a las cuales salió destinado. Poco tiempo después mandó en la costa de Galicia el bergantín de guerra *Constitución*, del cual era comandante. Cuando el brigadier de Marina Juan Vicente Yáñez (15) desempeñó una comisión científica en Inglaterra, Beránger fue nombrado para ayudarlo, lo cual hizo a satisfacción de sus jefes y del Gobierno que para esta misión le había designado. De regreso a su patria fue enviado por el general Francisco Armero de Peñaranda (16) a inspeccionar la construcción de dos máquinas contratadas con la fundición La Nueva Vulcano en Barcelona, las cuales tenían la especial circunstancia de ser las primeras que la industria particular había hecho para nuestra Armada. Y el hecho de ser nombrado, a su vuelta, agente fiscal del Tribunal Supremo de Guerra y Marina prueba, con toda claridad, la inteligencia y el celo desplegados por el marino en el desempeño de esta comisión. En 1852 ascendió a capitán de fragata y, poco tiempo después, fue destinado a mandar la corbeta *Villa de Bilbao*, notable buque de la época. Viajó durante tres años por los mares de Europa y América.

Cuando el general Juan de Zavala y de la Puente (17) estableció en Londres la comisión de marina, destinada a facilitar la adquisición de pertrechos, a estudiar atentamente los progresos que aquella nación realizaba en este ramo y, al propio tiempo, vigilar en los astilleros ingleses las obras de varias fragatas blindadas que a la sazón tenía encargadas en los mismos el Gobierno español, designó a Beránger para efectuar y llevar a término el mencionado proyecto, lo cual cumplió correspondiendo como siempre y con creces a la confianza en él depositada. Después tomó el mando de la fragata blindada *Vitoria*, destinada a la Campaña del Pacífico.

Las relaciones que por entonces contrajo con el general Prim fueron el primer paso que el insigne marino dio en la vida política y el primer nexo con la Revolución de Septiembre de 1868, a la cual contribuyó. Triunfante el movimiento iniciado en Cádiz, Beránger comenzó a figurar en política y se le encargó la cartera de Marina, cargo que desempeñó en varias ocasiones. Fue

(15) Marino español que inició su carrera en 1768 combatiendo contra los franceses; se halló más tarde en la toma de Tolón, defensa de Rosas, batalla del cabo de San Vicente y defensa de Cádiz. Abrazó posteriormente el estado eclesiástico.

(16) Capitán general y director de la Armada. A los 15 años era guardiamarina. Sirvió en varios buques y formó parte de la expedición a El Callao. Contribuyó a levantar el sitio de Bilbao (1835) lo que le valió la Cruz de primera clase de San Fernando. Se encargó de las carteras de Marina y Comercio en distintas ocasiones. Ostentó el título de marqués del Nervión.

(17) Conde de Paredes de Nava y marqués de Sierra Bullones, fue ministro de Estado en 1855 y de Marina en 1858. En el tiempo que tuvo la cartera de Marina se empezó la construcción de buques blindados y de gran número de cruceros, mejoraron nuestros arsenales y se protegió la industria nacional.

después jefe del apostadero de La Habana en 1880, ejerciendo el mismo cargo en Cádiz dos años después. Llegó a contralmirante y le distinguieron con muchas condecoraciones, como la Gran Cruz con distintivo blanco, caballero de la Orden de Calatrava y San Hermenegildo, y comendador de número de la de Carlos III, entre otras.

No hemos encontrado datos fiables sobre la firma Aguirre y Solarte. Únicamente podemos aportar que José Ventura Aguirre y Solarte fue ministro de Hacienda del gabinete presidido por Francisco Javier Istúriz, desde el 15 de mayo hasta el 13 de agosto de 1836, y sus actos correspondieron al antagonismo que tenía con su antecesor, Mendizábal. Su vida pública concluyó muy pronto.

Pedro Surra y Rull nació en Barcelona en marzo de 1794. Sus padres pertenecían a una familia distinguida oriunda de Vizcaya. Quedó huérfano a la edad de tres años y debió su esmerada educación a la generosa amistad de su padrino, Pedro Fernández de Ribera, caballero asturiano de tan elevados sentimientos como ilustre cuna. A los ocho años hablaba, traducía y escribía correctamente el francés, y a los trece se graduó de bachiller en Artes. La invasión francesa cambió su carrera y logró alcanzar una plaza de colegial interno en el Colegio de San Carlos de Barcelona, costeando su manutención el Gobierno. Fue destinado a una brigada ambulante a la que se incorporó y sirvió por espacio de dieciocho meses hasta que cayó prisionero en el fuerte del Olivo.

El fin de la guerra en 1814 le devolvió a su patria, poniéndole bajo la protección de su tío Juan de Rull (18), quien le encargó la dirección de su casa para, posteriormente, tras grandes servicios prestados, convertirse en su socio. Los sucesos de 1820 le llevaron, consecuente con sus ideas de independencia y libertad, a inscribirse en las listas de la Milicia Nacional y fue nombrado teniente de la segunda compañía del primer batallón; después alcanzó los grados de ayudante mayor, capitán y luego comandante, siendo por tanto declarado benemérito de la patria. Fue elegido también tercer alcalde constitucional y elevado, por unanimidad, a tercer diputado a Cortes.

Suyo fue el sistema mixto de retribuciones adoptado en 1822, así como el plan de la contribución de patentes y el proyecto de desestanco y cultivo del tabaco. Le tocó sufrir las azarosas consecuencias de la famosa sesión del 11 de junio de Sevilla. También perteneció a la última comisión de Cortes que informó acerca de la salida del Rey y la familia real. Una amarguísima emigración, una muerte civil de trece años, con la pérdida de su poca fortuna y la muerte de casi toda su familia fue el premio a una carrera pública llena de méritos y servicios. Los decretos prohibiendo tener correspondencia con los emigrados causaron la suspensión inmediata de los negocios mercantiles en que se había involucrado, una casa de comisión que en compañía de un amigo había esta-

(18) Después de seguir con gran aprovechamiento su carrera de médico en el Colegio de Medicina de Barcelona, ganó por oposición la plaza de la Casa de la Caridad, y en 1858 la cátedra de Obstetricia y Patología de la Infancia del citado colegio, que desempeñó hasta su muerte. Fue presidente de la Real Academia de Medicina y Cirugía de Barcelona.

blecido en Inglaterra. En dicho país permaneció hasta últimos del año 1831, época en que se trasladó a Madrid.

Nombrado por segunda vez alcalde constitucional de Madrid, publicó una reseña histórica de nuestra hacienda, lo que le sirvió para su elección de diputado a Cortes por la provincia de Gerona, reelegido dos veces consecutivas, siendo designado durante estos periodos vocal de algunas comisiones, director general de Amortización y posteriormente ministro de Hacienda. La desastrosa situación en que se hallaba dicha cartera la puso de manifiesto en la memoria de junio, en la que se decía «que la Hacienda nada podía dar y apenas la quedaba que recibir...» (19). Surra y Rull hizo cuanto pudo para mejorar la hacienda pública: redujo el déficit, pagó con puntualidad a las clases activas y distribuyó ocho mesadas completas a las pasivas. La salida del Ministerio fue debida a la fuerte oposición que se hacía en las Cortes al Ministerio de Hacienda y a una grave enfermedad.

En Londres, en el número 22 de Moorgate Street (20), alrededor de 1840, se había establecido la casa comercial Zulueta que tenía en Cádiz su filial, Zulueta e Hijos. Esta firma proviene de una familia distinguida (21).

Éste es el primer paso hacia el establecimiento más firme. Constituye realmente la base desde la cual se comienzan a organizar las compras de material para la Armada española. Ana María Vigón, en su obra ya mencionada, sugiere que la relación comercial que se estableció con la Armada surgió a través de la compra de carbón mineral para el arsenal de La Carraca (Cádiz). Poco después, en 1843, les encargaron la adquisición de una draga y un vapor. La casa Zulueta realizó una importantísima labor de información y compra de distintos materiales en un periodo que abarca hasta el comienzo de la década de los sesenta. Realmente llegaron a funcionar, según iremos viendo, casi como una pequeña delegación o embajada en suelo británico.

Sin embargo, y a pesar de disponer de esa especie de avanzadilla más o menos estable en Londres que era la mencionada compañía, no se quiso prescindir de la opinión y presencia de los especialistas, cuya doble misión estribaba en inspeccionar la construcción de los buques que encargaban así como en familiarizarse con los nuevos materiales y diversos productos navales que iban surgiendo.

José María de Quesada, marino español nacido en Cádiz el 25 de enero de 1798, fue uno de ellos. Por sus opiniones liberales hubo de emigrar en 1823 a los Estados Unidos, país donde logró hacerse lugar, dedicándose principalmente a la construcción de buques. Regresó a España en febrero de 1837. Entonces se le nombró teniente de navío con antigüedad del 14 de diciembre

(19) *Archivo biográfico de España, Portugal e Iberoamérica* (en microfichas, en la Biblioteca Central de la Universidad de Oviedo).

(20) Londres E. C. paralela a London Wall y Fore Street (antiguamente perpendicular a Milton Street, cuyo nombre es ahora Moor La.). Existía y existe una estación de ferrocarril con dicho nombre.

(21) El condado de Torre-Díaz existe desde 1847, habiéndolo recibido el que lo ostentaba en 1856. Él mismo fue nombrado gentilhombre de cámara con ejercicio el 14 de marzo de 1848, otorgándosele la Orden de Isabel la Católica el 19 de junio de 1863.

de 1827, y utilizaron inmediatamente sus conocimientos como oficial de detalle del Depósito Hidrográfico. Después, dedicado a la construcción de buques mercantes, planteó en el astillero de Palamós las mejoras y adelantos que había estudiado; formó excelentes operarios de maestranza; lanzó al agua una fragata de formas y dimensiones desusadas en la marina particular y con ella mostró al comercio nacional la senda de mercados nuevos en que colocar las producciones del suelo o de la industria. Con esta fragata, de nombre *Isabel I*, hizo varios viajes a Filipinas. Se le confió el mando de la corbeta *Ferrolana*, de 32 cañones, que debía dar la vuelta al mundo. El 24 de diciembre de 1852 fue nombrado comandante general del arsenal de La Carraca, y le comisionaron para visitar los arsenales de Inglaterra y Francia, a fin de estudiar los adelantos navales, especialmente los buques de hélice. La aplicación de estos conocimientos le valió su ascenso a jefe de escuadra. El 20 de octubre de 1856 le nombraron segundo jefe del Departamento de Cádiz, comandante general y de ingenieros del arsenal de La Carraca, donde se construía la fragata *Princesa de Asturias*, las goletas *Concordia*, *Buenaventura* y *Consuelo* y el vapor *Vasco Núñez de Balboa*.

Cuando se confió a Istúriz el encargo de formar gabinete le designaron para la cartera de Marina, cargo que juró el 29 de enero de 1858. Consiguió la construcción de la fragata *Lealtad* y de otras que mandó realizar en los arsenales mientras estudiaba la construcción, en el extranjero, de cuatro goletas y 18 cañoneras de acero y hierro, destinadas a la seguridad de las islas Filipinas y a la persecución de la piratería en sus mares. Como ministro había establecido la Junta Superior Facultativa de Estado Mayor de Artillería de la Armada en el Departamento de Cádiz, y otras subalternas en los de Ferrol y Cartagena, y en los apostaderos de La Habana y Filipinas. De igual modo, regularizó el servicio de matrículas por medio del reglamento que fijaba el cuadro de jefes y oficiales empleados en el ramo de dichas matrículas, la calidad y condiciones de sus respectivos destinos y la situación en que debían considerarse los que, separados de la carrera activa, no servían en los tercios navales. Por último, proporcionó nuevas ocasiones para evidenciar al país sus servicios en dos expediciones, una al golfo de Guinea y otra a la Cochinchina, realizadas en 1858.

Casimiro Vigodet (22) fue otra de las figuras que se desplazaron al país vecino. Así, el 11 de octubre de 1844, encabezaba una comisión cuyo objetivo era contratar e inspeccionar la construcción de una corbeta (23) y dos buques de hierro (24), además de enviar toda la información posible sobre la nueva maquinaria, materiales y artillería que emplearan en aquel momento y se creyese

(22) Comandante general de Cartagena en 1838, de Cádiz en 1850 y 1857, y ministro de Marina en la segunda reorganización ministerial de marzo de 1840.

(23) Corbeta *Villa de Bilbao*, de 18 cañones, 150 CV. Fue su comandante Indalecio Núñez Zuloaga y Beránger.

(24) Los vapores *Vulcano* y *Blasco de Garay*. El primero era un vapor de ruedas con dos cañones y máquina de 200 CV. El otro, de 1.390 toneladas, 350 CV, casco de madera y seis cañones, fue enviado hacia 1877 con motivo de la guerra ruso-turca a la zona. Diez años más tarde fue el encargado de transportar una expedición a Santa Cruz de la Mar Pequeña.

importante conocer. Dicha comisión compró, el 3 de julio de 1845, veinticuatro cañones así como diverso material y maquinaria para que pudiera servir de modelo en los talleres de los arsenales de Cádiz y Ferrol. Tras su vuelta a España en julio de 1846, por Real Orden de 4 de abril de 1848, se le comisionó nuevamente para que se dirigiera a Inglaterra a inspeccionar la construcción de tres vapores, *Colón*, *Pizarro* y *Cortés*, que más tarde fue reducida a los dos primeros.

El 25 de marzo de 1850 se formó otra expedición para que controlase una nueva construcción de buques, en este caso dos vapores, formada por Pablo de Llanes y Girald junto con Beránger y José Polo de Bernabé (25).

Reducidas a la nulidad nuestras fuerzas navales, con motivo de la invasión francesa de 1808, entró Llanes al año siguiente a servir en la Armada de la Gran Bretaña como guardiamarina, e hizo sus primeras campañas en la escuadra del almirante Collingwood, teniendo destino sucesivamente en los navíos *Sultán*, *Hibernia*, *Caledonia* y fragata *Andaptown*. En 1819 fue nombrado alférez de fragata de la Armada española y se le confió el mando de los buques guardacostas de Cataluña. En 1832 le dieron el mando del bergantín *Jacinta*, con el que prestó importantes servicios en las costas de Cataluña, Valencia y Baleares. Ascendió más tarde a brigadier, por haber mandado una división naval con la que bordeó la costa de la isla de Santo Domingo, a fin de exigir satisfacción y poner nuestra navegación mercante a cubierto de las fuerzas navales de las repúblicas dominicana y haitiana. Fue comisionado por las autoridades de la isla de Cuba para pasar a los Estados Unidos para contratar y construir, bajo su inspección y vigilancia, dos buques de vapor de 160 caballos, con su correspondiente armamento, cuyos planos se le entregaron, resultando excelentes buques. Debiendo construirse en los astilleros de Londres cuatro vapores de 500 caballos para nuestra Marina de Guerra, se le nombró jefe de una comisión de oficiales con el fin de inspeccionar dicha construcción, trabajo que no pudo culminar debido a una lenta enfermedad. Murió el 22 de octubre de 1851.

Trinidad García de Quesada se unió posteriormente al grupo ya mencionado, puesto que ya había participado en ocasiones anteriores. Hijo de un oficial de Marina, nació el 21 de diciembre de 1818. Como sus hermanos Blas (jefe de escuadra) y Francisco (brigadier de la Armada) mostró inclinación hacia la carrera de su padre y sentó plaza de guardiamarina a los trece años, embarcando en Algeciras en el bergantín *Manzanares*. En 1836 la guerra civil le hizo solicitar destino en las fuerzas navales de operaciones en el golfo de Vizcaya, viéndolo realizado el 11 de agosto. De 1837 a 1839 ascendió a alférez de navío y sus acciones fueron recompensadas con las Cruces de San Fernando de primera clase y del Tercer Sitio de Bilbao, y el título de benemérito de la patria, entre otras distinciones.

En 1844 fue nombrado comandante del *San Fernando*, con la comisión especial de organizar el apostadero de guardacostas de Huelva y su servicio.

(25) Importante figura que llegó a ser contralmirante y a quien se distinguió con el nombramiento de Caballero de la Gran Cruz del Mérito Naval, distintivo rojo. Fue comandante del Apostadero de Filipinas en 1878 y dos años más tarde almirante de la escuadra de instrucción.

Pasó al año siguiente a la isla de Cuba y, tras mandar el pailebote *Teresita* y la goleta *Clarita*, fue nombrado comandante de constructores del arsenal de La Habana al variar este destino en 1846. En ese mismo año pasó en comisión a los Estados Unidos en la goleta de guerra *Habanera* para adquirir los efectos necesarios, según la importancia creciente del arsenal, y especialmente para el establecimiento de una fundición de metales. El comandante general del apostadero elogió mucho el buen cumplimiento de su misión y la elaboración de una extensa memoria en que datallaba los recursos militares y comerciales de dicho país y el estado de su industria. Así termina la comunicación de éste dirigida a sus superiores: «... Fáltame únicamente recomendar a V. E. como es de justicia, á D. Trinidad García de Quesada, cuyos servicios he utilizado con gran ventaja del Estado en el arsenal de este apostadero. Los adelantos que han tenido todos sus obradores con la instalación de los tornos y maquinaria que este Jefe ha traído del Norte, y que se hallan ya en acción, movidos por una máquina de vapor de la fuerza de 10 caballos; la perfección con que se trabajan toda clase de piezas de fundición; la economía del asierro de maderas, ejecutado por el motor de una rueda hidráulica, y las mejoras que en todos conceptos ha tenido el ramo de construcción, se deben en gran parte á los conocimientos, disposición y carácter estudioso de este Jefe, y á su capacidad cultivada con gran aprovechamiento en la mecánica y otras ciencias auxiliares, á que se dedica con notable y ventajosa afición. Así es que yo me prometo que la construcción del vapor *Isabel la Católica* corresponda á mis esperanzas, y que sus máquinas, que venciendo todas las dificultades que se me han presentado, deben empezar a trabajarse muy en breve, prueben hasta la evidencia que en nuestros arsenales podemos emprender esta clase de obras, y salir de la tutela en que estamos de los extranjeros...» (26).

Otra comisión análoga se le confió en 1849 para estudiar los adelantos de la construcción naval en Inglaterra y la organización de sus arsenales, a la par que adquiriría nuevas máquinas y aparatos para el de La Habana. Montadas éstas bajo su propia dirección, los resultados le trajeron el ascenso a capitán de fragata el 6 de mayo de 1850. Desde esta fecha recibió directamente del Gobierno nuevas y más importantes comisiones, relativas siempre a la investigación de los progresos de otras marinas, o a la compra de material para la nuestra. Con raras excepciones, la casi totalidad de buques que se procuraron al extranjero fueron vigilados por Quesada, como los vapores *Venadito*, *Neptuno*, *Guadalquivir*, *Lezo*, *Mara*, *San Quintín*, *Borja*, *Marqués de la Victoria*, *Patiño*, *Malaspina*, *Escaño*, *Ferrol*, *San Antonio*, *Valiente*, *Constancia*, *Animosa*, *Santa Filomena*, así como la construcción de 18 cañoneras para el apostadero de Filipinas. También intervino directamente en el encargo y compra de los diques flotantes de hierro de Cartagena y Ferrol, seis remolcadores, cuatro dragas con gánguiles (27), cinco juegos de máquinas de hélice para fragatas, otro completo para fabricar lonas y otros tejidos para Cartagena.

(26) Archivo biográfico de España, Portugal e Iberoamérica.

(27) Barco pequeño en el que se saca el fango, piedras, etc., del fondo.

La importancia de su labor y su reconocimiento le sirvió para disponer de un crédito ilimitado, sin sujeción a otras instrucciones que la de procurar las mayores ventajas al Estado, según su propio criterio. He aquí una de estas órdenes: «... Conformándose la Reina (Q. D. G.) con el parecer del Consejo de Ministros, se ha dignado resolver que sin demora pase V. S. á Inglaterra con el objeto de ver los mejores vapores que puedan adquirirse para los apremiantes servicios del momento, procurando obtenerlos con toda la economía que sea dable (*sic*) —De Real orden lo digo a V. S. para su noticia y efectos consiguientes.—Dios etc. 6 de Mayo de 1859...» (28).

Cuando llegó a los arsenales el inmenso y valioso material acopiado regresó de Inglaterra para encargarse con amplísimas facultades del montaje y organización de la gran factoría de Ferrol, con nombramiento de director de ésta y de inspector de las de todos los arsenales. Este arsenal sufrió con el tiempo un cambio tan radical como el introducido en el de La Habana, elevándose los talleres —principalmente los de herrería y otros metales— de su estado rutinario al estado que por entonces se podía desear. La factoría construyó máquinas de 80, 160 y 300 caballos, y empezó las de 500. También por estos trabajos recibió repetidas condecoraciones y ascensos.

Por Real Decreto de 26 de enero de 1859 fue nombrado brigadier del cuerpo de Ingenieros, en cuya calidad acompañó al ministro de Marina a la revista de inspección pasada a los tres Departamentos como medio de conocer su verdadero estado, sus necesidades y la aplicación más conveniente de las sumas destinadas extraordinariamente al fomento de arsenales. En su memoria disertaba sobre la importancia de la Marina como garantía de la integridad del territorio y la seguridad de sus colonias. También aconsejó impulsar la industria nacional con el desarrollo de sus elementos y no con una protección oficial que, a su juicio, producía el efecto contrario. La base de su plan era la formación de los presupuestos sucesivos, de forma que sosteniendo con su importe las fuerzas navales existentes en buen estado de servicio se fueran reemplazando, sucesivamente y por quinceavas partes, los buques que no pudieran prestar tales servicios con otros de moderna construcción, poniendo simultáneamente a los arsenales en situación de verificar la transformación. Murió a los cuarenta y nueve años el 6 de junio de 1867. Como publicaba *La Correspondencia de España*: «... persona de grande y vasta instrucción, de amable trato, de bondadoso carácter, era muy apreciado entre sus infinitos amigos y de la alta sociedad, en la que había figurado siempre...» (29).

A mediados de siglo se hace referencia, también, a diversas comisiones especiales que desempeñaban miembros de distintos organismos a nivel privado, para los que se pedía ayuda y colaboración a la casa Zulueta, lo que demuestra el carácter especial de esta firma. Ese era el caso de Manuel Isasi, nombrado vocal secretario de la comisión española, encargado de examinar la Exposición Industrial de todas las Naciones, que tuvo lugar en Londres el 1 de

(28) *Archivo biográfico de España, Portugal e Iberoamérica.*

(29) *Ibidem.*

mayo (30), o de la comisión a Inglaterra y Bélgica (31), compuesta por el teniente coronel de Artillería, brigadier subdirector de la Fundición de Sevilla, Pedro Liyan Miguel y Romero, del teniente coronel del arma José Domínguez Sangran, junto con otro oficial, con el objeto de contratar, comprar y disponer la conducción de las máquinas, aparatos y demás material necesario para poner al día la Fundición de Bronces de Sevilla «... exigiendo los adelantos modernos hacer algunas mejoras importantes, sustituyendo al actual motor de sangre otro de vapor y á las máquinas de tornejar y barrenar otras modernas y mejor entendidas, adicionando dicha fábrica con alguna más y con los aparatos é instrumentos modernos que son de necesidad de tan importante establecimiento, aumentándolos en términos que la expresada Fundición se ponga con respecto a su maquinaria y demás al nivel de la de hierro de Trubia y otras extranjeras, con el objeto de que pueda contratar, comprar y disponer la conducción de las máquinas, aparatos y demás que sea necesario para llevar a cabo la idea de regenerar la mencionada Fundición en los términos que se consideren más convenientes y económicos, teniendo en consideración los proyectos ya formulados sobre el particular y las variaciones que a cerca de ellos se crean más acertados...», por lo que cobrarían su sueldo y una gratificación de 24.000 reales anuales. También se puede citar el caso de Antonio Álvarez, concesionario de la construcción por cuenta del Estado de la línea de ferrocarril de Socuéllamos a Ciudad Real, el cual se trasladaba con el objeto de comprar material y para el que se pedía «... se le dispense la protección y auxilios que pueda necesitar para el buen éxito de su comisión...» (32).

Pero sus actuaciones no se limitaban únicamente al campo comercial, sino que también se les encomendaban otras de carácter más o menos diplomático, como puede ser la tramitación de peticiones para que maquinistas ingleses fueran contratados para trabajar en nuestro país (33), función que siguieron desempeñando hasta al menos ocho años más tarde (34).

Muchas fueron las misiones y encargos que la casa Zulueta y Compañía recibió. Nosotros haremos únicamente alusión a algunas que pondrán de manifiesto los distintos tipos de actividades que llevó a cabo. Con fecha de 23 de abril de 1852 se exigía la devolución de 40 libras y 11 peniques por derechos de muelle, y 13 más por las luces de costa, que se habían pagado bajo protesta para no entorpecer el despacho del buque. Se enviaron cartas al

(30) Archivo General de la Administración (en adelante AGA). Asuntos Exteriores. Servicio Exterior del Reino Unido. Legajo 5. Caja 4002. Correspondencia con los Cónsules de España.

(31) AGA. Asuntos Exteriores. Servicio Exterior del Reino Unido. Legajo 7. Caja 4003. Relaciones comerciales, 1853.

(32) *Ibidem*.

(33) AGA. Asuntos Exteriores. Servicio Exterior del Reino Unidos. Legajo 6. Caja 4002. Correspondencia con el Foreign Office, 1851.

(34) AGA. Asuntos Exteriores. Servicio Exterior del Reino Unido. Legajos 14 y 6. Cajas 4010 y 4003. Correspondencia con el Foreign Office, 1857 y 1859, respectivamente.

ministro plenipotenciario, en aquel entonces Francisco Javier Istúriz (35), y al secretario inglés para los negocios extranjeros, quien por medio de su secretario contestaba diciendo que «... by the Clyde Navigation Acts no different or higher rate of charge is payable upon foreign that what is payable on British Shipping and the Committee is not aware of any act by which vessels belonging to Her Catholic Majesty are exempted from the Statuary Harbour Duties leviable in respect of other foreign ship...» (36). Por fin, el 7 de agosto de 1852 consiguen que se devuelva el dinero.

Asimismo, Zulueta y Cía. dirigió al ministro inglés de Negocios Extranjeros varias reclamaciones. La primera de ellas, con fecha de 3 de mayo de 1852, tenía que ver con cuestiones de navegación: se le había exigido al teniente de navío José Polo, comandante del vapor *Hibernia*, el pago de 40 libras y 5 peniques por derechos de muelle, estando el buque en el puerto de Glasgow recibiendo nuevas calderas. Dado que era un buque de guerra «de una nación amiga», se consideraba extraño el cobro de unos derechos establecidos para los mercantes, puesto que además los buques ingleses no pagaban nada en los puertos de España, y se atribuía el hecho a «... la falta de consecuencia de buques extranjeros en aquel puerto...» (37). Por todo ello, se reclamaba la devolución de la mencionada cantidad, lo que tras un prolongado intercambio de correspondencia se conseguía el 7 de agosto. La otra reclamación, de 20 de abril, era referente a la exigencia de 13 libras con 3 peniques por las luces de costa, asunto que se consideraba un tanto insólito, por lo que se llegaba a pedir incluso que los buques británicos fueran tratados de la misma manera en España.

Zulueta se dirigía a Istúriz el 20 de febrero de 1854 para informarle de la proclama aparecida en la *Gaceta Oficial* británica pocos días antes, con motivo de su enfrentamiento con Rusia: «... Mui (*sic*) Sr. ntro. Acabando en este momento de leer la proclama aparecida en la Gaceta Oficial del sábado último, por la cual Su Majestad la Reina Victoria de acuerdo con su Consejo prohíbe la estraccion (*sic*) de toda clase de Armas, Municiones, Pólvora y Pertrechos militares y navales, así como también la de Máquinas de Vapor Marinas, Hélices, Ruedas de Paleta, Cilindros, Ejes, Calderas, Tubos para Calderas, Planchas de Hierro para la contrucción de Calderas, y cualquier otro

(35) Fue un político gaditano de ideología liberal que presidió las Cortes de Sevilla y Cádiz en 1825 y que tuvo que huir al suspender Fernando VII la Constitución. Regresó a España en 1834, habiendo moderado ya su actitud política al acercarse a los sectores más conservadores, siendo entonces nombrado presidente de la Cámara y poco después ministro de Estado y presidente del Consejo. En 1844 intervino en la fundación del Banco de Isabel II, y en 1846-47 volvió a desempeñar la presidencia del Gobierno, llamado precisamente para negociar el matrimonio de la Reina. Desempeñó diversos cargos diplomáticos, dirigiendo la Legación española en Londres hasta marzo de 1854, y siguió siendo una de las figuras más prestigiosas del partido moderado; pero su hora había pasado ya. Se le llamó una vez más en 1858 para presidir un gobierno de influencia palaciega, que cayó en junio del mismo año al producirse el triunfo de la Unión Liberal de O'Donnell.

(36) AGA. Asuntos Exteriores. Servicio Exterior del Reino Unido. Legajo 1. Caja 3999. Sobre una reclamación referente a cuestiones de navegación.

(37) *Ibidem*.

objeto que sea ó parte de alguna Máquina ó Caldera de Vapor, ó que pueda hacerse aplicable a la construcción de Maquinaria marina y teniendo que embarcar en virtud de varias Reales Órdenes dirigidas a nosotros varias Máquinas y aparatos, la mayor parte de los cuales están dentro de dicha prohibición, nos apresuramos a suplicar a V. E. se sirva dar los pasos que juzgue convenientes cerca del Gobierno de Su Majestad Británica para saber que formalidades debemos llevar para poder dar cumplimiento a las Reales disposiciones de S. M. la Reina Nuestra Señora...» (38). Dado que varias reales órdenes obligaban a embarcar gran parte del material prohibido, instaba al diplomático para que les comunicara las formalidades necesarias a fin de cumplir con sus obligaciones. Para ello se adjuntaron las listas de efectos detalladas en español e inglés con destino a Ferrol, Filipinas, La Carraca y la Fundición de Sevilla (39) que implicaba dicha prohibición, a la vez que advertían que estaban en contacto con varios fabricantes para la contrata de otras para los diferentes arsenales de España.

La respuesta inglesa exigía se asegurase plenamente que el citado material fuera para uso exclusivo del Gobierno español. Tras la consiguiente garantía de que todos los pertrechos «... han sido encargados á los Sres. Zulueta por el Ministro de Marina y que todos, sin excepción, son destinados á los arsenales de S. M. en España y Filipinas...», se consiguió un permiso del Gobierno inglés para poder remitirlo por cuenta de la Marina, con la precisa condición de que se diese fianza en la Aduana hasta poder presentar certificado del cónsul inglés del puerto de desembarque. Es por ello que la casa Zulueta se puso en contacto el 27 de febrero de 1855 con Juan Tomás Comyn, encargado de negocios de S. M. C. en Londres, para remitir la lista de los efectos (40) a fin de que llegase a las autoridades de la Aduana y se pudiera levantar la fianza que estaba depositada a tal fin en nombre del agente de aduanas español Ricardo Silberrad.

(38) AGA. Asuntos Exteriores. Servicio Exterior del Reino Unido. Legajo 6. Caja 4004. Correspondencia con el Foreign Office, 1851-59.

(39) Contratados por Real Orden de 24 de noviembre de 1853, 23 de abril de 1852, 13 de abril y 13 de diciembre de 1853 y 3 de febrero de 1854; y por orden del señor director general de Artillería, respectivamente.

(40) La susodicha lista, junto con los embarques, era la siguiente:

- El de maquinaria y otros efectos transportados por el *Prometheus* para Cádiz en 26 de mayo de 1854.
- El de tubos para calderas y otros efectos transportados por el *Pearl* para Cádiz el 16 de junio del mismo año.
- El de planchas de hierro y otros efectos, por el *Camalan* el 7 de julio de 1854.
- El de tubos para calderas, por el *Emerald* para Cádiz en 23 de diciembre de 1854.
- El de planchas de hierro, maquinaria y otros efectos, por el *Mary Lyon* para Ferrol en 18 de enero de 1855.
- El de tubos para calderas, artillería y otros efectos, por el *Unión* para Cádiz el 1 de febrero de 1855.
- El de maquinaria y otros efectos, por el *Superior* para el Ferrol en 13 de febrero de 1855.

En una breve nota personal de Zulueta se advierte que el problema consistía en demostrar que el material embarcado era para España y no para Rusia. Tras una misiva del embajador dirigida a lord Clarendon (41) solicitando el 25 de febrero de 1854 que se tramitasen los expedientes necesarios para la exportación de esos pertrechos a los puertos españoles que se anexaban junto con la cantidad y carácter del mencionado material, éste indicaba que deseaba se le asegurase que el citado material era para uso exclusivo del Gobierno español. La respuesta española afirmando que todos los pertrechos habían sido encargados a los señores Zulueta por el Ministerio de Marina y que todos, sin excepción, estaban destinados a los arsenales de S. M. en España y Filipinas se produjo el 3 de marzo, a lo que el Foreign Office contestaba lo siguiente: «... I have requested the Lords Commissioners of Her Majesty's Treasury to give the necessary orders to the Commissioners of Customs to permit the exportation of the Machinery and Naval Stores of which you inclose lists, to Her Catholic Majesty's Arsenals in Spain and the Philipines Islands...» (42).

Seguidamente Clarendon envió una nueva nota a Istúriz: «The Earl of Clarendon presents his compliments to M. de Isturiz, and with reference to the Note which he addressed to M. de Isturiz on the 6th instant, has now the Honor to acquaint him that he has been informed by the Lords Commissioners of Her Majesty's Treasury that they have desired the Commissioners to instruct their officers to give the necessary facilities for the shipment of the Machinery and military and naval stores intended for the use of the Spanish Government...» (43).

Sin embargo, no concluyeron aquí los problemas para conseguir el definitivo embarque del conjunto del material relacionado por los señores Zulueta el 20 de febrero, seguido de una nueva petición de «cuatro perchas para arboladura» el 3 de marzo, también tramitada por Istúriz y atendida por Clarendon con destino al arsenal de La Carraca. En efecto, el 19 de abril, Zulueta remitía nota dirigida al encargado de Negocios de S. M. C. en Londres, Juan T. Comyn, notificándole que al presentarse en la Aduana ese mismo día «para el despacho de algunos efectos comprendidos en la nota que remitimos al Excmo. Sr. D. Xavier (*sic*) de Isturiz en 20 de febrero, se nos ha manifestado que hoy mismo han llegado órdenes de la superioridad prohibiendo la exportación (*sic*) de Máquinas de cualquier clase que sean a menos que se obtenga para el objeto una orden especial del Consejo de Ministros...» (44).

En esta nota Zulueta le comunicaba a Comyn que en la Aduana se les había asegurado que, ante la orden superior, el permiso de la Tesorería ya no tenía valor, pero creían que podían lograrla inmediatamente haciendo la petición por el medio normal. Junto a la nota oficial remitida por Zulueta y Cía.

(41) Miembro del parlamento inglés, se opuso vigorosamente a los abusos de la monarquía. Se convirtió en una de las más eminentes personalidades del partido realista moderado. Sirvió lealmente a Carlos I y fue consejero de Carlos II.

(42) AGA. Asuntos Exteriores. Servicio Exterior del Reino Unido. Legajo 6. Caja 4004. Correspondencia con el Foreign Office, 1851-59.

(43) *Ibidem*.

(44) *Ibidem*.

ese mismo día, Zulueta envió otra de carácter más personal a Comyn. En ella confirmaba sustancialmente lo expresado en la anterior y añadía: «... El Lunes despaché un cargamento entero para el Ferrol y hará unos ocho días que despaché otros dos desde Liverpool, por consiguiente ya tenemos algo a salvo a menos que no me detengan alguno por el Canal. Por supuesto que V. comprenderá que lo que se necesita es un Order in Council confirming the Treasury Orderes granted upon our petition to you 20 Fbro. y 3 Mzo. (*sic*)— esta última solamente para 4 perchas las cuales están aquí aún perdimos la ocasión y no se ha presentado otra desde entonces...» (45). Al día siguiente todo seguía igual. El mismo día 20 de abril se puso en conocimiento del Foreign Office lo sucedido y se esperaba una pronta resolución. Comyn recibió una respuesta de Clarendon el 21 donde se confirmaba lo siguiente: «... I have received from the Council Office a letter stating that the Lords of the Council have transmitted to the Commissioners of Customs an Order confirming the directions which have been previously given by the Board of Treasury for the free shipment of the Machinery, and of the Naval and Military Stores for the Spanish Government...» (46).

No acaba aquí el conjunto de gestiones diplomáticas emprendidas por la representación española ante la Corte británica, con el fin de posibilitar la exportación de material naval y militar a España y posesiones ultramarinas, durante el periodo en que se gesta o se desarrolla el conflicto de Crimea. En efecto, más de medio año después de resolverse favorablemente los problemas previamente referidos, la casa Zulueta remite el 19 de enero de 1855 nueva carta oficial a Comyn, señalándole que sigue vigente el permiso de exportación logrado el año anterior, pero sólo para el material relacionado en la lista remitida en aquellas fechas; por ello, ante la necesidad de enviar a España un cargamento de cañones y municiones «... suplicamos a V. S. se sirva pedir el permiso requisito para su embarque en el *Unión* u otro buque si éste no los puede llevar...» (47).

El 20 de enero remite Comyn a Clarendon nueva carta solicitando permiso para estos pertrechos bélicos, a la que responde Clarendon el 27 concediéndolo en estos términos: «... to export some Cannon and Warlike Stores intended for the use of the Government of Her Catholic Majesty...». Seguidamente, el 27 de febrero, Zulueta y Cía. remite nueva carta a Comyn dándole cuenta de que ya obran en su poder los certificados del cónsul inglés en Cádiz relativos a la llegada a ese puerto del cargamento allí destinado. Por ello, instan al encargo de Negocios para que realice las gestiones pertinentes con el fin de que «lleguen a poder de las autoridades de la Aduana y para que así quedemos relevados de toda responsabilidad en el particular...». El 9 de marzo la Embajada se dirige al Foreign Office solicitando se tramite la petición de los señores Zulueta y recibe contestación de Clarendon el 26 del corriente, en la que se señala que no es necesario todo este proceso de verificación de la correcta remisión de lo exportado al puerto, previamente indicado. El Foreign Office

(45) *Ibidem.*

(46) *Ibidem.*

(47) *Ibidem.*

señala que los exportadores deben dirigirse directamente a las autoridades de la Aduana. Así se lo comunica la legación hispana a los señores Zulueta el día 27.

Pero no todo eran buenas relaciones como evidenciaba una carta confidencial dirigida al ministro de Marina el 17 de septiembre de 1855, señalando que no se estaba muy de acuerdo con las cantidades solicitadas por la casa Zulueta y Cía. para el pago de maquinaria de hélice e instrumentos destinados a la factoría de Ferrol, contratados con John Penn & Son, aunque se sugería se analizase con cautela y discreción el asunto, evitando en lo posible romper con la mencionada firma por lo perjudicial que resultaría para los intereses del Estado: «... Me he instruido de la comunicación de V. E. fha. (sic) 7 del corte. (sic) y de la copia de la que en la misma fha. ha dirigido á los Sres. Zulueta y Ca. (sic) de esta capital en contestación á la que en fha. 20 del mes corriente dirigieron estos al Ministerio de Marina anunciando la rescisión del contrato si para el día 20 de Setiembre no se les reintegraba de la cantidad que han reclamado.

También he visto detenidamente el espediente (sic) de liquidación formado en ese Ministerio á la casa de los Sres. Zulueta por la cantidad que han recibido del Gobierno de S. M. para cubrir el importe de la maquinaria de hélice é instrumentos de la Factoría del Ferrol, y de la cual resulta un saldo considerable á favor del Gobierno de S. M.

Igualmente he visto la contrata celebrada por los Sres. Zulueta con la Casa de Mr. Payne (sic), Constructor de la Maquinaria, que ciertamente es poco favorable al Gobierno de S. M., que no tiene representación gráfica, considerándolo únicamente la Casa de los Sres. Zulueta y Ca.

Impuesto en estos antecedentes he tenido una conferencia estensa (sic) con el Brigadier de Marina D. Juan de Dios Ramos Izquierdo, Comisionado del Gobierno de S. M., quien me ha informado que los Sres. Zulueta y Ca. le han asegurado que se ha dado todo el impulso conveniente á la construcción de la maquinaria para embarcarla á la mayor brevedad posible.

En tal situación me ha parecido conveniente aconsejar al Brigadier Izquierdo que active constantemente la conclusión de la construcción de la maquinaria y que averigüe de Mr Payne las sumas que le han pagado, y que el Gobierno de S. M. ha satisfecho cuantas cantidades tenía obligación de pagar por dicho contrato. Al mismo tiempo he interesado al Sr. Izquierdo para que reclame y active la liquidación en la casa de los Sres. Zulueta y Ca. para demostrar el saldo que resulta á favor del Gobierno de S. M.

He hecho comprender al Sr. Izquierdo que es interesante que con la mayor prudencia y actividad practique todas estas diligencias, evitando un rompimiento con la casa de los Sres. Zulueta y Ca. que hoy sería muy perjudicial á nuestra Marina y á los intereses del Estado si llegaba a producir ó bien la suspensión de la obra de construcción de la maquinaria ó bien un pleito oneroso de consecuencias gravosas al Erario...» (48).

Por lo visto, el descontento radicaba en que las cantidades enviadas como pago de dichos materiales no eran justificadas, indicándose que «... desde que

(48) AGA. Asuntos Exteriores. Servicio Exterior del Reino Unido. Legajo 10. Caja 4006. Contratos.

el difunto Conde de Torre Días se separó de los negocios por efecto de su estado de salud, se ha ido advirtiendo en el proceder de los Sres. Zulueta un cambio que ha llegado de algunos meses á esta parte á ser notabilísimo, pues no apreciando ni teniendo en cuenta los sacrificios del Gobierno, ni la situación del país, ni las críticas circunstancias por que ha atravesado de año y medio á esta parte, han llegado sus exigencias y amenazas á un extremo irritante, hay lugar á creer que por parte de estos Señores, existe una intención resuelta y decidida de provocar conflictos que entorpezcan la marcha del actual Gabinete, ó que la situación de la Casa es tal, que la necesidad de allegar fondos para cubrir compromiso, les hace prescindir no solo de toda clase de consideraciones, sino de la verdad de los hechos...» (49). La Sección de Teneduría de Libros de la Intervención Central de Marina (50) nos revela que, realmente, las cantidades libradas a Zulueta y Compañía en el año 1854 son de 14. 691.709,4 reales de vellón, de las que hay justificados y formalizados 4.339.430,21, quedando por probar 9.241.515,4 reales (51).

Hasta 1861 las disposiciones variaron entre las relativas a los jefes comisionados en Inglaterra y las de Zulueta y Compañía, que cada vez iba implicándose más en las compras que hacía el Ministerio de Marina, hasta el punto de que, el 6 de octubre de 1859, se estableció una cuenta de interés recíproco entre uno y otra para los pagos que se verificasen. Dos años antes (12 de diciembre de 1857) se habían aprobado las condiciones propuestas por dicha firma para encargarse en Inglaterra de las operaciones que le confiara el Ministerio de Marina directamente o a través de sus comisionados.

Fue a partir del final de los años sesenta cuando verdaderamente se establecieron las directrices que señalaban la organización, de hecho, de las comisiones de Marina en el extranjero.

Como explica Ana María Vigón en su obra ya mencionada, el 17 de abril fue designado el personal que debía formar parte de ellas y se redactó el Reglamento de Dirección y Administración, especificándose el 4 de mayo los sobresueldos que cobrarían los jefes y oficiales. Las reglas de Contabilidad se fijaron el 1 de junio del mismo año (siendo reformadas el día 6 de agosto de 1886), mientras que el 23 de abril de 1862 se comenzaron a abonar distintas cantidades para establecer las dependencias de la comisión en Londres.

Quizá como resultado de esta aparición definitiva en escena cesó la relación comercial del Ministerio de Marina con Zulueta, informándose el 8 de agosto del citado año de que ya no se abonarían más cantidades por la compra de materiales a través de dicha compañía. No obstante, y aunque la actividad de más importancia se hubiese roto, la firma siguió funcionando, como se hace patente en una carta, con cuño del Ministerio de Ultramar, que destacaba el «... comportamiento patriótico y desinteresado de la casa Zulueta y Compañía de Londres, la que sin remuneración de ninguna clase, hace más de dos

(49) *Ibidem.*

(50) *Ibidem.*

(51) AGA. Asuntos Exteriores. Servicio Exterior del Reino Unido. Caja 4004. Liquidación a la casa Zulueta y Compañía de Londres.

años, viene remesando mensualmente con la mayor puntualidad a la Isla de Fernando Poo el arroz y tasajo necesario para las necesidades de la misma y satisfaciendo además el importe del franqueo de la correspondencia oficial que se dirige al Gobernador superior civil de aquella colonia...» (52).

Otras confirmaciones de tal hecho son dos poderes (53) otorgados en 1871 y 1873; el primero en Londres con fecha de 10 de mayo, en el que Pedro José de Zulueta y Madariaga, conde de Torre Díaz; Mariano de Zulueta y Madariaga, y José Servando de Zulueta y Madariaga, únicos socios de la sociedad mercantil establecida en esa plaza bajo el título de Zulueta y Compañía, daban y otorgaban poder especial a Santos de Isasa y Valseca (54), abogado del Ilustre Colegio de Madrid, para que cobrase en nombre de los poderdantes del Tesoro español y oficina correspondiente la cantidad de 72.000 pesetas consignadas en el presupuesto general del Estado. El otro ejemplo al que aludíamos había tenido lugar en la misma ciudad el 9 de octubre de 1873, y comparecían como testigos del acto Guillermo Roberto Steel y Antonio de los Santos Martín. Los socios de Zulueta también conferían todos los poderes necesarios a los abogados Isasa y Manuel Martín Veña (55) «... *in solidum (sic)* y con facultad de sustituir, revocar sustitutos y nombrar otros, para que, representando la personalidad, derechos y acciones de los Señores otorgantes puedan reclamar de cualquiera persona, Sociedad ó corporación cuantos intereses legalmente les correspondan ó en lo sucesivo les pudiese corresponder: asistan á concursos de acreedores, tanto por quiebras como por débitos con facultad de transigir, acudan ante los Tribunales demandando ó defendiéndoles en cada uno de ellos, entablen y sigan demandas hasta su terminación, demanden concursos pidiendo lo necesario, asistiendo al efecto á las juntas tanto judiciales como particulares ó formadas, haciendo en todo cuantas diligencias y reclamaciones crean convenientes á los intereses de los Señores poderdantes; comparezcan ante los tribunales en cualquier instancia siguiendo todos los trámites, con facultad de transigir y deferir árbitros, arbitradores y amigables componedores...».

A partir de entonces las compras relativas a material para la Marina de Guerra se encauzaron mediante la Comisión de Marina, sita en Londres, instrumento vital para el desarrollo de nuestra Armada, no todo lo potente y poderosa que hubiera hecho falta, pero que al menos restablecía un tanto nuestra tradición y supremacía marítimas.

(52) Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores. Legajo 1562. Años 1869-70.

(53) Archivo Histórico de Protocolos de Madrid. Protocolo 31.936. Consulado de Londres (de lo inventariado).

(54) Diputado por la provincia de Córdoba en 1882, profesor de la Escuela Superior de Diplomacia (impartía la asignatura de Historia de la organización administrativa y judicial de España en la Edad Media), vocal de la Junta Facultativa de Bibliotecas, Archivos y Museos de Antigüedades y vicepresidente primero de la Academia Matritense de Jurisprudencia. Perteneció al Congreso. Era uno de los abogados más distinguidos del Colegio de Madrid. El 5 de julio de 1890 fue nombrado ministro de Fomento, cargo del que dimitió en noviembre del año siguiente. El 11 de abril de 1892 fue gobernador del Banco de España.

(55) Procurador de los Tribunales y diputado por Madrid y luego por Palencia.

Bibliografía

Archivo biográfico.

BAEDEKER, K.: *London and its environments*. Londres, 1885.

CAMPILLO, Manuel: *Las inversiones extranjeras en España (1850-1950)*. Madrid, 1963.

CARR, Raymond: *España 1808-1975*. Ariel Historia. Barcelona, 1982.

CARRERAS, Albert y NADAL, Jordi: *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX-XX)*. Ariel. Barcelona, 1990.

CERVERA PERY, José: *La Marina mercante española. Historia y circunstancia*. Editorial San Martín. Madrid, 1999.

Guía oficial de España 1882. Imprenta Nacional. Madrid, 1882.

NADAL, Jordi: *El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913*. Instituto de Estudios Fiscales. Madrid, 1978.

PALACIO ATARD, Vicente: *La España del siglo XIX, 1808-1898*. Espasa Calpe. Madrid, 1978.

PAVÍA, Francisco de Paula: *Galería gráfica de los generales de Marina*. Madrid, 1873.

PERPIÑÁ, Román: *De estructura económica y economía hispana*. Ediciones Rialp, S. A. Madrid, 1952.

PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro: *De imperio a nación. Crecimiento y atraso económico en España (1780-1930)*. Alianza Editorial. Madrid, 1991.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. R.: *Política naval de la Restauración (1875-1898)*. Editorial San Martín. Madrid, 1988.

SÁNCHEZ DE TOCA, Joaquín: *Del poder naval en España. Su política económica para la nacionalidad iberoamericana*. 2.ª ed. Editorial Naval. Madrid, 1986.

SERNA, A. de la: *Embajadas de España y su historia*.

VICENS VIVES, J.: *Historia económica de España*. Vicens Universidad. Barcelona, 1985.

VIGÓN, Ana María: *La Guía del Archivo Museo «Don Álvaro de Bazán»*. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1985.

Fuentes

Revista General de Marina, 1880, tomo I, pp. 4 y 5.

Museo Naval. Ms. 2162. Comisión en Inglaterra.

Archivo General de la Administración. Asuntos Exteriores. Servicio Exterior del Reino Unido:

- Legajo 1. Caja 3999. Reclamación referente a cuestiones de navegación.
- Legajo 5. Caja 4002. Correspondencia con los cónsules de España.
- Legajo 6. Caja 4002. Correspondencia con el Foreign Office, 1851.
- Legajo 6. Caja 4003. Correspondencia con el Foreign Office, 1859.
- Legajo 7. Caja 4003. Relaciones comerciales, 1853.

ESTHER E. VAN RIET GUTIÉRREZ

- Legajo 8. Caja 4004. Línea de conducta a observar...
- Legajo 10. Caja 4006. Contratos. Liquidación a la casa Zulueta y Compañía de Londres.
- Legajo 14. Caja 4010. Correspondencia con el Foreign Office, 1857.
- Legajo 77. Caja 4762. Relaciones comerciales, 1885.

Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores. Legajo 1562. Años 1869-70.
Archivo Histórico de Protocolos. Protocolo 31.936. Consulado de Londres (de lo inventariado).